

# Hovudplan skogsveg



**Suldal kommune**

2017- 2025

# Innhald

<b>1</b>	<b><i>Bakgrunn og mandat</i></b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b><i>Innleiing</i></b> .....	<b>3</b>
2.1	Sentrale føringar - lov, forskrift m.m.....	3
<b>3</b>	<b><i>Innhald og bruk av hovudplanen</i></b> .....	<b>4</b>
3.1	Innhald .....	4
3.2	Bruk av hovudplanen .....	4
<b>4</b>	<b><i>Prosess og planstatus</i></b> .....	<b>4</b>
4.1	Prosess .....	4
4.2	Planstatus.....	5
<b>5</b>	<b><i>Sentrale trekk ved skogbruket i kommunen</i></b> .....	<b>5</b>
5.1	Nøkkeltal .....	5
5.2	Eksisterande skogsvegar.....	8
5.3	Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar.....	8
5.4	Flaskehalsar på offentleg veg .....	9
5.5	Verdiskaping frå skogen .....	10
<b>6</b>	<b><i>Metode</i></b> .....	<b>10</b>
6.1	Geografiske inndeling i områder .....	10
6.2	Innhenting av skoglege ressursdata .....	11
6.3	Planlegging av framtidige skogsvegar m/dekningsområde .....	11
6.4	Miljøomsyn.....	12
6.5	Bufferanalyse – GIS .....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
6.6	Økonomiske parametrar .....	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>15</b>

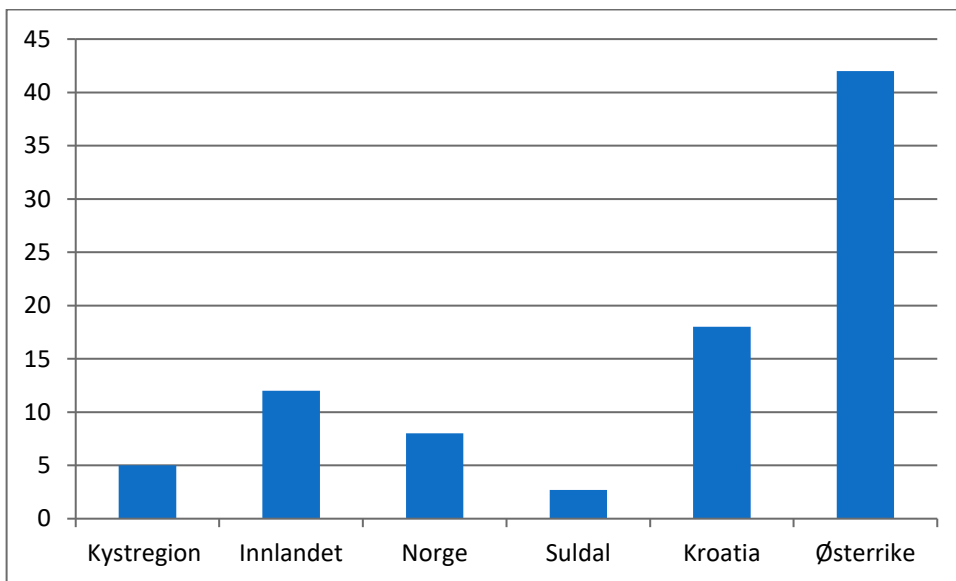
# 1 Bakgrunn og mandat

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 dagens nivå 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 Suldal 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 Suldal 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 heilskapsløysingar 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 heilskapleg 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 skal i grove trekk vise 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 teikna inn etter terrengforhold, lengd på terrengtransport og tilgrensande vegar og dekningsområder. Volumberekning- og vidare verdiskapingspotensiale for dei ulike anlegga er berekna 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 berekna ved bruk av ortofoto og AR5. I slike tilfelle er faste m<sup>3</sup>-tal pr.daa lagt til grunn for volumberekninga. 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 ei 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. I tillegg har Fylkesmannen si miljøvernavdeling og Statens Kartverk vore involvert i prosessen med uttale i forhold til miljøinteresser.

Planen er utarbeida uavhengig av eigedomsgrensar, men det er den enkelte skogeigar som må gi aksept for eventuell vegbygging. Det er òg ein del produktiv areal i kommunen som ikkje blir «berørt» av planen, så alle ønskja vegprosjekt vil framleis bli vurdert opp mot Landbruksvegforskrifta.

