



FYLKESMANNEN I  
MØRE OG ROMSDAL

Til

Ordfører, ansvarlig for kommunale veger, skogbruksansvarlig, rådmann, KS, NHO,  
Samferdselsdepartementet.

## **Fagdag om tømmertransport for politisk og adm. ledelse i kommunene i Møre og Romsdal**

Fylkesmannen i Møre og Romsdal inviterer til fagdag om tømmertransport i forkant av Statens Vegvesens høring til Vegliste for 2014.

### **Mål for dagen**

1. Kompetanseheving om transport av tømmer på offentlig veg for å sikre oppskrivning av veglistene og derigjennom effektiv transport og økonomi i skognæringa i Møre og Romsdal.
2. Økt kunnskap om skogressursen og høsting av skogens verdi.
3. Konkret bistand fra Statens vegvesen

### **Sted og tid**

18.oktober 2013 Rica Parken hotell i Ålesund. Påmeldingsfrist 11.oktober 2013. Det er ingen deltakeravgift for samlingen.

KI 1000-1415

### **Program**

KI 1000-1030	Velkomstkaffe
KI 1030-1100	Skognæringas behov for rammevilkår. Fylkesmannen i Møre og Romsdal v/ Ivar Egil Gjøra, Harald Nymoen
KI 1100-1130	ALLSKOG – skogeiernes organisasjon v/Ole H Bakke
KI 1130-1200	Hva er tømmertransport? Transportselskapet Nord AS v/ Frode Moen og ALLSKOG v/ Anna CB Moe
KI 1200-1300	Lunsj
KI 1300-1345	Hvilke veger kan skrives opp administrativt. Hvilke strekninger må vurderes? Hvilke forsterkninger trengs? Statens Vegvesen v/ Ivar Hol
KI 1345-1415	Skogressursen i Møre og Romsdal og behov for plan. ALLSKOG v/ Vegard Aune

God infrastruktur som gir effektiv transport, er en forutsetning for et aktivt næringsliv og utnytting av lokale ressurser. Skognæringas produkter konkurrerer i åpne markeder og transportkostnadene gir derfor stor innvirkning på konkurransekraften for norsk skognæring. Aktørene i næringslivet har ulike transportbehov, og skognæringa er en av de periodemessige transportintensive aktørene.

- *Orkanen Dagmar i jula 2011 har aktualisert transportutfordringene for skognæringa spesielt. Oppryddingen av skog som ble tatt av orkanen gir over 250.000 m<sup>3</sup> tømmer i Møre og Romsdal, som optimalt kan kjøres ut med ca 7.000 fulle tømmervogntog. Slik mange veger er klassifisert i dag tilsier denne tømmermengden i stedet ca 50.000 tømmervogntog, og umuliggjør økonomi i utnyttelse av tømmeret for skognæringa, i tillegg til at det bidrar til økt slitasje på vegene, og mer forurensning.*

Samfunnet for øvrig er også avhengig av vegstandard som tåler tung transport. Skolebussen, betong- og melkebilene og avfallsselskapene er eksempler på aktører som gir lik punktbelastning på vegene som tungtransport i næringslivet for øvrig. Det offentlige vegnettet og bestemmelser om bruk av det, er derfor viktige rammebetingelser for hele samfunnet.

Skognæringa har store transportutfordringer på det kommunale vegnettet i Møre og Romsdal, fordi det på svært mange strekninger er for lave tillatte totalvekter og lengde for kjøretøy. Dersom tømmertransportørene ikke kan kjøre fulle lass, blir transporten så fordyrende, at ingen industrikunde kan kjøpe tømmeret. Resultatet blir at industrien ikke kjøper tømmer fra områder som ligger langs veger med store begrensninger for vekt og lengde på kjøretøy, og konsekvensene for skogeierne og samfunnet er tap av store verdier.

Ei framtidig beregning av skogvolumet i skogreisingsfylket Møre og Romsdal viser at i årene framover vil over 350.000 m<sup>3</sup> være hogstmodent hvert år. Dette gir enorme verdiskapingsmuligheter, når vi vet at førstehåndsverdien på tømmeret kan ganges 12 ganger for å vise reell verdiskaping.

Utfordringer for å oppnå denne verdiskapingen ligger blant annet i infrastrukturen