

Regionalt skog- og klimaprogram Aust-Agder 2013–2016



Foto: Jens Arild Kroken.

Fylkesmannen i Aust-Agder

Bakgrunn for Regionalt skog- og klimaprogram (RSK)

Regionalt skog- og klimaprogram (RSK) består av de eksisterende ordningene tilskudd til skogbruksplanlegging med miljøregistreringer, som reguleres av en egen tilskuddsforskrift, og tilskudd til skogsveier og drift med taubane og hest, som reguleres av forskrift for tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket.

Meld. St. 9 (2011–2012) om landbruks- og matpolitikken vektlegger skogens viktige nærings- og klimapolitiske rolle. Regjeringen har i Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk vektlagt at skogen skal forvaltes og brukes bærekraftig for å sikre et høyt opptak av CO₂, slik at karbonlageret i skogen øker, blant annet ved skogplanting og styrket skogvern.

Et bærekraftig skogbruk krever et godt kunnskapsgrunnlag for avveininger mellom økonomi, økologi, sosiale og kulturelle forhold. Skogbruksplanlegging med miljøregistreringer er derfor et sentralt virkemiddel i skogpolitikken. Jevnlig oppdaterte skogbruksplaner med miljøregistreringer har lenge vært avgjørende for effektiv og rasjonell skogsdrift og for skogbrukets miljøarbeid.

Tilrettelegging for bedre adkomst til skogressursene gir grunnlag for økt skogbasert verdiskaping. Modernisering og videreutvikling av dagens veinett vil gjøre at høstingen av skogressursene kan skje på en mest mulig lønnsom måte, samtidig som vi får bygd opp ny skog. Meld. St. 9 (2011–2012) tar derfor tak i skogbrukets infrastruktur og tilgjengelighet til skogarealene. Meldingen sier bl.a. at for å utnytte skogressursene er det behov for modernisering og videre utvikling av dagens veinett. Det framgår også av meldingen at Regjeringen vil sikre planlegging og saksbehandling ved bygging av skogsveier som ivaretar næringens behov for infrastruktur, samtidig som det tas hensyn til blant annet viktige områder for biologisk mangfold og områder med nasjonalt viktige verneverdier.

Taubanedrifter kan ofte være eneste alternativ for å hente ut tømmer i det bratte terrenget, og kan ha miljømessige fortrinn framfor annet driftsutstyr i slikt terreng. Aust-Agder har en topografi som enkelte steder gjør det påkrevet å benytte taubane for uttak av skogvirke. Disse arealene er svært begrenset fylket sett under ett. De er geografisk avgrenset til lisdene i Setesdalskommunene Bygland og Valle samt Tovdal og Gjøvdal i Åmli kommune.

Tilskudd til skogbruksplanlegging med miljøregistreringer

Status

Aust-Agder begynte med områdetaksering tidlig på 1980-tallet. Når pågående takster samt prosjekter som nå er under oppstart blir fullført, trolig i 2015, vil en ha gjennomført to omdrev i fylket. Det pågår for tiden takstprosjekter i Risør, Grimstad og Birkenes, mens Froland er under oppstart og Åmli vil startes i løpet av 2013. Ordinære miljøregistreringer (MiS) begynte i 2002, og det er nå gjennomført registreringer i alle kommuner. Takstprosjektene i Froland og Åmli vil omfatte kvalitetskontroll av miljøregistreringene.

