

Vår dato: 04.07.2025

Vår ref: PRO-26-1-0199

Deres ref: 2024/4696

Til

Innlandet fylkeskommune
Samferdsel – strategi og utvikling
postmottak@innlandetfylke.no

Høring - Handlingsprogram for fylkesveger 2026-2029

Glommen Mjøsen Skog og Viken Skog viser til tilsendt forslag til handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet for perioden 2026-2029. Vi har i samarbeid med Norges Skogeierforbund valgt å utarbeide en felles uttalelse til høringsforslaget.

Våre viktigste innspill er:

- Det bør være et viktig mål for handlingsprogrammet å legge til rette for utnyttelse av den nye generasjonen vogntog med 8 og 9 aksler både gjennom klassifiseringen av vegnettet og gjennom arbeidet med fjerning av flaskehalser
- Det er positivt at Innlandet fylkeskommune setter av 700 mill. kr av investeringsrammen til fornyelse av bruer
- Skognæringen advarer mot å bruke mye midler til legging av fast dekke på veger uten tilstrekkelig bæreevne

Generelt om utviklingen i transport av tømmer og treprodukter

Statistikk fra Skogdata viser at det ble transportert snaut 5 mill. kubikkmeter tømmer i Innlandet i 2024. Det utgjør ca 120 000 lass av tømmer. Av dette ble ca 800 000 m³ kjørt på bruksklasse T8/50 og 3 700 000 m³ kjørt på bruksklasse 10/60. Totale kostnader for biltransport av tømmer var 509 mill. kroner. Kostnader med tømmertransport på jernbane, og transport av trelast, flis og andre produkter kommer da i tillegg. Det betyr at totale årlige transportkostnader i skog- og trenæringen i Innlandet overstiger én mrd. kroner med god margin.

I Handlingsprogrammets kapittel om Innovasjon og teknologi på s 5 er det beskrevet hvordan forbedringer av verktøy og arbeidsmetoder kan gi bedre, rimeligere, tryggere og mer miljøvennlige veger. De samme mekanismene gjør seg gjeldende for gjennomføring av

selve transporten. Skognæringen er nå i ferd med å ta i bruk en ny og bedre generasjon tunge kjøretøy med flere aksler som åpner for mer effektiv transport. Et viktig mål for handlingsprogrammet bør derfor være å legge til rette for utnyttelse av den nye generasjonen kjøretøy, både gjennom klassifisering av vegnettet og gjennom fjerning av flaskehalser. Fjerning av flaskehalser i denne sammenheng betyr forsterkning og fornyelse av gamle bruer. For skognæringen har det stor betydning at fylkeskommunen gjør dette raskest mulig, siden oppklassifisering av fylkesvegnettet ofte er en forutsetning for å få kommunene til å gjøre det samme med sitt vegnett.

På kort sikt vil innfasing av vogntog med 8 og 9 aksler være det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene i næringa. Prøveordningen for tømmervogntog med totalvekt opp til 74 tonn viste innsparinger i utslipp på opptil 18 %. Derfor bør tilrettelegging for vogntog med 8 og 9 aksler også prioriteres som et tiltak under kap. 3.2.

Kjøring av færre og større lass vil også gi redusert trafikk. Så langt er det ingen ting som tyder på at økte totalvekter har gitt økt ulykkesrisiko verken i Finland eller i Sverige. Dermed vil innfasing av vogntog med flere aksler også være et tiltak for bedre trafiksikkerhet jf. kap. 3.1. Hvis totalvektene økes fra 60 til 74 tonn, vil antall transporter kunne reduseres med 20 %. I de tilfeller totalvektene kan økes fra 50 til 74 tonn, vil nyttelasten øke fra ca 30 til ca 50 tonn. Det betyr at antall transporter kan reduseres med 40 %.

