



# Hovudplan skogsveg



## Hjelmeland kommune

2016- 2028

Godkjent i kommunestyret 14.12.2016 Saksnr: 088/16

# Innhald

<b>1</b>	<b><i>Bakgrunn og mandat</i></b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b><i>Innleiing</i></b> .....	<b>4</b>
2.1	Sentrale føringar - lov, forskrift m.m.....	4
<b>3</b>	<b><i>Innhald og bruk av hovudplanen</i></b> .....	<b>5</b>
3.1	Innhald .....	5
3.2	Bruk av hovudplanen .....	5
<b>4</b>	<b><i>Prosess og planstatus</i></b> .....	<b>5</b>
4.1	Prosess .....	5
4.2	Planstatus.....	6
<b>5</b>	<b><i>Sentrale trekk ved skogbruket i kommunen</i></b> .....	<b>6</b>
5.1	Nøkkeltal .....	6
5.2	Eksisterande skogsvegar.....	9
5.3	Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar.....	9
5.4	Flaskehalsar på offentleg veg .....	10
5.5	Verdiskaping frå skogen .....	10
<b>6</b>	<b><i>Metode</i></b> .....	<b>11</b>
6.1	Geografiske inndeling i områder .....	11
6.2	Innhenting av skoglege ressursdata .....	11
6.3	Planlegging av framtidige skogsvegar m/dekningsområde .....	11
6.4	Miljøomsyn.....	12
6.5	Økonomiske parametar .....	12
<b>7</b>	<b><i>Mål og strategiar</i></b> .....	<b>13</b>
<b>8</b>	<b><i>Oversikt over viktige hovudtraséar</i></b> .....	<b>14</b>
<b>9</b>	<b><i>Samandrag</i></b> .....	<b>14</b>
<b>10</b>	<b><i>Vedlegg</i></b> .....	<b>15</b>
10.1	Tabell 1. Oversikt over aktuelle og viktige hovudtraséar .....	15
10.2	Tabell 2. Økonomiske vurderingar .....	18

## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

<b>10.3</b>	<b>Oversiktskart med skisserte vegløsninger .....</b>	<b>19</b>
10.3.1	1133-1.1 Ombogubben .....	20
10.3.2	1133-1.2 Heimvegen .....	21
10.3.3	1133-1.3 Aukelandsveien nedre .....	22
10.3.4	1133-1.4 Jiskelia .....	23
10.3.5	1133-1.5 Morkaveien .....	24
10.3.6	1133-2.1 Longafjellvegen og 2.2 Høgehaugvegen .....	25
10.3.7	1133-2.3 Steinslandsvatnvegen .....	26
10.3.8	1133-2.4 og 2.5 Krågåsvengen .....	27
10.3.9	1133-2.6 Riskadalsvegen .....	28
10.3.10	1133-2.7 og 2.8 Lendingskarvegen .....	29
10.3.11	1133-2.9 Låklivegen .....	30
10.3.12	1133-2.10 Tagdalsheivegen .....	31
10.3.13	1133-2.11 Almelandsvegen .....	32
10.3.14	1133-2.12 Breilandsmyrvegen .....	33
10.3.15	1133-2.13 Bergalandsvegen .....	34
10.3.16	1133-2.14 Saånaveien .....	35
10.3.17	1133-2.15 Randåsen .....	36
10.3.18	1133-2.16 Åsaheiveien .....	37
10.3.19	1133-2.17 Gjessfjellveien .....	38
10.3.20	1133-2.18 Longhammarveien .....	39
10.3.21	1133-2.19 Molfallveien .....	40
10.3.22	1133-2.20 Nord-sørvegen .....	41

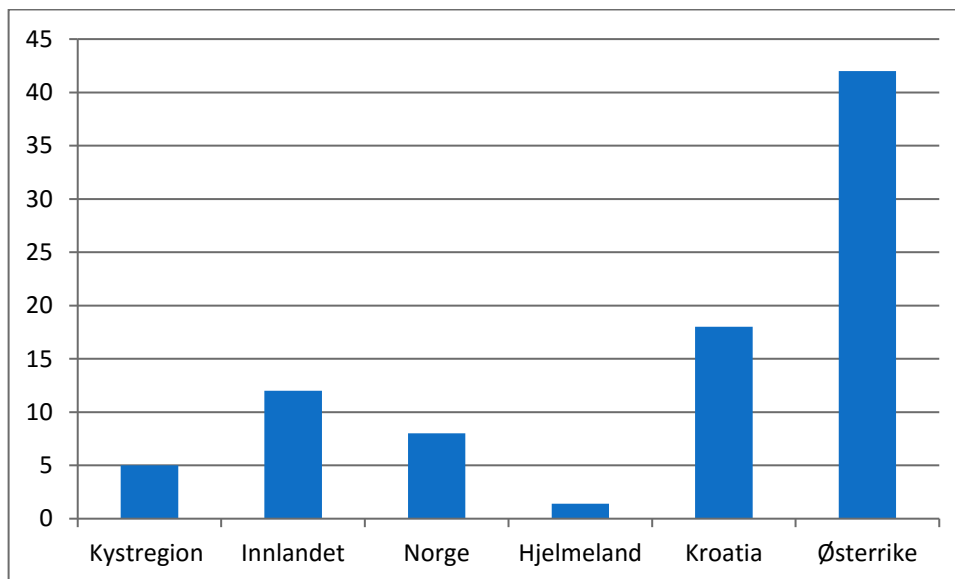
## 1 Bakgrunn og mandat

Utarbeiding av hovudplan for skogsvegar i alle kommunane langs kysten er forankra i Kystskogmeldinga frå 2008. Meldinga er vedtatt av ni fylkeskommunar frå Rogaland til Finnmark og legg opp til ei dobling av verdiskapinga i skogbruksnæringa frå 2009 på kring 17 mrd kr til om lag 40 mrd kr innan 2020. For å nå verdiskapingsmålet er utbygging av ein rasjonell infrastruktur sentralt.

I Rogaland er Kystskogmeldinga følgt opp gjennom "Handlingsplan for skogbruket i Rogaland" (2009) og "Regionalplan for landbruk" (2011).

Manglande skogsbilvegar er ein av dei største flaskehalsane for å utnytte skogressursane langs kysten. Kysten og Hjelmeland kommune har ein vesentleg dårlegare skogbilvegdekning samanlikna med innlandsskogbruket - sjå figur under. I tillegg har vi klimatiske og naturgitte forhold som stiller større krav til vegdekning for å drive eit rasjonelt og økonomisk skogbruk. Eit overordna mål er å kome opp på minst same nivå som innlandsskogbruket for å kunne ta ut verdiskapingspotensialet.

Utarbeiding av eit større infrastrukturprogram for kysten er også eit konkret tiltak som ligg inne i Kystskogmeldinga. Hovudplan for skogsvegar er grunnlaget for infrastrukturprogrammet.



**Figur 1** viser forskjellen på skogsbilveg i Noreg i dag (meter veg per hektar) i Hjelmeland kommune samanlikna med kystregionen, innlandet, Norge og andre land.

## 2 Innleiing

### 2.1 Sentrale føringar - lov, forskrift m.m.

Fokus på auka verdiskaping gjennom ein aktiv utnytting av skogressursane er godt forankra i fleire sentrale og lokale styringsdokument. Følgjande overordna styringsdokument ligg til grunn for hovudplanarbeidet:

- Kystskogmeldinga (2008)
- Handlingsplan for skogbruket i Rogaland (2009)
- Regionalplan landbruk (2011)
- St. meld. 9 om landbruks – og matpolitikken (2011-2012)

Innhaldet i desse styringsdokumenta gir klare målsettingar og tiltak for heile kystskogsektoren på infrastruktur. Eit konkret tiltak som går igjen i styringsdokumenta er ei forsterka satsing på skogsvegbygging som basis for å kunne ta ut verdiskapingspotensialet. Ein start og eit grunnlag på ei slik større satsing er utarbeiding av hovudplan for skogsvegar i alle kommunar langs kysten.

#### Regelverk – forskrift og rundskriv

All bygging av landbruksvegar krev i dag godkjenning etter "*Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål*" med heimel i Skogbrukslova, og vurderingar etter Naturmangfaldslova (NML) og dei miljørettslege prinsippa § 8-12.

Hovudformålet i "vegforskrifta" er å sikre at planlegging og bygging av vegar for landbruksføremål skjer på ein måte som gir landbruksfaglege heilskapsløyser uavhengig av eigedomsgrenser, samstundes som det skal leggjast vekt på miljøverdiar knytt til naturmiljø, landskap, kulturminne, friluftsliv og anna interesser som blir rørt av vegframføringa.

I tillegg til forskrifta er det utarbeida eit eige *Rundskriv M-2/97*. I rundskrivet er det presisert at der det finst overordna vegplanar, slik som hovudplan for skogsvegar, skal desse gi føringar for handsaming av enkeltsaker. Der det ikkje finst slike planar frå før, skal kommunen gjere ei tilsvarande heilskapeleg vurdering for området vegen skal tene.

I forhold til Naturmangfaldslova skal det gå klart fram i byggjeløyve at tiltaket er vurdert etter dei miljørettslege prinsippa i NML §§ 8-12 og korleis desse prinsippa er vurdert, jf. §7, Dersom prinsippa ikkje er vurdert, eller vurderinga er mangelfull, er dette ein saksbehandlingsfeil som kan føre til at vedtaket kan bli gjort ugyldig, jf. §§ 35 og 41 i forvaltningslova.

Vegforslaga i denne planen er ikkje unnateke vanleg saksgong.

## 3 Innhald og bruk av hovudplanen

### 3.1 Innhald

Hovudplanen for skogsvegar viser i grove trekk skogbrukets infrastrukturbehov med tanke på ein rasjonell og framtidretta utnytting av skogressursane. Sentralt i dette er synleggjing av verdiskapingspotensiale til det enkelte veganlegg.

Planen gir ingen eksakt plassering av skogsvegtraseane, men er ei god rettesnor på kor dei aktuelle skogsvegtraseane bør leggjast. Det betyr at både det endelege trasévalet og reelt dekningsområde kan avvike noko frå planen.

Dekningsområda for det enkelte anlegg som er angitt i planen er tegna inn etter terrengforhold, lengd på terrengtransport og tilgrensande vegar og dekningsområder. Volumberegning- og vidare verdiskapingspotensiale for dei ulike anlegga er beregna ved hjelp av gis-verktøy som ArcMap der polygon for dekningsområde er «klippa» oppimot bestandsdata. Der ein har mangla dette- eller data har vore mangelfulle er areal og treslagsfordeling beregna ved bruk av ortofoto og AR5. I slike tilfeller er faste m<sup>3</sup>-tal pr.daa lagt til grunn for volumberegninga. Gran 50m<sup>3</sup> pr.daa, furu 10m<sup>3</sup> pr.daa og lauv 5m<sup>3</sup> pr.daa.

### 3.2 Bruk av hovudplanen

Hovudplanen skal vere eit sentralt styringsdokument rundt sakshandsaming av landbruksvegar etter "vegforskrifta". Hovudplanen skal gi føringar for handsaming av enkeltsaker – sjå kap 2.1 under *regelverk forskrift og rundskriv*.

I forhold til forvaltning av tilskot til skogsvegar skal tiltak i tråd med hovudplan gis prioritet.

I tillegg vil hovudplan skogsvegar vere styrande for målretting/prioritering av ressursbruk for å få bygd flest mogleg av vegforslaga i planen. (Kva veganlegg vil kommunen mobilisere mot først og sist.)

## 4 Prosess og planstatus

### 4.1 Prosess

Kommunen har vore ansvarleg for gjennomføringa av hovudplan skogsvegar med oppstart 01.september 2011. Fylkesmannen og skogsvegprosjektet i Kystskogbruket har vore gode medhjelparar i arbeidet. Næringa og det lokale skogeigarlaget har vore orientert om arbeidet og det har vore gjennomført eitt møte med skogeigarlaget der dei har fått høve til å kome med innspel til planen.

# Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

Planen har vore ute på høyring til følgjande instansar; .....

Planen blir lagt fram til politisk handsaming i kommunestyret i løpet av ??? i 2016.

## 4.2 Planstatus

Hovudplan for skogsvegar er ein sektorplan (temaplan) i kommuneplanen. Planen for skogsvegar gjeld for perioden 2016 -2028.

Hovudplanen er ikkje juridisk bindande, og den bestemmer ikkje kva tiltak som skal/ikkje skal utførast på eit bestemt areal. Hovudplanen er ein oversiktsplan som trekker opp hovudlinjene i skogbrukets behov for infrastruktur. Den enkelte skogeigar må gi aksept for eventuell vegbygging.

## 5 Sentrale trekk ved skogbruket i kommunen

### 5.1 Nøkkeltal

**Totalt skogareal:** 147 258 daa

**Produktivt skogareal:** 56 084 daa

**Skogareal fordelt på treslag:**

- Gran – 19 054 daa
- Furu – 22 769 daa
- Lauv – 14 261 daa

**Tilvekst:** 24 892 m<sup>3</sup> årleg

**Tilvekst fordelt på treslag:**

- Gran – 14 800 m<sup>3</sup> årleg
- Furu - 5 631 m<sup>3</sup> årleg
- Lauv - 4 461 m<sup>3</sup> årleg

**Bonitetsfordeling (AR5):**

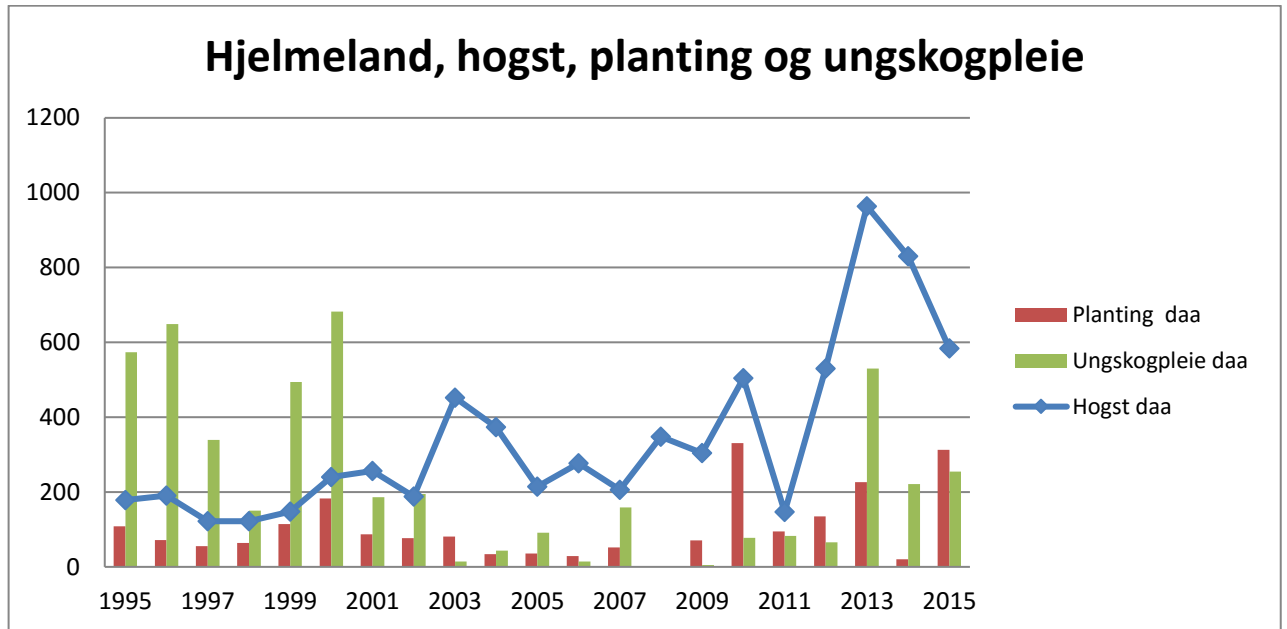
- Høg og super: 20 762 daa
- Middels: 25 790 daa
- Låg: 9 532 daa

**Eigedomsstruktur:**

## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

Det er ut frå landbruksdirektoratet totalt registrert 330 skogeigendomar i Hjelmeland kommune. Totalt utgjer dette 147 258 dekar skogareal, og gjennomsnittseigendommen har ca 450 dekar med skogsmark.

