

Skogsveiprosjektet 2014

INNHOOLD

Sammendrag	2
1. Bakgrunn	4
2. Fremdrift/ prosesser	4
3. Resultater	
3.1 Kommunale hovedplaner for skogsveier	5
3.2 Veibehov i fylkene	7
3.3 Veibehov og skogsdrift i bratt terreng	8
3.4 Andre resultater	8
3.5 Utviklingen av statstilskudd til skogsveier	9
4. Videre arbeid	10
5. Møter (foredrag og orienteringer) og informasjon på nettsida	
5.1 Møter (foredrag og orienteringer)	10
5.2 Informasjon på nettsida	10
6. Regnskap	12
Vedlegg 1	13
Vedlegg 2	16
Vedlegg 3	20



Skogsveibygging i Fanafjellet ved Bergen.

Sammendrag.

Skogsveiprojektet 2014 er en videreføring av Skogsveiprojektet 2013 og Skogsveiprojektet 2009-12 i Kystskogbruket. Målet med Skogsveiprojektet 2014 har vært å bidra til at hovedplanarbeidet kunne ferdigstilles i alle fylker. Data fra hovedplanarbeidet er viktig for skogforvaltningen i kommune og fylke. Men det er minst like viktig for å skaffe informasjon til hele nettverket i Kystskogbruket. Dette vil i neste omgang ha stor betydning for opptrappinga av skogveibyggingen i kystskogfylkene. Her følger de viktigste resultater for Skogsveiprojektet 2014:

- Kartfesting av eksisterende skogsveier i nasjonal veidatabase (NVDB):
Total har nå (pr. 01.05.15) 176 kommuner (83% av totalt 211 kommuner) gjennomført arbeidet med å registrere eksisterende skogsveier. Dette er en økning på 12 kommuner siden årsskiftet 2003/14. Det har særlig vært gjort mye i Nordland siste året.
- Fremtidige skogsveier:
154 kommuner har planlagt og digitalisert framtidige skogsveier (73 % av totalt 211 kommuner). Dette er en økning på 7 kommuner siden årsskiftet 2013/14.
17 kommuner (8% av totalt 208 kommuner) har behandlet hovedplanene politisk (som temaplan). Siste året har det vært en økning på 8 kommuner. Det har særlig vært gjort en del arbeid i Nord-Trøndelag.
- Hva gjenstår ?
Det gjenstår arbeid med å registrere eksisterende skogsveier og planlegge framtidige skogsveier i fylkene Vest-Agder, Møre og Romsdal og Nordland (framtidige skogsveier i Nordland). Det gjenstår mye arbeid i de fleste kommunene i alle fylkene når det gjelder å få behandlet hovedplanen politisk.
- Tall for framtidig veibehov :
For fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør Trøndelag, Nord-Trøndelag og Troms viser dokumenterte tall fra hovedplanene et gjennomsnittlig behov for en 4-dobling av den årlige skogsveibyggingen (samlet for nyanlegg og ombygging) sammenlignet med aktiviteten inntil 2012 og i 20 år fremover. Spesielt for skogreisingsfylkene viser resultatene et stort behov for nyanlegg av skogsveier. For Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Troms viser resultatene i tillegg et stort behov for ombygging av skogsbilveier.
Det må presiseres at veibehovet ikke er noe endelig tall for framtidig skogsveibehov i fylkene, da det ikke omfatter all produktiv skogsmark. Resultatene viser veibehovet for de viktigste skogområdene kommende 20-års periode.
- Annen nytte av skogsveien:
I skogreisingsfylkene er det søkt veiløsninger som primært utløser tømmer fra skogreisningen. I Trøndelagsfylkene er det primært søkt veiløsninger i områder uten tidligere skogsveidekning og samtidig der det er behov for ombygging til en bedre veistandard. En skogsvei har flere funksjoner i tillegg til å få frem skog eller skogsvirke som er avvirket. Dette gjelder arbeid ved skjøtsel av skogen (plantning, rydding, tynning, gjødsling), tilsyn med skogen, tilkomst til

jaktområder, samfunnsberedskap, friluftsliv og sportsaktiviteter.

- Drift i bratt terreng:
Hovedplanene skisserer veibehov uten å ta endelig stilling til aktuelt driftsutstyr. Ved senere utstikking av endelig veilinje må en også velge driftsutstyr. I skoglier med bratt terreng, må veien tilpasses taubaneutstyr. Veitetthet og standplasser sammen med veiens plassering i lisida blir sentralt. Statstilskudd til skogsveier har historisk sett inkludert støtte til skogsdrift i bratt terreng. Landbruksdirektoratet oppfordret i brev av 23.03.15 til kommunene å prioritere tilskuddet til taubaner og ikke bruke det til å støtte kortsiktige løsninger basert på lang terrengkjøring og graving av driftsveier i bratt terreng. Samtidig er det gitt noe rom for tilpasninger til regionale utfordringer.
- Iverksett hovedplanen før hogst:
Det er en stor utfordring at hogst av skogreisingskog blir gjennomført før vegbegovet i området er vurdert. Dette fører ofte til dårlige driftstekniske løsninger og tilsvarende høye driftskostnader. Dette er uheldig og kan i verste fall redusere interessen for å opprettholde et vedvarende skogbruk i kystskogfylkene. Hovedplanene for skogsveger vil kunne være et godt verktøy.
- Økningen i statstilskudd til skogsveier:
Økningen i statstilskudd til skogsveier ble totalt på 30 millioner kroner i 2014. Denne økningen fortsatte i budsjettåret 2015 med en økning på godt over 20 millioner kroner slik at totalt ble bevilgningen 121 millioner kroner i 2015. Det er vel ingen tvil om at den sterke fokuseringen på planarbeid og behovet for skogsveier i hele nettverket i kystskogbruket har vært viktig for den politiske oppfølginga for bedre rammebetingelser for skogsveibyggingen.
- Utnyttningen av statstilskudd til skogsveier i kystskogfylkene:
Tall for utbetalt statstilskudd til skogsveibygging de siste årene viser at skogeierne i kystskogfylkene ikke har utnyttet økningen i statstilskudd i samme grad som innlandsfylkene. Det vil nå være viktig gå få avsluttet hovedplanarbeidet og få fortgang i arbeidet for skogeierne, detaljpallegging og utbygging av skogsveiene.