Mål og strategi (2013–2023)

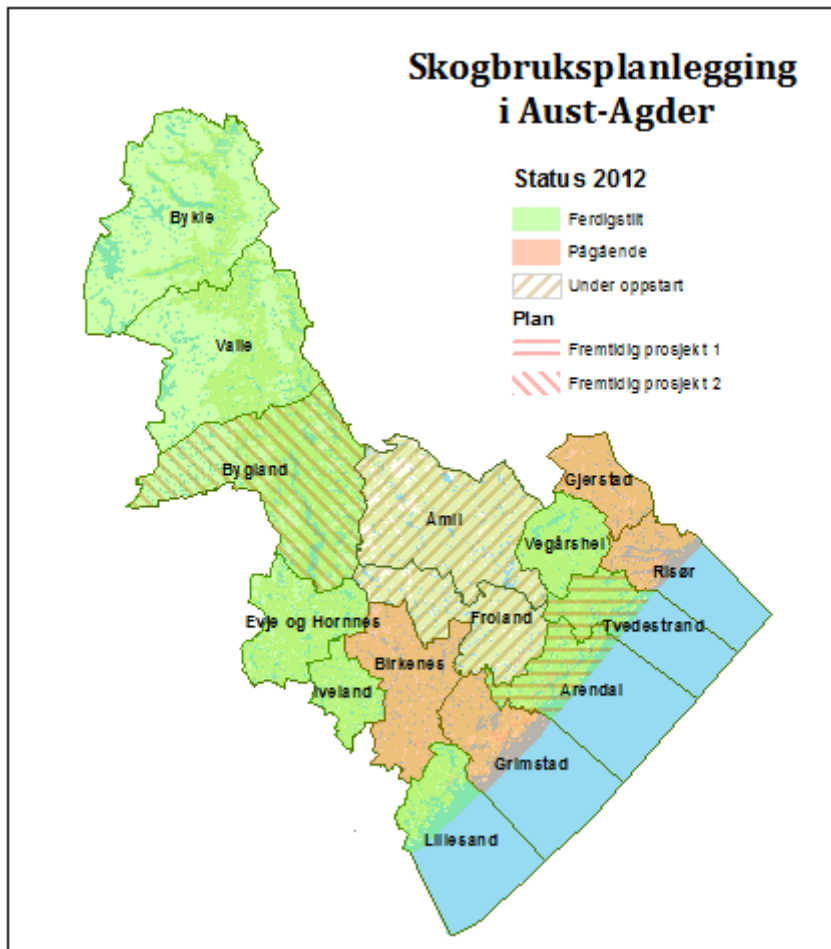
- I tredje omdrev må det i større grad fokuseres på å legge til rette for fellestakster. Dette innebærer at det kun registreres på planbestilt areal, mens det foretas ingen el-

ler svært begrenset registreringer av skogareal med sikte på å produsere skogoversikter.

- Hovedplan for skogbruksplanlegging (2013–2023) angir prioritering og fremdrift, mens handlingsplanen for kommende 3-års periode legger føringer for avslutningen av 2. omdrev.
- I Aust-Agder ønsker en å videreføre de gode erfaringene som er gjort med å slå sammen kommuner til større prosjekter samt å samordne etablering av grunnlagsdata med Gevekst og omløpsfotograferingen.
- I 3. omdrev, som trolig starter opp i 2016 (2017), vil fremdriften justeres ned sammenlignet med nivået i siste 5-års periode, da fokus har vært å bringe omløpstiden ned fra over 20 år til ca. 15 år.
- Kvalitetssikring og supplering av MiS bør følge et felles nasjonalt opplegg.

Tabell 1. Pågående skogbruksplanprosjekter, prosjekter i handlingsplanperioden 2013–2016 og foreløpig plan ut over handlingsplanperioden.

Kommune	Oppstart	Ferdig	Prod skogareal (daa)	Planbestilling (%)	Status
Gjerstad, privat	2009	2012	166 000	95 %	Pågående
Gjerstad, stat	2009	2012	41 000	100 %	Pågående
Grimstad	2010	2012	152 000	90 %	Pågående
Birkenes	2010	2012	350 000	67 %	Pågående
Risør	2011	2013	98 000	88 %	Pågående
Froland	2012	2014	400 000		Oppstart 2012
Åmli	2013	2016	500 000		Oppstart 2013
Tvedestrand	2016	2018	129 000		Plan
Arendal	2017	2019	117 000		Plan
Bygland	2019	2020	204 000		Plan



Figur 1. Status for skogbruksplanvirksomheten i Aust-Agder.

