



MELHUS
KOMMUNE

201

Hovedplan skogsveger i Melhus



Forord

En god infrastruktur er en forutsetning for å drive et lønnsomt, rasjonelt og skjøtselsmessig godt skogbruk. Avvirkningstillene viser at skogressursene på langt nær er utnyttet og at aktivitetsnivået når det gjelder foryngelse og ungskogpleie kunne vært langt høyere. Selv om inntekta fra skogen for gjennomsnittsskogeieren er marginal, vil økt aktivitet generere store verdier lokalt og i samfunnet for øvrig. Det er beregnet at verdien av tømmeret øker 8-12 ganger i hele næringskjeden. I Trøndelag er skogbruket den 3. største næringa. Et godt utbygd vegnett vil også bidra til:

- Å gjøre det økonomisk interessant å ta ut mindre kvantum med spesialsortiment som markedet etterspør
- Å gjøre det mulig å hente ut virke fra skogen hele året og tilpasse avvirkningen til endringer i markedet
- Å gi rimeligere administrasjon og lette arbeidet med å sikre god skoghygiene
- Å lette adkomsten til arealene i forbindelse med annen virksomhet knyttet til utmarka
- Å bidra til et miljørettet og flerbrukstilpasset skogbruk

Det er i planarbeidet lagt stor vekt på en samlet utnyttelse av skogressursene på tvers av eiendomsgrensene, og planen vil etterkomme myndighetenes krav til oversiktsplanlegging for skogbruket i kommunen.

Innhold

1	Bakgrunn og mandat for hovedplanarbeidet.....	4
2	Hva er hovedplan for skogsbilveger.....	4
2.1	Hovedplan gir føring.....	4
2.2	Planens innhold.....	4
2.3	Planstatus.....	5
2.4	Tidligere plan.....	5
2.5	Overordnet og lokal prosess.....	5
3	Lover og bestemmelser.....	6
4	Sentrale trekk ved skogbruket i Melhus kommune.....	6
4.1	Topografi og landskap.....	6
4.2	Eiendomsstruktur.....	7
4.3	Høyspentlinjer.....	7
4.4	Skogdata.....	7
4.5	Hogst og skogkultur.....	8
5	Eksisterende veier.....	9
5.1	Tilstand og status i dag.....	9
5.2	Bruer.....	10
5.3	Offentlige veier.....	10
5.4	Beredskap.....	10
6	Miljø- og kulturverdier i skogen.....	10
6.1	Areal Livsmiljøer MIS 2015.....	11
6.2	INON.....	12
6.3	Friluftsliv og folkehelse.....	12
6.4	Kulturminner.....	12
7	Saksbehandling.....	12
7.1	Søknad om bygging.....	12
7.2	Søknad om tilskudd.....	13
8	Planlagte tiltak.....	13
8.1	Beskrivelse av tiltak.....	13
8.2	Snuplasser.....	14
8.3	Kostnader.....	14
8.4	Lønnsomhetsvurdering.....	14
9	Mål og strategi for oppfølging.....	14
10	Prioriterte tiltak i perioden 2016 – 2020.....	15
10.1	Handlingsplan prioriterte tiltak.....	15
11	Kart.....	16
11.1	Metodikk.....	16
11.2	Lagring av data.....	16
12	Vedlegg.....	16

1 Bakgrunn og mandat for hovedplanarbeidet

Kystskogmeldingen (2008) som alle fylkesting mellom Finnmark og Rogaland har sluttet seg til legger opp til en dobling av verdiskaping i skognæringen fra ca 17 milliarder kroner til ca 40 milliarder kroner i perioden 2010 – 2020. For å oppnå dette lister kystskogmeldingen opp 7 prioriterte mål for skognæringen og 10 prioriterte mål for fylkeskommunale styresmakter.

Utarbeiding av et "skogsbilvegprogram" i alle kystfylkene er prioritert som nr. 1 for skognæringen og som nr. 2 for fylkeskommunene.

Skogproduktene er priset i et internasjonalt marked og god adkomst til skogressursene er grunnleggende for kostnadsiden og følgelig konkurransevilkårene. Dette er grunnene til at kystskogmeldingen prioriterer bedre vegdekning for å oppnå målsettingen når det gjelder verdiskaping.

Det regjeringsoppnevnte utvalget Skog22 la i 2015 fram en nasjonal strategi for skog- og trenæringen. De mener det er mulig å firedoble verdiskapningen i denne næringskjeden. Skogbrukets infrastruktur trekkes fram som et viktig satsingsområde.

Fylkesmannen har i sine retningslinjer for behandling om tilskudd til veg fremhevet behovet for hovedplan for skogsveier som et viktig styringsredskap for en effektiv virkemiddelbruk.

2 Hva er en hovedplan for skogsbilveger

2.1 Hovedplan gir føring

Av *Forskrift om planlegging og godkjenning av veger for landbruksformål* fremgår at all skogsvegbygging skal godkjennes av kommunen både når det gjelder traktorveier og skogsbilveier. Formålet er å sikre landbruksfaglige helhetsløsninger hvor det samtidig tas hensyn til miljøverdier knyttet til naturmiljø, landskap, kulturminner og friluftsliv, og andre interesser som blir berørt av vegframføringen. Av rundskrivet som følger forskriften, fremgår det at hovedplanen skal gi føringer for behandling i enkeltsaker. Der det ikke finnes slike planer, skal kommunen gjøre tilsvarende helhetlig vurdering for det området vegen skal betjene.