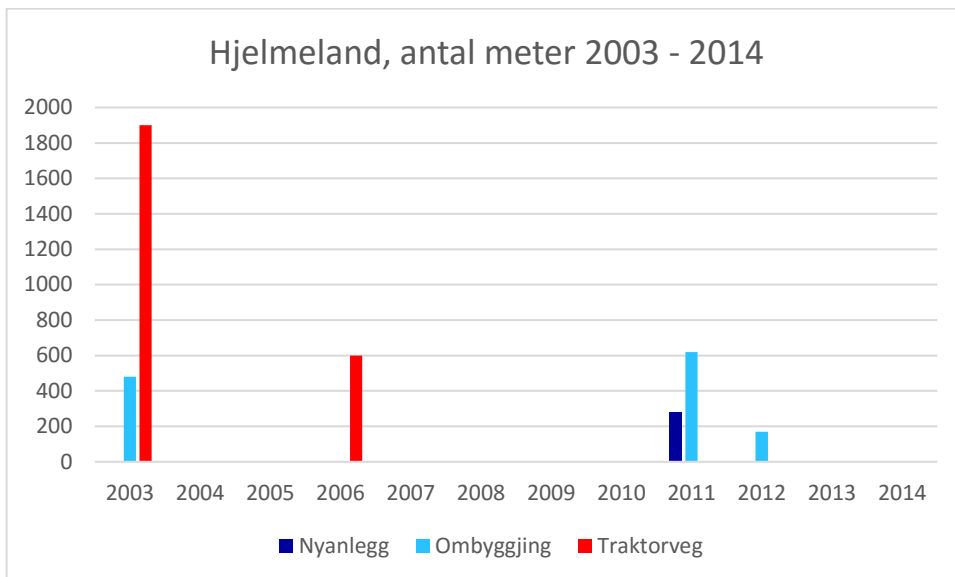
### Hogst, planting og ungskogpleie siste 20 år:





# Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

## Vegbygging siste 10 år.



## 5.2 Eksisterande skogsvegar

### **VBASE – registrering/ajourføring av eksisterande skogsvegar**

Arbeidet med hovudplan har vore 2-delt der del 1 omfattar registrering og digitalisering av det eksisterande skogsvegnettet i kommunen. Dette har danna grunnlag for å sortere ut område med dårleg- og ingen vegdekning. Dette arbeidet har vore utført i tett samarbeid med Statens Kartverk der linjer for våre skogsvegar er blitt lagt inn i Vbase og supplert FKB-data for kommunen.

Det er totalt registrert 77 kilometer med skogsbilveg (vegklasse 3, 4 og 5) medan det er registrert heile 316 kilometer med traktorveg (vegklasse 7 og 8). Likevel gjev dette ei lågare vegdekning pr.hektar enn innlandet og Noreg samla (jfr.tabell side 2). Mykje av traktorvegnettet løyser ut viktige skogområder i kommunen, men med dagens krav til transportavstand og driftsøkonomi er det fornuftig å ruste fleire av desse opp til bilveg. For å halde stigningskravet til vegklasse 3 og 4 må ofte deler av trasèen leggjast om, men mange tilfeller kan ein behalde vegtrasèen som den er. Antal kilometer med ny veg i hovudplanen omfattar både opprusting og nyanlegg.

Nokre skogsvegar er stengt med vegbom. Det er i Hjelmeland ikkje etablert eit felles låssystem. Skogsvegane kan nyttast av brannvernet, ambulanse og politi i tilfelle skogbrann eller ulykke. Brannvernet vil kunna ta seg inn på veganlegget med å klyppa av låsen. Skogsvegnettet har synt å vere svært viktig i samband med skogbrannar. Både med å få brannbil fram, men og gje tilkomst til areal med lågare vegstandard med bruk av traktor og gjødselvogn.

## 5.3 Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar

Store deler av kulturskogen i Hjelmeland står på god jord med høg eller sær s høg bonitet. Mykje av skogsområdet kan med enkle stikkvegar drivast med hogstmaskin og lassberar. Noko av skogen står i bratt og svært bratt terreng, og er vanskeleg å få tak i utan bruk av gravedrifter eller med tyngre taubaneutstyr. Berggrunnen består hovudsakeleg av granitt og ein god del fyllitt. I heile kommunen finn ein mykje lausmassar med varierende tjukkeleik på massane, dette er hovudsakeleg morenemassar og breelv-avsetningar. Den marine grensa ligg rundt 60 moh. Forholda for vegbygging vil difor vera varierende. Klimatiske utfordringar med mykje nedbør og milde vintrar gjer at ein er avhengig av skogsvegar med god drenering.

## Hovedplan skogsbilveggar Hjelmeland kommune

### 5.4 Flaskehalsar på offentleg veg

«Skognæringens transportruter på det offentlige veinett i kystfylkene i år 2015» er ein analyse som syner skognæringa si lønnsemd ved opprusting av aktuelle vegstrekningar. For Hjelmeland er den årlege transportgevinsten for dei ulike vegrodene som fylgjande:

Vegtype	Vegnr	Strekning	Årleg transportgevinst	Lengde km	Dagens vekt- og dimensjonsbestemmelser		
					Vekt	Lengde	Høgde
Kommunal	Kv22	Austad (X Fv656) – Åsland	70 000	2,5	8/32	12,4	4,5
Fylkesveg	Fv640	Hetland (X Fv634) – Nessa	102 000	4,0	8/32	12,4	4,5
Fylkesveg	Fv635	Hjelmeland (X Fv660) – Tuntland	88 000	2,0	8/32	12,4	4,5

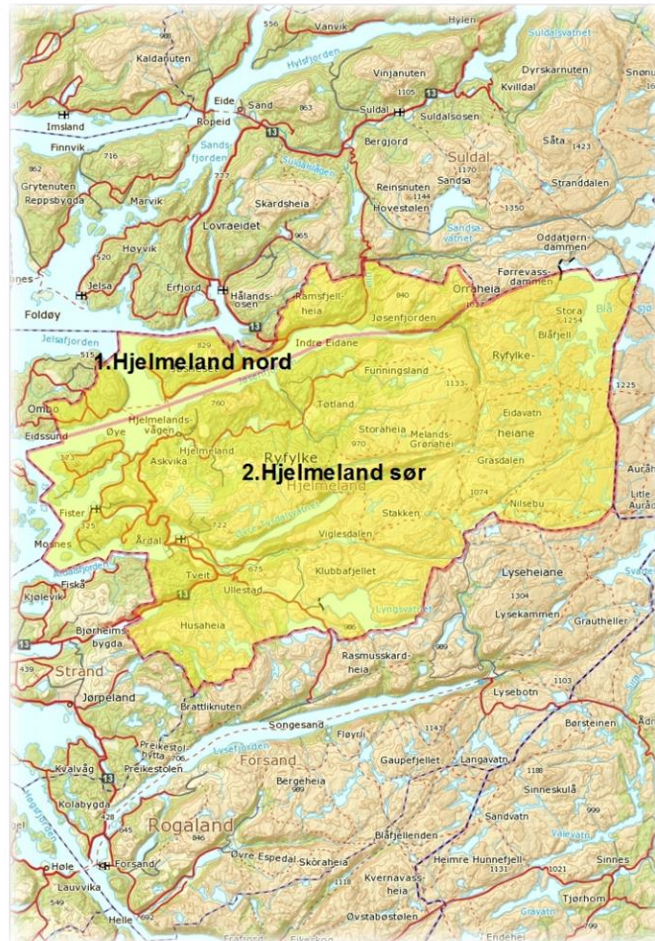
### 5.5 Verdiskaping frå skogen

I dei siste 10 åra har det i Hjelmeland kommune gjennomsnittleg blitt hogd ca 14 000 kubikkmeter tømmer. Mykje av dette tømmeret går til eksport og til Granvin. Noko av tømmeret blir også foredla lokalt i kommunen på gardssager. Det er lokale bedrifter som nyttar seg av bioenergi til oppvarming, der noko av råstoffet blir henta lokalt frå Hjelmeland. Førstehandsverdien på 230 186 kubikk tømmer er rekna til å vera 67 millionar kr. Det er vanleg å regna med at verdien av ein kubikkmeter med tømmer kan multipliserast med 8 når tømmeret er ferdig foredla, og ein sit då att med ein samfunnsøkonomisk verdi på 536 millionar kr. Stikkord: Sei noe om førstehandsverdien, lokal foredling – sagbruk og bioenergi, ved til eige bruk. Største kjøparar av virke frå kommunen Granvin bruk, eksport og massevirke til norske skog.

## 6 Metode

### 6.1 Geografiske inndeling i områder

Kommunen er delt inn mest mogleg etter naturgitte avgrensingar, med i alt 2 områder – sjå kart under.



### 6.2 Innhenting av skoglege ressursdata

Det er skogbruksplandata frå 2005 på om lag 40 % av det produktive skogarealet i kommunen. Framskrivne tal frå skogbruksplanen er brukt for å få fram areal, treslag og kubikkmasse der dette finst. Elles er det nytta AR5 til planlegginga.

### 6.3 Planlegging av framtidige skogsvegar m/dekningsområde

Antal nye veganlegg og plassering er vurdert utifrå dagens vegnett, skogvolum og lokalkunnskap. Storleiken på dekningsområde er vurdert uavhenging av eigedomsgrensar, men utifrå transportavstand til velteplass, driftsmetode, tilstøytande veganlegg og topografi. Det skal gjerast ei vurdering av om skogen er hogstmoden med vekt på granskogen. Verdi 1 betyr

## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

at mesteparten av skogen er hogstmoden i dag. Verdi 2 betyr at store delar av skogen ikkje er hogstmoden.

### 6.4 Miljøomsyn

Miljøinformasjon er innhenta ved hjelp av Naturbasen.

### 6.5 Økonomiske parametarar

#### Byggekostnad

Vegbyggingskostnadane er basert på erfaringstal for i kommunen. Me har nytta kr 1000,- per meter bilveg- vegklasse 4 og kr 700,- per meter veg for tung traktorveg – vegklasse 7.

#### Tømmerpris/skogverdi

Her har me lagt til grunn gjennomsnittstal for det som er registert gjennom virkesdatabasen (VSOP). I tillegg har me lagt til grunn at granskogen blir hogd når den er hogstmoden for å oppnå best mogleg kvalitet og pris. Me har lagt til grunn følgjande gjennomsnittsprisar:

- Gran 350 kr/m<sup>3</sup>
- Furu 300 kr/m<sup>3</sup>
- Bjørk 300 kr/m<sup>3</sup>

#### Driftskostnader og driftsnetto

Hogstmaskin og lastetraktor står for om lag 95 % av all hogst. For denne driftsforma ligg driftsprisen som regel mellom 100 -180 kr/m<sup>3</sup>. Avstand til bilveg, terrengforhold, dimensjonar, kvalitet og ressursar per arealeining er sentrale faktorar som påverkar driftskostnadane.

I terreng der hogstmaskin og lastetraktor ikkje kjem fram, må ein ta i bruk taubane. Taubanedrift er ein miljøvennleg driftsform utan tekniske inngrep og kjørespor i terrenget/fare for erosjon, men stiller store krav til plassering av vegane for å kunne drive rasjonelt/kostnadseffektivt. Driftskostnadane for taubanedrift er vesentleg høgare og ligg mellom 250 – 400 kr/m<sup>3</sup>. For taubanedrift kan ein få eit driftstilskot for å kompensere for høge driftsutgifter, som er på mellom 80 – 200 kr/m<sup>3</sup> avhengig av treslag og banelengde.

Driftsnetto er definert som tømmerpris/skogverdi minus drifts- og vegbyggingskostnader.

Driftskostnadene og driftsmetode er vurdert i alle dekningsområda til dei ulike vegforslaga. For å forenkle har vi delt driftskostnadene inn i tre ulike klasser:

- **Låg = 110 kr/m<sup>3</sup>**. Lette og gode driftsforhold, kort avstand til bilveg, høg kubikkmasse per dekar
- **Middels 160 kr/m<sup>3</sup>**. Her er det noko lengre kjøring fram til bilveg, terrenget er litt meir krevjande med behov for mindre gravetiltak og svakare bæreevne, noko lågare kubikkmasse per dekar.

## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

- **Høg 200 kr/m<sup>3</sup>.** Her må store delar av arealet drivast med taubane (taubanetilskot er innbakt i driftsprisen), eller at arealet er krevjande med behov for stikkvegbygging, lang kjøring og at det står relativt glissent med naturskog på store delar av arealet.

Det vil ikkje i planen bli føreslått veganlegg som openbart ikkje er økonomisk forsvarleg ut frå dagens tømmerprisar, kostnader og tilskotsordningar. Dei økonomiske vurderingane av dei ulike veganlegga er ei forenkla og grov vurdering, men skal likevel gi ei god rettesnor på kva ein kan forvente å oppnå. Dersom det i tillegg til hovudvegen er behov for bygging av sekundære vegar for å løyse ut kubikkmassen i dekningsområdet, skal dette takast med i den økonomiske vurderinga.

## 7 Mål og strategiar

### Hovudmål

- Det skal leggjast til rette for å byggje ut eit moderne og framtidsretta skogsvegnett med fokus på ein rasjonell utnytting av skogressursane og omsyn til viktige miljøverdiar.

### Strategi/tiltak

- 1) Bruke hovudplanen som styringsverktøy for vidare utbygging og prioritering av ressursar og innsats.
- 2) Ta ansvar for årleg mobilisering av aktuelle vegprosjekt i tråd med hovudplan.
- 3) Gå aktivt ut med informasjon med tanke på vegbygging og skogbruk generelt. Skogfond, finansiering, fordelar med samarbeid m.m.
- 4) Følgje opp krav til god planlegging (byggjeplan) ev trekk inn vegkompetanse etter behov.
- 5) Kvalitetssikring av alle vegplanar, spesielt med tanke på taubanedrift og miljøomsyn.
- 6) Vurder taubanedrift i erosjonsutsatte område.
- 7) Synleggjere verdiskaping og potensiale for auka verdiskaping frå skogbruket i kommunen.
- 8) Prioritere ombygging- og opprustningstiltak til dagens skogsbilvegstandard
- 9) Fokus på skogsbilvegar og større veganlegg
- 10) Ha fokus på samarbeid med lokale ressurspersonar, skogeigarlag m.fl.

