

Hovedplan skogsbilveier



Tysvær kommune

2017- 2027

Innhold

1	<i>Bakgrunn og mandat</i>	2
2	<i>Innledning</i>	3
2.1	Sentrale føringer - lov, forskrift m.m.	3
3	<i>Innhold og bruk av hovedplanen</i>	4
3.1	Innhold.....	4
3.2	Bruk av hovedplanen.....	4
4	<i>Prosess og planstatus</i>	4
4.1	Prosess.....	4
4.2	Planstatus	5
5	<i>Sentrale trekk ved skogbruket i kommunen</i>	5
5.1	Nøkkeltal.....	5
5.2	Eksisterende skogsveier	7
5.3	Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringer	8
5.4	Flaskehals på offentlig vei	8
5.5	Verdiskapning fra skogen	8
6	<i>Metode</i>	9
6.1	Geografiske inndeling i områder.....	9
6.2	Innhenting av skoglige ressursdata	9
6.3	Planlegging av framtidige skogsveier m/dekningsområde	10
6.4	Miljøhensyn	10
6.5	Bufferanalyse - GIS.....	10
6.6	Økonomiske parametere	10
7	<i>Mål og strategier</i>	11
8	<i>Oversikt over viktige hovedtraseer</i>	12
9	<i>Sammendrag</i>	12

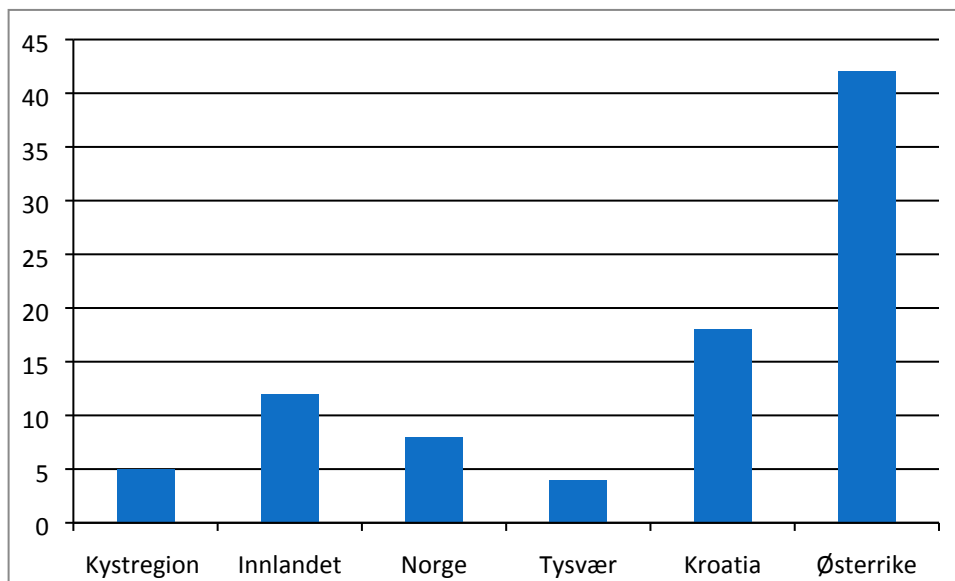
1 Bakgrunn og mandat

Utarbeidelse av hovedplan for skogsveier i alle kommunene langs kysten er forankra i Kystskogmeldinga fra 2008. Meldinga er vedtatt av ni fylkeskommuner fra Rogaland til Finnmark og legger opp til en dobling av verdiskapinga i skogbruksnæringa fra dagens nivå på omkring 17 mrd. kr til om lag 40 mrd. kr innen 2020. For å nå verdiskapingsmålet er utbygging av en rasjonell infrastruktur sentralt.

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

Manglende skogsbilveier er en av de største flaskehalsene for å utnytte skogressursene langs kysten. Kysten og Tysvær kommune har en vesentlig dårligere skogbilveidekning sammenligna med innlandsskogbruket - se figur under. I tillegg har vi klimatiske og naturgitte forhold som stiller større krav til veidekning for å drive et rasjonelt og økonomisk skogbruk. Et overordna mål er å komme opp på minst samme nivå som innlandsskogbruket for å kunne ta ut verdiskapingspotensialet.