2.2 Planens innhold

Hovedplan for skogsbilveger beskriver en optimal utbygging av skogsvegnettet med utgangspunkt i økonomiske og miljømessige vurderinger i perioden 2016 – 2020, og skal synliggjøre potensialet for verdiskaping i skogbruket. Den gir i tillegg en oversikt over det produktive skogarealet. Planen tar ikke hensyn til eiendomsgrenser, men ser på skogarealene og deres behov.

Planen består av en tekstdel med vedlegg i form av tabeller som viser eksisterende veinett, tiltak, areal, volum, lønnsomhet og prioritering.

Andre vedlegg er et oversiktskart over alle veitiltakene i kommunen og en samling kart over enkelttiltakene med dekningsområde og aktuelle opplysninger. Tiltakstabellen (vedlegg 3) og kartfestede tiltak (vedlegg 4) er å regne som planens sentrale og operative del.

Hovedveinettet ble synfart i 2009 og er kort beskrevet i vedlegg 2- *Eksisterende veger* med ulik klassifisering og tilstand. Her står oppført både private veier (P) og skogsbilveier (S). De private veiene er vurdert til ikke å ha nok interesser for skogbruket og er ikke med videre i vedlegg 3 *Resultattabell – tiltak*. I tillegg til hovedveinettet kommer nettet av sekundærveger, i første rekke traktorveger, som inngår i det permanente vegnettet.

2.3 Planstatus

Hovedplan for skogsveger er en temaplan, og inngår som en del av de overordnede planene i Melhus kommune. Oppstart for planen var til politisk behandling i Komite for teknikk og miljø 10.06.2010 sak 10/3011.

Planen vil ikke være bindende ved at den bestemmer hvilke tiltak som skal gjennomføres eller ikke gjennomføres på et bestemt areal. Slike planer er ikke gjennomføringsplaner, men trekker opp hovedlinjene i skogbrukets behov for infrastruktur. Det er skogeierne som avgjør eget aktivitetsnivå.

Men dokumentet vil være et viktig og godt styringsverktøy i saksbehandling av skogsbilveger og forvaltning av tilskudd. Dette både ved å støtte opp under bygging av veger i tråd med planen, men også for å kunne avslå veger som bryter med tiltak i planen. Veger som bryter med tiltak i planen vil kunne ha negative økonomiske konsekvenser for flere enn den som ønsker den enkelte vegen realisert. Konsekvensen av dette kan være at den ødelegger det økonomiske grunnlaget for et større grunneiersamarbeid, og dermed gi negative konsekvenser for skogbruket.

Planen vil i tillegg gi et bedre grunnlag for målretting av de økonomiske virkemidlene og avveining mellom langsiktige investeringer som vegbygging og driftstilskudd i vanskelig terreng.

2.4 Tidligere plan

Første generasjons hovedplan for skogsveier fra 1996 ble utarbeidet av Melhus kommune i samarbeid med fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Veiene ble klassifisert og beskrevet i henhold til "Normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse", LD 1997 og det ble utarbeidet kart med forslag over skogsveier som burde ombygges og forslag til bygging av nye skogsbilveier inn i områder med store tømmerressurser. Ny plan er en videreføring av den tidligere planen.

2.5 Overordnet og lokal prosess

Overordnet

Kommunen har vært ansvarlig for gjennomføringen, mens Fylkesmannens landbruksavdeling og skogsvegprosjektet i Kystskogbruket har bistått i arbeidet med planen.

Prosessen er gjennomført i henhold til to notat, *Veileder I*, som tar for seg ajourhold av det eksisterende vegnettet og *Veileder II*, som beskriver hvordan nye tiltak skal planlegges og registreres.

Følgende har bidratt med utarbeidelsen av planen

- Fylkesmannens miljøvernnavdeling har gått igjennom de foreslåtte tiltakene i forhold til eksisterende miljøregistre
- Statens kartverk har brukt manuskart til oppgradering av Vbase og FKB-Veg
- Norsk institutt for skog og landskap har levert ressursdata
- Allskog BA har bidratt med forslag til tiltak
- Nord-Trøndelag Fylkeskommune har digitalisert manuskart gjennom vegprogrammet i Kystskogbruket.

Lokalt

Planarbeidet ble startet med befaring, registreringer og klassifisering av eksisterende veier i henhold til kravene i *Normaler for landbruksveger, LD 1997*. Behovet for nye veier er vurdert og forslag er lagt inn i planen. Alt registreringsarbeidet ble gjort i 2009. Flere har vært involvert i arbeidet med befaring, registrering og utarbeiding av manuskart. Miljøkvaliteter har blitt vurdert og det samme med friluftsinnteresser. Det har vært interne møter i kommunen.

For å forankre planen hos skogbruksnæringa, har det vært avholdt møter med kontaktutvalget for skogbruk i Melhus kommune. Kontaktutvalget består av skogbruksleder fra Allskog, leder i Melhus skogeierlag, Hølonda skogeierlag og skogbrukssjefen i kommunen.