### 8 Oversikt over viktige hovudtraséar

**Tabell 1** viser ein samla oversikt over aktuelle og viktige hovudtraséar i dei ulike områda med tilhøyrande grunnlagsdata for dekningsområda. **Tabell 2** viser dei økonomiske vurderingar knytt til veganlegga og dekningsområda. Dokumenterte miljøverdiar knytt til det enkelte veganlegget er utdjupa under tabell 1.

### 9 Samandrag

#### Veglengde og kostnader

Totalt er det planlagd 26 km fordelt på 25 veganlegg. Vidare er dette fordelt på 2,6 km med bilveg vegklasse 3, 6,3 km med sommarbilveg vegklasse 4 og 15 km med tyngre traktorveg vegklasse 7. Totalkostnaden for å byggje ut skogsvegane er på ca. 19 mill.kr.

#### Samla volum og areal

Dei planlagde skogsvegane løyser 121 887 m<sup>3</sup> med gran, 69 613 m<sup>3</sup> furu og 38 686 m<sup>3</sup> med lauv, og eit totalt produktivt skogareal på om lag 12 171 daa. Dette utgjer om lag 2 % av det produktive skogarealet i kommunen.

#### Vegdekning på skogarealet

Etter utbygging vil skogsbilvegdekningen gå frå 1,4 m/haa til 1,9 m/haa på produktivt skogareal. Dette er framleis 23 % lågare vegdekning enn gjennomsnittet for landet.

#### Samla verdiskaping

Førstehandsverdien(bruttoverdien) dersom alle føreslåtte vegtrasear blir realisert og skogressursane utnytta, er på 67 mill. kr.

Driftsnettoen for skogeigarane (tømmerpris minus veg- og driftskostnader) utgjer totalt 8,6 mill kr

Samfunnsøkonomisk utløyser dette verdiar for 536 mill. kr dersom ein føreset ein samla verdiskapingsfaktor på 8 av skogverdien/førstehandsverdien.

Den totale verdiskapinga utgjer 5,6 % av investeringskostnaden. Eventuelle statlege tilskot på 60 % utgjer 2,7 % av samla verdiskaping.

I tillegg vil skogsbilvegane ha fleire andre verdiar som jakt, anna næringsutvikling – hytter, utleie, opplevingar og friluftsliv m.m..

## 10 Vedlegg

10.1 Tabell 1. Oversikt over aktuelle og viktige hovudtraséar

Område vegnr	Vegnamn	Veg klasse	Lengde	Taubane	Nyanlegg =1 Ombygg. =2	Dok. miljø-verdiar*	Gran daa	Furu daa	Lauv daa	Vol gran	Vol furu	Vol lauv
1133-1.1	Ombogubben	3	316	Ja	1		8,6	60,7	33	430	607	165
1133-1.2	Heimvegen	3	408		1		42	226	79	1615	2969	1249
1133-2.3	Steinslandsvatnvegen	3	737		1		92	33	0	4600	330	0
1133-2.1	Longafjellvegen	4	3836		1	<u>Naturtype:</u> Nordvendte kystberg og blokkmark  <u>Art Nasjonal:</u> Skjeggknoppurt Sølvasal Dvergmispel Ask Platanlønn	505	38	459	14956	521	6895
1133-2.2	Høgehaugvegen	4	1027		1	<u>Art Nasjonal:</u> Hjortetunge Småsmelle Svensk asal  <u>Naturtyper:</u> Nordvendte kystberg og blokkmark	30	4	189	1072	140	2814
1133-2.4	Krååsvegen	4	335		1		78	8,1	126	3838	105	2162
1133-2.5	Krååsvegen	4	412		1		70	0	76	3337	0	1298



## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

1133-2.6	Riskadalsvegen	7	794		1	<u>Art Nasjonal:</u> Skoddelav Kystskoddelav  <u>Naturtype:</u> Hagemark Gammel fattig edellauvskog	50	67	156	1711	670	2077
1133-2.7	Lendingskarvegen	7	640		1	<u>Art funksjon:</u> Storfugl	0	102	0	0	1020	0
1133-2.8	Lendingskarvegen	7	135		1	<u>Naturtype:</u> Gammel boreal lauvskog  <u>Art Nasjonal:</u> Gullhårmose Grå buktrinslav	0	50	4,3	0	500	22
1133-2.9	Låklivegen	7	445		1	<u>Art funksjon:</u> Storfugl	0	254	0	0	2540	0
1133-2.10	Tagdalsheivegen	7	1550		1		0	277	0	0	2758	0
1133-2.11	Almelandsvegen	7	1006		1		10	492	0	144	6921	0
1133-2.12	Breilandsmyrvegen	7	688		1		0	180	0	0	2641	0
1133-2.13	Bergalandsvegen	7	835		1		0	147	0	0	1470	0
1133-1.3	Aukelandsveien nedre	3	1180		1	<u>Art funksjon:</u> Storfugl	228	0	0	11400	0	0
1133-2.15	Randåsen	4	664		2	<u>Naturtype:</u> Kystfuruskog	176	475	48	4628	7734	700
1133-2.14	Saånaveien	7	738		1		929	1272	381	25238	18885	5971
1133-2.16	Åsaheiveien	7	1010		1		66	553	256	3339	3864	3088
1133-2.17	Gjessfjellveien	7	1095	Ja	1	<u>Art Nasjonal:</u> Skorpefiltlav  <u>Naturtype:</u> Gammel boreal lauvskog Høstingsskog	363	77	190	10260	1058	2545

## Hovedplan skogsbilveggar Hjelmeland kommune

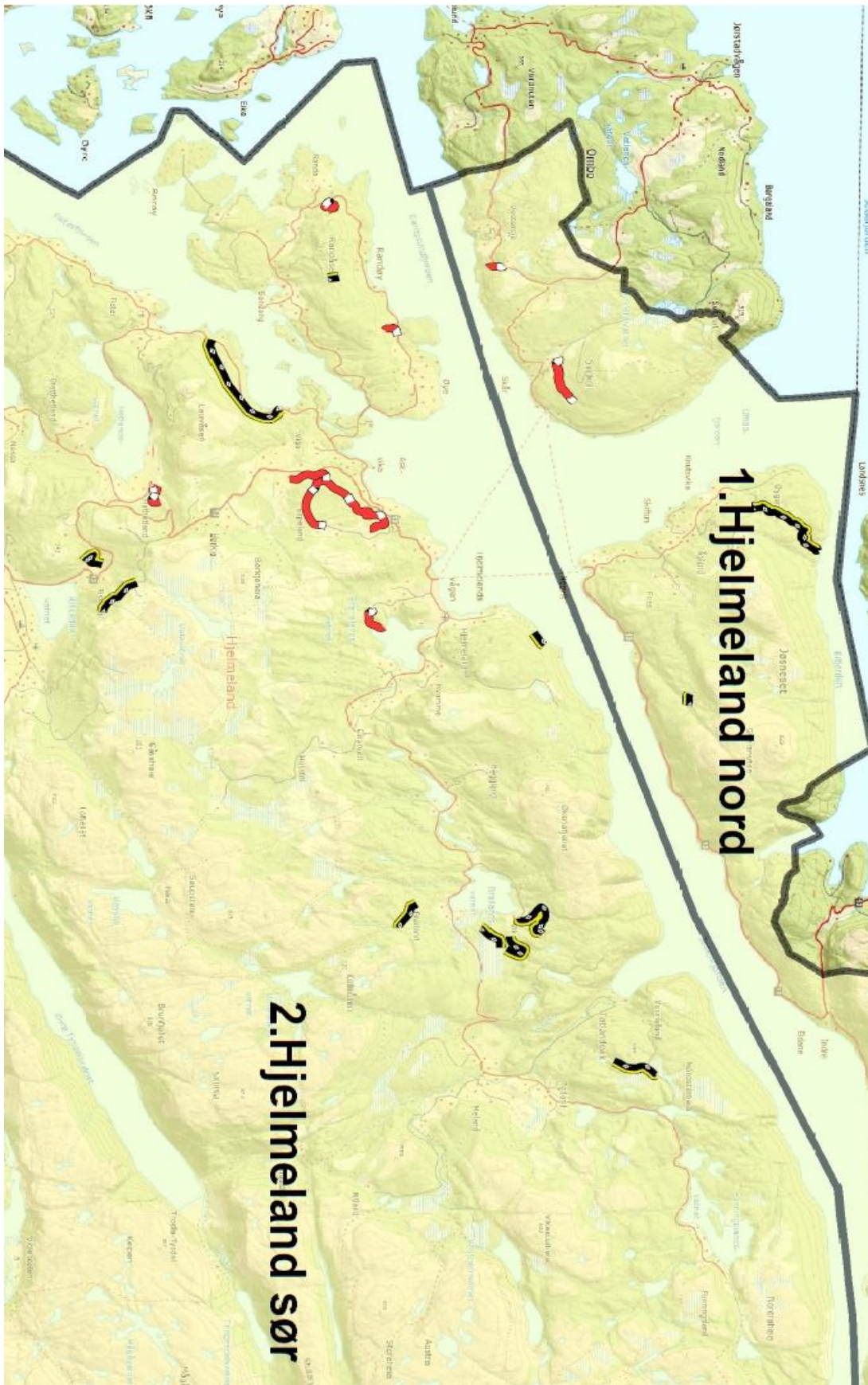
<b>1133-2.18</b>	Longhammarveien	7	382	Ja	1		147	0	106	4576	0	1337
<b>1133-1.4</b>	Jiskelia	7	286		1 / 2		6	298	213	85	3087	1800
<b>1133-1.5</b>	Morkaveien	7	2377		1		0	498	0	0	4980	0
<b>1133-2.19</b>	Molfallveien	7	2771	Ja	1	<u>Art Nasjonal:</u> Hvitryggspett Musvåk m.fl.	629	139	402	20743	1390	5908
<b>1133-2.20</b>	Nord-sørvegen	7	234		1/ 2		418	318	36	9915	5423	655
<b>SUM</b>			<b>23 901</b>				<b>3848</b>	<b>5569</b>	<b>2754</b>	<b>121887</b>	<b>69613</b>	<b>38686</b>

## Hovedplan skogsbilvegar Hjelmeland kommune

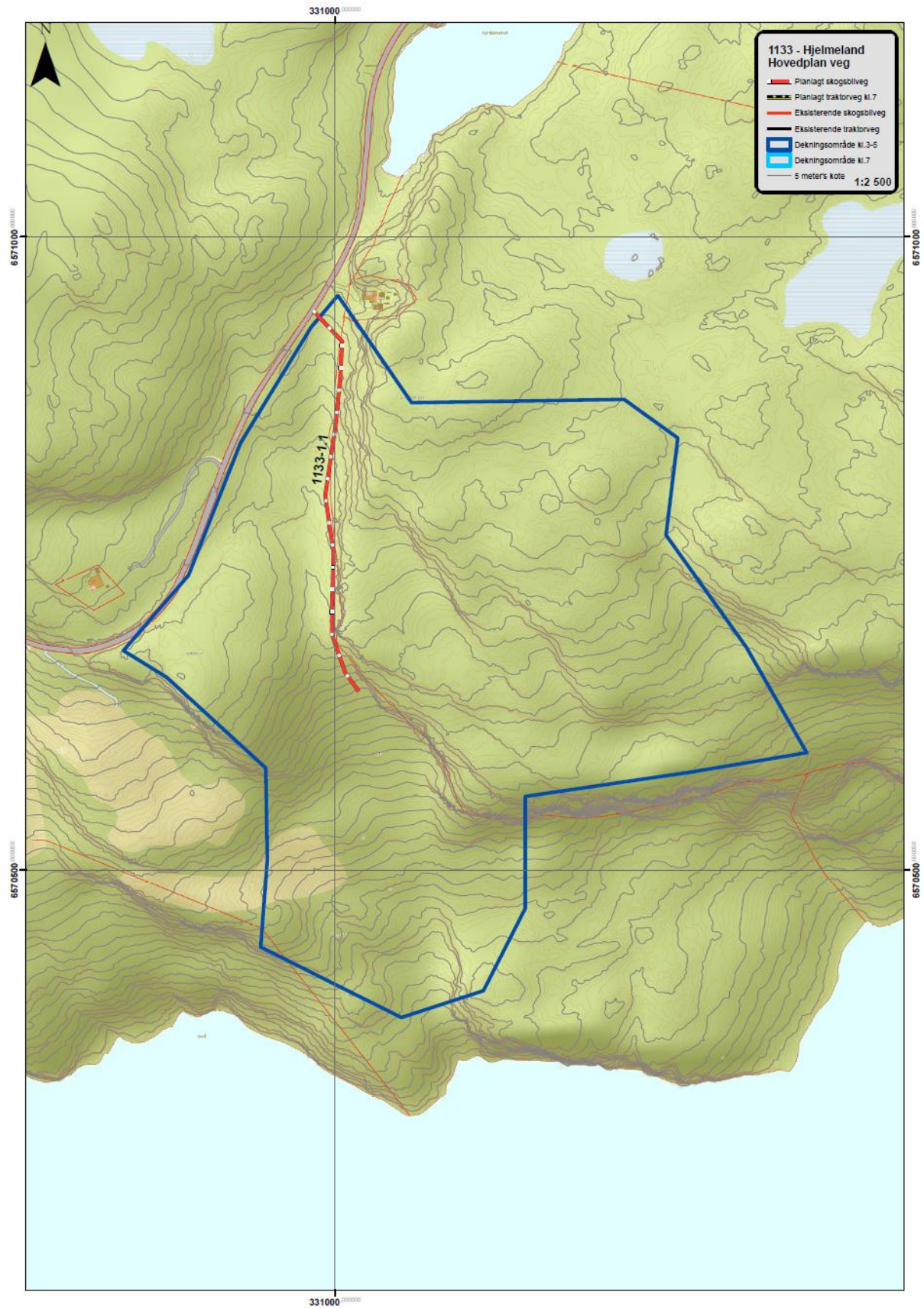
**10.2 Tabell 2. Økonomiske vurderingar**