Utarbeiding av et større infrastrukturprogram for kysten er også et konkret tiltak som ligger inne i Kystskogmeldinga. Hovedplan for skogsveier er grunnlaget for infrastrukturprogrammet.



Figur 1 viser forskjellen på skogsbilvei i Norge i dag (meter vei per hektar) i Tysvær kommune sammenligna med kystregionen, innlandet, Norge og andre land.

2 Innleiing

2.1 Sentrale føringer - lov, forskrift m.m.

Fokus på økt verdiskaping gjennom en aktiv utnytting av skogressursene er godt forankra i flere sentrale og lokale styringsdokument. Følgende overordna styringsdokument ligger til grunn for hovedplanarbeidet:

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

Innholdet i disse styringsdokumenta gir klare målsettinger og tiltak for hele kystskogsektoren på infrastruktur. Et konkret tiltak som går igjen i styringsdokumenta er en forsterka satsing på skogsveibygging som basis for å kunne ta ut verdiskapingspotensialet. En start og et grunnlag på en slik større satsing er utarbeiding av hovedplan for skogsveier i alle kommunene langs kysten.

Regelverk – forskrift og rundskriv

All bygging av landbruksveier krever i dag godkjenning etter *”Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål”* med hjemmel i Skogbrukslova, og vurderinger etter Naturmangfoldslova (NML) og de miljørettslige prinsippa § 8-12.

Hovedformålet i *”veiforskrifta”* er å sikre at planlegging og bygging av veier for landbruksformål skjer på en måte som gir landbruksfaglige helhetsløsninger uavhengig av eiendomsgrenser, samtidig som det skal legges vekt på miljøverdier knytta til naturmiljø, landskap, kulturminner, friluftsliv og andre interesser som blir berørt av veiframføringa.

I tillegg til forskrifta er det utarbeida et eget *Rundskriv M-2/97*. I rundskrivet er det presisert at der det finnes overordna veiplaner, slik som hovedplan for skogsveier, skal disse gi føringer for behandling av enkeltsaker. Der det ikke finnes slike planar fra før, skal kommunen gjøre en tilsvarende helhetlig vurdering for området veien skal tjene.

I forhold til Naturmangfoldslova skal det gå klart fram i byggetillatelsen at tiltaket er vurdert etter de miljørettslige prinsippa i NML §§ 8-12 og hvorledes disse prinsippa er vurdert, jf. §7, Dersom prinsippa ikke er vurdert, eller vurderinga er mangelfull, er dette en saksbehandlingsfeil som kan føre til at vedtaket kan bli gjort ugyldig, jf. §§ 35 og 41 i forvaltningslova.

Veiforslaga i denne planen er ikke unntatt vanlig saksgang.

3 Innhold og bruk av hovedplanen

3.1 Innhold

Hovedplanen for skogsveier skal i grove trekk vise skogbrukets infrastrukturbehov med tanke på en rasjonell og framtidsretta utnytting av skogressursene. Sentralt i dette er synliggjøring av verdiskapingspotensialet til det enkelte veganlegg.

Planen gir ingen eksakt plassering av skogsveitraseene, men er en god rettesnor på hvor de aktuelle skogsvegtraseene bør legges. Det betyr at både det endelige trasévalget og reelt dekningsområde kan avvike noe fra planen.

Dekningsområda for det enkelte anlegg som er angitt i planen er tegna inn etter terrengforhold, lengde på terrengtransport og tilgrensede veier og dekningsområder. Volumberegning- og videre verdiskapingspotensialet for de ulike anlegga er berekna ved hjelp av gis-verktøy som ArcMap der polygon for dekningsområde er «klippa» oppimot bestandsdata. Der en har mangla dette – eller data har vært mangelfulle er areal og treslagsfordeling beregna ved bruk av ortofoto og AR5. I slike tilfelle er faste m³-tal pr. daa lagt til grunn for volumberegninga. Gran 50m³ pr. daa, furu 10m³ pr. daa og lauv 5m³ pr. daa.

3.2 Bruk av hovedplanen

Hovedplanen skal være et sentralt styringsdokument rundt saksbehandlinga av landbruksveier etter "veiforskrifta". Hovedplanen skal gi føringer for behandling av enkeltsaker – se kap. 2.1 under *regelverk forskrift og rundskriv*.

I forhold til forvaltning av tilskudd til skogsveier skal tiltak i tråd med hovedplan gis prioritet.