3 Lover og bestemmelser

Skogbrukets vegbygging reguleres ut ifra følgende lovverk:

- *FOR 2015-10-01 nr 1156: Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål*

I de tilfeller andre interesser enn landbruk utgjør en vesentlig¹ del av formålet med tiltaket, reguleres tiltaket ut ifra:

- *LOV 2008-06-27-71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling*

Saksbehandlingen skal i alle tilfeller vurderes ut ifra § 7 i:

- *LOV 2009-06-19 nr 100: Lov om forvaltning av naturens mangfold*

4 Sentrale trekk ved skogbruket i Melhus kommune

Melhus kommune er en landbrukskommune med relativt store skogressurser etter sørtrønderske forhold. Knappt 9 % av fylkets totale produktive skogareal ligger i kommunen. Skogressursene er kartlagt gjennom områdetakster i perioden 1977 – 1979, 1993 – 1996 og 2013 - 2014 Digitale data finnes for hele kommunen.

4.1 Topografi og landskap

Melhus kommune ligger nederst i Gaulas dalføre. Kommunen har et areal på 699 km². Av dette utgjør 72 km² jordbruksareal, 312 km² produktiv skog og 36 km² ferskvann. Terrenget og landskapet i Melhus er variert, fra Gauldalen med sin flate dalbunn og bratte dalsider til Hølonda i vest med et uoversiktlig skoglandskap, med flere korte daler og vassdrag i ulike retninger. Gauldalen er kjent for sine breelavsetninger. Elva har skåret seg gjennom løsavsetningene og dannet terrasser som fortsatt vises godt i dalen. Terrenget gir utfordringer for skognæringen grunnet mye bæresvak mark, kupert landskap i kombinasjon

¹ Definert ut ifra økonomiske interesser og at disse utgjør mer enn 50 % av tiltakets nytteberegning

med en del bratt og vanskelig terreng. Majoriteten av den hogstmodne skogen i dag står vanskelig tilgjengelig i bratte lier og langt fra veg.

Berggrunnen består av sterkt omdannede kambrosiluriske bergarter (grønnskifer, gneiss og konklomerater) med en del inntrengte kaledonske bergarter. Vest for Gaula dominerer grønnstein, sammen med partier med kalkstein og porfyritt. Dette gir grunnlag for et rikt planteliv noe Hølonda er kjent for. Øst for Gaula er historien en helt annen, med sine harde gneis-bergarter gir dette opphav til et langt fattigere vegetasjonsdekke.

4.2 Eiendomsstruktur

Melhus kommune har ca. 680 skogeiere. De største eiendommene er representert ved Horg Østre Bygdeallmenning med 21.500 daa produktiv skog og Statsskog 8.700 daa produktiv skog.

De øvrige eiendommene er gårdsskoger. Det er 651 eiendommer > 25 daa i kommunen. Den gjennomsnittlige størrelsen på skogeiendommene i Melhus er ca. 480 daa. Den enkelte eiendom kan være delt opp i flere teiger. For å få økonomi i vegbyggingen, er det derfor nødvendig med samarbeid over eiendoms grensene.

90 % av hogstkvantumet drives av entreprenør.

4.3 Høyspentlinjer

Høyspentlinjer og annen strømfremføring gir ingen store problem når det gjelder selve vegbyggingen. Veiltak som berøres av strømførende ledningsnett er Storrullveien 9-3, Brudalsveien 3-1, Bergsvika 2-8 og Stjørdalsveien 2-7. Her går ledningene over dekningsområdet og må tas med i betraktning ved planlegging av eventuelle taubanedrifter.

4.4 Skogdata

Skogressursene i Hovedplanen er hentet fra den nye skogbruksplanen for Melhus kommune. Med utgangspunkt i nye flyfoto fra 2011, ble taksten og planen utarbeidet og ferdigstilt i 2013 av planavdelingen hos skogeiersamvirket - Allskog. Det er hogd en del kubikkmeter tømmer etter at volumtallene ble satt, og det er ikke korrigert for dette i grunnlagsdata for hvert enkelt veiprojekt.

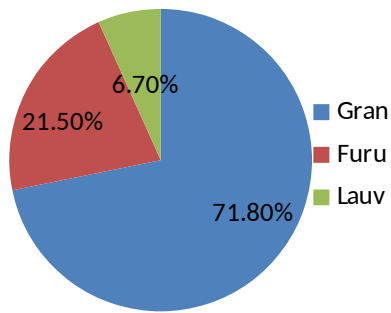
Skogtaksten fra 2013 viser et produktivt skogareal på ca. 311 000 daa.

Som en del av skogtakseringen ble det samtidig foretatt en revidering av miljøkvaliteter i skog (MiS) fra 2003 - 2005 samt nyregistreringer. 1,9 % av det takserte skogarealet er valgt ut og fått status som viktige nøkkelbiotoper.