Område- / vegnr	Vegnamn	Lengde	Hogstmoden* (1=ok, 2=ikkje)	Byggekostnad	Driftskostnader	Skogverdi	Samfunnsverdi
1133-1.1	Ombogubben	316	1	316000	269 620	362 950	2 903 600
1133-1.2	Heimvegen	408	1	408000	733 440	1 604 400	12 835 200
1133-2.3	Steinslandsvatnvegen	737	1	737000	788 800	1 725 500	13 804 000
1133-2.1	Longafjellvegen	3836	2	3836000	2 476 320	5 416 950	43 335 600
1133-2.2	Høgehaugvegen	1027	1	1027000	193 920	424 200	3 393 600
1133-2.4	Krågåsvegen	335	1	335000	630 880	1 380 050	11 040 400
1133-2.5	Krågåsvegen	412	1	412000	533 920	1 167 950	9 343 600
1133-2.6	Riskadalsvegen	794	2	794000	380 960	833 350	6 666 800
1133-2.7	Lendingskarvegen	640	1	640000	163 200	357 000	2 856 000
1133-2.8	Lendingskarvegen	135	1	135000	80 000	175 000	1 400 000
1133-2.9	Låklivegen	445	1	445000	406 400	889 000	7 112 000
1133-2.10	Tagdalsheivegen	1550	1	1550000	441 280	965 300	7 722 400
1133-2.11	Almelandsvegen	1006	1	1006000	1 130 400	2 472 750	19 782 000
1133-2.12	Breilandsmyrvegen	688	1	688000	422 560	924 350	7 394 800
1133-2.13	Bergalandsvegen	835	1	835000	235 200	514 500	4 116 000
1133-1.3	Auklandsvegen nedre	1180	1	1180000	1 824 000	3 990 000	31 920 000
1133-2.15	Randåsen	664	1	664000	1 977 920	4 326 700	34 613 600
1133-2.14	Saånavegen	738	1	738000	7 059 680	15 443 050	123 544 400
1133-2.16	Åsaheivegen	1010	1	1010000	1 152 480	2 521 050	20 168 400
1133-2.17	Gjessfjellvegen	1095	2	1095000	2 942 680	3 961 300	31 690 400
1133-2.18	Longhammarvegen	382	1	382000	1 189 760	1 601 600	12 812 800
1133-1.4	Jiskelia	286	1	286000	507 520	1 110 200	8 881 600
1133-1.5	Morkavegen	2377	1	2377000	796 800	1 743 000	13 944 000
1133-2.19	Moldfallvegen	2771	2	2771000	5 754 580	7 746 550	61 972 400
1133-2.20	Nord-sørvegen	234	1	234000	2 454 080	5 368 300	42 946 400
<b>SUM</b>		<b>23 901</b>		<b>23 901 000</b>	<b>34 546 400</b>	<b>67 025 000</b>	<b>536 200 000</b>

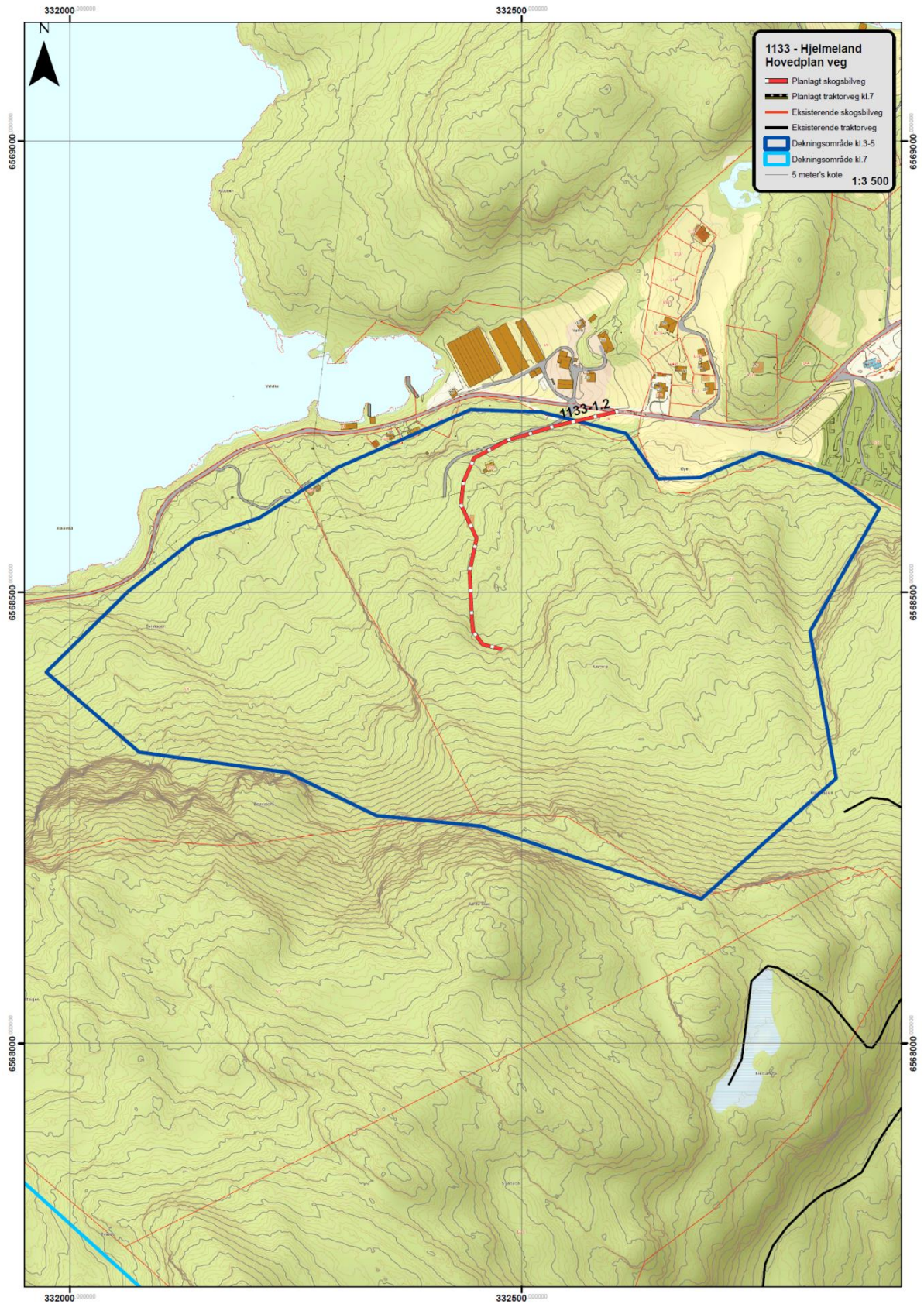
### 10.3 Oversiktskart og skisserte vegløysningar



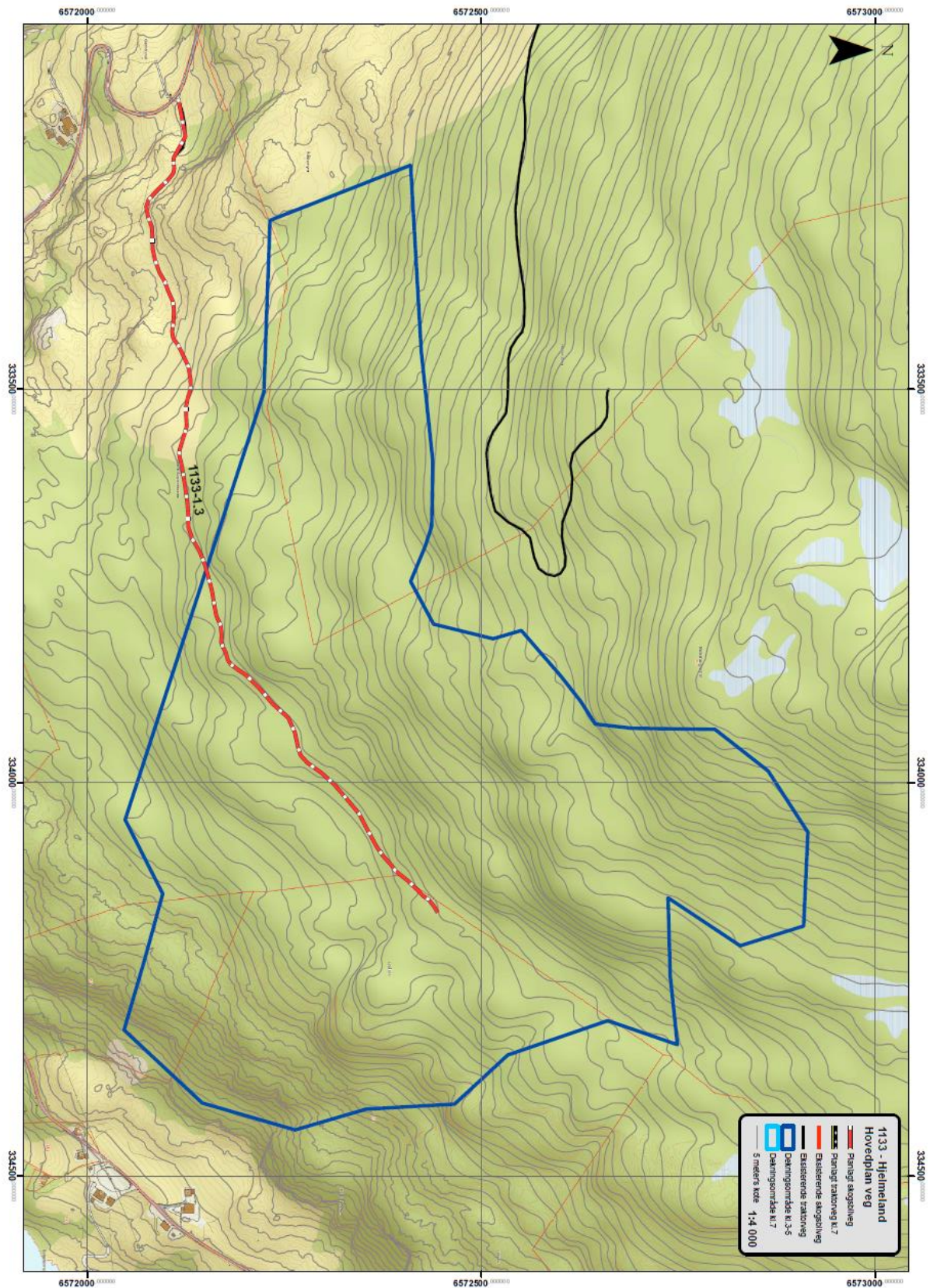
## 10.3.1 1133-1.1 Ombogubben (skissert vegløyising)



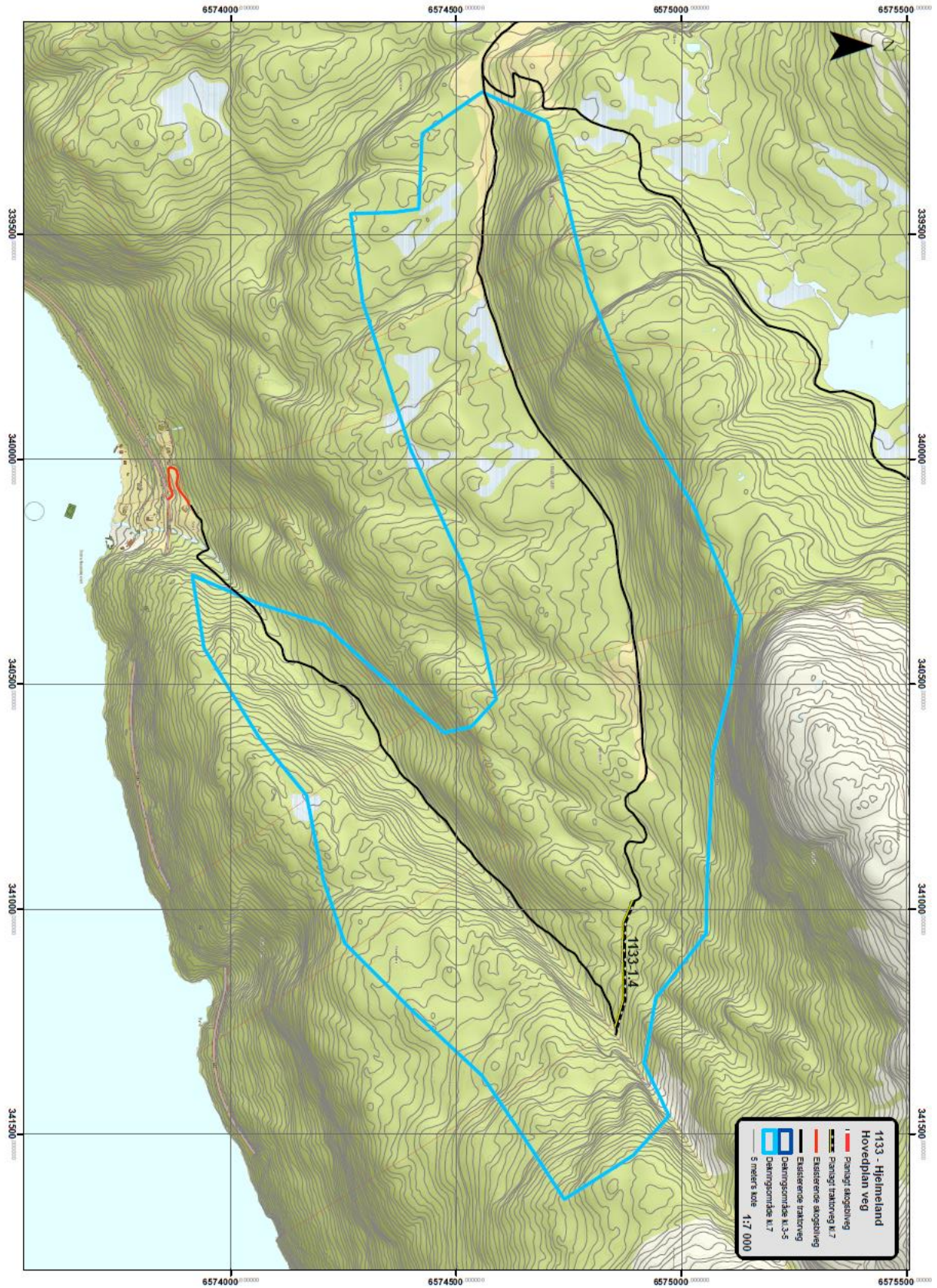
## 10.3.2 1133-1.2 Heimvegen (skissert vegløysing)



