

Flaskehalser på veinettet begrenser næringstransport

Årsmøteuttalelse fra WoodWorks! Cluster 2025.

Veistandarden i Trøndelag gjør tømmertransporten kostbar. I Trøndelag er 80 % av kommuneveiene stengt for standard vogntog. Den samfunnsmessige gevinsten av å oppgradere de kommunale veiene til å tillate fullastet langhenger (24 m, 60 t), er beregnet til en nåverdi på 240 millioner kr for tømmertransport for perioden 2025-2099. Mens innsparingen for offentlige veier samla sett, inkl. riksveger, fylkesveger og kommunale veger, er beregnet til en nåverdi på 640 millioner kr.

Skog- og trenæringa ber Stortinget etablere en støtteordning for å utbedre flaskehalser på kommunale veier. Ordningen kan virke på samme måte som, og erstatte, den som har fungert for tømmerkaier, som er i ferd med å fases ut etter å ha «fullført sitt oppdrag». Det er behov for begrenset nasjonal støtte i noen år, for å oppnå stor effekt, sammen med lokal finansiering.

Tømmertransport på kommunale veier med flaskehalser fører til at en må kjøre flere turer for å få fram tømmeret. Tilsvarende gjelder for annen næringstransport.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har på oppdrag fra Skognæringa Kyst gjennomført en samfunnsøkonomisk nytteanalyse av å fjerne flaskehalser for tømmertransport på offentlige veier i Trøndelag. Tilsvarende analyse er tidligere gjort for Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal.

I Trøndelag er 80 % av kommuneveiene stengt for standard vogntog (med standard vogntog menes 10 tonn aksellast, 60 tonn totalvekt og 24 meter lengde). 70 % av kommuneveiene er klassifisert for 50 tonn totalvekt, mens 10 % står i 40 tonn eller lavere. På sistnevnte veier er det i praksis umulig å få fram tømmer. I tillegg er lengdebegrensninger også flaskehalser, og i Trøndelag er 10 % av veiene ikke tillatt for tilhenger, mens 15 % bare er tillatt for korthenger.

Flaskehalser i denne sammenhengen er punkter på en veistrekning der det ikke er tillatt å kjøre med fulle lass. Årsakene til at det er restriksjoner på vekt eller lengde kan for eksempel være hva veien tåler av belastning, hvor sterk ei bru er, eller krappe kurver. I mange tilfeller har veieier nedklassifisert veien «for sikkerhets skyld», uten at det ligger god dokumentasjon for behovet for slik nedklassifisering, og uten å tenke over hva dette betyr for veislitasje, trafiksikkerhet, klimagassutslipp, verdiskaping og transportkostnader.

De faktiske kostnadene for å oppgradere veien er ikke med i beregningen, så tallene fra TØI viser ikke nettonytten.

[Les mer i TØI-rapporten her.](#)



Kontaktpersoner:

Rune Hedegart, WoodWorks! Cluster. Tel. 41200290. rune@woodworkscluster.no

Ole Bakke, Skognæringa Kyst SA. Tel. 91342857. ole@kystskogbrukt.no

Kjersti Kinderås, WoodWorks! Cluster. Tel. 95239006. kjersti@woodworkscluster.no