Planen skal ut på høring til følgjande instansar: Suldal Skogeigarlag, Bondelaget, Vestskog, Nortømmer, Fylkesmannen og Rogaland Fylkeskommune

Planen blir lagt fram til politisk handsaming i Lmt-utvalet i løpet av starten på 2017.

### 4.2 Planstatus

Hovudplan for skogsveggar kan bli ein sektorplan (temaplan) i kommuneplanen sin arealdel og inngå som ein del av landbruksplanen i kommunen. Planen gjeld for perioden 2017 -2025.

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

**Totalareal:** 1,7 mill. daa

**Produktivt skogareal:** 290 628 daa

**Skogareal fordelt på treslag henta frå AR50:**

- Barskog 139 533 daa
- Blandingsskog 48 863 daa
- Lauvskog 102 232 daa

**Gjennomsnittleg tilvekst/daa prod.areal:** 0,33 m<sup>3</sup>/daa årleg

**Tilvekst fordelt på treslag:**

- Gran - 15706 m<sup>3</sup> årleg
- Furu - 16809 m<sup>3</sup> årleg
- Lauv - 7717 m<sup>3</sup> årleg

**Bonitetsfordeling (AR50):**

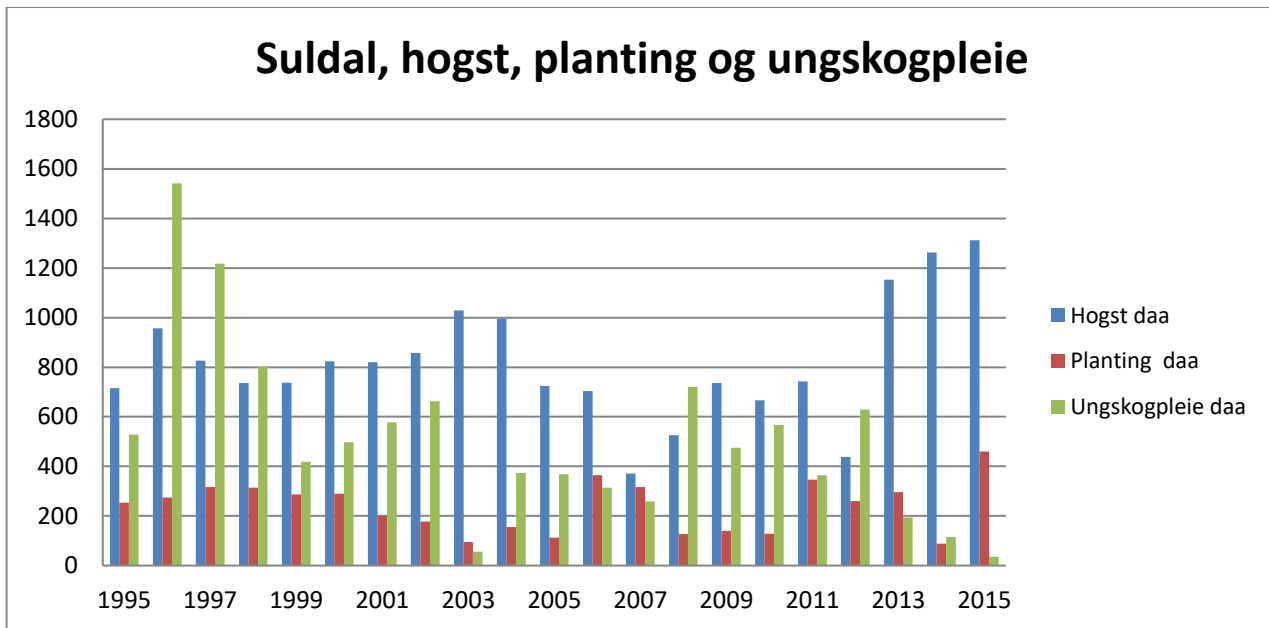
- Høg og super: 193 826 daa
- Middels: 81 815 daa

