

Hovedplan for skogveier i Steigen kommune

2012-2030



Landbruksforvaltningen i Nord-Salten 29.03.12
Skogbruk

Innhold

I.	Innledning	3
1.	Bakgrunn.....	3
2.	Skogbruket i Steigen – kort beskrivelse.....	3
3.	Statistikk	4
II.	Hovedplan for skogsveier 2012 – 2030	5
1.	Skogbruk - andre interesser.....	5
2.	Planprosessen.....	6
3.	Målsettinger	6
4.	Områdeinndeling for Steigen	7
5.	Økonomiske vurderinger	7
6.	Beskrivelse av aktuelle veiklasser	8
III.	Vedlegg	9

I. Innledning

1. Bakgrunn.

Bygging av skogsveier er et av de viktigste virkemidlene for å etablere og utvikle skogmiljøet i kommunen. Det er til nå bygd over 150 km skogsveier i Steigen. Mange av disse veiene er av dårlig standard, og bygd under andre forutsetninger enn de vi har i dag.

Et godt utbygd skogsveinett er en forutsetning for å drive et rasjonelt og lønnsomt skogbruk. Gjennom den offentlige skogpolitikken er det den siste tiden lagt vekt på at utbyggingen skal være preget av helhetsløsninger og at det tas nødvendige miljøsyn. Dette stiller store krav til planleggerne.

For å ha et godt arbeidsverktøy i denne prosessen er det nødvendig med en plan for skogsveier. De signaler vi får er entydige. Søknader som har bakgrunn i en hovedplan for skogsveier vil prioriteres. Offentlige myndigheter har signalisert sterkt at virkemiddelbruken i skogbruket skal skje med grunnlag i godt planverktøy. Skogbruksetaten utarbeidet en enkel oversiktsplan for skogsveier i 2002. På grunn av endrede forutsetninger, andre rammebetingelser og nye planleggingsverktøy, har en hatt behov for å oppgradere forrige plan. *Hovedplan for skogsveier i Steigen 2012-2030* kan betraktes som en temaplan for skognæringen.

2. Skogbruket i Steigen – kort beskrivelse

Steigen kommune har et produktivt skogareal på ca 130.000 daa. En finner en del spredte forekomster av naturlig furuskog, men skogbildet domineres av lauvskog, hovedsakelig bjørk, og tilplantet gran. Forholdene ligger godt til rette for skogproduksjon i størstedelen av kommunen. Store områder med kalkrik berggrunn gir gunstige vekstbetingelser.

Skogområdene består vesentlig av lisider med sterkt vekslende hellingsgrad. Det er relativt stor variasjon i de klimatiske forholdene. Klimaet i de ytre områdene må betegnes som typisk kystklima, men en får en gradvis overgang mot mer innlandsklima i de indre områdene. Selv om forholdene for maskinell skogsdrift vanskelig gjøres av topografien, har en aktiv innsats på skogsveibygging gjort store skogarealer mer tilgjengelig.

Organisert skogplanting har lange tradisjoner i Steigen. Det aktive skogreisingsarbeidet har vært et særpreg for skogbruket i kommunen. I 1880 ble det første plantefeltet etablert på Lundøya, et furufelt på 3 daa. Arbeidet skjøt fart da skogreisingsplanene ble vedtatt i 1955. Fram til i dag er det tilplantet over 43000 daa, hovedsakelig gran. Erfaringene fra skogplantingene har i hovedsak vært svært gode. Registreringer fra flere forsøksfelt viser god vekst og kvalitetsutvikling. For furuplantingene har resultatene vært mer varierende. I hovedsak skyldes dette at plantematerialet ikke har vært godt nok tilpasset voksestedet.

Plantefeltene som ble etablert på første halvdel av 1900-tallet (fredsskogfeltene) begynner nå å bli hogstmodne og vil gi skogbruket nye utfordringer. Bedre ressursutnyttelse vil være en sentral arbeidsoppgave i tida som kommer. Opprusting og utbygging av skogsveinettet vil bli en viktig del av dette.