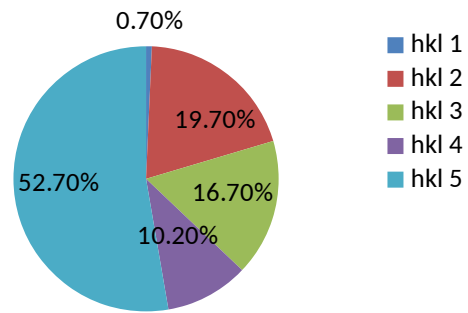
Stående brutto volum ble estimert til i underkant av 2 900 000 m³. Bruttotallet må trekkes fra topp, avfall og miljøhensyn på 10-15 % før en finner det nyttbare hogstkvantumet.

Tilveksten i hogstklasse 3-5 er ca. 91 700 m³ per år.

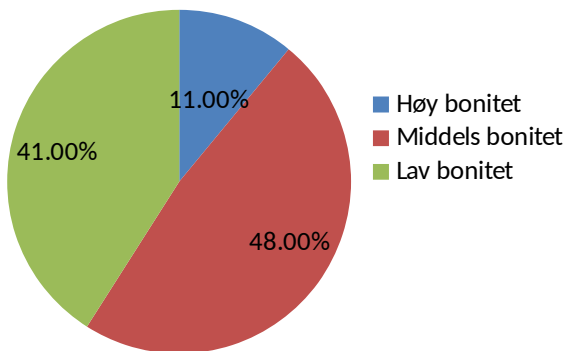
Treslagsfordeling



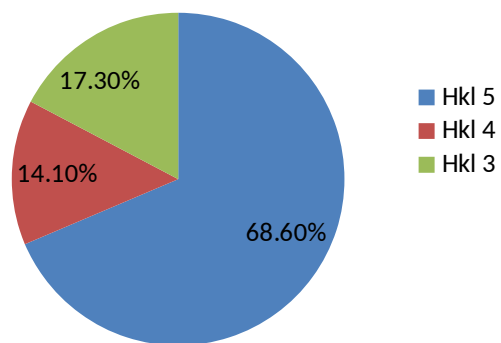
Hogsklassefordeling



Bonitet produktivt areal



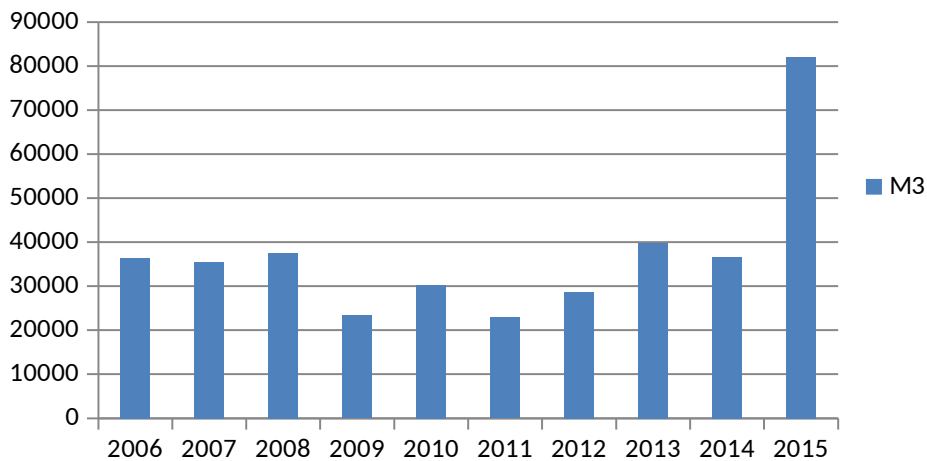
Kubikkmasse fordeling



Bakgrunn for tallene i diagrammene er fra mars 2015.

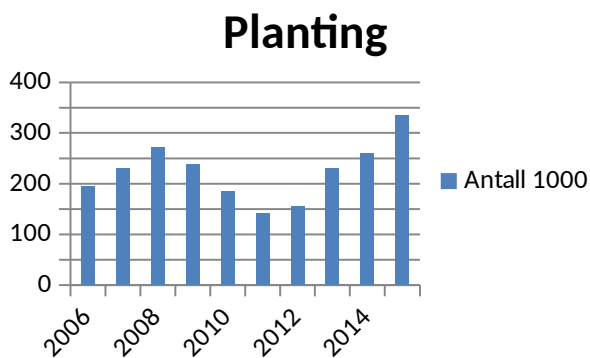
4.5 Hogst og skogkultur

Avvirkning

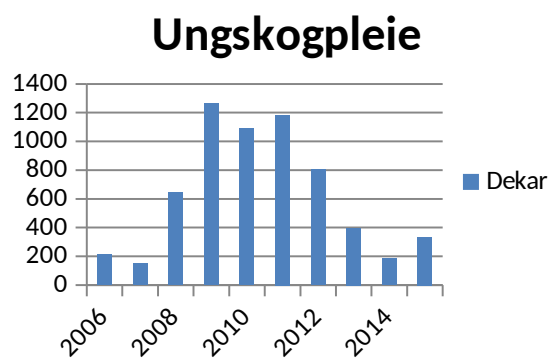


Graf 1 Årlig avvirkning fra 2006-2015

Det er i de 10 siste år avvirket i snitt 36 544 m³ i Melhus kommune.