- Låg: 14 994 daa

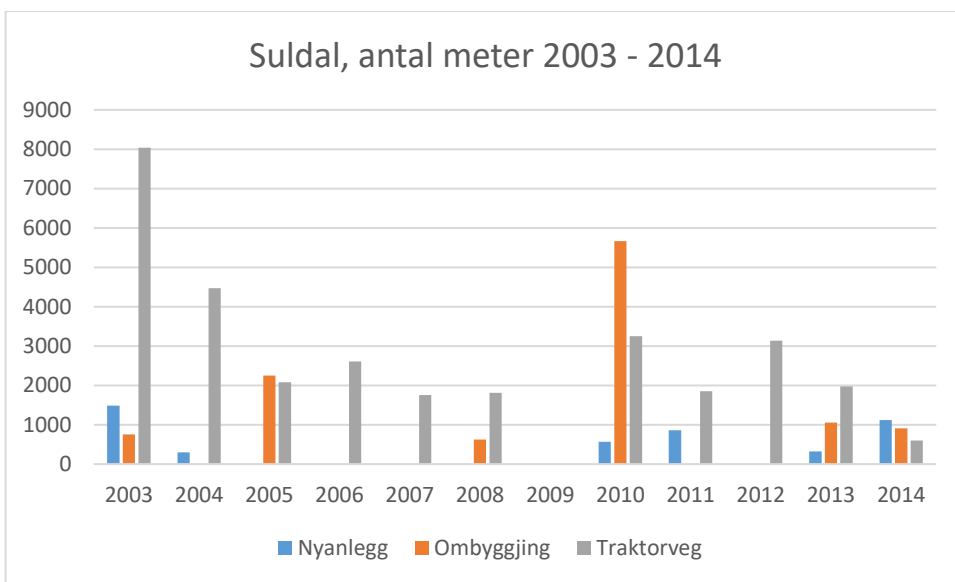
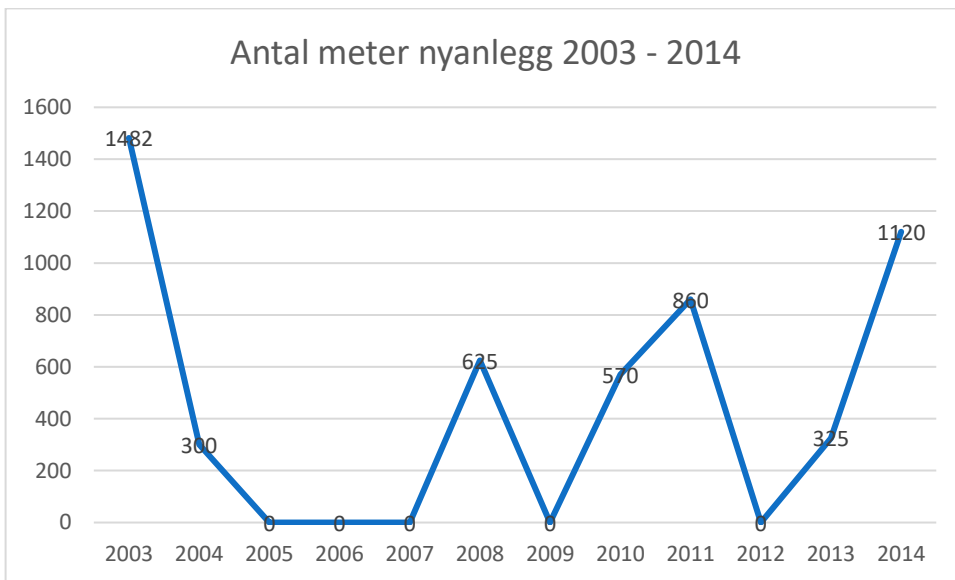
## Eigedomsstruktur:

- 496 stk jordbruk/skogeigedommar
- 600 daa prod areal i gjennomsnitt per skogeigedom

## Hogst, planting og ungskogpleie siste 20 år



**Vegbygging siste 10 år.**







### 5.2 Eksisterande skogsveggar

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

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 skogsveggar er blitt lagt inn i Vbase og supplert FKB-data for kommunen.

Det er ialt 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 i mange tilfelle kan ein behalde vegtrasèen som den er. Tal kilometer med ny veg i hovudplanen omfattar både opprusting og nyanlegg.

### 5.3 Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar

Suldal er ein kommune med meir traktorveggar enn bilveggar. Dette er naturleg ut frå naturgitte føresetnader, men eit større fokus på ombygging av traktorveggar og nybygging av skogsbilveggar kan gi ein meir rasjonell og framtidsretta hausting og fornying av skogressursane.