## 10.3.3 1133-1.3 Auklandsvegen nedre (skissert vegløysing)

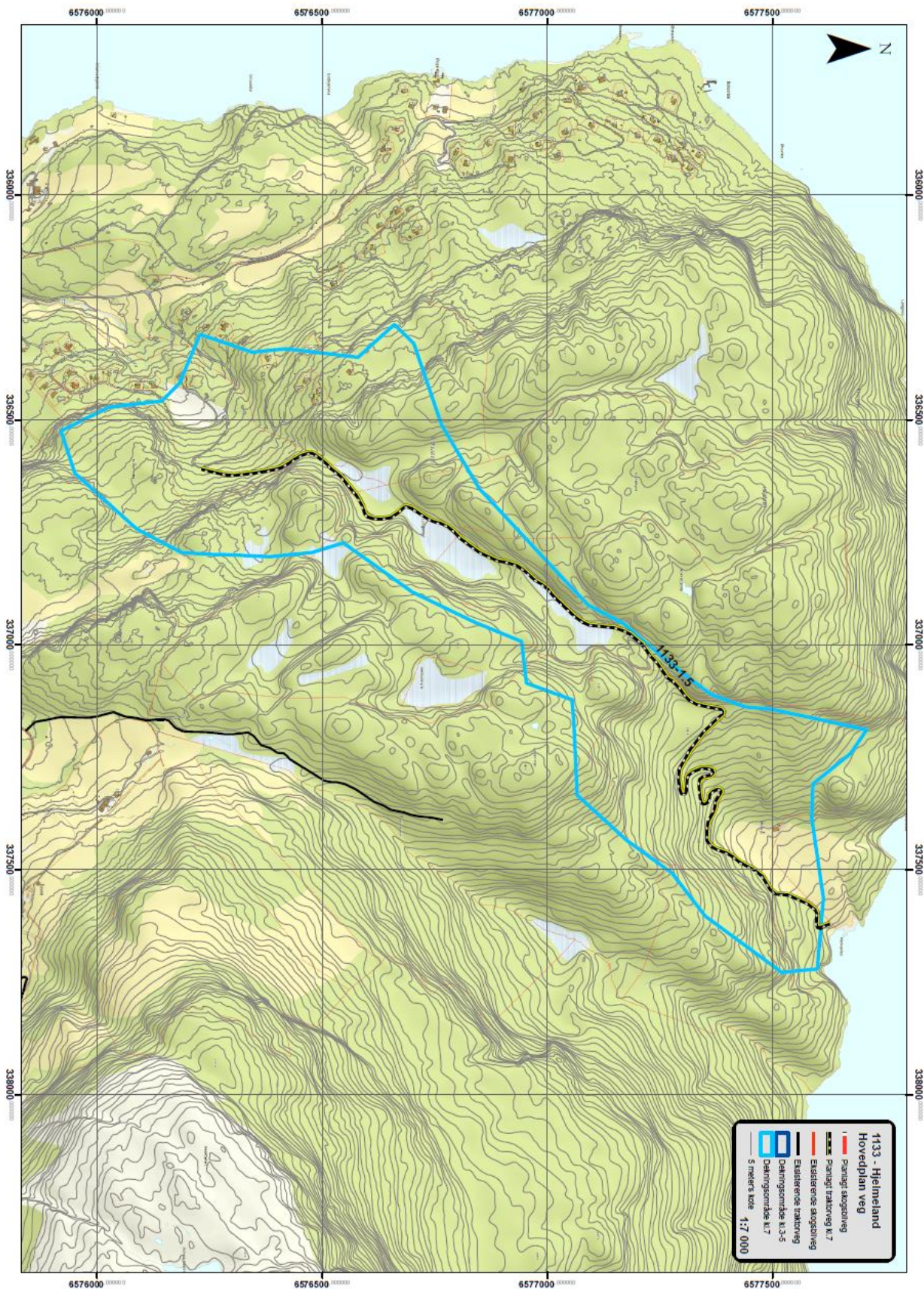


## 10.3.4 1133-1.4 Jiskelia (skissert vegløysing)





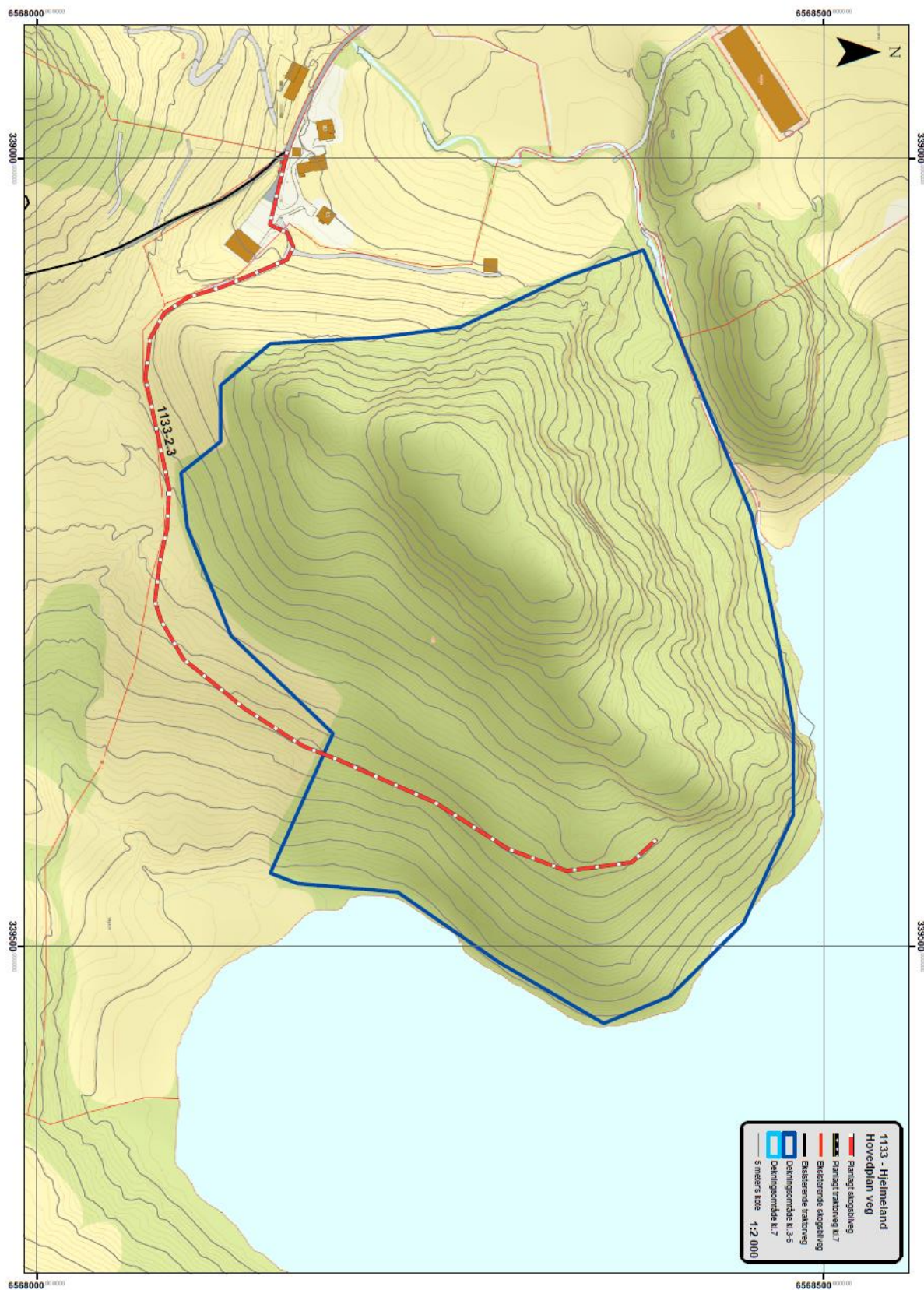
10.3.5 1133-1.5 Morkaveien (skissert vegløysing)



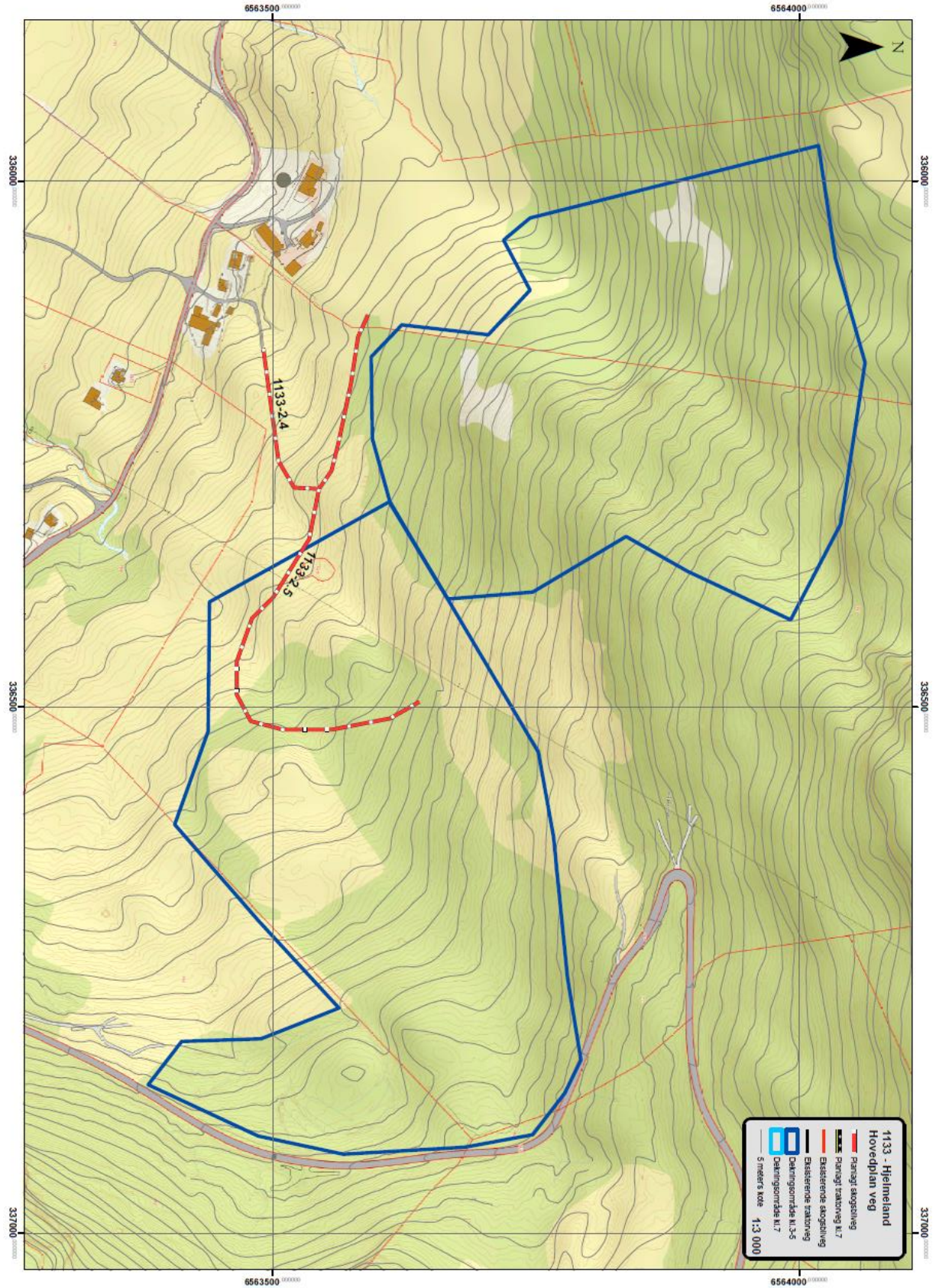
10.3.6 1133-2.1 Longafjellvegen og 2.2 Høgehaugvegen (skissert vegløyser)



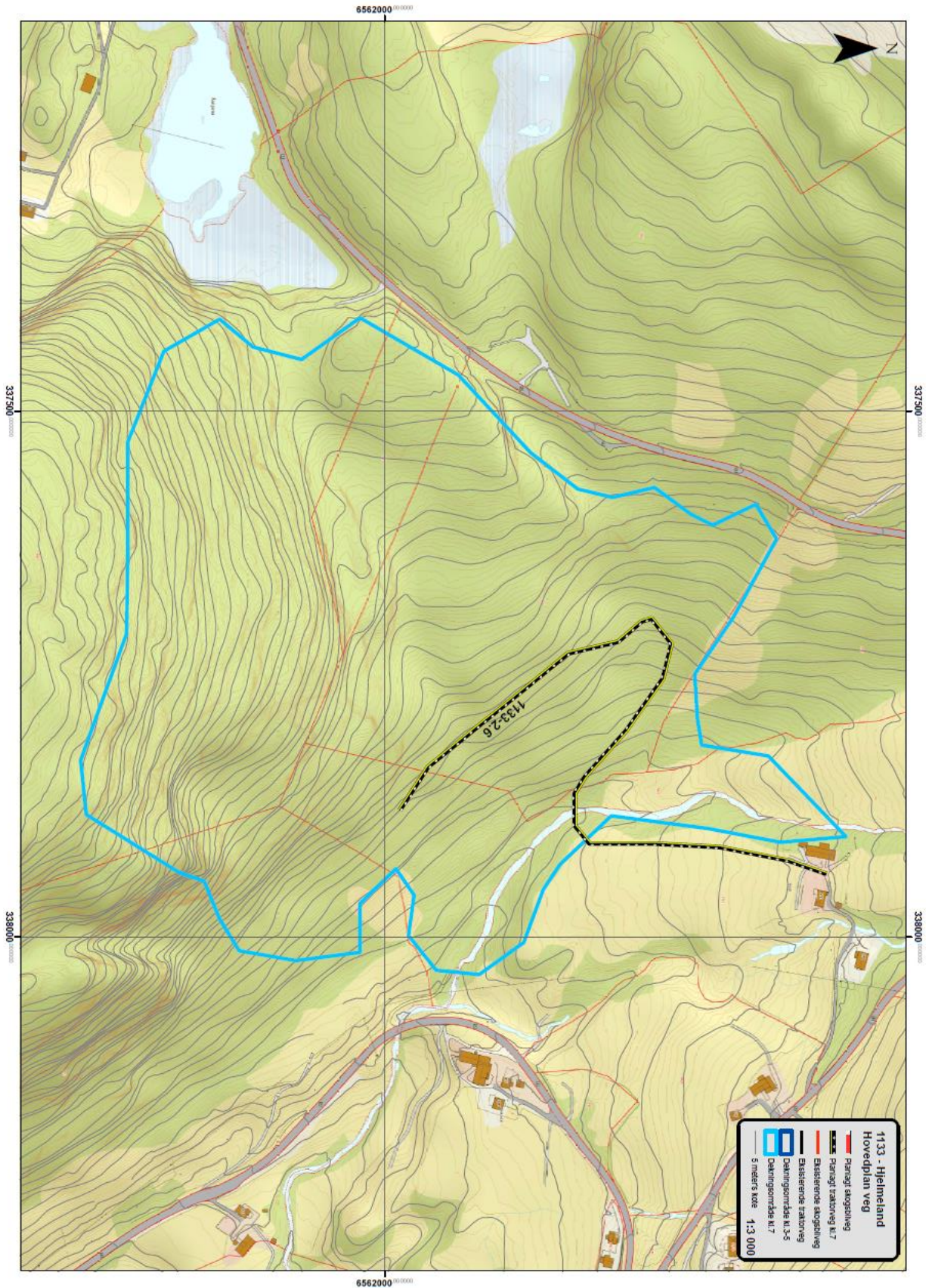
10.3.7 1133-2.3 Steinslandsvatnvegen (skissert vegløysing)