De fleste kystskogfylkene har deltatt i Skogsveiprojektet 2014. Kapittel 6 omhandler budsjett og regnskap. Endelig regnskap vil bli oversendt fylkesmannsgruppen i Kystskogbruket når fylkene har mottatt denne prosjektrapporten og alle har innbetalt utestående krav på kr 15.000,-. Rapporten vil bli lagt ut på www.kystskogbruket.no under «dokumenter».

1. Bakgrunn

Skogsveiprojektet 2009-12 konkluderte med at «mye er gjort, men at det gjenstår en god del arbeid i flere fylker». I løpet av 2013 ble det utført relativt mye arbeid med å ajourføre kartfestingen av eksisterende skogsbilveier (ca. 50 % økning) og totalt endte året med 112 kommuner ferdig registrert hos Kartverket (NVDB), se tabell 1. Tilsvarende ble det oppnådd en økning på ca. 20 % for planlegging av fremtidige skogsveier og totalt endte året med 147 kommuner som hadde ferdig digitalisert disse. Bare 9 kommuner hadde behandlet planen politisk ved utgangen av 2013, se tabell 1. Også ved utgangen av 2013 var konklusjonen at det gjenstod en god del arbeid. Dette var noe av bakgrunnen for at prosjektarbeidet i regi av Kystskogbruket måtte gå videre også i 2014.

Målet med Skogsveiprojektet 2014 var å bidra til at hovedplanarbeidet kunne ferdigstilles i alle fylker. Data fra hovedplanarbeidet er viktig for skogforvaltningen i kommune og fylke. Men det er minst like viktig for å skaffe mest mulig informasjon til hele nettverket i Kystskogbruket. Dette vil i neste omgang ha stor betydning for opptrappinga av skogveibyggingen i kystskogfylkene.

Tabell 1. Status for hovedplanarbeidet for skogsveier i kystskogfylkene pr. 31.12.13

FYLKE	Ajourføring/ identifisering av eksisterende traktorveier og skogsbilveier (antall kommuner)									Hovedplan for fremtidige skogsveier (antall kommuner)			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Totalt antall kommuner	Ikke ajourført av skogbruket nå	Manus for traktorveier sendt Kartverket i fylkene	Manus for traktorveier mottatt av Kartverket i fylkene	Traktorveier lagt inn i FKB.veg ved Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier sendt Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket på Ringerike	Skogsbilveier lagt inn i NVDB ved Kartverket på Ringerike	Tegna på kart	Ferdig digitalisert	Hovedplan utarbeidet "temaplan"	Hovedplan "temaplan" politisk behandlet
Vest Agder	15	0	3	3	0	4	3	3	3	0	0		
Rogaland	19	2	0	0	0	17	12	9	8	14	14		
Hordaland	24	0	1	1	1	24	24	22	22	24	24	3	1
Sogn og FJ.	26	1	20	20	18	25	12	11	10	25	25	3	1
Møre og Romsdal	36	4	0	0	0	15	15	15	15	17	7		
Sør-Trøndelag	25	8	17	17	17	17	17	17	17	19	19	1	1
Nord-Trøndelag	23	1	22	22	22	22	22	22	22	22	22	10	4
Nordland	44	10	0	0	0	16	17	7	7	18	14	2	2
Troms	24	4	20	13	1	20	20	7	4	22	22		
Finnmark	19	15	0	0	0	4	4	4	4	0	0		
SUM	255	45	83	76	59	164	146	117	112	161	147	19	9

2. Fremdrift/ prosesser

Etter sommerferien 2014 ble det sendt brev til fylkesmennene med tema hovedplanlegging for skogsbilveier i kystskogfylkene, se vedlegg 1. Det ble gitt en orientering om status, skissert en vurdering for videre arbeid/ fullføring og stilt noen spørsmål samt bedt om tilbakemelding på disse. Det kom svar fra 1 fylke. Vest-Agder gav i sitt svar melding om at målsettingen var ferdigstilling av hovedplanarbeid i fylket i løpet av vinteren 2014/15.

I Møre og Romsdal ble det i mai måned startet opp en prosess for å få videreført hovedplanarbeidet. Først ute var Rindal kommune og tilbakemeldingene fra både Kartverket og Skog og Landskap var så pass gode at prosessen ble planlagt videreført for resterende kommuner i fylket. På grunn av kapasitetsmangel ble arbeidet på nytt utsatt.

Sør-Trøndelag har på nyåret 2015 startet opp en prosess for å få utarbeidet temaplaner og videre få behandlet disse politisk i kommunene. Planen er at dette skal gjennomføres i 2015.

Nordland engasjerte egen prosjektleder på heltid sommeren 2014 for å hjelpe kommunen med

hovedplanarbeidet. Med noe bistand fra Kartverket kom arbeidet svært godt i gang og nærmet seg fullføring ved utgangen av 2014.

3. Resultater

3.1 Kommunale hovedplaner for skogsveier

Merk at status her gjelder pr. 01.05.15.

Totalt antall kommuner er noe justert i forhold til tabell 1, - grunnen er at noen fylker hadde trukket fra antall «skogkommuner» i kolonne 1.

Totalt 176 kommuner (83% av totalt 211 skogkommuner) har pr. 01.05.15 levert ajourførte data til Kartverket for eksisterende skogsbilveier, dette er en økning på 12 kommuner (7%) sammenlignet med årsskiftet 2012/13 og gjelder særlig Nordland kommune. Det gjenstår en del arbeid i Vest-Agder og Møre og Romsdal.

Tabell 3 Status for hovedplanarbeidet for skogsveier i kystskogfylkene pr. 01.05.15.