3. Statistikk

Tabell 1. Oversikt over produktiv skog fordelt på treslag

Skogreist areal daa	43000	Naturskog daa	87000
• Vanlig gran	36000	• Lauvskog	77000
• Sitka/Lutsi	4000	• Furu	10000
• Furu	2000		
• Lerk	500		
• Andre	500		

Tabell 2: Nøkkeltall for skogbruket i Steigen

Produktiv skog – daa	130.000	Bonitetsfordeling - %	
- Barskog	53.000	- Høy (G20,G17)	19
- Lauvskog	77.000	- Middels (G14, G 11)	71
		- Lav (G 8, G 6)	10
Skogreisingsareal – plan daa	45.000		
- Tilplantet areal	43.000	Hogstklassefordeling- %	
Stående m3-masse hkl 4 – 5(eldre skog)	200.000	- Hkl.I (Skog under fornying)	5
- Barskog - m3	150.000	- Hkl II(Foryngelse Ungskog)	15
- Lauvskog - m3	130.000	- Hkl III (Yngre prod. Skog)	20
Årlig tilvekst - m3	18.500	- Hkl IV (Eldre prod. Skog)	25
- Barskog hkl 3 – 5	20.000	- Hkl V (Gammelskog)	35
- Lauvskog	15.000		
Skogsveier pr. 1.1.2000 (65 anlegg) –km	110		
Eiendomsforhold			
- Antall eiere	600		
- Eiendom over 25 daa. Prod. Skog	500		
- Gjen.snittseiendom –prod skog –da	100		

Tallene er basert på skogregistreringene i 1989 / 1990. Som det framgår av tabellen har kommunen store skogressurser. Når hovedtyngden av tilplantet gran blir hogstmoden i 2040-2060 vil en ha et årlig hogstpotensiale på 50 – 60.000 m3

Tabell 3. Avvirkningsprognose 2000 – 2050

ÅR	AVVIRKNINGSPOTENSIAL	GRAN m3
2010		15000
2020		20000
2030		30000
2040		50000
2050		60000
2060		60000

Prognosen er basert på produksjonstabeller for middels bonitet, og forutsetter en hogstmodenhetsalder på 80 år. Tynningshogst er lagt inn i tallene. Som en ser av tabellen øker avvirkningspotensialet kraftig når arealene som er tilplantet etter skogreisingsplanen (fra 50 – tallet) blir hogstmodne. Toppen nås i 2050-2060 (ca. 60.000m3). I praksis vil avvirkningskvantumet jevne seg ut over tid, og realistisk sett vil det ikke bli så høyt som prognosen. Uansett er dette en god illustrasjon på det enorme potensialet som ligger i skogressursene etter hvert som granskogen blir hogstmoden. Det er derfor en hovedutfordring at en er best mulig forberedt på dette. En målrettet og planmessig utbygging av infrastrukturen vil være svært viktig.

II. Hovedplan for skogsveier 2012 – 2030

1. Skogbruk - andre interesser

Lov om skogbruk og skogvern (Skogbruksloven) forutsetter at all skogbruksaktivitet skal foregå på en miljømessig forsvarlig måte. Forskriftene (*Forskrift om planlegging og godkjenning av veier til landbruksformål*) og "Veinormalene" stiller krav om at det skal tas hensyn til friluftsliv og naturmiljø ved planlegging og bygging av skogsveier. I de fleste tilfellene og på den største delen av det produktive skogarealet er det mulig å komme fram til løsninger som tilfredsstiller næringens behov, samtidig som det blir tatt nødvendig hensyn til miljøverdiene i området. I *forskrift om bærekraftig skogbruk* kreves det at skogeier ved ulike skogbrukstiltak tar vare på viktige livsmiljø og nøkkelbiotop i samsvar med *Levende skog standardene*. Men i noen tilfeller oppstår det konflikter av en slik art at det må foretas avveininger og valg mellom næring og andre interesser.. Det er derfor viktig å utvikle gode saksbehandlingsregler og vurderingskriterier, slik at grunnlaget for å kunne ta de riktige beslutningene blir best mulig.