Tilskudd til skogsveier og drift med taubane og hest

Status – skogsveier

Fra 1950 til ut på 1990-tallet ble det bygd mange skogsbilveier i Aust-Agder. Fylket har et svært godt utbygd skogsbilveinett. Vi vurderer vårt veinett som mer enn 90 % utbygd og vi har den høyeste veitettheten i landet sammen med Vestfold fylke. En høy andel av disse veiene er bygd etter en standard som ikke holder dagens krav til skogsbilveiklasse 3. Ombygging har derfor høy prioritet i samtlige kommuner. Kostnadmessig ligger dette tiltaket på 70–90 % av nyanlegg. Vi regner med et samlet ombyggingsbehov i størrelsesorden 35–40 % av total bilveilengde på 2500 km. Det tilsvarer 900–950 km med ombyggingsveier.

Aust-Agder var tidlig ute med moderne byggeteknikk på skogsbilveiene. Det ble allerede tidlig på 80-tallet brukt sprengstein som overbygning/bærelag og knust maskingrus til slitelag. De siste 15 årene har denne veibyggingsteknikken vært enerådende i fylket. Det har resultert i svært solide veier med helårs bæreevne uavhengig av værforholdene og enkelt, billig vedlikehold. Kostnadsnivået er imidlertid høyt og ligger som et gjennomsnitt nær på dobbel meterpris av «løsmassefylkene» lenger øst.

Fylkesmannen og kommunene samarbeider om årlig vedlikeholdskontroll av skogsbilveinettet. Den er lagt opp slik at hele fylket er rullert hvert 5. år. Dette tiltaket viser seg effektivt for å systematisere vedlikeholdet, avdekke flaskehalsar og ombyggingsbehov.



Nylig ombygd skogsbilvei i Aust-Agder. Byggeteknikk med overbygning/bærelag av grovknust fjell. Slitelag med knust maskingrus. Bildet er tatt før siste del av slitelaget er lagt ut.

Mål og strategi – skogsveier

Fylkesmannen i Aust-Agder skal aktivt medvirke til et mest mulig rasjonelt og tidsriktig skogsbilveinett i fylket. Den gjeldende byggeteknikken med sprengstein skal videreføres og veinormalene skal etterleves i praktisk handling. Veivedlikeholdskontrollen skal rullere etter innarbeide rutiner.