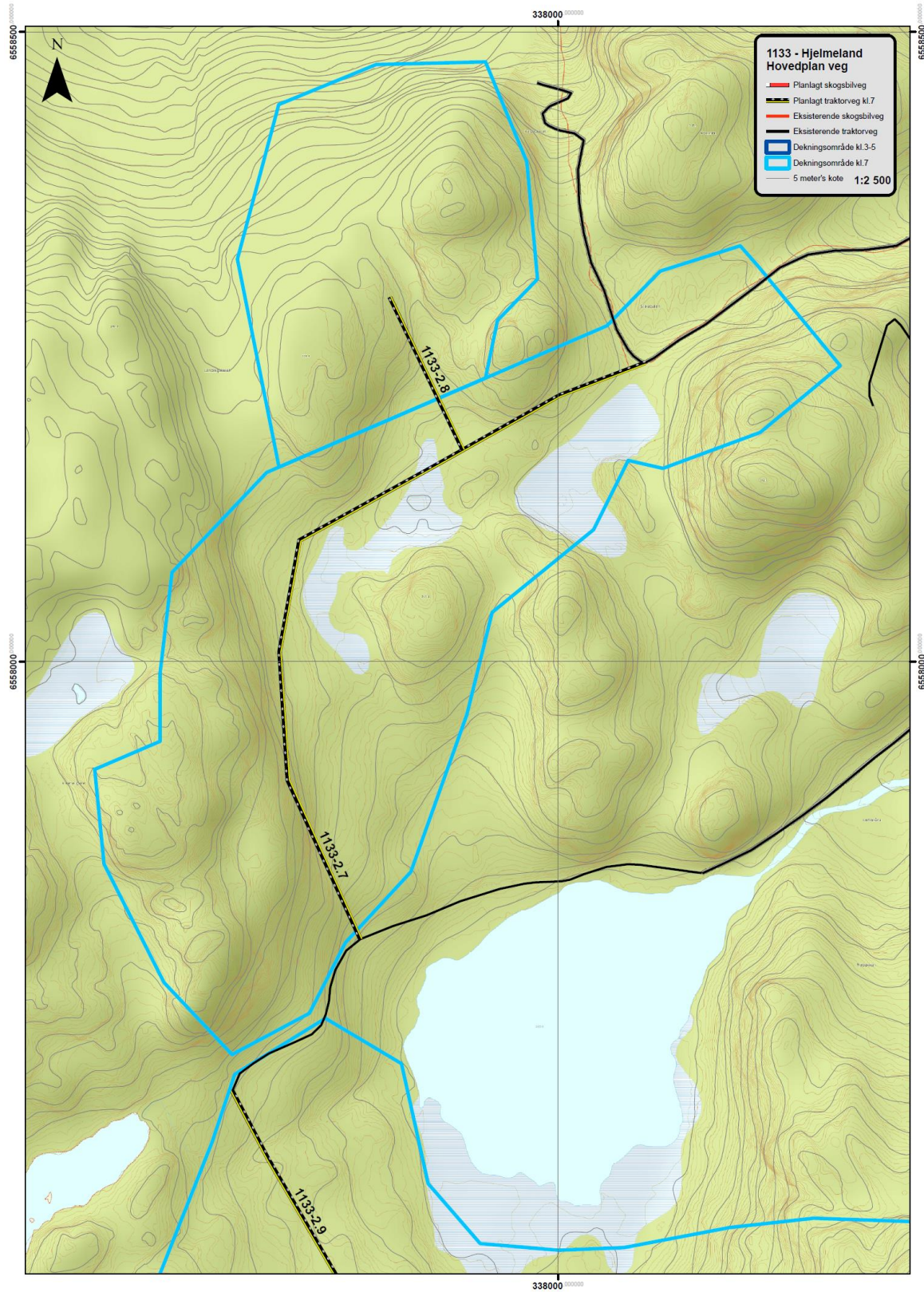
## 10.3.8 1133-2.4 og 2.5 Krågåsvegen (skissert vegløysing)



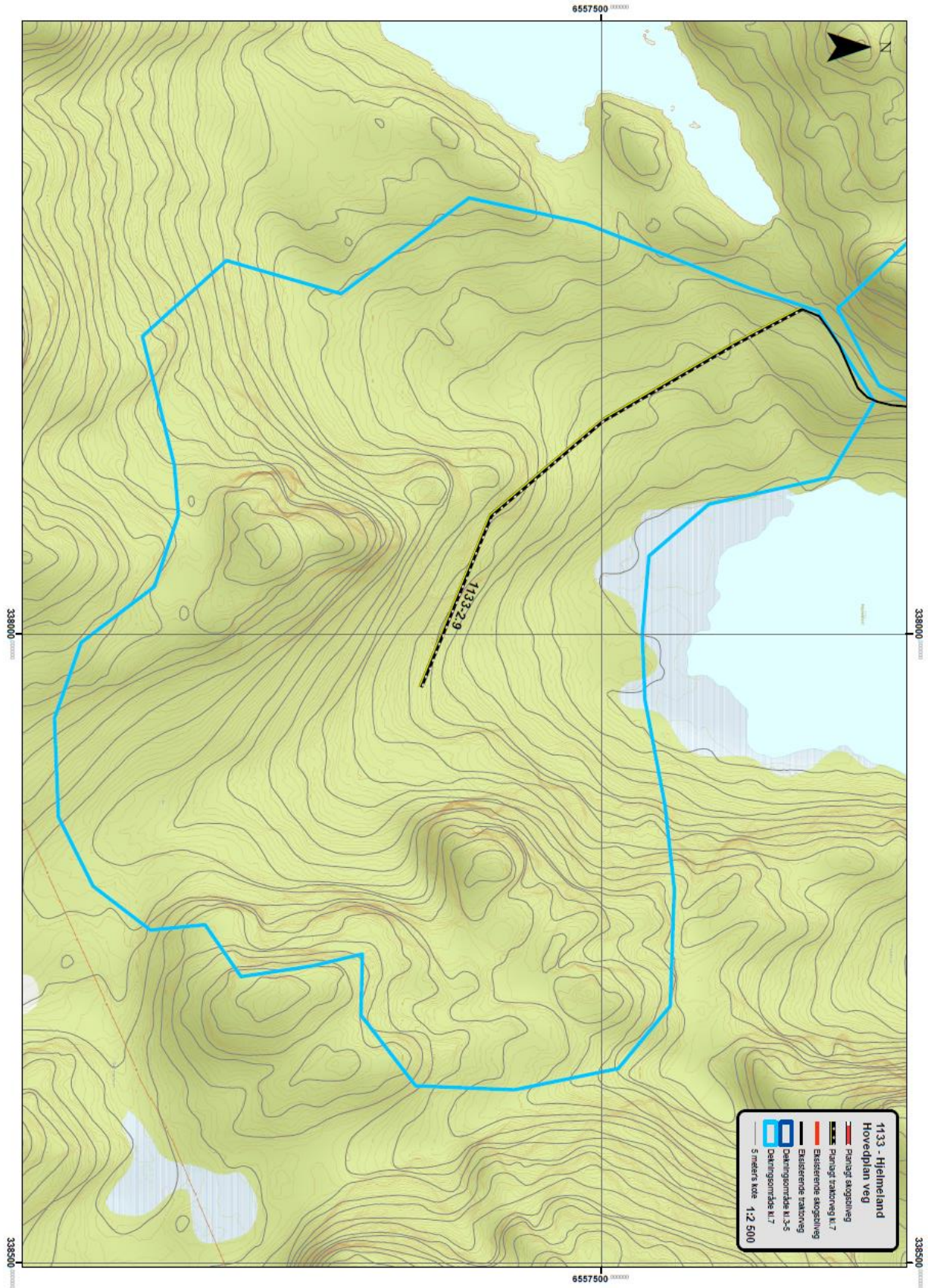
## 10.3.9 1133-2.6 Riskadalsvegen (skissert vegløsning)



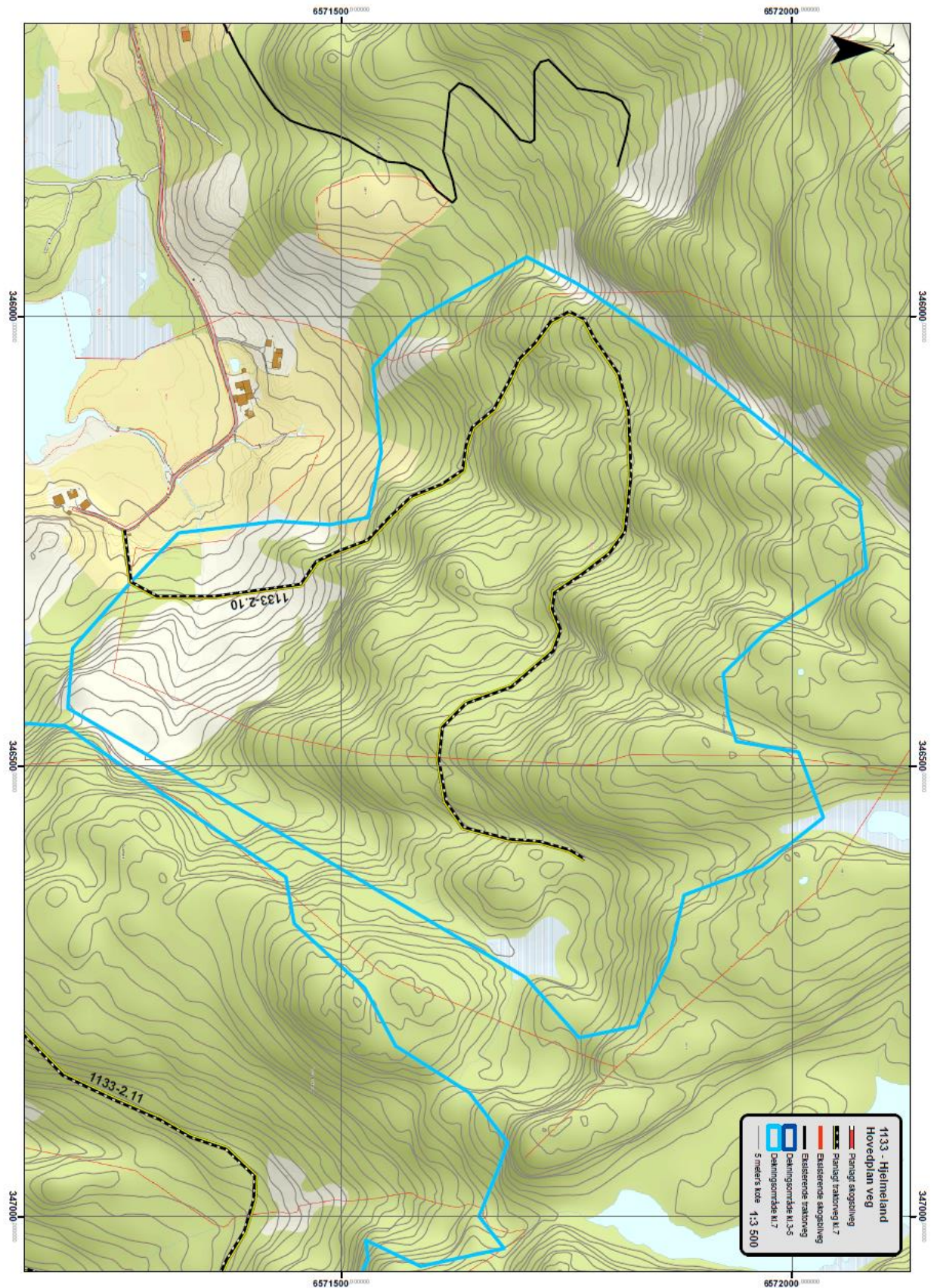
## 10.3.10 1133-2.7 og 2.8 Lendingskarvegen (skissert vegløysing)



10.3.11 1133-2.9 Låklivegen (skissert vegløyving)