Suldalstopografien med bratte lier gir ofte entreprenør og vegplanleggarar ein del utfordringar

for å nå tak i skogen som står både bratt og uvegsomt til. Det å finne ein god vegtrasè ute i terrenget som skal tilfredsstillende krava i Normalar for landbruksveger frå Landbruks- og matdepartement må ein oftast bruke tid på. Spesielt når det gjeld krav til stigning og radius på min. 10 m i svingar. For å få til dette blir konsekvensane ofte mykje sprenging av fjell, høge fyllingar og djupe skjeringar. Det å finne gode stadedne lausmasser kan og vere ein utfordring. «Mykje vær» er også eit stikkord for Suldal. Ekstremvær med store nedbørsmengder på kort tid gjer at ein må vere nøye med gode grøfter og ta høgde for dette ved dimensjonering av stikkrenner. Faktorar som nemnt kan ofte sjåast att i vegrekneskapet til skogeiger, da prisen ofte kan bli høg. Noko som òg kan vere eit problem i mykje naturskog/blandingskog av furu og bjørk er at slik tømmerprisen er nå, kan vegen bli for dyr i forhold til inntektene. Tømmeret ein kan ta ut klarar ikkje å dekke kostnadene til vegen med det resultat at vegbygging ikkje blir realisert og skogen blir ståande.

Det ofte bratte og krevjande terrenget krev òg ein større vegtettleik enn område med lett terreng. For å utnytte ressursane i det vanskelege terrenget vil ein også vere avhengig å ta i bruk taubane.

### 5.4 Flaskehalsar på offentleg veg

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

Vegtype	Vegnr	Strekning	Årleg transportgevinst	Lengde km	Dagens vekt- og dimensjonsbestemmelser		
					Vekt	Lengde	Høgde
Kommunal	Kv19	Mo (XRv13) – Førland	248 000	1,0	8/32	12,4	4,5
Kommunal	Kv7	Suldalsosen (XRv13) – Berge	104 000	2,2	8/32	12,4	4,5
Kommunal	Kv9	Lunde (X rv13) – Sørestad	87 000	1,5	8/32	12,4	4,5
Fylkesveg	Fv693	Mo (XR13) – Galland	282 000	1,8	8/32	12,4	4,5
Fylkesveg	Fv686	Jelsa (S Rv517) – Økstra – Landsnes	86 000	14,0	10/50	15,0	3,8
Riksveg	Rv517	Lovraeidet (Srv13) – Berakvam kai	13 000	11,0	10/50	18,5	4,1

## 5.5 Verdiskaping frå skogen

Rogaland og Suldal har svært gode føresetnader for skogproduksjon. Den gjennomsnittlege produksjonsevna er dobbelt så høg samanlikna med innlandsskogbruket. Det betyr i praksis at vi kan produsere same mengde trevirke på berre halvparten av arealet. Ved maksimal utnytting av markas produksjonsevne ved bruk av høgtytande treslag, har over 55 % av det produktive skogarealet i Rogaland (770 000 dekar) ein bonitet G17 eller betre (tal frå ny fylkestakst).

Dei siste åra har det årleg vore ein auke i avvirking i Suldal. I 2015 var samla avvirking på 42558 m<sup>3</sup>, noko som tilsvarar ein førstehandsverdi (bruttoverdi) på kr. 14137868.

Når det gjeld foredling, er det lite som blir foredla lokalt. Vi har ein del gardsager, men det blir ikkje skjært dei store voluma her. Granvin i Hordaland er det største sagbruket på Vestlandet, dei tek i mot ca 100 000 m<sup>3</sup> årleg frå heile Vestlandskysten. Men mesteparten av tømmeret blir eksportert til Tyskland og Sverige. Så Suldal har mykje å gå på når det gjeld lokal foredling.

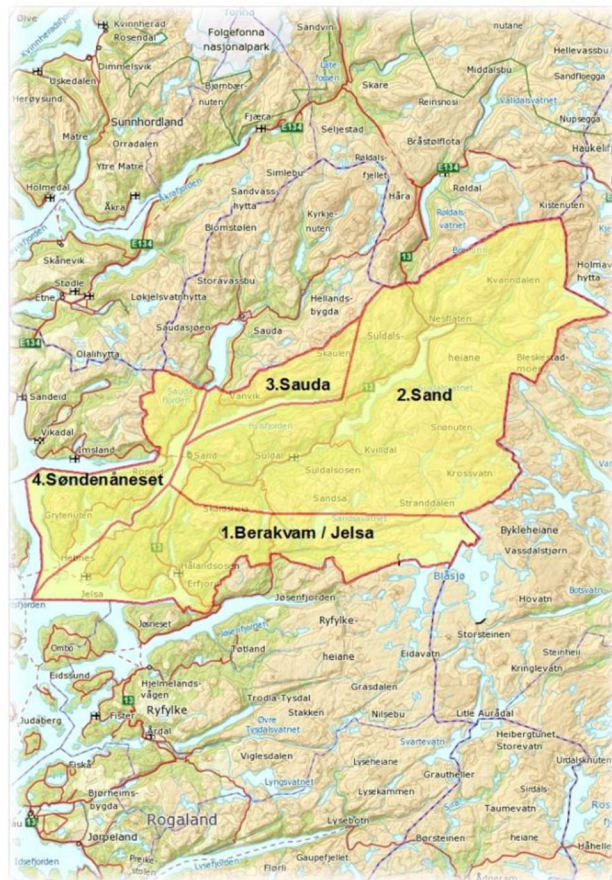
Vedmarkedet lokalt har også stagnert noko dei siste åra.