I tillegg vil hovedplan skogsveier være styrende for målretting/prioritering av ressursbruk for å få bygd flest mulig av veiforslaga i planen. (Hvilke veianlegg vil kommunen mobilisere mot først og sist.)

4 Prosess og planstatus

4.1 Prosess

Kommunen har vært ansvarlig for gjennomføringa av hovedplan skogsveier med oppstart 01.september 2011. Fylkesmannen og skogsveiprojektet i Kystskogbruket har vært gode medhjelpere i arbeidet. I tillegg har Fylkesmannen si miljøvern avdeling og Statens Kartverk vært involvert i prosessen med uttale i forhold til miljøinteresser.

Næringa og skogeierne har vært orientert om arbeidet og det har vært gjennomført et møte med skogeierne der de har fått mulighet til å komme med innspill til planen.

Planen har vært ute på høring til følgende lag; Haugaland Skogeierlag. Innad i kommunen er planen sendt på høring til miljøvernkonsulenten.

Planen blir lagt fram til politisk behandling i teknisk utvalg i juni. Deretter til endelig godkjenning i kommunestyret

4.2 Planstatus

Hovedplan for skogsveier er en sektorplan (temaplan) i kommuneplanen sin arealdel og bør inngå som en del av en mulig landbruksplan i kommunen. Planen gjelder for perioden 2017 -2027.

Hovedplanen er ikke juridisk bindende, og den bestemmer ikke hva tiltak som skal/ikke skal utføres på et bestemt areal. Hovedplanen er en oversiktsplan som trekker opp hovedlinjene i skogbrukets behov for infrastruktur. Den enkelte skogeier må gi aksept for eventuell veibygging.

5 Sentrale trekk ved skogbruket i kommunen

5.1 Nøkkeltall

Totalareal: 165660 daa

Produktivt skogareal: 142500 daa

Skogareal fordelt på treslag:

- Gran - 30000 daa
- Furu - 60000 daa
- Lauv - 75660 daa

Tilvekst: 43000 m³ årlig

Tilvekst fordelt på treslag:

- Gran - 15900 m³ årlig
- Furu - 12000 m³ årlig
- Lauv - 15132 m³ årlig

Bonitetsfordeling (AR5):

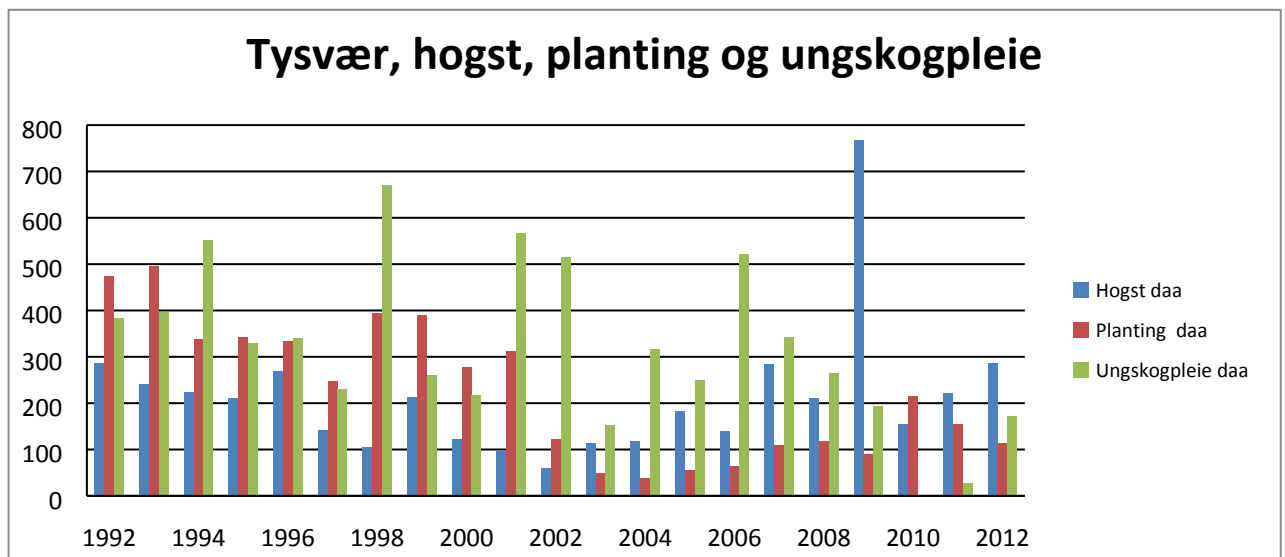
- Høy og super: 113500 daa
- Middels: 24650 daa
- Lav: 3200 daa