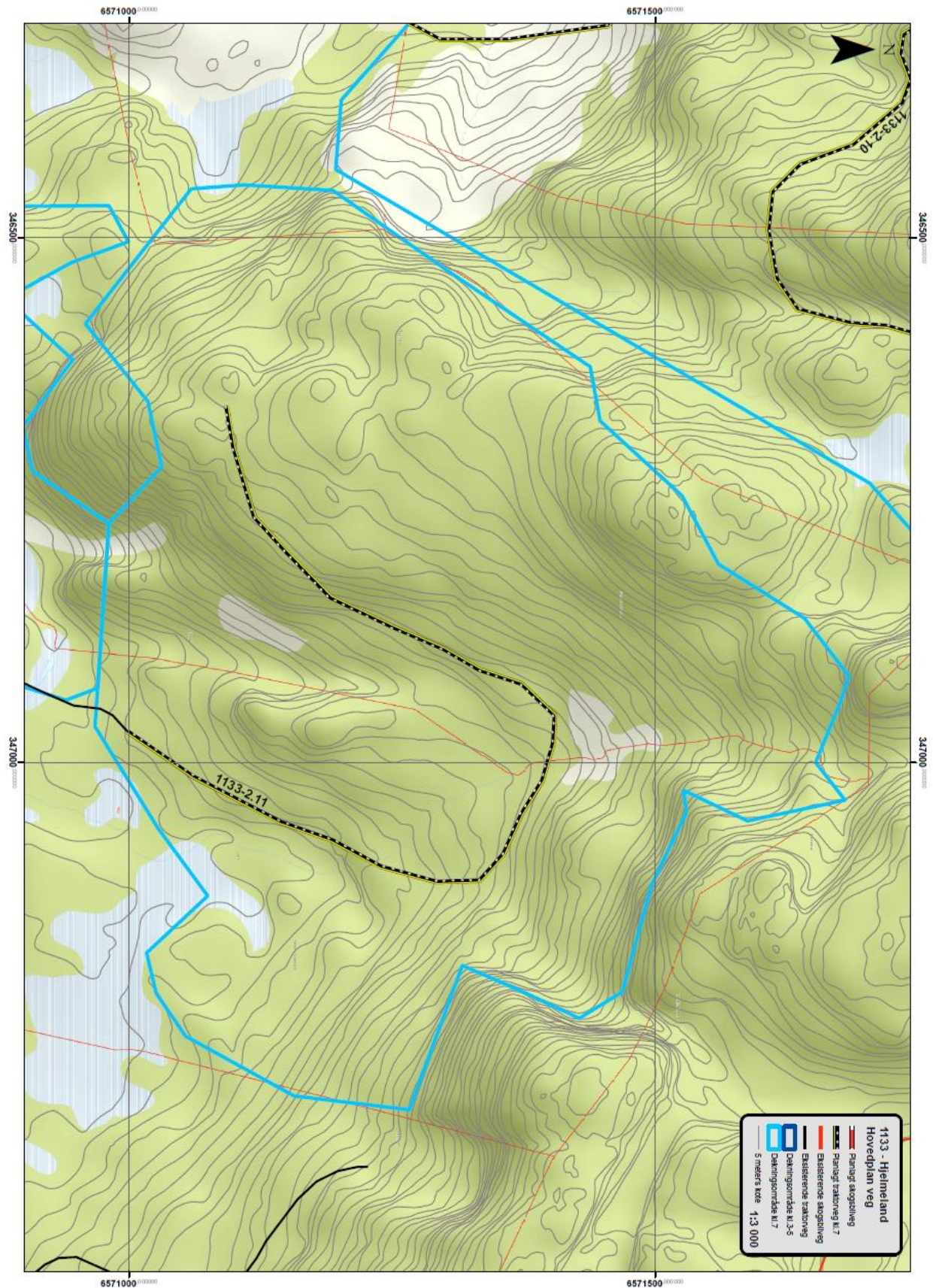


## 10.3.12 1133-2.10 Tagdalsheivegen (skissert vegløysing)

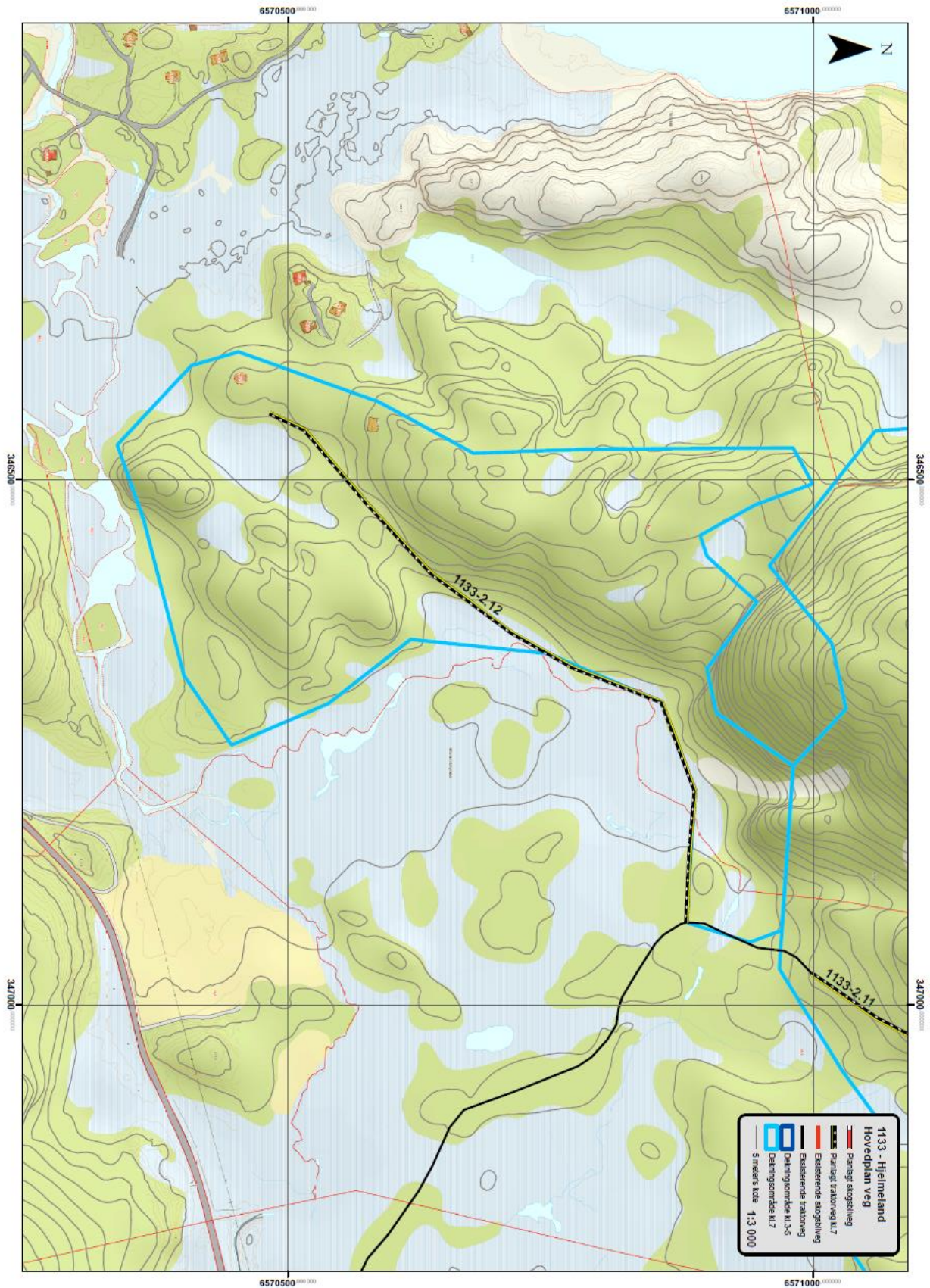




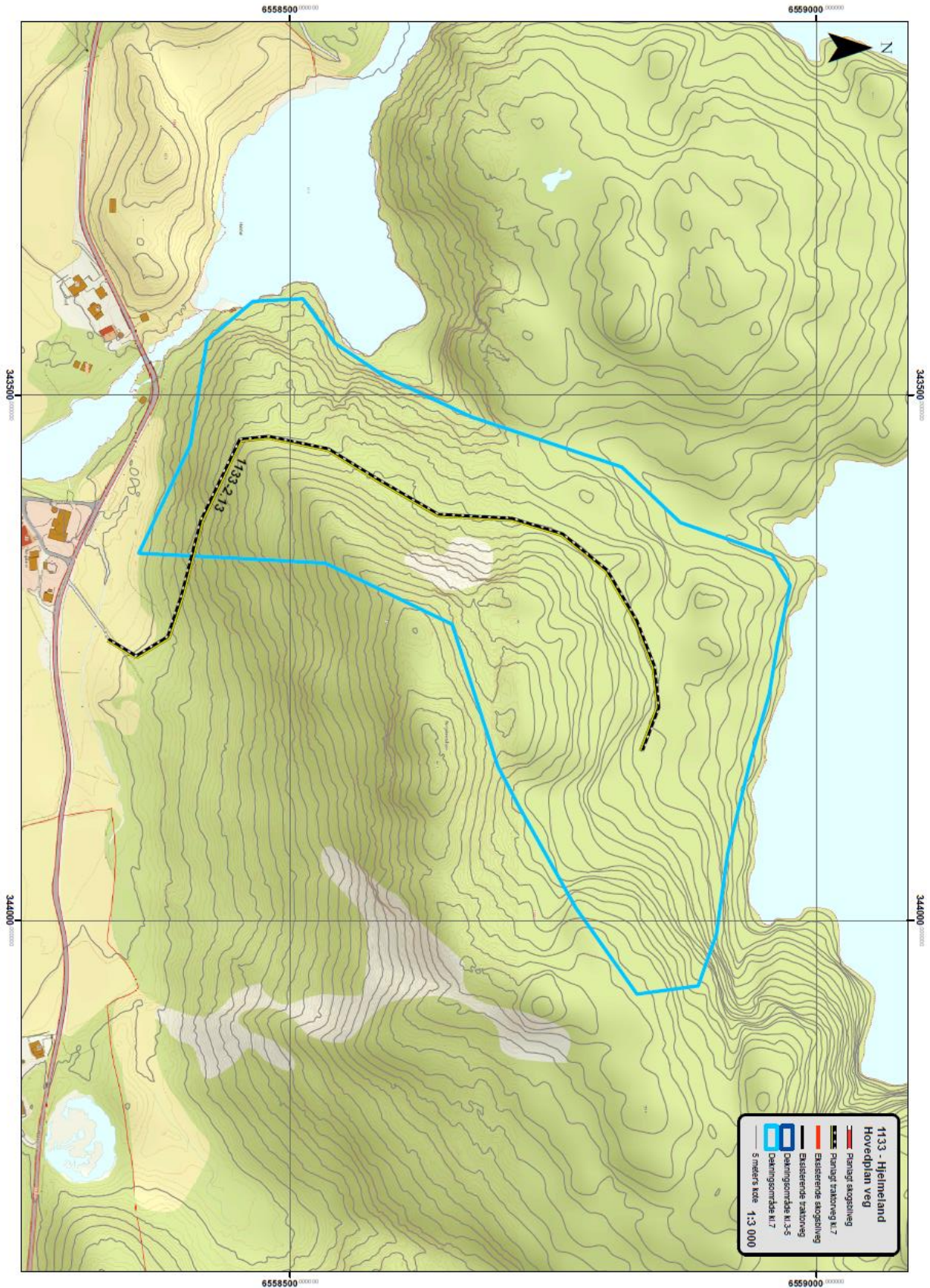
## 10.3.13 1133-2.11 Almelandsvegen (skissert vegløyising)



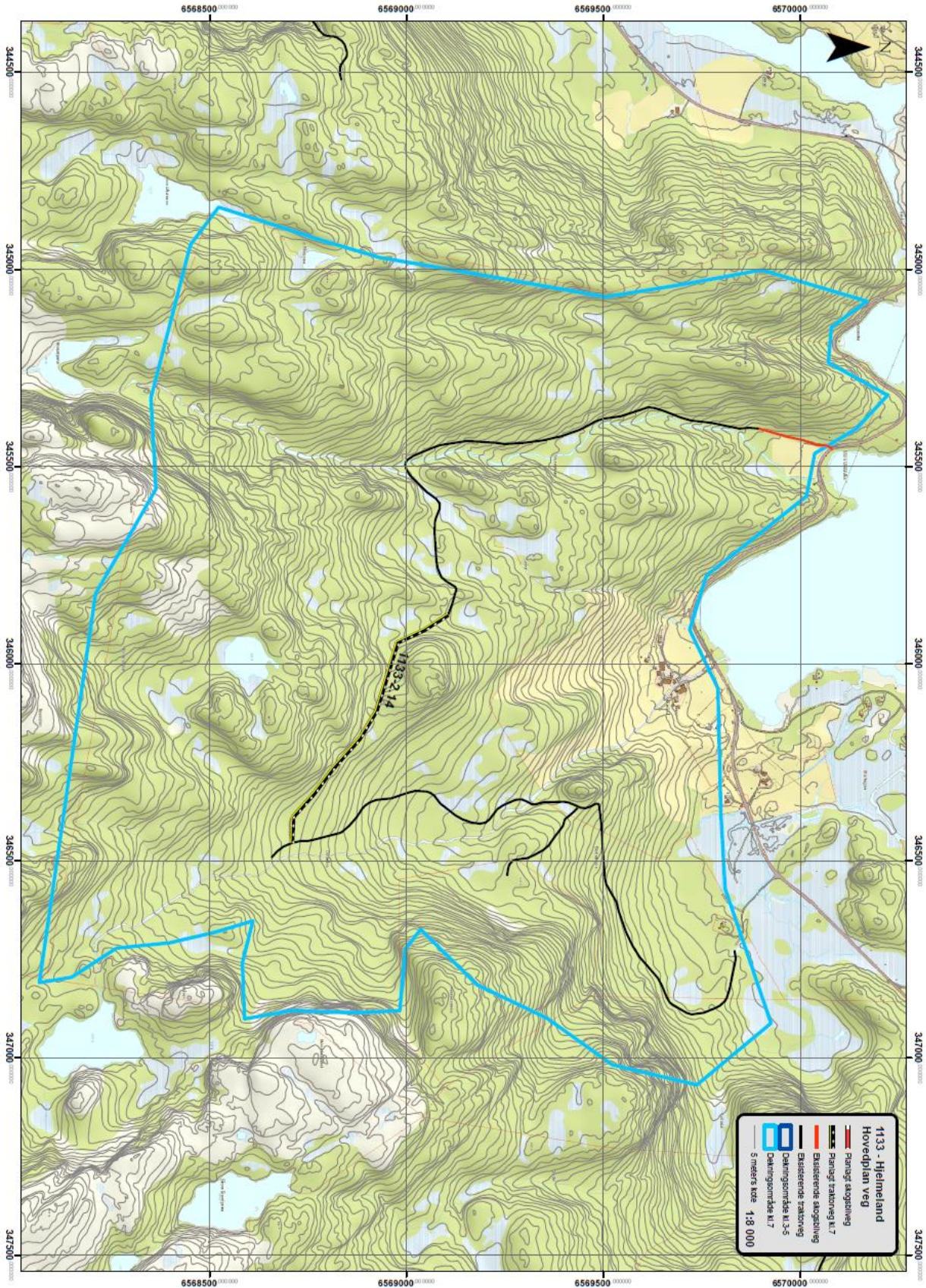
## 10.3.14 1133-2.12 Breilandsmyrvegen (skissert vegløsning)



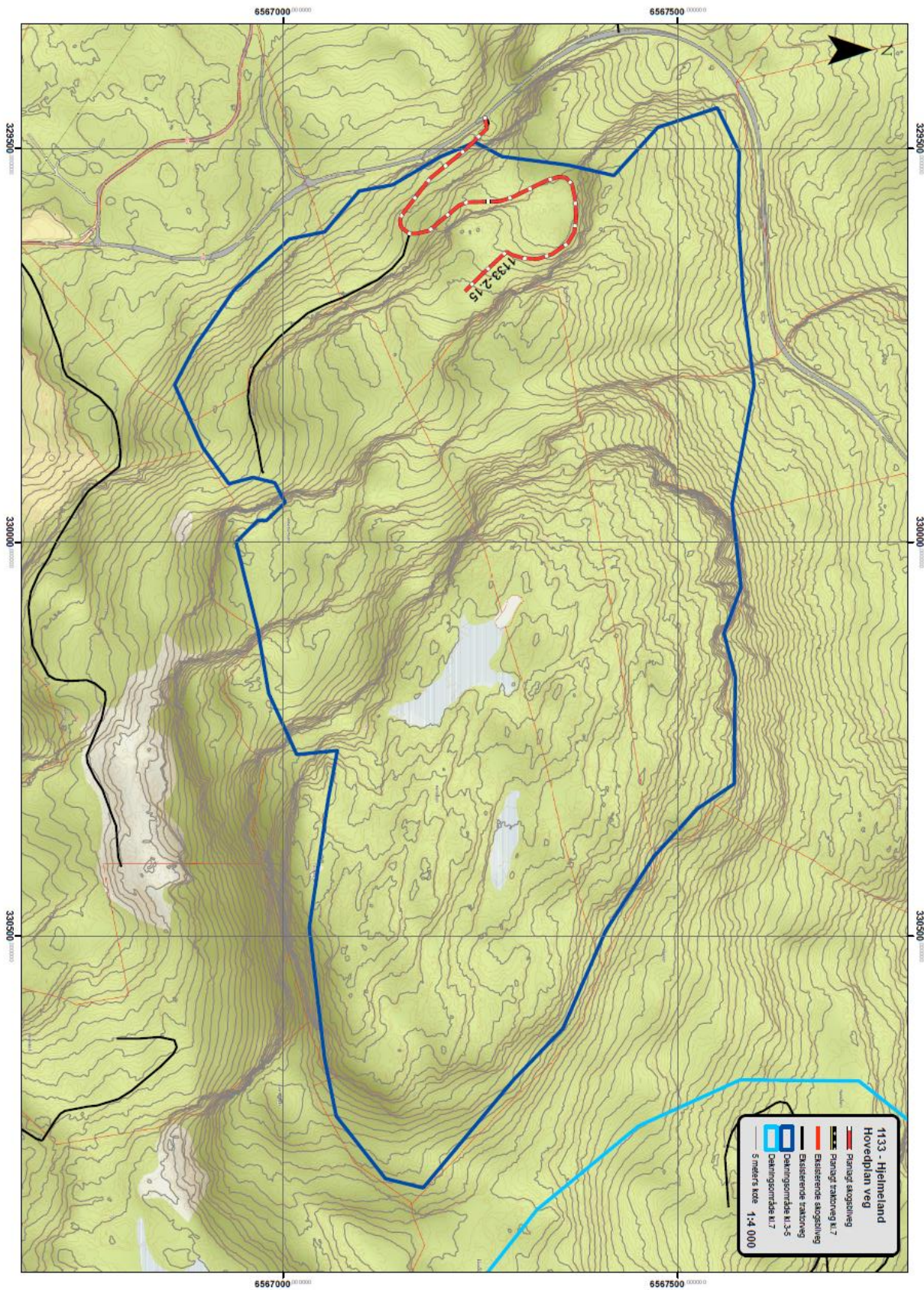
## 10.3.15 1133-2.13 Bergalandsvegen (skissert vegløysing)