FYLKE	Ajourføring/ identifisering av eksisterende traktorveier og skogsbilveier (antall kommuner)									Hovedplan for fremtidige skogsveier (antall kommuner)			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Totalt antall kommuner	Ikke ajourført av skogbruket nå	Manus for traktorveier sendt Kartverket i fylkene	Manus for traktorveier mottatt av Kartverket i fylkene	Traktorveier lagt inn i FKB.veg ved Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier sendt Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket i fylkene	Manus for skogsbilveier mottatt av Kartverket på Ringerike	Skogsbilveier lagt inn i NVDB ved Kartverket på Ringerike	Tegna på kart	Ferdig digitalisert	Hovedplan utarbeidet "temaplan"	Hovedplan "temaplan" politisk behandlet
Vest Agder	15	0	3	3	0	3	3	3	3	4	4	4	
Rogaland	26	10	16	16	0	16	16	16	14	17	17		
Hordaland	33	8	25	25	3	24	24	23	23	24	24	3	3
Sogn og Fj.	26	1	26	25	26	25	15	15	15	25	25	4	3
Møre og Romsdal	36	4	0	0	0	16	16	16	16	17	7		
Sør Trøndelag	25	8	17	17	17	17	17	17	17	19	19	1	1
Nord Trøndelag	23	2	21	21	21	21	21	21	21	22	22	20	8
Nordland	44	9	29	29	3	29	28	26	26	18	14	3	2
Troms	24	3	20	13	1	21	21	21	21	22	22		
Finnmark	19	15	0	0	0	4	4	4	4	0	0		
SUM	271	60	157	149	71	176	165	162	160	168	154	35	17

Kartverket har lagt inn 160 kommuner i sin database (NVDB), se kolonne 9. Dette er en økning på 48 kommuner (43 %) siden forrige registrering. Det er særlig Sogn og Fjordane som har registrert leveranse til kartverket (25 kommuner, se kolonne 6), men disse er ikke mottatt hos Kartverket på Hønefoss.

Totalt 154 kommuner (73 % av totalt 211kommuner) har ferdig digitalisert fremtidige skogsbilveier, - dette er økning på 7 kommune og gjelder 4 kommuner i Vest-Agder og 3 kommuner i Rogaland. Det gjenstår en del arbeid med planlegging av fremtidige veier i fylkene Vest-Agder, Møre og Romsdal og Nordland.

Totalt 17 kommuner har behandlet hovedplanen politisk, dette er en økning på 8 kommuner. 35 kommuner har utarbeidet planen, - dette gjelder særlig Nord-Trøndelag. I dette fylket gjenstår bare å få lagt frem planene til politisk behandling. Med unntak av trøndelagsfylkene er det altså relativt lite som er gjort når det gjelder behandling av hovedplanen politisk.



20. mars 2014 ble hovedplanen for skogsveier lagt frem for Voss kommunestyre. F.v. ordfører Hans-Erik Rengjør, Dag Skjølas fra Norges Skogeierforbund, hovedplanlegger Oddbjørn Helland, skogbrukssjef Bjørn Hystad og Jens Manger fra Nortømmer

I rapport for Skogsveiprojektet 2013 er det omtalt et eget punkt (4) om tilgangen på Virkesdata. Det foreligger en avtale mellom Kystskogbruket og Skog og Landskap om produksjon og levering av data for virkestilgang til dekningsområdene. Bortsett fra en kommune i Møre og Romsdal er det ikke kjørt ut nye data i 2014.

Som en konklusjon kan vi si at når det gjelder registrering av eksisterende skogsbilveier og planlegging av fremtidige skogsveier gjenstår det en del arbeid i Vest-Agder og Møre og Romsdal og noe i Nordland.

Når det gjelde utarbeiding av plandokumenter (temaplaner) samt politisk behandling av disse har det skjedd lite i kystskogfylkene i 2014 med unntak av Nord- Trøndelag.

3.2 Veibehov i fylkene

Tabell 3 viser de siste tall for veibehov (bilvei og traktorvei), nyanlegg og ombygging. Det mangler fortsatt tall for fylkene Vest-Agder, Møre og Romsdal, Nordland og Finnmark.

Tabell 3. Veibehov i kystskogfylkene. Kilde hovedplanene for skogsveier

Fylker	Planlagt skogsbilvei og traktorvei Nybygging og ombygging (tall km)		
	Bilvei Nybygging	Bilvei ombygging	Traktorvei Nybygging + Ombygging
Vest Agder			
Rogaland	141		51
Hordaland	490		124
Sogn og FJ.	600		
Møre og Romsdal			
Sør Trøndelag	210	420	
Nord Trøndelag	256	177	207
Nordland			
Troms	502	270	1200
Finnmark			
SUM	2199	867	1582

For fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør Trøndelag, Nord-Trøndelag og Troms viser dokumenterte tall fra hovedplanene et gjennomsnittlig behov for en 4-dobling av den årlige skogsveibyggningen (samlet for nyanlegg og ombygging) sammenlignet med aktiviteten inntil 2012 og i 20 år fremover. Spesielt for skogreisingsfylkene viser resultatene et stort behov for nyanlegg av skogsveier. For Hordaland og Sogn og Fjordane snakk om å øke årlige veibyggningen av **nyanlegg** til 25-30 km årlig i 20 år.

For Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Troms viser resultatene i tillegg til nyanlegg av skogsbilveier et stort behov for **ombygging** av bilveier. Årlig er behovet for ombygging ca. 9 km i Nord-Trøndelag, ca. 14 km i Troms og ca. 20 km i Sør-Trøndelag i 20 år fremover.

Det må presiseres at veibehovet ikke er noe endelig tall for fremtidig skogsveibehov i fylkene, da det ikke omfatter all produktiv skogsmark. Resultatene viser veibehovet for de viktigste skogområdene kommende 20-års periode.

I skogreisingsfylkene er det søkt veiløsninger som primært utløser granskog eller plantinger fra skogreisningen. I Trøndelagsfylkene er det primært søkt veiløsninger i områder uten tidligere skogsveidekning og i tillegg der det er behov for ombygging til en bedre veistandard. En skogsvei har flere funksjoner i tillegg til å få frem skog eller skogsvirke som er avvirket. Dette gjelder arbeid ved skjøtsel av skogen (planting, rydding, tynning, gjødsling), tilsyn med skogen, tilkomst til jaktområder, samfunnsberedskap, friluftsliv og sportsaktiviteter.



Troms er et fylke med relativt stort behov for skogsveier, - her fra Balsfjord.

3.3 Veibehov og skogsdrift i bratt terreng

I kystskogfylkene er ca. 40 % av det produktive skogarealet i taubaneterreng, se også Melding om kystskogbruket (2015).

Hovedplanene skisserer veibehov uten å ta endelig stilling til aktuelt driftsutstyr. Ved senere utstikking av endelig veilinje må en også velge driftsutstyr. I skoglier med bratt terreng, må veien tilpasses taubaneutstyr. Veitetthet og standplasser sammen med veiens plassering i lisa blir sentralt.