Markedsføringsplan for Adventure Works

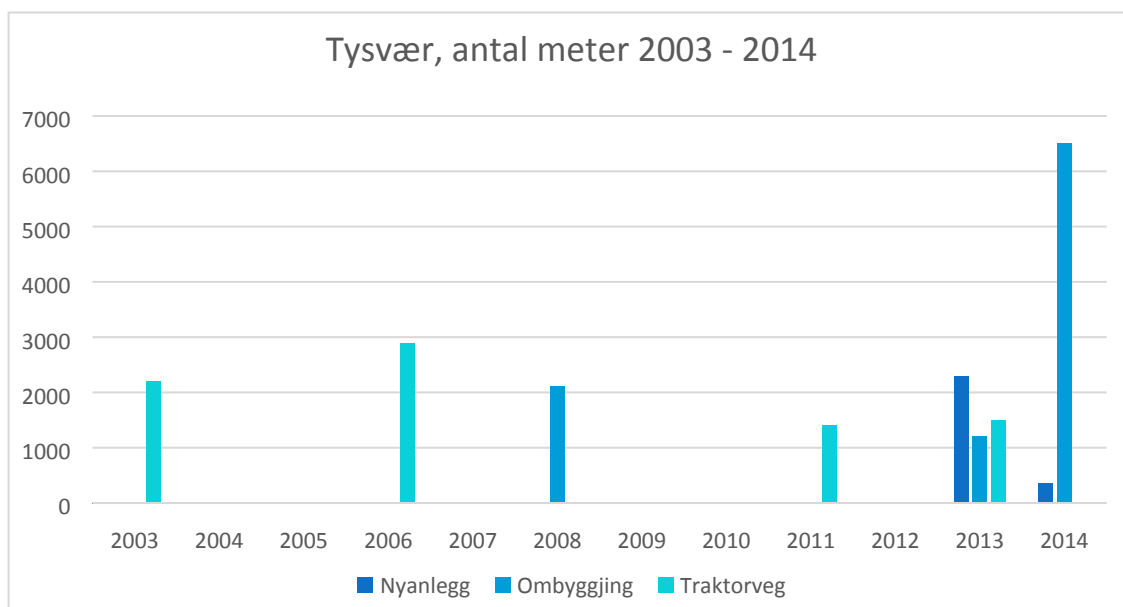
Eiendomsstruktur:

- 778 stk. skogeiendommer
- 157 daa i gjennomsnittlig størrelse per skogeiendom

Hogst, planting og ungskogpleie siste 20 år:



Veibygging siste 10 år.





5.2 Eksisterende skogsveier

VBASE – registrering/ajourføring av eksisterende skogsveier

Arbeidet med hovedplan har vært 2-delt der del 1 omfatter registrering og digitalisering av det eksisterende skogsveinettet i kommunen. Dette har danna grunnlag for å sortere ut områder med dårlig- og ingen veidekning. Dette arbeidet har vært utført i tett samarbeid med Statens Kartverk der linjer for våre skogsveier er blitt lagt inn i Vbase og supplert FKB-data for kommunen.

Det er i alt registrert 77 kilometer med skogsbilveg (veiklasse 3, 4 og 5) mens det er registrert heile 316 kilometer med traktorvei (veiklasse 7 og 8). Likevel gir dette en lavere veidekning pr. hektar enn innlandet og Norge samla (jfr. figur 1, side 2). Mye av traktorveinettet løser ut viktige skogområder i kommunen, men med dagens krav til transportavstand og driftsøkonomi er det fornuftig å ruste flere av disse opp til bilveg. For å holde stigningskravet til veiklasse 3 og 4 må ofte deler av traséen legges om, men i mange tilfeller kan en beholde veitraseen som den er. Antall kilometer med ny vei i hovedplanen omfatter både opprusting og nyanlegg.