Bruer

Skognæringen har så langt vært alene om å heise fram behovet for fornyelse av bruer på fylkesvegnettet. Derfor er det meget positivt at Innlandet fylkeskommune har kommet på banen og bedt om mer midler til dette formålet. Videre er det positivt at fylkeskommunen velger å sette av såpass mye av investeringsrammen (700 mill. kr) til bruer (kap. 6.2). Sett fra skognæringens perspektiv burde imidlertid bruer vært prioritert enda høyere.

Vi er helt enige i at midler til bruer er en viktig prioritering både under kap. 3.3 (Stort og økende vedlikeholdsetterslep) og under kap. 3.8 (Innlandet er landets viktigste transittfylke for gods).

Samtidig er det viktig å være klar over at en del eldre bruer ikke lenger har noen viktig funksjon i forhold til tungtransporten. Innlandet fylkeskommune har presentert kart som viser alle bruer over Glomma mellom Tynset og Kongsvinger. Mange av de bruene som ikke tåler dagens krav på denne strekningen, vil det heller ikke være behov for å belaste med de tyngste vogntogene. Der det kan kjøres på begge sider av slike store elver som Glomma, vil 30 km avstand mellom hvert krysningspunkt normalt gi en god løsning. I tillegg til trebruene på Evenstad og Flisa som har fått innført lastrestriksjoner, ser vi derfor først og fremst behov for å prioritere utbedring av Sundfloen bru ved Koppang og fornyelse av enten Sandstad bru på Kirkenær eller Brandval bru. I Gudbrandsdalen vil det på kort sikt være viktigst å få på plass ei ny Tretten bru.

Grusveger, svake veger og vedlikeholdsetterslep

I forslaget til handlingsprogram står det at 25 % av vegnettet er klassifisert i BkT8/50. Det utgjør 1570 km, og av T8-vegnettet er 1100 km grusveger.

I enkelte sammenhenger blir det framstilt som et problem at deler av vegnettet ikke har fast dekke. For skognæringens del er det imidlertid bedre at de svake vegene har grusdekke enn fast dekke. Det betyr at risikoen for å påføre vegnettet skader som det koster mye å reparere, blir langt mindre. Som en generell anbefaling vil vi derfor advare mot å bruke mye penger på asfaltering av svake veger. Det gir ofte kortvarig glede.

I denne sammenheng vil vi vise til Våler kommune som har gjort tydelige prioriteringer på dette området bl.a. for å møte skognæringens behov. Våler kommune har prioritert sitt vedlikeholdsbudsjett til drenering og påkjøring av bærelagsmasser, og Våler legger ikke fast dekke før bæreevnen er god. Etter vår vurdering kan mange lære av dette.

Hvorvidt det er riktig å frese opp dekket og vedlikeholde flere veger som grusveger, er det vanskelig for oss å vurdere. Men det er viktig å unngå å havne i en ond sirkel der fylkeskommunen har mange veger med liten bæreevne og fast dekke. Hvis en kommer i en slik situasjon, vil vedlikeholdsetterslepet bare øke.

Klimaendringer

Kapittel 3.5 virker å være innrettet mot samfunnssikkerhet og ekstremhendelser. Vi ønsker derfor å påpeke viktigheten av at fylkesvegnettet også mer generelt tilpasses et klima i endring. Økt nedbør og mildere vintre vil øke kravet til vegenes bæreevne, og dette bør hensyntas både ved dimensjonering, utførelse av anleggsarbeid og vedlikehold og ved valg f.eks. om hvilke veger som skal ha fast dekke.

I vår næring jobber vi for å forsterke vegnettet både gjennom drenering og gjennom tilføring av masser av knust fjell. Muligheten for sprenging og knusing av fjell er en metode som ikke var tilgjengelig da mye vegnettet ble bygd, og denne metoden brukes nå for å modernisere vegnettet. En slik tilnærming er også relevant for fylkesvegnettet.

Med vennlig hilsen

Glommen Mjøsen Skog

Anita Ihle
næringspolitisk rådgiver

Norges Skogeierforbund

Dag Skjølaas
rådgiver

Viken Skog

Olav Bjella
organisasjonssjef