Statstilskudd til skogsveier har historisk sett inkludert støtte til skogsdrift i bratt terreng. Ved bruk av taubane er dette tilskuddet hovedsakelig blitt gitt direkte som et tilskudd pr. kubikkmeter. I tillegg har det vært gitt tilskudd til graving av driftsveier ved bruk av hogstmaskiner i bratt terreng og som støtte til ekstra lang terrengtransport av tømmer. I brev av 23.03.15 fra Landbruksdirektoratet er det gitt en avklaring rundt tilskudd til drift i bratt terreng. M.a. er det nå presisert at direktoratet ikke vil oppfordre til å gi støtte til disse tiltakene, men prioritere tilskuddet til taubane. Samtidig er det nok noe rom for tilpasninger til regionale utfordringer.

Hovedplanene skal legges til grunn ved all fremtidig veibygging, og da blir det feil å subsidiere mer kortsiktige løsninger. Veiløsningen som går frem av hovedplanen bør iverksettes fremfor å gi et tilskudd til lang transport med lastetraktor eller graving av driftsveier for hogstmaskin.

3.4. Andre resultater.

Det store etterslepet i veibyggingen og den relativt store økningen i hogsten i kystskogfylkene fører til at mange skogsdrifter blir gjennomført uten et rasjonelt utbygget skogsveinett. I mange tilfeller kan det bare gjelde å få opparbeidd en godkjent avkjørsel fra offentlig vei koplet til lunneplass og snuplass. Alternative og tilfeldige løsninger gir ofte driftspriser oppunder 200 kroner pr. kubikkmeter og er i beste fall snakk om et tap på 50 kroner pr. kubikkmeter på grunn av manglende skogsveibygging. Samtidig får en ikke utnyttet skogsfondsordningen, og dette gir nye tap for skogeier. Dersom det i tillegg er flaskehalser på det offentlige veinettet og lang transport til kai, vil skogsdriftene knapt bli lønnsomme for skogeier. At skogen i noen tilfeller blir hogd for tidlig, er med å forsterke dette. I neste omgang blir det en oppfatning hos mange skogeiere at skogbruk ikke er lønnsomt. Dårlig tilrettelegging og spesielt manglende og/ eller dårlig veiplanlegging/bygging gir dårlig lønnsomhet.

Det store etterslepet med skogsveibyggingen som fremkommer av hovedplanene er blitt godt dokumentert. En fortsatt sterk økning i hogsten med dårlig og eller manglende planlagte veiløsninger og høye driftskostnader er svært uheldig. Det vil etter hvert bidra til liten interesse for et fremtidig skogbruk hos mange skogeiere.

3.5. Utviklingen av statstilskudd til skogsveier

Behovet for skogsveier er det siste året blitt mye fokusert i kystskogfylkene. Tidlig på året ble det skrevet et felles notat for å informere politikere om skogsveier og tømmerkaier, - se [vedlegg 2](#).

Tilsvarende notat for 2015 er også lagt ved, - se [vedlegg 3](#).

I rapporten for Skogsveiprojektet 2013 vises det til at det ble et gjennombrudd for økt statlig satsing på skogsveier med en økning over statsbudsjettet 2014 på ca. 30 millioner kroner.

Denne økningen fortsatte i budsjettåret 2015 med en økning på godt over 20 millioner kroner slik at totalt ble bevilgningen 121 millioner kroner i 2015. Det er vel ingen tvil om at den sterke fokuseringen på planarbeid og behovet for skogsveier i hele nettverket i Kystskogbruket, er mye av grunnen til den politiske oppfølginga av skogsveiene.

Hvordan har så skogeierne i kystskogfylkene svart på denne satsingen så langt?. Det er selvsagt mange faktorer som påvirker dette, og det er ennå for tidlig å dra noen konklusjon. [Tabell 4](#) viser fordelingene av veimidlene fra Landbruksdirektoratet i årene 2011 til 2015. Ekstraordinære bevilgninger er ikke tatt med her. Tallene viser at skogeierne i kystskogfylkene ikke har vært flinke nok til å utnytte økningen i statstilskudd sammenlignet med innlandsfylkene. Det vil nå være viktig å få avsluttet hovedplanarbeidet og å fortgang i arbeidet for skogeierne, detaljplanlegging og utbygging av skogsveiene. Oppbygging og vedlikehold av kompetanse innenfor den iverksettende delen av veiplanleggingen i kystskogfylkene er helt sentralt.

Tabell 4. Fordeling av statstilskudd for skogsveier til fylkene i Norge de siste 5 årene

	2011	2012	2013	2014	2015
Østfold	900	1000	1100	1800	2700
Oslo og Akershus	550	500	500	1000	1200
Hedmark	1900	3400	4000	4700	9100
Oppland	5700	5700	5400	7900	10500
Buskerud	3800	3700	3600	4900	8000
Vestfold	2000	3000	3000	4000	4100
Telemark	4200	4000	3600	4700	6000
Aust-Agder	3600	3400	3300	4200	4900
SUM Innland	22650	24700	24500	33200	46500
Kyst % av totalt	34,3	37,4	35,5	37,3	42,0
Vest-Agder	2100	2000	2100	2550	2900
Rogaland	2800	2800	2300	3000	3500
Hordaland	5950	5500	4900	6900	7900
Sogn- og fjordane	6400	5700	8800	8850	9200
Møre- og Romsdal	4000	4800	6200	6850	9200
Sør-Trøndelag	6500	5200	5400	7700	9500
Nord-Trøndelag	6900	6900	7800	10900	11800
Nordland	5100	5000	4100	4750	5000
Troms	3200	3100	2700	3950	4700
Finnmark	400	300	200	350	500
Sum Kyst	43350	41300	44500	55800	64200
Kyst % av totalt	65,7	62,6	64,5	62,7	58,0
Total sum	66000	66000	69000	89000	110700

4. Videre arbeid

Skogsveiprojektene har utviklet flere maler for å gjennomføre hovedplanarbeidet. Disse går frem av rapporten som er laget og som ligger under «dokumenter» på www.kystskogbruket.no

I tillegg er det utviklet kompetanse i flere fylker. Kommuner som ennå ikke er ferdig kan få mye hjelp via disse ferdige malene. Prosjektleder kan formidle denne kunnskapen og kompetansen.