Mange skogsveier er stengt med veibom. Det er kun interessentene for veianlegga og skogoppsynet i kommunen som har tilgang til nøkler. Det er lederen i veilaget som har ansvaret med å gi ut nøkler til tømmerbilsjåførere, entreprenører, skogbruksleder og skogbrukssjefer mm. Skogsveiene kan nyttes av brannvernet, ambulanse og politi i tilfelle skogbrann eller ulykke. Brannvernet vil kunne ta seg inn på veianlegget med å klippe av låsen. Skogsveinettet har vist seg å være svært viktig i forbindelse med skogbranner. Både med å få brannbil fram, men og gi tilkomst til areal med lavere veistandard med bruk av traktor og gjødselsvogn.

5.3 Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringer

Det er mye bratt terreng i Tysvær. Store deler av de indre delene av kommunen har bratte og til dels vanskelige partier å bygge vei i. På de mest utsatte stedene går det an å satse delvis på en kombinasjon vei/taubane. Bygge vei inn i foten av lia, lage tilrettelagte standplasser for taubane og kjøre virket ut med tømmerbil. I de ytre deler av kommunen vil terrenget generelt sett være mindre bratt. Men i de ytre strøk er skogressursene mindre og behovet for store veiprosjekter mindre. Geologien i de ytre strøk består for det meste av gneiser og granitter. Bergarter som det er gunstig å knuse til masse. På Nedstrandshalvøya består grunnen av mye fyllitt som er en omvandlingsbergart. Bergarten er lite egna til å brukes som bærelag i en vei fordi den lett smuldrer opp etter kort tid. Det er lite morenemasse å bruke til veibygging. Løsmassene består først og fremst av fin jord i spedd med litt grus. Fordi mye av terrenget er bratt og mye nedbør faller ned er det viktig å følge landbruksdepartementets veinormaler når en skal bygge vei i skog. Ved for eksempel å bruke riktige dimensjoner på grøfter og rør. Med nedbørsrekorder flere ganger pr år og med milde og fuktige vintre er det særs viktig å bygge skogsbilveiene etter gjeldende normaler.

5.4 Flaskehalsar på offentlig vei

«Skognæringens transportruter på det offentlige veinett i kystfylkene i år 2015» er en analyse som viser skognæringa sin lønnsomhet ved opprusting av aktuelle veistrekninger. For Tysvær er den årlige transportgevinsten for de ulike veirodene som følger:

Veitype	Vei nummer	Strekning	Årlig transportgevinst	Lengde km	Dagens vekt- og dimensjonsbestemmelser		
					Vekt	Lengde	Høyde
Fylkesvei	Fv788	Hindarvåg – Vassendvik	219 000	10,0	8/32	12,4	4,5
Riksvei	Rv. 513	Vindafj.grense-Skjoldastr. (X Rv. 515)	2000	3,0	T8/40	15,0	4,5

Eksempelet over viser fylkesvei 788 sin årlige transportgevinst. Flere andre fylkesveier vil også ha store besparelser i transportgevinst ved oppskrivning eller utbedring. Stranda - Øvrabø (Fv.791), Stranda – Amdal (Fv.792). Videre fylkesvei Leiranger – Klungtveit (Fv.784), Førland – Lønning (Fv.778) pluss mange flere, er alle eksempler på fylkesveier som ikke kan frakte tømmerbil og tømmerhenger med fulle lass. De har for lavt akseltrykk. Dette gjør at tømmerinntektene blir mindre for skogeier. Fordi tømmeret må fraktes i flere omganger noe som er veldig fordyrende for skogeier. Dette er et og vil bli et stort problem for skogbruket i kommunen fordi mere av den stående skogen vil bli hogstmoden fremover. Får vi ikke skrevet opp eller utbedra disse veiene vil mye av den skogen som i sin tid ble finansiert av statlige midler, bli stående å råtne på rot.