Graf 2: Årlig planting fra 2006-2015



Graf 3: Årlig ungskogpleie fra 2006-2015

5 Eksisterende veier

Tilstanden på det eksisterende skogbilsvegnettet går frem av klassifisering og beskrivelse av tilstand i tabell 1 med forklaring (Vedlegg 1). Vegene er klassifisert med vegklasse og det er satt en tiltaksklasse i forhold til grad av vedlikehold eller ombygging.

5.1 Tilstand og status i dag

Det eksisterende skogsveinettet består av ca. 140 skogsbilveger som er registrerte som leveringsveger av tømmer. En nærmere gjennomgang viser at 55 av disse er gårdsveier. Veiene er gjerne bygd i etapper og flere veier er derfor delt inn i parseller. Parsellene har ofte ulik veg klasse, selv om de hører til samme vei. 55 % av parsellene har veg klasse 3, 40 % veg klasse 4-5 og 5 % ble klassifisert til traktorveier. Generelt er tilstanden på de eksisterende vegene for dårlig i forhold til de krav som settes i gjeldende normaler. Dette skyldes blant annet manglende vedlikehold, vegene er bygd av for dårlige masser og tømmerbilene er større i dag enn da vegene ble bygd. Stigningsforhold som gjør at vegene er for bratte er også en viktig årsak til en dårlig standard. Tilstrekkelige snuplasser er en utfordring og et krav for utkjøring av tømmer. 41 av alle veiene har fått merknad om dårlig eller manglende snuplass i vedlegg 2 *Eksisterende veier*.

Der vegen er så dårlig at det er behov for omfattende arbeider, inngår den i tiltakstabellen (vedlegg 3). Økonomi vil her være et avgjørende kriterium. Veger som er for dårlige og som ikke blir utbedret kan stå i fare for å bli stengt for transport av tømmer med tømmerbil. Nedklassifisering skjer som et vedtak i kommunen

Skogsbilveg tettheten i Melhus er i dag på 7,1 m/hektar produktiv skog. I hele fylket er gjennomsnittlig vegdekning ca 6,5 m/hektar. Til sammenligning er gjennomsnittlig tetthet i Norge på 7 m/hektar. Det er lavere tetthet i Norge enn våre naboland (Sverige har 9 m/hektar), og lavere tetthet i Trøndelag enn Innlandet. Det er ikke bygd nye skogsveier i de siste 10 år.

5.2 Bruer

Bruer knyttet til private veier står i en særstilling og tiltak rundt disse behandles etter plan- og bygningsloven. I følge PB lovens § 31-3 hviler et stort ansvar på vegeier eller andre ansvarlige. Om ikke plikten til tilstrekkelig vedlikehold overholdes, er det kommunen som blir neste instans og har myndighet til å vedta pålegg. Men ansvaret overfor tredje part er vegeier.

Gjennom befaringen av skogsbilvegnettet er det registrert om det er bru på veien, og hvilken brutype det er. Det er ikke gjort vurderinger av hvilken tilstand brua er. De fysiske målene på brua (bredde) er målt og sammenstilt med kravene til vegbredde i de ulike klassene. Tilstandsvurderinger av bru er krevende, og her må en ta for seg hver enkelt bru når dette blir nødvendig.

5.3 Offentlige veier

Fylkes- og kommunale veger er ofte begrensende for tømmertransporten og påfører næringa store kostnader hvert år. Hvilke bruksklasser vegene er satt i finnes i veglistene som gis ut to ganger i året av Statens vegvesen. For tømmerbiler er det nå åpnet for å kjøre med 24 meters lengde på vogntog og med totalvekt på 60 tonn. Forutsetningen for dette er at vegene er åpnet for denne størrelsen.

Det offentlige hovedvegnettet i Melhus består av E6 og har godkjent vogntoglengde 24,0 meter med totalvekt 60 tonn.

I tillegg har kommunen en del sekundære- og øvrige fylkesveger, samt kommunale veger. Det eneste svake punkt i følge Veglista 2015 for Fylkes- og kommunale veier, er ved Lundamo med Valdum bru Fv. 674 som har vektbegrensning på 5 tonn, men her finnes gode omkjøringsmuligheter.

Skogbruket har argumentert for at flest mulig av vegene må skrives opp til en vogntoglengde på 24 meter og aksellast på 60 tonn. Det er kun 5 av 33 vegtraseer av kommunens fylkesveier som har 50 tonn aksellast, de øvrige har 60 tonn.

Det er også en del kommunale veger som har vektbegrensninger. 39 av 72 kommunale veier har 50 tonn for maks totalvekt for tømmer. De øvrige har 32 tonn. Disse vektbegrensningene er som følge av vegkroppens bæreevne og evt. bruers bredde og bæreevne. Alle veiene er godkjent for 19,5 meter vogntoglengde. Kommunen har klassifisert de kommunale veiene. Ut ifra denne gjennomgangen er det laget en liste over veier som er viktig for skogbruket og som har behov for utbedringstiltak. En økt totalvekt fra 50 til 60 tonn reduserer antall tømmerbiler med 25 %. Dette gir store reduksjoner i kostnader, disselforbruk og dermed klimautslipp.

5.4 Beredskap

En utbedring av eksisterende veinett og fremføring av nye veier vil også være en styrke for beredskapen med hensyn til brann og redningstjenester.