Det vil være svært viktig å få utarbeidet hovedplanene for skogsveier i alle kommunene (211) i kystskogfylkene. I dette ligger også at planen blir lagt frem til politisk behandling i kommunen.

I tillegg til å skaffe informasjon om veibyggingen i egen kommune vil det også være viktig kunnskap som bidrag til politiske prosesser i kommune, fylke og videre mot stortingsrepresentanter. Det er ute i distriktene at grunnlaget må legges for en politisk prosess som ivaretar omsynet til den skoglige infrastrukturen, og som fører til en opptrapping i skogsveibyggingen i kystskogfylkene.

Prosjektleder kan også bistå med råd og hjelp ved utarbeidelse av kommunale temaplaner for skogsveier som grunnlag for politisk behandling.

5. Møter (foredrag og orienteringer) og informasjon på hjemmesida kystskogbruket.no.

5.1 Møter (innlegg og orienteringer)

16-17.01 Orientering i styremøte i Skognæringa Kyst

20.02 Foredrag ved årsmøte i Møre og Romsdal Skognæringsforum i Ørskog

26.02 Foredrag skogkveld i Balestrand

12.03 Foredrag på veiplanleggersamling, Honne

04.04 Orientering til Fylkeskommunal gruppe i Kystskogbruket, Gardermoen

08.04 Orientering til styremøte Skognæringa Kyst

22.04 Orientering ved statsråd Listhaug sitt besøk i Møre og Romsdal/ Malo kai

13.05 Orientering til SLF/ Oslo om hovedplanarbeidet

28.08 Foredrag på fagdag i Bodø om tømmertransport i Nordland

06.11 Info til Norsk Taubanelag sitt årsmøte på Lillehammer

04-05.12 Orientering i styremøte Skognæringa Kyst, Verdal

08-09.12 Foredrag ved Skogdag i Brønnøysund

22.10 Orientering i fagdag Skognæringa Kyst, 22.-23. oktober i Molde

14.11 Utarbeide informasjon om veier og drift i bratt terreng til møte i Landbruksdirektoratet. Også deltakelse i møte

10.12 Orientering til fylkesmannen i Sør-Trøndelag/ Lensa på møte i Malvik

11.12 Orientering til Fylkesmannsgruppa, Gardermoen

5.2 Informasjon på nettsida

Prosjektleder har også produsert følgende oppsalg (totalt 28) på nettsida (etter dato) der tema i hovedsak er skogsveier.

11.01 Bergens Tidende skriv om skogsbilveier

18.01 Innleggvegen i Verdal gjev stor lokal verdiskaping

31.01 Ståle Kristian Johansen engasjert i sluttspurten

- 02.02 FrP Hordaland med resolusjon om skogsbilveggar
- 03.02 Kystskogbruket ynskjer sterkare satsing i 2015
- 11.02 Nøkkelen til gode resultat
- 21.02 Ministeren kom heim
- 24.02 Stor markering av skogsvegplaner
- 27.02 Dei fiksa førstesidene
- 28.02 Balestrand kommunestyre handsama skogsvegplanen
- 05.03 Dag Skjølaas kjem til Voss
- 16.03 Initiativet må kome frå grasrota
- 20.03 Skognæringa er viktig for Voss kommune
- 05.04 Gjermund Hagesæter (Frp) talsmann for meir skogsveggar
- 28.04 Ei båtlast med førsteklasses sitka-materialer
- 21.05 Skogsvegsamarbeid ved hjelp av jordskifte
- 29.05 Finansminister Siv Jensen støttar satsinga på skogbruket
- 09.06 Ordførar delte ut blomster
- 12.06 Med fokus på vatn og miljø
- 15.06 Føreskrifter med verknad for skogsdrifta
- 13.08 Kvifor må det koste hundre ganger meir ?
- 22.08 Vindafjord bonden satsar også i skogen
- 26.08 Bonde og vegbyggjar
- 04.09 Det finaste arbeidet ein kan ha
- 03.10 Vinn-vinn for miljø og skogbruk i Bergen kommune
- 09.10 42.4 millionar kroner på statsbudsjettet til skogsveggar og tømmerkaier
- 19.11 Senterpartiet vil også investere meir i skognæringa
- 12.12 Skoginteresse på Helgeland



Opning av ny skogsbilvei sommaren 2014, Teisdalen i Sømna kommune, Nordland
Foto: Jan Jenssen

6. Regnskap

Prosjektet er finansiert av fylkene i Kystskogbruket.

Prosjektleder har vært Helge Kårstad. Han har i tillegg vært prosjektleder for Virkesterminalprosjektet 2014 (01.04.14-01.04.15)

Budsjettkostnader for dette prosjektet har vært kr 300 000,-.

Fullstendig regnskap og budsjett er oversendt fylkesmannsgruppa i Kystskogbruket for godkjenning.

Regnskapet er ført av Nord-Trøndelag Fylkeskommune v/ Mære landbruksskole.

Rapporten er lagt ut under «dokumenter» på nettsida www.kystskogbruket.no

Bergen/ Molde 01.06.15

Helge Kårstad
Prosjektleder

Harald Nymoen
Leder fylkesmannsgruppa/ Skogsveiprosjektet 2014

Vedlegg 1. Brev til fylkesmennene om hovedplanarbeidet i kystskogfylka, om status, vurderingar kring arbeidet og 3 spørsmål.

Hovudplanarbeidet for skogsbilvegar i kystskogfylka

Hovudplanarbeidet for skogsbilvegar har vore eit av dei viktigaste tema i Kystskogbruket og det er avgjerande at vi får eit resultat som vi er fornøgd med.

Under har vi laga ei oppsummering (1. status) og vidare ei vurdering kring det vidare arbeidet med hovudplanane (2. vurdering kring vidare arbeid).

Heilt tilslutt vil vi gjerne ha ei tilbakemeldingar frå Dykk. Vi er klar over at bistanden mot kommunane når det gjeld hovudplanarbeidet er Fylkesmennene sitt ansvar og i tråd med embetsoppdraget.

1. Status for dei ulike delane av hovudplanarbeidet for skogsvegar pr. 1. august 2014.

Eksisterande vegar:

Status viser at knapt 80 % (164 av 210) av kommunane er ferdige med arbeidet å registrere eksisterande skogsbilvegar.