Nasjonalt reknar ein med at tømmerstokken kan utgjere ein verdiskaping som er 12 gonger (ringverknader) førstehandsverdien avhengig av sluttproduktet.

## 6 Metode

### 6.1 Geografiske inndeling i områder

Kommunen er delt inn mest mogleg etter naturgitte avgrensingar, med i alt 4 områder – sjå kart under.



### 6.2 Innhenting av skoglege ressursdata

Det er skogbruksplandata frå 2002 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.

Der det ikkje er skogbruksplandata har ein brukt AR5, flybilette og kvalitetssikra dette i samråd med skogansvarleg - erfaringstal.

### 6.3 Planlegging av framtidige skogsvegar m/dekningsområde

Tal nye veganlegg og plassering er vurdert utifrå dagens vegnett, skogvolum og lokalkunnskap. Storleiken på dekningsområde er vurdert uavhengig av eigedomsgrenser, men utifrå transportavstand til velteplass, driftsmetode, tilstøytande veganlegg og topografi.

Det skal gjerast ein vurdering av om skogen er hogstmoden med vekt på granskogen. Verdi 1 betyr 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. Vi har nytta kr 1000,- per meter bilveg- vegklasse 4 og kr 700,- per meter veg for tung traktorveg – vegklasse 7.

### Tømmerpris/skogverdi

Her har vi lagt til grunn gjennomsnittstal for det som er registrert gjennom virkesdatabasen (VSOP). I tillegg har vi lagt til grunn at granskogen hoggast når den er hogstmoden for å oppnå best mogleg kvalitet og pris. Vi 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 lassbærar 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 lassbærar 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.

- **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 veggar 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 erosjonsutsette område.
- 7) Synleggjere verdiskaping og potensiale for auka verdiskaping frå skogbruket i kommunen.
- 8) Prioritere ombygging- og opprustningstiltak til dagens skogsbilvegstandard
- 9) Fokus på skogsbilveggar 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.

Tabell 1 og 2 ligg vedlagt.

## 9 Samandrag

### **Veglengde og kostnader**

Totalt er det planlagd 51,61 km fordelt på 46 veganlegg. Vidare er dette fordelt på 37 km med bilveg vegklasse 3 og 4 og 14 km med tyngre traktorveg vegklasse 7. Totalkostnaden for å byggje ut skogsvegane er på ca. 47 mill.kr. Dersom staten går inn med 60 % tilskot utgjer eigendelen for skogeigarane 18,9 mill kr. Om kommunen hald fram med same tilskotsordning som før, vil eigenandelen for skogeigar reduserast ytterligare.

### **Samla volum og areal**

Dei planlagde skogsvegane løyser 213 462 m<sup>3</sup> med gran, 261 495 m<sup>3</sup> furu og 76 060 m<sup>3</sup> lauv, og eit totalt produktivt skogareal på om lag 35 816 daa. Dette utgjer om lag 12,5 % av det produktive skogarealet i kommunen.

### **Vegdekning på skogarealet**

Etter utbygging vil skogsbilvegdekninga gå frå 2,7 m/haa til 4,0 m/haa på produktivt skogareal. Dette er framleis 50 % lågare vegdekning enn gjennomsnittet for landet.

### **Samla verdiskaping**

Førstehandsverdien(bruttoverdien) dersom alle føreslåtte vegtrasear blir realisert og skogressursane utnytta, er på 175,9 mill. kr.

Driftsnettoen for skogeigarane (tømmerpris minus veg- og driftskostnader) utgjer totalt 68,8 mill kr.

Samfunnsøkonomisk utløyser dette verdiar for 1,8 mrd. kr dersom ein føreset ein samla verdiskapingsfaktor på 10 av skogverdien/førstehandsverdien.

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