6 Miljø- og kulturverdier i skogen

Skogbruksloven av 2005, samt Forskrift om bærekraftig skogbruk fra 2006, gir bestemmelser om hvordan miljøverdier i skogen skal tas hensyn til i skogbehandlingen.

Forskriften sier at det ved gjennomføring av skogbrukstiltak skal tas nødvendige hensyn til biologisk mangfold, friluftsliv, landskap og kulturverdier i samsvar med bestemmelsene i skogbruksloven. Ved gjennomføring av skogbrukstiltak skal skogeieren sørge for at verdiene i viktige livsmiljø og nøkkelbiotoper blir tatt vare på i samsvar med retningslinjene i Levende Skog.

Skogsmaskinene som operer i skogen i dag er dimensjonert for tyngre lass. Med mildere årstemperaturer og mer nedbør får dette direkte innvirkning på terrenget og markdekket. Kjøringen i terreng kan gi store varige terrengskader som virker inn på naturlige vannveier og stedegen vegetasjon. Bygging av skogsbilveier kan derfor være med på å dempe terrengskader om avvirkningen blir godt planlagt.

Der det er kryssende interesser er det et mål at en gjennom en god samordning finner fram til best mulig løsning både for skogbruk og naturmiljø.

Naturverdiene berøres ofte ikke direkte, men der slike verdier likevel berøres skal det tas hensyn. Vanligvis er det hogsten som har konsekvenser, og her må det også tas hensyn. Hogst skjer i den eldre delen av skogen. Det er også der en ofte finner høye naturverdier. (Alle tiltak vil bli gått igjennom av miljøvernavdelingen hos fylkesmannen?)

6.1 Areal Livsmiljøer MIS 2015

Utvalgte livsmiljøer	Totalsum dekar
Eldre lauvsuksesjon	1 061,3
Gamle trær	3 813,1
Liggende død ved	1 520,3
Rik bakkevegetasjon	1 064,1
Rikbarkstrær	88,0
Stående død ved	560,8
Trær med hengelav	664,1
Bergvegger og steinblokker	106,9
Leirraviner	28,5
Bekkekløfter	314,1
Forvaltningsfigur	63,1
Totalsum	12 694

Aktuelle baser:

INON <http://www.dirnat.no/kart/inon/>

ARTSKART <http://artskart.artsdatabanken.no/Default.aspx>

NATURBASE <http://www.dirnat.no/kart/naturbase/>

MIS http://www.skogoglandskap.no/temaer/misfigurer_wms

Skogportalen http://www.skogoglandskap.no/kart/skogportal/map_view

Kommunens viltkart

Andre registreringer

6.2 INON

Inngrepsfrie naturområder (INON) er definert som natur som ligger mer enn 1 km fra tyngre tekniske inngrep. Dette er for eksempel veger over 50 m, kraftlinjer, regulerte elver med magasiner, alpinanlegg, massetak mm. I Melhus kommune finnes det et lite areal ved Litlfjellet vest for Kråklifjellet i Flåmarka som har INON status.

6.3 Friluftsliv og folkehelse

Skogsbilveiene er i hovedsak bygd for skogbruket, men blir mye brukt som turtraseer og som innfartsårer til høyereliggende terreng. Skogsvegene brukes av folk i alle aldre med ulike behov og de gir en lettere tilgang til natur og friluftsopplevelser. Det gir flere muligheter til å drive fysisk aktivitet og dermed også til å styrke den mentale helsa. En tilleggsfunksjon er også at flere av de jaktbare skogarealene blir litt lettere tilgjengelig. Det gir et bedre utgangspunkt for en tilpasset avskyting og forenkler uttransport av dyrene.

Forskning av Skog og Landskap (Gundersen 2004) har vist at skogens tilgjengelighet og infrastruktur er helt avgjørende for hvor mange som besøker skogen. De antar at halvparten av skogsbesøkene benytter skogsveger til deler av besøket. Samfunnsverdien og helseeffekten av dette er betydelig.

Det utøves friluftsliv på de samme arealene som skogeier har sin skog. Dette krever en gjensidig forståelse og respekt for de ulike interessenes behov.

Mange veier er stengt med bom, og det hindrer uønsket motorferdsel i området. Men ferdselsretten til fots, med sykkel eller ridning, er fortsatt til stede. Veier med betalingsbom gir folk muligheter til å trekke lengre inn i marka, noe som tilfredsstiller et ønske og behov for mange. Skogsbilveier kan for mange virke skjemmende og ødeleggende pga det varige inngrepet dette er. Planen vil derfor være et godt verktøy for å hindre konflikter og imøtekomme skepsisen med god og velbegrunnet saksbehandling.

6.4 Kulturminner

Tegn på menneskelig aktivitet kalles kulturminner. Disse skal tas hensyn til også under vegbygging. Kulturminner før 1537 er automatisk fredet, men også andre kulturminner kan være viktige å ta hensyn til. Melhus kommune gjennomførte i 2013-14 et prosjekt som bla. innebar registrering av kulturminner i skog. Disse er lagt inn i www.Kulturminnesok.no. Fylkeskommunen ved fylkesarkeologen er myndighet på området, og de skal høres. I sine høringsuttalelser minner de alltid om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. «Dersom det under arbeidet i marka skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, ber vi om at arbeidet stanses og at Sør-Trøndelag fylkeskommune blir varslet. Denne anmodningen må formidles til de som skal foreta de konkrete arbeidene i marka». Dette tas alltid inn i det kommunale vedtaket.