Det gjenstår arbeid i Vest Agder, Møre og Romsdal og Nordland.

Framtidige vegar:

Status viser at ca. 70 % av kommunane (147 av 210) har registret og digitalisert framtidige skogsbilvegar

Det gjenstår arbeid i Vest Agder, litt i Rogaland, ein del i Møre og Romsdal og Nordland.

Ferdige hovudplan dokument:

Status viser at ca. 13 % av kommunane (28 av 210) har utarbeidd eit hovudplan dokument.

Status viser også at 7 % av kommunen (15 av 210) har handsama hovudplanen politisk (då som ein temaplan). Det gjenstår arbeid i alle fylka.

Som ein konklusjon kan vi seie at:

- Det gjenstår ein god del arbeid i Vest Agder, Møre og Romsdal og Nordland når det gjeld registrering av eksisterande skogsbilvegar og planlegging av framtidige skogsbilvegar.
- Det gjenstår arbeid i kommunar i alle fylker når det gjeld produksjon av eit kommunalt hovudplan dokument og politisk handsaming av dette (temaplan).

2. Vurdering kring vidare arbeid/ fullføring med hovudplanar i Kystskogbruket

I 2013 vart «Skogsveiprojektet 2013» gjennomført på oppdrag av FM-gruppa i Kystskogbruket.

Rapport for dette prosjektet ligg under «dokumenter» på www.kystskogbruket.no. Bakgrunnen for prosjektet var i hovudsak at det gjenstod ein god del arbeid i dei fleste fylker og eit tilsvarande behov for koordinering av arbeidet mot Kartverket, Skog og Landskap. Mykje arbeid vart gjennomført i løpet

av 2013. Statusen ovanfor viser at enno gjenstår ein del arbeid. Det har hittil vist seg at samarbeidet og utveksling av erfaringar kring hovudplanarbeidet i kystskogfylka har vore viktig. Dette vil sjølvstilt vere avgjerande også i sluttfasen og ikkje minst ved den vidare marknadsføringa av dei felles resultatane kring hovudplanarbeidet. Dette er og grunnen til at «skogbilveiprojektet 2014» er etablert, på oppmoding fra FM-gruppa i Kystskogbruket i fjor høst.

Viser til utsendt brev (dagsett 14.03.14) med spørsmål om deltakelse i «Skogsveiprojektet 2014». I brevet er innhaldet i prosjektet skissert i 6 punkt. Det gjeld bistand for å få ferdigstilt arbeidet med hovudplanar i kystskogfylka, dvs. registrere eksisterande og framtidige skogsbilvegar og å få utarbeidd eit hovudplan dokument (kommunal temaplan) for skogsbilvegar. I tillegg er det sentralt i prosjektet å informere om arbeidet med hovudplanar for skogsbilvegar og verdiskaping i kommunane i kystskogfylka knytta til dette. Skogsveiprojektet 2014 vil ikkje minst vere viktig for ei fortsatt felles koordinering og marknadsføring av behovet for infrastruktur i Kystskogbruket. Pr. i dag har 7 fylker sagt fra at dei vil delta; Vest- Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Nordland.

«Ferdig» med hovudplanarbeidet.

Det er vel ingen tvil om at med «ferdig» meiner vi at kommunen skal ha produsert eit hovudplan dokument som inneheld oversikt over eksisterande og framtidige skogsbilvegar og virkestilgangen knytta til dei framtidige vegane. Det er utarbeidd ein felles mal i Kystskogbruket for dette hovudplan dokumentet. Her ligg også mulegheiter for å ta med begrep som verdiskaping, omsyn til fleirbruk m.m. Denne informasjonen er før den er samanfatta i eit eige hovudplan dokument tilgjengeleg på manuskart som ligg i kommunen eller hos fylkesmannen, digitalt på sakshandsamarar og planleggarane sine pc'ar, hos Kartverket, hos Skog og Landskap og i rapportform (særleg «skogsbilveiprojekta») på nettsida til kystskogbruket.

At planen blir handsama politisk (som ein kommunal temaplan) er eit ynskje, men dette må bli opp til kvar kommune å avgjere. Ei politisk handsaming av hovudplanen som ein kommunal temaplan vil vere av stor verdi for arbeidet kring betre infrastruktur i Kystskogbruket, likeeins den kommunale, fylkeskommunale og statlege medverknaden til dette.

Oppsummert

Ei sammenstilling av framtidig vegbehov og eit samanfatta hovudplan dokument (temaplan) vil ha stor verdi for det vidare arbeidet i Kystskogbruket. Det gjenstår i dag arbeid i kommunar i alle fylker. Skognæringa Kyst er opptatt av korleis Fylkesmennene planlegg å følgje opp og fullføre hovudplanarbeidet for skogsbilvegar, i tråd med embetsoppdraget.

Vi håpar at malen som Kystskogbruket har utarbeidd blir nytta. Dette vil lette sammenstilling av informasjon med omsyn til vidare oppfølging.

Vi ber om tilbakemelding på følgjane for å kunne bidra best muleg til å sikre ein felles innsats for å gjere ferdig hovudplanane:

- Når ventar Fylkesmannen at hovudplanarbeidet for skogsbilvegane i kommunane i eige fylke vil vere ferdig? Definer gjerne kva De meiner med ferdig arbeid.
- Vi reknar med at alle fylka deltek med kr 15 000 til felles koordinering av dette arbeidet, jfr. søknad av 14.03.14. Ber om tilbakemelding frå dei fylke som ikkje har svart på søknad fra «Skognæringa Kyst om bistand til Skogbilveiprosjekt 2014»
- Har Fylkesmannen behov for ekstra bistand frå Skognæringa Kyst ved Helge Kårstad utover det som ligg inn i desse kr 15 000.

Mvh

Helge Kårstad
Prosjektleder infrastruktur Kystskogbruket
Mob. 48020261

Kjersti Kinderås
Dagleg leiar Skognæringa Kyst

Kopi Landbruksdirektoratet

Kopi Landbruks- og matdepartementet

Vedlegg 2

Skogsveier og virkesterminaler/ tømmerkaier i Kystskogbruket; Status og behovet fremover

Sammendrag

Kystskogbruket har på bakgrunn av Kystskogmeldingen (2008) prioritert arbeidet med en bedre infrastruktur til skogen i kystskogfylkene (Vest Agder til Finnmark). Hovedgrunnen til dette er den potensielt store verdiskapingen fra skognæringen og samtidig de relativt høyere transportkostnader (opptil 100 %) jamført med innlandet i Norge.