5.5 Verdiskaping fra skogen

Førstehåndsverdien fra tømmer utgjør om lag 5 millioner kroner. Tar en med annenhåndsverdi og hele kjeden ut vil verdien ligge på det dobbelte. I Tysvær finnes det et eldre sagbruk på Sagbakken. Dette sagbruket skjærer tømmer bare helt sporadisk av skogeiere som ønsker å få nytta tømmeret sitt. Elles finnes det ingen faste sagbruk i kommunen. Vi har hatt et mobilt sagbruk men det er slutt på dette også. Så langt er det ingen bioenergi anlegg i kommunen. Men det er under planlegging flere små anlegg, særlig her i Aksdals området. Ved markedet er for tiden ikke mye oppe å går. Flere og flere får installert varmepumper. Huser bygges med god isolasjon. Så folk bruker rett og slett mindre ved. Men det gror mer enn noen gang så ved virke finnes det masse av. Alt sagtømmer av gran går til Granvin bruk. Furuvirke og sitkagranvirke eksporteres til Tyskland, Sverige og litt til England. Massevirke går til Skogn og utaskjærs.

Sluttverdien av tømmeret er gjerne 6-12 ganger så stor som den rene tømmerverdien. Så da kan vi snakke om de reelle verdier av tømmerstokken.

6 Metode

6.1 Geografiske inndeling i områder

Kommunen er delt inn mest mulig etter naturgitte avgrensinger, med i alt 3 områder – se kart under.



6.2 Innhenting av skoglige ressursdata

Det er skogbruksplandata fra 2000 på om lag 40 % av det produktive skogarealet i kommunen. Framskrevne tall fra skogbruksplanen er brukt for å få fram arealer, treslag og kubikkmasse der dette finnes.

Der det ikke er skogbruksplandata har en brukt AR5 og flybilder og kvalitetssikra dette i samråd med skogansvarlig – erfaringstall.

6.3 Planlegging av framtidige skogsveier m/dekningsområde

Antall nye veianlegg og plassering er vurdert ut ifra dagens veinett, skogvolum og lokalkunnskap. Størrelsen på dekningsområde er vurdert uavhengig av eiendomsgrenser, men ut ifra transportavstand til velteplassen, driftsmetode, tilstøtende veganlegg og topografi.

Det skal gjøres en 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 deler av skogen ikke er hogstmoden.

Miljøomsyn

Miljøhensyn er henta ut i fra naturbasen (se forøvrig vedlegg)

6.4 Økonomiske parameterer

Bygge kostnader

Veibyggingkostnadene er basert på erfaringstall i kommunen. Vi har nytta kr 1000.- per meter bilveg- veiklasse 4 og kr 700.- per meter veg for tung traktorvei – veiklasse 7.

Tømmerpris/skogsverdi

Her har vi lagt til grunn gjennomsnittstall for det som er registret gjennom virkes databasen (VSOP). I tillegg har vi lagt til grunn at granskogen hogges når den er hogstmoden for å oppnå best mulig kvalitet og pris. Vi har lagt til grunn følgende gjennomsnittspriser:

- Gran 350 kr/m³
- Furu 250 kr/m³
- Bjørk 300 kr/m³

Driftskostnader og driftsnetto

Hogstmaskin og lastetraktor står for om lag 95 % av all hogst. For denne driftsforma ligger driftsprisen som regel mellom 100 -180 kr/m³. Avstand til bilvei, terrengforhold, dimensjoner, kvalitet og ressurser per arealenhet er sentrale faktorer som påvirker driftskostnadene.

I terreng der hogstmaskin og lastetraktor ikke kommer fram, må en ta i bruk taubane. Taubanedrift er en miljøvennlig driftsform uten tekniske inngrep og kjørespor i terrenget og fare for erosjon, men stiller store krav til plassering av veiene for å kunne drive rasjonelt/kostnadseffektivt. Driftskostnadene for taubanedrift er vesentlig høyere og ligger mellom 250 – 400 kr/m³. For taubanedrift kan en få et driftstilskudd for å kompensere for høye driftsutgifter, som er på mellom 80 – 200 kr/m³ avhengig av treslag og banelengde.

Driftsnetto er definert som tømmerpris/skogsverdi minus drifts- og veibyggingkostnader. Driftskostnadene og driftsmetode er vurdert i alle dekningsområda til de ulike veiforslaga. For å forenkle har vi delt driftskostnadene inn i tre ulike klasser:

- **Lav 110 kr/m³.** Lette og gode driftsforhold, kort avstand til bilvei, høy kubikkmasse per dekar
- **Middels 160 kr/m³.** Her er det noe lengre kjøring fram til bilvei, terrenget er litt mer krevende med behov for mindre gravetiltak og svakere bæreevne, noe lavere kubikkmasse per dekar.
- **Høy 200 kr/m³.** Her må store deler av arealet drives med taubane (taubanetilskudd er innbakt i driftsprisen), eller at arealet er krevende med behov for stikkveibygging, lang kjøring og at det står relativt glissent med naturskog på store deler av arealet.