7 Saksbehandling

7.1 Søknad om bygging

Nybygging og ombygging av skogsveger (bil- og traktorveger) er søknadspliktig. Søknader blir behandlet i henhold til "Forskrift om planlegging og godkjenning av veger til landbruksformål" der kommunen er vedtaksmyndighet. Naturmangfoldlovens bestemmelser

gjelder. Det stilles krav til at alle offentlige myndigheter skal legge de miljørettslige prinsippene i §§ 8-12 til grunn ved saksbehandling som berører naturen.

Før søknaden kan behandles så skal kommunen innhente de uttalelser som er nødvendige. Det innebærer at søknaden sendes på høring. Det vanlige er at:

- Naboer og andre rettighetshavere skal være underrettet.
- Avkjørsel fra offentlig veg skal være godkjent.
- Fylkeskommunen skal gis mulighet til å uttale seg i forbindelse med kulturminner.
- Fylkesmannen kan gis mulighet til å uttale seg der dette er nødvendig.

Under behandlingen skal det bla. avveies skogfaglige, økonomiske, miljømessige, friluftsmessige, samfunnsmessige og kulturminne interesser. Kommunen skal vurdere momenter for og i mot og foreta en helhetlig vurdering av søknaden.

I vedtaket gis det bestemmelser om trasé, vegklasse og standard i henhold til vegnormaler med byggebeskrivelse. Det kan gis bestemmelser om hensyn til for eksempel naturmiljø, samt at det gis en byggefrist. Skogeier skal varsle kommunen når vegen er ferdig for sluttgodkjenning.

Hovedplan for skogsbilveger skal legges til grunn ved vurderingene av veg søknadene. Dette for å sikre et helhetlig vegnett som dekker skogarealene i kommunen best mulig.

7.2 Søknad om tilskudd

Enkelte vegtiltak kan være så vidt gode at det kan søkes statstilskudd. Det kreves en kommunalt godkjent byggeplan før Fylkesmannen evt. kan innvilge tilskudd til tiltaket. Skogeier kan også søke kommunen om å benytte skogfond med skattefordel til vegtiltak. *I Overordna retningslinjer for behandling av søknader om tilskudd til veg og driftstilskudd i Sør-Trøndelag - 2016* gis det inntil 60% tilskudd til nybygging og modernisering av veier samt 50 % til punktutbedringer og snuplasser.

8 Planlagte tiltak

8.1 Beskrivelse av tiltak

Foreslåtte tillegg er synliggjort i kart og tabell med følgende kategorier:

- Ny – Foreslåtte nye veger (totalt 3493 meter.)
- Omb – Ombygging av eksisterende veg, fordrer heving av vegklasse (1273 meter.)
- Mod – Modernisering, godkjent standard på eksisterende veg (19258 meter.)

Hvert tiltak har et nytteområde, det skogarealet som har nytte av vegen og som er grunnlag for beregning av skogressurser og tiltakets økonomi. Alle disse tallene er samlet i vedlegg fra Skog og Landskap, vedlegg 4.

Av de ulike kategoriene er det modernisering av veger som ligger som det største behovet. Dette er veger som er bygd etter gamle vegnormaler. Dette gjør at de i de fleste tilfellene har

for smal vegbredde og for dårlig bæreevne. Dette er viktige veger for skogbruket, og det er viktig å ta denne moderniseringen før størstedelen av volumet i nytteområdet blir avvirket.

Det er også et stort behov for nye veger i kommunen. Denne nybyggingen kan være forlengelse av eksisterende veger, sidearmer på eksisterende veger og helt frittstående nye veger. Vegene er viktige for å få en god tilgang til skogarealene og for å korte ned terrengetransporten.

8.2 Snuplasser

Mange veger har manglende eller for dårlige snuplasser. En god snuplass er avgjørende for at tømmerbil med henger skal kunne hente tømmeret på en rasjonell måte. En ikke tilfredsstillende snuplass vil føre til et tillegg i tømmertransportprisen, et såkalt kippetillegg. 28 av de 75 registrerte S bilveiene har manglende, ikke tilfredsstillende eller for få snuplasser. I vedlegg 3 *Resultattabell-tiltak* er snuplasser lagt inn som en del i flere av prosjektene. Noen av tiltakene er kun bygging av snuplass der veganlegg ellers er i god stand.

8.3 Kostnader

Kostnadene til de ulike tiltakene er basert på erfaringstall fra kommunen og fra Sør Trøndelag fylke. Kostnadene er satt i kroner pr løpemeter veg uten mva.

Nybygging	1000 kr/m
Ombygging	500 kr/m
Modernisering	400 kr/m
Snuplasser	60 000 kr

8.4 Lønnsomhetsvurdering

Det finnes flere metoder for å beregne den økonomiske lønnsomheten i skogsbilveger. Hedemarksmodellen og regnekalkulator fra Midtnorsk skog- og tresenter er to. Enkelt sagt bør vegen i løpet av vegens levetid føre til en bedret totaløkonomi for skogbruksdrift og annet næringsvirksomhet i området som sokner til vegen.