Et lite utbygd skogsbilvegnett, dårlige/ manglende tømmerkaier og mye flaskehals for tømmerbiltransport på offentlige veier er grunnen til dette.

Her omtales skogsbilveier og tømmerkaier.

- I 2014 er statlig investeringsstøtte til skogsveier i Norge totalt 99 millioner kroner, av dette går noe over halvdelen til kystskogfylkene.

Det må bygges mer skogsveier i hele landet.

For 2015 bør statlig investeringsstøtte til skogsbilveier minst dobles i kystskogfylkene. Dette betyr en økning på ca 50 millioner kroner for kystfylkene.

Hovedplanarbeidet for skogsbilveier i Kystskogbruket viser for flere fylker et fremtidig behov for inntil en 4-dobling av veibygingen jamfør med dagens aktivitet i 20 år fremover. Det er også skogsveien som opner for økt hogst og videre verdiskaping.

Økningen i investeringsstøtte til skogsbilveier i statsbudsjettet 2014 opner for 170 flere sysselsatte i skognæringen bare i kystskogfylkene.

- **For 2015 bør regjeringen sette av en statlig investeringsstøtte på minst 50 millioner kroner for videre utbygging av tømmerkaier i kystskogfylkene**

Dette vil være en naturlig opptrapping basert på søknader som allerede foreligger og en forsvarlig fremdrift for planlegging- og utbygging.

Søknader om statlig investeringsstøtte til tømmerkaier fra næringen i 2013 viser at det er et akutt behov for en 4-dobling av investeringer for utbygging av tømmerkaier jamført med det som ble satt i gang i 2012 og 13 i kystskogfylkene.

- I regi av Kystskogbruket er arbeid med et «infrastrukturprogram» satt i gang og det vil bli ferdigstilt våren 2016.

Programmet som vil se på sammenhengen mellom skogsvei, tømmerkai og offentlige veier og derav prioritere utbyggingen av infrastruktur i kystskogfylkene de nærmeste 25 årene.

Bakgrunn;

Kystskogmeldingen (2008) viste til at totalt næringspotensial i skognæringen med dagens virkeproduksjon kunne økes fra 17 til 40-45 milliarder kroner (produksjonsverdier) og dermed gjøre skognæringen til en av de største næringer i kystfylkene. Skogreisningen etter krigen er hovedgrunnen til dette, tilveksten har følgelig økt ca. 3 ganger til ca. 7,3 millioner kubikkmeter pr. år (2008).

Kystskogbruket har siste årene prioritert arbeidet med en bedre infrastruktur til skogen i kystskogfylkene. Hovedgrunnen til dette er den potensielt store verdiskapingen fra skognæringen og samtidig de relativt høyere transportkostnader (opptil 100 %) jamført med innlandet.

Under følger en oversikt med forslag til tiltak i 2015 for de to viktigste områdene innenfor infrastrukturen i kystskogfylkene; skogsbilveier og virkesterminaler ved sjø/ tømmerkaier. Utfordringen på offentlige veier i kystskogfylkene er også relativt store pga. flaskehals for tømmertransporten, i hovedsak vekt- og lengdebegrensninger. Offentlige veier er utover dette ikke omtalt i dette notatet.

Til slutt er et nylig påbegynt arbeid med et «infrastrukturprogram» omtalt.

Skogsbilveier;

Utgangspunktet er at kystskogfylkene i dag har ca. halve skogsveidekningen i skogen sammenlignet med innlandet (Kystskogmeldingen 2008).

- ✓ 150 kommuner (70 % av alle) i kystskogfylkene har pr. idag utarbeidet en hovedplan for fremtidige skogsbilveier. Denne planen har vært etterspurt fra skog- og miljøfaglig hold i Norge siden 1990 tallet.
- ✓ Foreløpige resultater av hovedplanarbeidet i flere fylker viser et behov for en 4-dobling av dagens utbyggingstakt i 20 år fremover for å høste stående skog.
En finansiering av denne utbyggingen av skogsbilveier kan best gjennomføres etter en historisk modell basert på privat og statlig kapital.
- ✓ For første gang på mange år ligger det inne i statsbudsjettet 2014 (inkl. LUF-rammen) en økning av statlig investeringsstøtte til nye skogsbilveier på 30 millioner kroner eller tilsvarende 40 % økning jamført med året før. Totalt er det satt av 99 millioner kroner til skogsbilveier i 2014 og vi kan legge til grunn at kystskogfylkene sin del utgjør ca. halvparten, dvs. ca. 50 millioner kroner.
- ✓ En økt utbygging av skogsbilveier med 40 % i 2014 vil utgjøre ca. 170 flere sysselsatte i kystskogfylkene. Utrekningen er basert m.a. på oppgitte tall for sysselsatte/årsverk og verdiskaping i stortingsmelding nr. 25 (2008/9). Det er også lagt til grunn foreløpige resultat fra hovedplanarbeidet som viser at for hver nybygd meter skogsbilvei får vi tilgang til 5 kubikkmeter tømmer (snitt).
- ✓ For 2015 bør statlig investeringsstøtte til skogsbilveier minst dobles i kystskogfylkene. Dette betyr en økning fra 2014 til 2015 på ca. 50 millioner kroner for kystskogfylkene.

Behovet og økningen er basert på tall fra hovedplanarbeidet som riktignok viser høyere tall. Men det vil være naturlig med en opptrapping lik en dobling fra 2014 til 2015. Både plan- og anleggskapasitet må bygges opp, og det må sikres gode skog- og miljøfaglige løsninger.

Virkesterminaler ved sjø/ tømmerkaier;

Kystskogfylkene flytter stadig mer av tømmertransporten fra veg til sjø. Det er mange grunner til dette, den viktigste er at transport av skogsvirke er 10 ganger dyrere (kr pr. m³/km) med bil jamført med båt.