Inngrepsfri natur i Norge (INON) er en kartfesting av inngrepsfri natur, der inngrepsfrie områder er definert som områder beliggende en kilometer (luftlinje) eller mer fra tyngre tekniske inngrep. Sonene er delt inn i tre kategorier: 1-3 km, 3-5 km og mer enn 5 km. Sistnevnte er definert som villmarkspregede områder. I hovedplanen er nye aktuelle veitraseer kartfestet, og synliggjør derfor hvordan det enkelte prosjekt påvirker inngrepsfrie områder. Avklaringer i forhold til INON skal skje i prosesser med medvirkning fra miljøforvaltningen

Størstedelen av Steigen inngår i Habmer reinbeitedistrikt. *Reindriftsforvaltningen* får alle nye anlegg til høring, slik at tiltakshaverne gjennom høringsuttalelsene kan få tilbakemelding fra reindriftnæringen på de ulike prosjektene. Skogbruksetaten tar sikte på et fortsatt godt og konstruktivt samarbeid med reindriftnæringen.

Skogen og utmarka er rik på kjente og ukjente kulturminner. Alle fornminner fra før 1537 og samiske kulturminner som er eldre enn 100 år er automatisk fredet. **Kulturminneloven** fastsetter at det ikke uten tillatelse kan settes i gang tiltak " som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme fredet fast fornminne eller framkalle fare for at dette kan skje" Loven gir også anledning til å frede ulike enkeltstående fornminner selv om disse ikke er automatisk fredet.

Alle nye anlegg skal ut på høring til *Samisk kulturminneråd* og Fylkeskommunen v/ *Fylkesarkeologen* slik at prosjektene blir vurdert i forhold til **kulturminneloven**. Utfordringene er som regel de ukjente kulturminnene.

Alle prosjektene skal vurderes i henhold til **naturmangfoldloven** (§ 8 – 12). Søknadene sendes til kommunen v plan-miljøleder for uttalelse. Hvis planlagte anlegg berører natur/miljøkvaliteter av spesiell verdi, skal prosjektet videre til høring hos Fylkesmannen. Hvis planlagte anlegg berører forhold som er regulert av **vannressursloven**, skal prosjektet til høring hos *NVE*.

Hvis skogsveiene skal kobles på fylkesveinettet eller bruken av eksisterende avkjørsler skal endres, må *Statens vegvesen* gi tillatelse til dette. Avkjørsel til kommunal vei avgjøres av kommunen.

2. Planprosessen

Hovedplan for skogsveier skal ikke være en rettslig bindende plan. Gjennom planprosessen og planen ønsker en å synliggjøre skogbruksinteressene. Planen vil i så måte være et viktig hjelpemiddel for skogforvaltningen. Hovedplanen for skogsveier vil også være et viktig innspill i forbindelse med revisjon kommuneplanens arealdel, og den må derfor sees i sammenheng med det øvrige planarbeidet i kommunen.

Det må presiseres at nye planlagte skogsveier ikke har vært gjennom ordinære planprosesser. Nye anlegg må som før ha utgangspunkt i en henvendelse fra skogeierne, og behandles av kommunen og de ordinære høringsinstansene før eventuell bygging kan starte. Nye anlegg som ikke omfattes av hovedplanen vil kunne få byggetillatelse gjennom vanlige søknadsprosesser. Planen vil da gi et godt grunnlag for å kunne vurdere gode helhetsløsninger. Det er viktig å understreke at hovedplanen ikke må oppfattes som en endelig fasit på hvor og hvordan skogsveiene skal bygges i fremtiden. Nye rammebetingelser og andre endringer vil påvirke dette.

Skogbrukssjefen har utarbeidet selve planutkastet. Det lokale skogeierlaget har kommet med kommentarer og innspill. I det tekniske arbeidet har geodataansvarlig i kommunen og fylkesmannen bidratt. I tillegg har plan- og miljøvernleder kommet med innspill og kommentarer til planen.