Det vil ikke i planen bli foreslått veianlegg som åpenbart ikke er økonomisk forsvarlig ut fra dagens tømmerpriser, kostnader og tilskuddsordninger. De økonomiske vurderingene av de ulike veianlegga er en forenkla og grov vurdering, men skal likevel gi ei god rettesnor på hva en kan forvente å oppnå. Dersom det i tillegg til hovedveien er behov for bygging av sekundære veier for å løse ut kubikkmassen i dekningsområdet, skal dette tas med i den økonomiske vurderinga.

7 Mål og strategier

Hovedmål

- Det skal legges til rette for å bygge ut et moderne og framtidsretta skogsveinett med fokus på en rasjonell utnytting av skogressursene og hensynet til viktige miljøverdier.

Strategi/tiltak

- 1) Bruke hovedplanen som styringsverktøy for videre utbygging og prioritering av ressurser og innsats.
- 2) Ta ansvar for årlig mobilisering av aktuelle vegprosjekt i tråd med hovedplan.
- 3) Gå aktivt ut med informasjon med tanke på veibyging og skogbruk generelt. Skogfond, finansiering, fordeler med samarbeid m.m.
- 4) Følge opp krav til god planlegging(byggeplan) eventuelt å trekke inn veikompetanse etter behov.
- 5) Kvalitetssikring av alle veiplaner, spesielt med tanke på taubanedrift og miljøhensyn.
- 6) Vurdere taubanedrift i erosjonsutsatte områder.
- 7) Synliggjøre verdiskaping og potensiale for økt verdiskaping fra skogbruket i kommunen.
- 8) Prioritere ombygging- og opprustningstiltak til dagens skogsbilvegstandard
- 9) Fokus på skogsbilveier og større veianlegg
- 10) Ha fokus på samarbeid med lokale ressurspersoner, skogeierlag m.fl.

8 Oversikt over viktige hoved traséer

Tabell 1 viser en samla oversikt over aktuelle og viktige hoved traséer i de ulike områda med tilhørende grunnlagsdata for dekningsområda. (se vedlegg over alle veier med dekningsområder)**Tabell 2** viser de økonomiske vurderingene knytta til veianlegga og dekningsområda. Dokumenterte miljøverdier knytta til det enkelte veianlegget er utdypa under tabell 1. (se vedlegg)

9 Sammendrag

Veilengde og kostnader

Totalt er det planlagt 26.4 km skogsbilvei i klasse 4, fordelt på 18 veianlegg. Totalkostnaden for å bygge ut skogsveiene er på ca. 26.4 mill. kr. Dersom staten går inn med 60 % tilskudd utgjør egenandelen for skogeierne ca. 10.5 mill. kr.

Samla volum og areal

De planlagte skogsveiene løser ut 81 651m³ med gran, 121 792m³ furu og 25 095 m³ lauv, og et totalt produktivt skogareal på om lag 20 240 daa. Dette utgjør om lag 15 % av det produktive skogarealet i kommunen.

Veidekning på skogarealet

Etter utbygging vil skogsbilvegdekningen gå fra 4.0 m/ha til 6.1 m/ha på produktivt skogareal. Dette er fremdeles 25 % lavere veidekning enn gjennomsnittet for landet.

Samla verdiskaping

Førstehåndsverdien(bruttoverdien) dersom alle foreslåtte veitraséer blir realisert og skogressursene utnyttet, er på 80 mill. kr.

Driftsnettoen for skogeierne (tømmerpris minus vei- og driftskostnader) utgjør totalt 17 mill. kr

Samfunnsøkonomisk løser dette ut verdier for 640 mill. kr dersom en forutsetter en samla verdiskapingsfaktor på 8 av skogverdien/førstehåndsverdien.

Den totale verdiskapinga utgjør xx % av investeringskostnaden. Eventuelle statlige tilskudd på 60 % utgjør x % av samla verdiskaping.

I tillegg vil skogsveiene ha flere andre verdier som jakt, anna næringsutvikling – hytter, utleie, opplevelser og friluftsliv m.m..