- ✓ En Sintef-rapport (2011) viser at det vil være gunstig å bruke/ etablere 60 tømmerkaier i kystskogfylkene til en kalkulert kostand av ca. 300 millioner kroner. Dette er basert på prognostiserte avvirkningskvantum frem til år 2040 og en tilsvarende økning for transporten med skip fra 0,4 til 2 millioner kubikkmeter tømmer.
- ✓ Over 2 reviderte statsbudsjett (2012 og 13) og statsbudsjettet 2014 er det hittil bevilget 75 millioner kroner statlig investeringstøtte til tømmerkaier og dette åpner for en brutto investering i overkant av 100 millioner kroner. Her må legges til at behovet for investeringer i tømmerkaier nå overstiger 300 millioner kroner (jfr. Sintef-rapporten) siden alle kystfylkene til Oslofjorden og etter nedleggingen av Tofte nå må eksportere noe av virket sjøveien.

I Kystskogfylkene ligger det nå (2013/14) til rette for en utbygging ved 7 kaiprojekter/ kommuner, dvs. Mosjøen, Namsos, Molde, Skodje, Kaupanger, Eidsnes og Mandal. Totalt dreier det seg om en brutto investering rundt 50 mill. kroner og en statlig investeringstøtte rundt 40 mill. kroner.

- ✓ Statens Landbruksforvaltning har i 2013 mottatt søknader fra kystfylkene om investeringer til tømmerkaier i overkant av 200 millioner kroner. Dette viser at det akutte behovet for statlig investeringsstøtte til tømmerkaier pr. i dag er det 4-doble av det som allerede er finansiert og under utbygging (2012 og 2013).
- ✓ Utbygging av virkesterminaler har hittil vist seg å gi store innsparinger i transportkostnader, fra 15 kr/m³ (eks. Mosjøen) og oppover. I tilfeller der det ikke finnes alternativ transport vil det faktisk bety et enten eller for skogsdrift (eks. Drag i Tysfjord/ Nordland).
- ✓ For 2015 bør det settes av en investeringsstøtte på minst 50 millioner kroner for utbygging av tømmerkaier i kystskogfylkene. Dette vil være en naturlig opptrapping basert på søknader som allerede foreligger og en forsvarlig fremdrift for planlegging- og utbygging.

Videre arbeid fremover;

I løpet av våren 2016 vil Infrastrukturprogrammet for kystskogbruket foreligge med konkrete tall for utbyggingsbehovet. Formålet med programmet er å utrede hvordan en ekstraordinær utbygging av infrastrukturen i kystskogbruket kan gjennomføres, inkl. skogsveier, offentlig veinett og virkesterminaler i et tidsperspektiv på de kommende 25 år. En utbygging skal så langt råd samordnes og koordineres med samfunnets øvrige behov for bedret infrastruktur.

Kystskogbruket/ Skognæringa Kyst

www.kystskogbruket.no

Kontaktperson;

Helge Kårstad

48020261

Vedlegg 3. Notat om behovet for statlig investeringsstøtte i 2016

Skogsveier, tømmerkaier og flaskehals for tømmertransport på offentlige veier i Kystskogbruket

Behovet for statlig investeringsstøtte i 2016

For 2016 bør statlig investeringsstøtte til skogsbilveier økes ytterligere med 50 millioner kroner for å dekke etterspørselen i kystskogfylkene.

Skogsveiene åpner for rasjonell, moderne, miljøgunstig skogsdrift, reduserer driftskostnadene betydelig og legger grunnlaget for lokal verdiskaping av fornybare ressurser.

Det har vært en positiv opptrapping for statlige investeringsstøtte til skogsveibygging de siste årene. I 2015 er statlig investeringsstøtte til skogsveier i Norge totalt 121 millioner kroner, av dette går noe over halvdel til kystskogfylkene.

Resultater fra hovedplanarbeidet sammen med opplysninger fra fylkesmennene viser at det er behov for å øke investeringsstøtte til skogsveier i kystfylkene i 2016 med ytterligere 50 millioner kroner. Forslaget er i samsvar med SKOG22 sine anbefalinger om at det må gjøres et løft i skogsveibyggingen.

Ca.40% av det produktive skogarealet i kystskogfylkene er egnet til taubanedrift. Støtte til drift i bratt terreng har i mange år vært en del av tilskuddet til skogsveier. Inntil av veinettet er utbygd i det bratte terrenget er det viktig at taubane tilskuddet til drift i bratt terreng opprettholdes.

For 2016 bør statlig investeringsstøtte til tømmerkaier settes til 60 millioner kroner for å dekke den store og akutte etterspørselen i kystskogfylkene.

Til kystskogfylkene er det siste årene (2013/14 og 15) bevilget statlige investeringsstøtte til 8 tømmerkaier. Dette gjelder i kommunene Mosjøen, Namsos, Molde, Skodje, Sogndal, Lindås, Vindafjord og Mandal. Totalt dreier det seg om en statlig investeringsstøtte på ca. 50 mill. kroner.

I tillegg utløser dette en betydelig støtte fra kommune, fylke og næringen selv.

Utbygging av tømmerkaier har hittil vist seg å gi store innsparinger i transportkostnader. Miljømessig er sjøtransport av tømmer også svært gunstig fordi det gir betydelig mindre CO₂-utslipp pr tonnkilometer (ca. 50 %) sammenlignet med lastebiltransport.

En Sintef-rapport (2011) viser at det vil være gunstig å bruke/ etablere 60 tømmerkaier i kystskogfylkene til en kalkulert kostnad av ca. 300 millioner kroner. Landbruksdirektoratet har inntil 2014 mottatt søknader fra kystfylkene om investeringer til tømmerkaier på over 200 millioner kroner. Det er ventet at denne søknadssummen vil øke innen fristen 1. april som er satt for årets bevilgning på 22,4 millioner kroner. Dette viser at det akutte behovet for statlig investeringsstøtte til tømmerkaier pr. i dag er minst det 4-doble av det som allerede er finansiert og under utbygging.

En statlig investeringsstøtte på 60 millioner kroner for 2016 vil være et minimum for kunne dekke det dokumenterte langsiktige og samtidig store akutte behovet. Forslaget er i samsvar med SKOG22 sine anbefalinger om en gradvis oppbygging av kaistrukturen for tømmertransport langs norskekysten.

For 2016 bør det opprettes en tilskuddsordning, stor kr 100 millioner for fjerning av flaskehals for tømmertransporten på fylkes- og kommuneveier.

De største flaskehalsene for tømmertransport på offentlige veier finnes i kystskogfylkene.