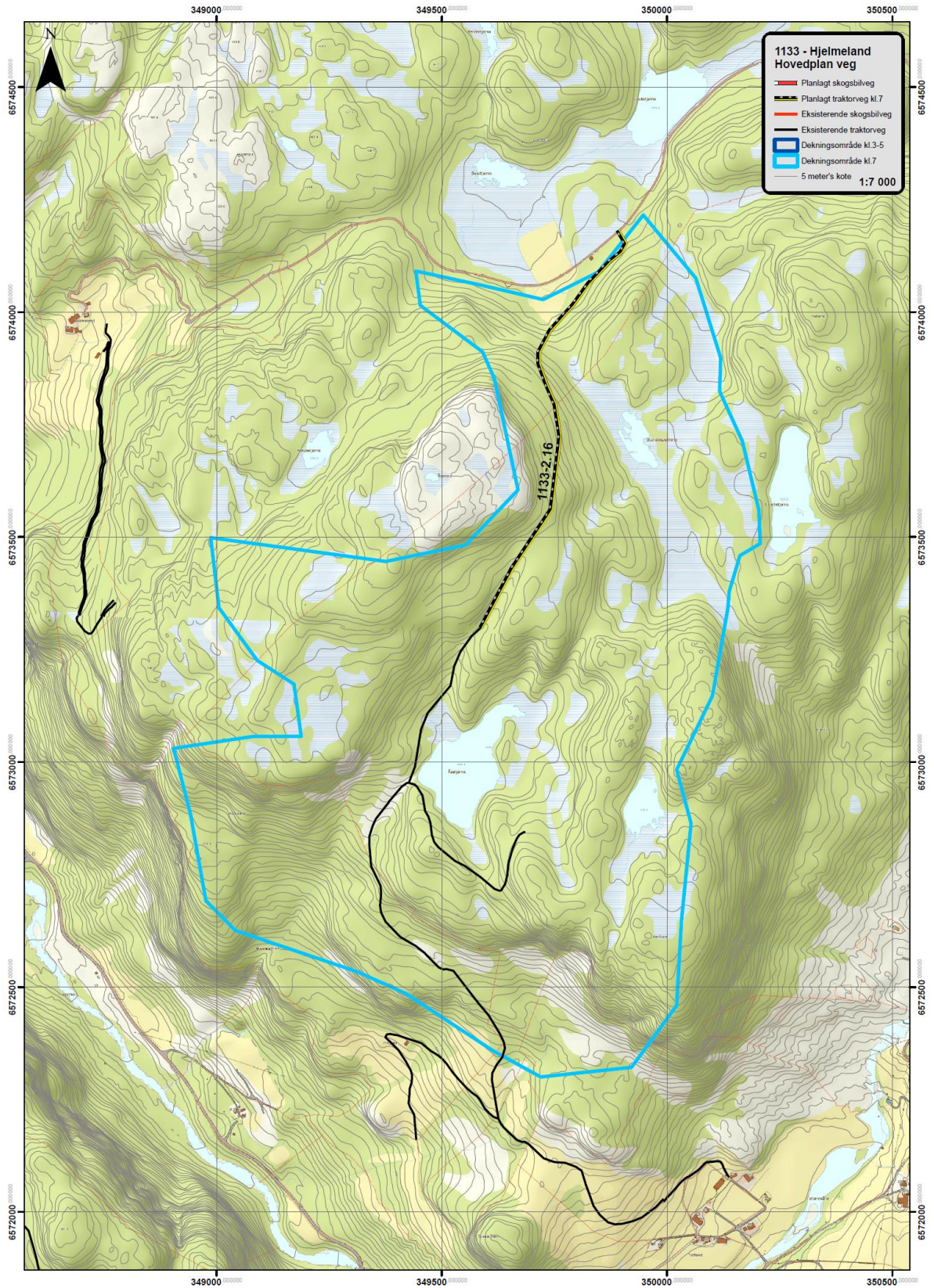
10.3.16 1133-2.14 Saånaveien (skissert vegløyising)



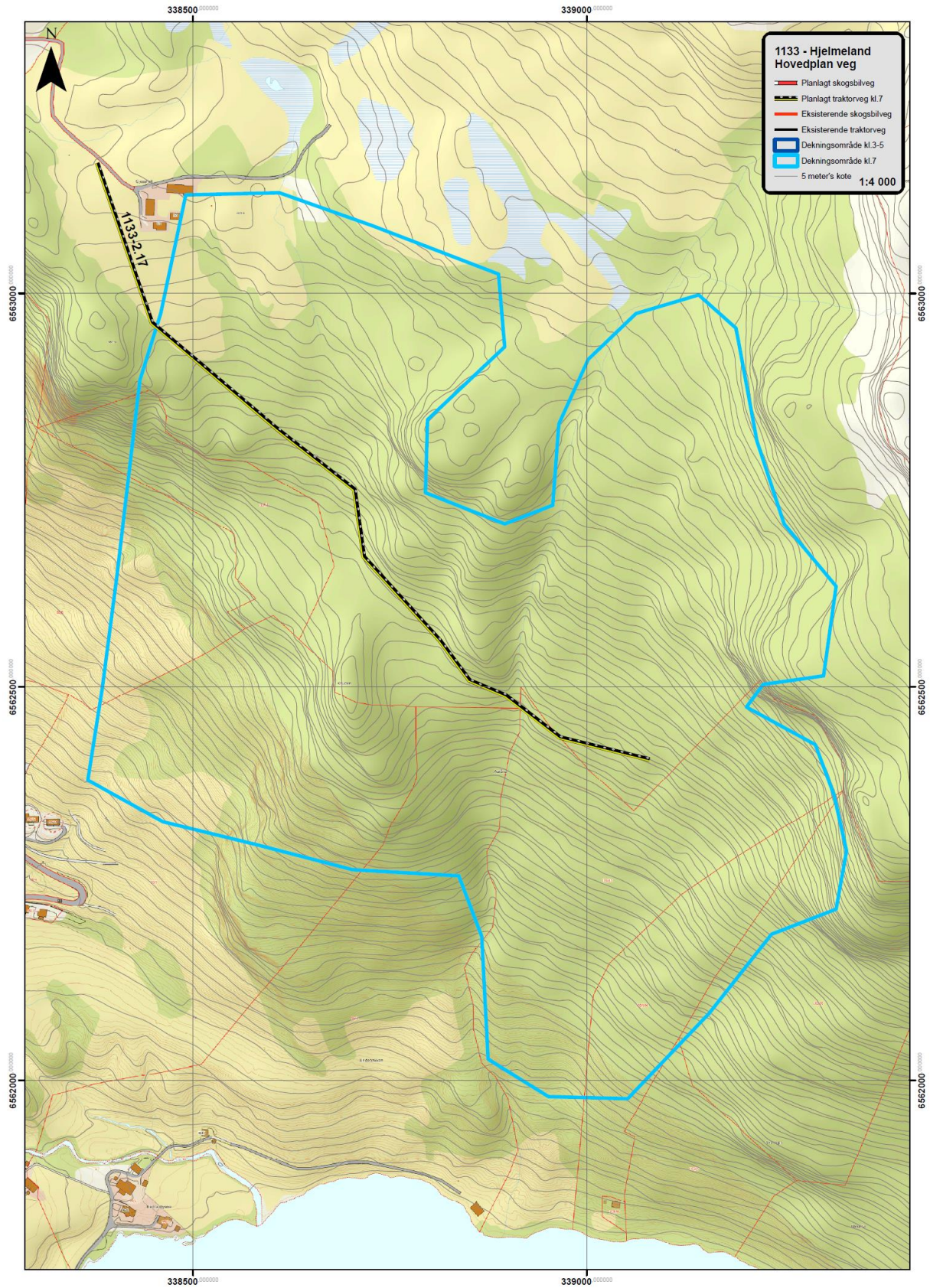
10.3.17 1133-2.15 Randåsen (skissert vegløysing)



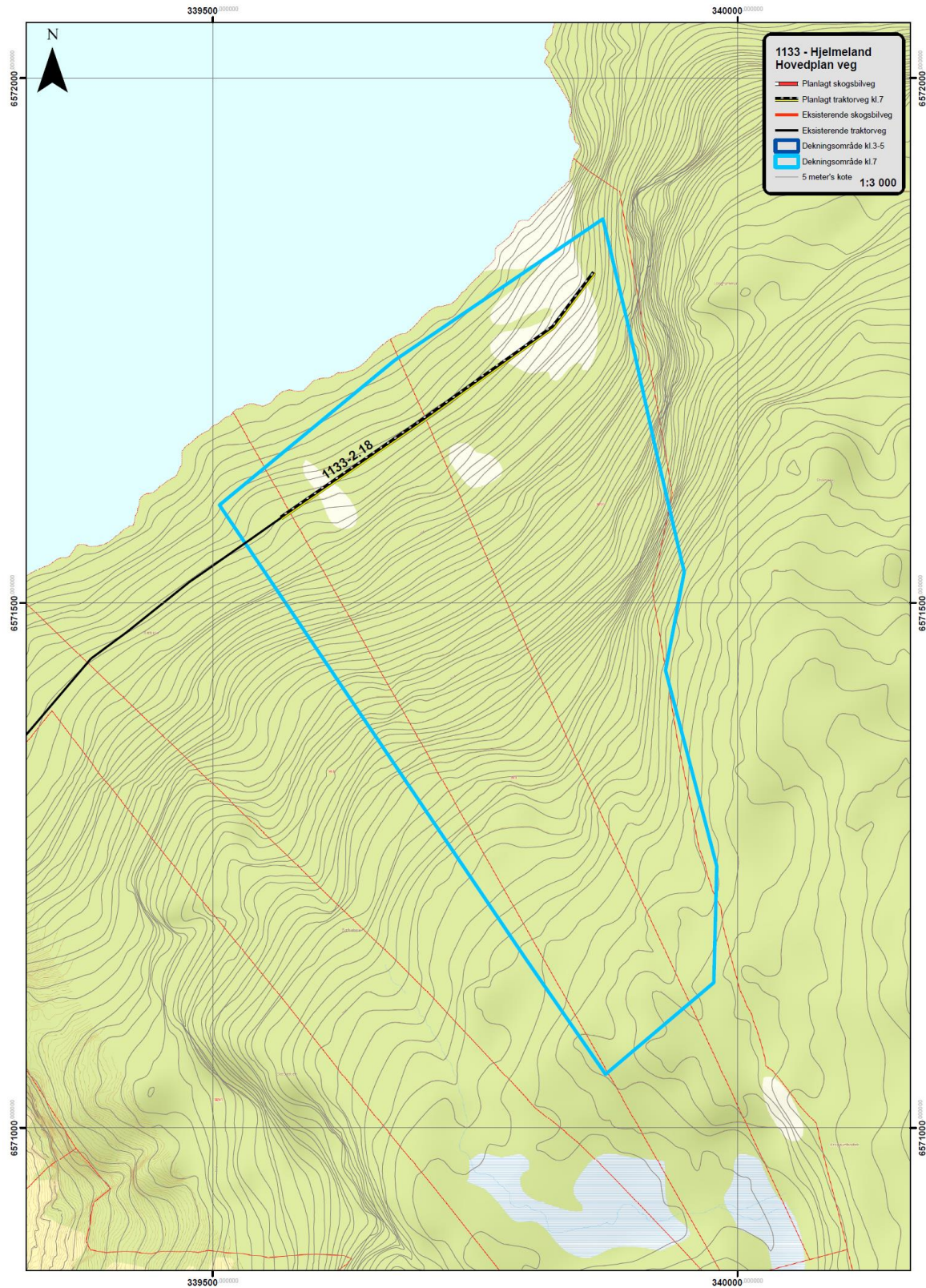
## 10.3.18 1133-2.16 Åsaheivegen (skissert vegløyising)



## 10.3.19 1133-2.17 Gjessfjellvegen (skissert vegløyning)

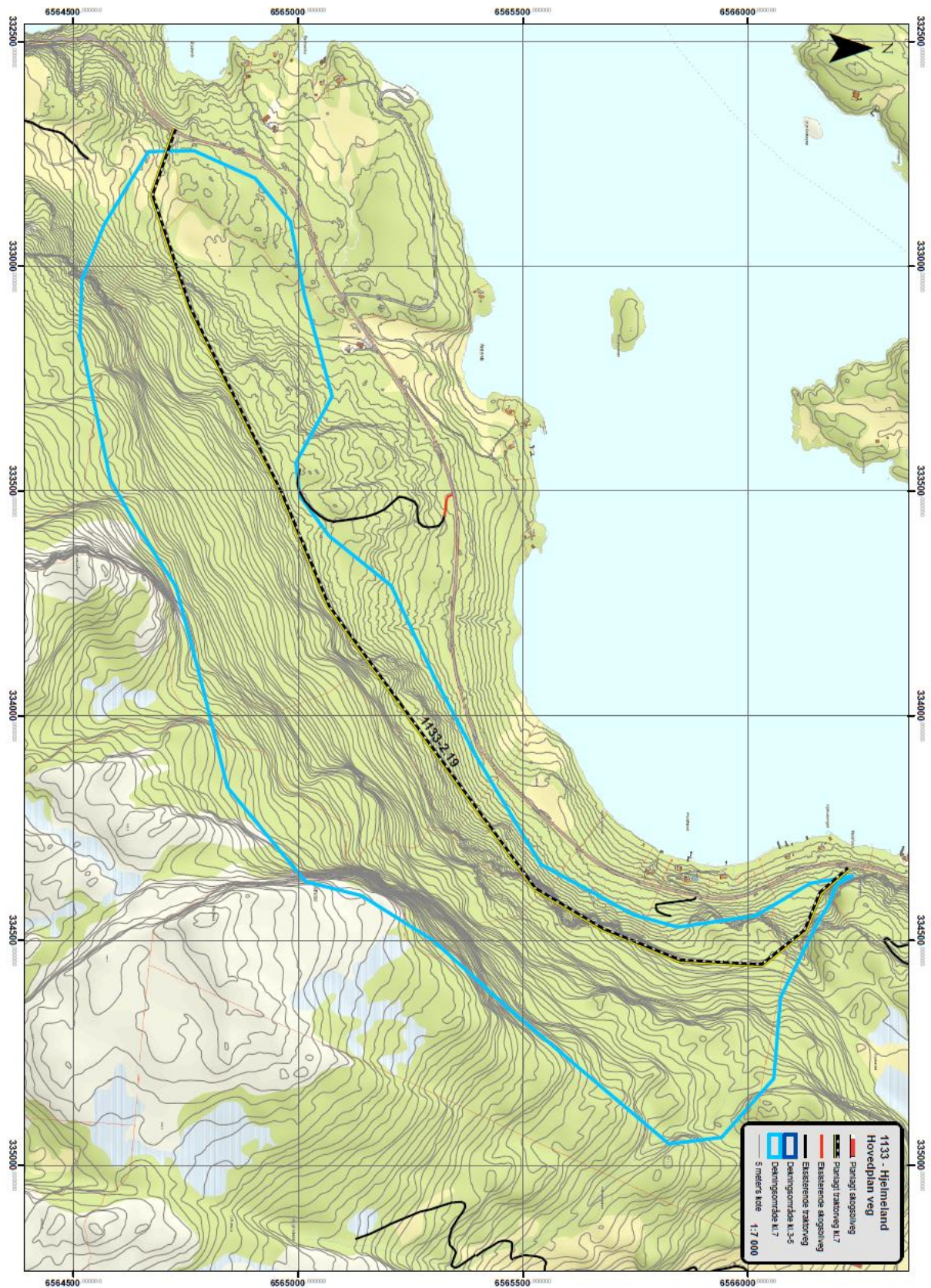


## 10.3.20 1133-2.18 Longhammarvegen (skissert vegløsning)





10.3.21 1133-2.19 Molfallvegen (skissert vegløsning)



## 10.3.22 1133-2.20 Nord-sørvegen (skissert vegløyising)