3. Målsettinger

Hovedmålsetting

Hovedplan for skogsveier for Steigen skal gi et grunnlag for en målrettet og bærekraftig utnyttelse av skogressursene i kommunen

Delmål

Planen skal:

- *Være et hjelpemiddel til bruk ved saksbehandling i forbindelse med vegbygging og arealsaker*
- *Bevisstgjøre andre aktører og allmennheten om verdiskapingen i et næringsrettet skogbruk*
- *Synliggjøre konsekvensene av vegbyggingen overfor kommunen og befolkningen*
- *Danne et grunnlag for prioritering av tilskudd*

4. Områdeinndeling for Steigen

Kommunen er delt inn i 13 ulike områder. Tabellen under gir en oversikt over disse, samt fordeling av eksisterende og planlagte anlegg.

Tabell 4.. Områdeinndeling for Steigen

Nr	Område	Eksisterende anlegg			Planlagte anlegg *				
		Antall Tot	SV	TV	Sum meter	Antall Tot	SV	TV	Sum meter
1	Lakså-Alvenes	7	1	6	7400	9	3	6	10400
2	Nordfold	7	2	5	6800	11	6	5	13100
3	Marhaug	4	0	4	7600	6	3	3	8400
4	Follstranda	10	0	10	13900	9	2	7	13000
5	Botn - Leines	9	1	8	9600	7	3	4	7900
6	Botn – Leinesfjord	5	0	5	13100	3	1	2	5600
7	Saurfjord –Nordskot	2	0	2	3600	3	0	3	2400
8	Saurfjord-Skjelvareid-Liland	10	1	9	19700	7	3	4	15200
9	Skjelvareid-Skotsfjord-Holkestad	16	0	16	27900	12	3	9	18700
10	Engeløya	9	0	9	12200	13	3	10	12700
11	Skjelvareid-Forsan	11	0	11	16500	10	1	9	8100
12	Hopvatnet	5	0	5	17300	4	1	3	9700
13	Vinkenes	1	0	1	1000	0			
	Sum	96	5	91	156.600	94	29	65	125.000

* Planlagte anlegg omfatter også oppgradering og forlengelse av eksisterende veier

5. Økonomiske vurderinger

Kostnader

Topografi og masseforhold skaper en del utfordringer for skogsveibyggingen. Store deler av kommunen preges av til dels dårlige masseforhold. Dette fordyrer prosjektene. I tillegg må en påregne en del fjellsprenging og dyre dreneringstiltak i tyngre prosjekt.

Vurdering av byggekostnadene er et viktig element i prioriteringen mellom prosjektene. I planen har vi lagt normal kostnader til grunn. Disse ligger erfaringsmessig på fra kr 90 – kr 250 for traktorveier, og kr 500 – kr 1000,- for skogsbilveier på nyanlegg.

Oppgradering av traktorvei kl 7 til skogsbilvei kl 3 ligger i intervallet 250 – 400 kr/m.

Veiklasse, antall stikkrenner/dimensjon, massetransport, fjellsprenging, brubygging, tilgang på entreprenør er avgjørende for hvor en havner.

Tabell. 5 Estimerte kostnader – planlagte anlegg 2012 - 2030

Veiklasse	Antall	Ant meter	Tot kostnader kr	Kr /m
Traktorvei Kl 8	45	52445	8.270.000,-	158,-
Kl 7	20	17440	4.360.000,-	250,-
Skogsbilvei Kl 3	29	55119	27.650.000,-	502,-
		125004	40.280.000,-	

Tilskudd/skogfond

For bygging av bilveg klasse 3,4 eller 5 kan det gis tilskudd **inntil 60 %** av godkjente kostnader, mens det for bygging av traktorveg klasse 7 kan gis tilskudd **inntil 40 %** av godkjente kostnader. For traktorveg klasse 8 kan det gis tilskudd **inntil 25 %** av godkjente kostnader.

For vinterbilvei klasse 6 kan det gis tilskudd **inntil 10 %** av godkjente kostnader. Det er bare det grunnleggende barmarksarbeidet som er tilskuddsberettiget.

For bygging av veger i områder hvor det skal drives skogkultur, foretas tynninger eller andre tiltak som gir et begrenset grunnlag for opparbeidelse av skogfond, kan det gis **inntil 10 % ekstra** tilskudd til ovennevnte satser. Likeså kan det gis **inntil 10 % ekstra** tilskudd hvis omlegging for å ivareta spesielle miljøverdier medfører betydelige ekstrakostnader

I forbindelse med investering i skogsveier er det viktig å utnytte skogfundsordningen. Nyanlegg eller opprusting av permanente skogsveier gir skattefordel. Kun 15% av fondsmidlene som brukes til dette skal regnes som skattbar inntekt.