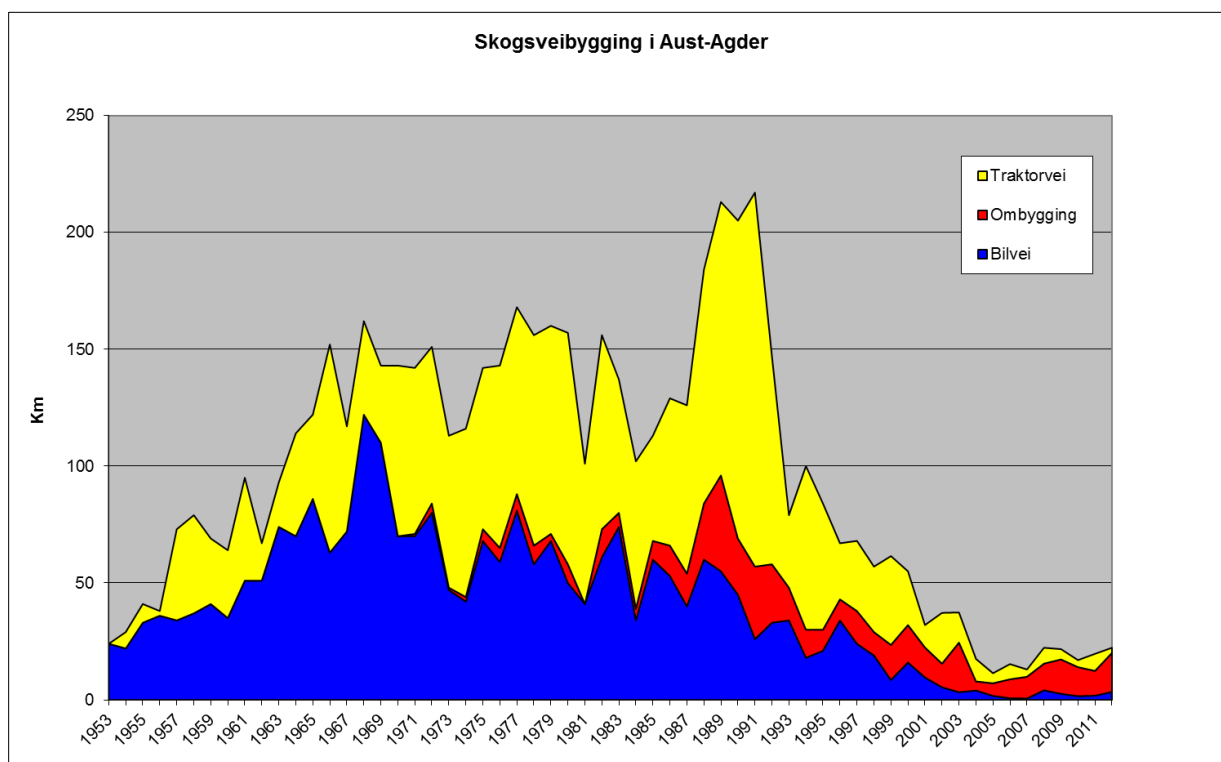
Veinettet, inkludert skogsbilveinettet, må møte framtidens krav til effektiv transport i skogbruket. Dette innebærer økt tillatt totalvekt og økt tillatt vogntoglengde. Det er helt nødvendig å harmonisere norske regler med svenske regler, ettersom det skandinaviske tømmer- og flismarkedet i betydelig grad er felles. For tiden jobbes det for å få aksept for vogntog med 25,25 m lengde og 60 tonn totalvekt i Norge. Prøveprosjekter er i gang. Det er beregnet at ved å øke totalvekt fra 50 tonn til 60 tonn, senkes transportkostnaden og dieselforbruket pr. m³ med 22 %. I Sverige har man hatt 60 tonn totalvekt og 24 m lange vogntog siden 1980. Dette gjelder både for rundvirke og flistransport. Parallelt med at det jobbes for å fjerne flaskehalsar på det offentlige veinettet, må inntil halvdel av skogsbilveinettet bygges om for å kunne handtere framtidens tømmervogntog.

Status – taubane

Fra slutten av 80-tallet og frem til nylig er taubanenæringen kraftig redusert. Dette gjelder både avvirkningsvolum, antall entreprenører og fagkompetanse innenfor skognæring og forvaltning.

Fra toppårene omkring 1985 frem til bunnårene etter tusenårsskiftet, sank aktiviteten for taubanene i det tilskuddsberettigede, vanskelige terrenget, fra 700 000 til omtrent 50 000 kubikkmeter på landsbasis. Aust-Agder har til fulle tatt del i denne utviklingen. Årsaken er forhold som redusert tømmerpris, høye driftskostnader, relativ liten teknisk utvikling, rekrutteringsproblemer og generell skepsis til hogst i det bratte terrenget.

Det kan være aktuelt å utrede behovet for å redusere de økte driftskostnadene ved bruk av taubaneutstyr, sett i forhold til ordinær helmekanisert skogsdrift med hogstmaskin og lassbærere.



Figur 2. Statistikk for skogsveibyggingen i Aust-Agder 1953–2012.

Tilhørende dokumenter

- Strategi og retningslinjer for behandling av søknader om tilskudd til bygging av skogsveier i Aust-Agder
- Retningslinjer for behandling av søknader om tilskudd til drift med taubane, hest o.a.
- Hovedplan for skogbruksplanlegging i Aust-Agder 2013–2016