Prioriteringer

Bygging av skogsveier må sees på som en investering for å øke skogens verdi. I forkant av en slik investering bør en foreta en grundig vurdering av nytte/kostnad. I utgangspunktet må verdiøkningen på skogen være større enn kostnadene en har på prosjektet. I denne planen har en ikke hatt grunnlag for å gå for detaljert til verks. Det er foretatt en skjønnsvurdering av nyttbart skogareal, treslag, stående volum og produksjon. Vurderingen har resultert i at en har gitt de planlagte prosjektene enten: **H-høy, M-middels og L-lav** prioritet.

6. Beskrivelse av aktuelle veiklasser

(*Veinormalene LMD 2002*)

Vegklasse 1

Vegklasse 1 er helårs bilveg som bygges i samarbeid med det offentlige slik at den senere kan inngå i det offentlige vegnett. Krav til geometrisk utforming m.m. skal være i samsvar med de spesifikasjoner Statens vegvesen har fastsatt for den avtalte vegklasse.

Vegklasse 2 Hovedveg/grendeveg

Vegklasse 2 er helårs bilveg med høy standard som skal kunne trafikkeres med lass hele året. Denne vegklassen skal brukes på grendeveger med blandet trafikkgrunnlag og på skogsbilveger, gardsveger og seterveger med stor trafikkbelastning av tunge kjøretøyer.

Vegklasse 3 Helårs landbruksveg

Vegklasse 3 er standarden for skogsbilveger med moderat til lavt trafikkgrunnlag, og for enkle gards- og seterveger. Vegen skal kunne trafikkeres med lass hele året, unntatt i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør.

Vegklasse 4 Sommerbilveg (for tømmerbil med henger)

Vegklasse 4 er bilveger som bygges for transport av tømmer i *barmarksperioden*, enkle seterveger etc. Vegklassen bør bare bygges i områder der tømmerkvantum og transportavstand tilsier biltransport, men der terrengforhold og tilgjengelige ressurser ikke gir økonomisk grunnlag for å bygge en helårsveg.

Vegklasse 5 Sommerbilveg (for tømmerbil uten henger)

Vegklasse 5 er bilveger beregnet for tømmertransport med bil uten henger *utelukkende i barmarksperioden*. Vegklassen må bare bygges på steder der det ikke er teknisk mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge en høyere vegstandard. Denne vegklassen skal bare benyttes i unntakstilfeller.

Vegklasse 6 Vinterbilveg

Vegklasse 6 er bilveger for tømmertransport på vinterføre, der vegens bæreevne baseres på tele og snø. Vegklassen egner seg i strøk med stabile vinterforhold og lange transportavstander, og på steder der tømmerdriftene kan konsentreres på enkelte år med flere års mellomrom. Vegklassen bør bare brukes der det ikke er økonomisk grunnlag for å bygge helårsveg, og der den videre skogbehandling ikke krever bedre vegstandard.

Vegklasse 7 Tung traktorveg

Vegklasse 7 er veger for transport av landbruksprodukter og tømmer med lastetraktor og landbrukstraktor med henger. Generelt skal disse vegene kunne nyttes til transport hele året unntatt i teleløsningen. Svake partier i undergrunnen må forsterkes med bærelag.

Vegklasse 8 Lett traktorveg

Vegklasse 8 er veger for slepkjøring av tømmer og transport av landbruksprodukter og redskap med landbrukstraktor eller annet lettere transportutstyr. Vegklassen omfatter enklere traktorveger som inngår i det permanente landbruksvegnettet og som medfører varige terrenginngrep. Standarden må i stor grad tilpasses det formål og transportutstyr vegen bygges for.

III. Vedlegg

Nr. 1. Beskrivelse av eksisterende veier

Nr. 2. Beskrivelse av planlagte veier

Nr. 3. Kart – eksisterende og planlagte veier