Det er beregnet vegbyggingskostnad/volum tømmer både på kort og på lang sikt. På lang sikt er både hogstklasse 3, 4 og 5 med. Et lavt tall her indikerer at en får ut mye tømmer for en lav kostnad. Transportgevinst er en mer avansert lønnsomhetsvurdering og er ikke tatt med.

9 Mål og strategi for oppfølging

Hovedmålet er et godt utbygd vegnett som bidrar til best mulig økonomisk resultat for den enkelte skogeier og økt verdiskaping i skognæringen samlet. Sentralt i strategien for å nå målsettingen vil være:

- Bidra til at kommunene er i stand til å drive skogfaglig veiledning og pådriving på det driftstekniske området.
- Å ha tilgjengelig kompetanse på operativ vegplanlegging.
- Hovedplanen skal være kommunens viktigste verktøy for å utvikle skogbrukets infrastruktur.
- Virkemiddelbruken skal i størst mulig grad målrettes mot tiltak i hovedplanen.

- Sørge for at planen er et operativt verktøy, ny vurdering av prioriterte tiltak i planperioden og ny revidering ved utgangen av planperioden.

10 Prioriterte tiltak i perioden 2016 – 2020

Tiltakene er prioritert ut ifra kubikkmasse, lønnsomhet og dels interesse fra skogeierne. Disse er ikke satt i prioritert rekkefølge. Skogeiernes interesse er av stor betydning for at tiltakene blir realisert. Denne tabellen utestenger derfor ikke andre vegprosjekter. Det er fortsatt rom for søknader om andre tiltak.

Tiltaksnavn og nummer	Veg klasse	Type tiltak	Lengde (m)	Kostnad	M ³ h.kl.4 og 5	Kostnad/kbm merknad
Stjørdalsveien 2-7	3	Modernisering Nybygging	2280	1 178 400	25200	47 kr/m ³ 444 m nyb.
Bergsvika 2-8	3	Modernisering	3460	1 384 000	7740	61 kr/m ³
Solemsveien 2-9	3	Modernisering ombygging	1983	897 000	13000	69 kr/m ³ 1038 m omb.
Styggdalsveien 2-10	4	Modernisering	1517	606 800	26380	23 kr/m ³
Slettveien 3-2	3	Nybygging	1120	1 120 000	16700	67 kr/m ³
Hogsterveien 3-3	3	Modernisering	3050	1 406 000	16100	97 kr/m ³
Stensetveien 3-7	3	Modernisering	563	225 200	10300	22 kr/m ³
Ånøya vest 6-1	3	Ombygging Nybygging	1225	1 107 000	17900	62 kr/m ³ 990 m nyb.
Røssliveien 6-3	4	Modernisering	1393	557 200	10900	51 kr/m ³
Damvassveien 8-1	4	Nybygging	939	939 000	11850	79 kr/m ³
Bjørdalsveien 8-4	4	Modernisering	4710	1 884 000	20900	90 kr/m ³
Storvollveien 9-3	3	Modernisering	4300	1 720 000	45600	38 kr/m ³
Sum			26540	13 025 100	237884	

10.1 Handlingsplan prioriterte tiltak

Hovedplanen er det viktigste verktøyet kommunen har for å styre utviklinga av skogsvegbygginga i kommunen. De prioriteringer som er gjort av tiltak i planen er først og fremst på grunnlag av ressurser og økonomi, hvilke tiltak utløser størst aktivitet med et best mulig økonomisk resultat. Realisering av tiltak tar ofte lang tid, og det er viktig at kommunen tar tak i planen så raskt som mulig. Ikke alle tiltak er realiserbar under rådende økonomiske og ressursmessige forhold. Store deler av ressursene er kanskje ungskog og det vil gå mange år før denne er høstbar. Uansett er det skogeier som avgjør om tiltak skal gjennomføres. Dette gjør at det også vil være veganlegg som kan ha en stor verdi for skogbruket som ikke

ligger i denne prioriteringslisten. Siden planen er en gjennomføringsplan vil den ikke ligge til hinder for veganlegg som ikke er tatt med i denne planen. Likevel vil det være slik at Hovedplanen vil være førende i forhold til kravet om vegløsninger som omfatter flere skogeiere.

11 Kart

11.1 Metodikk

Data for eksisterende veger er hentet fra kartverkets Vbase og FKB- Veg. Data for verneområder, naturtyper og INON er hentet fra Direktoratet for naturforvaltning sine WMS-tjenester. Digitalisering er foretatt av Nord-Trøndelag Fylkeskommune ved betalte tjenester i regi av vegprogrammet i Kystskogbruket

11.2 Lagring av data

Hovedplandata er lagret hos Skog og Landskap og skal gjøres tilgjengelig som en egen innsynsløsning.

12 Vedlegg

Vedlegg 1	Oversiktskart over vegprosjektene
Vedlegg 2	Tabell 1 – Eksisterende veger med forklaring
Vedlegg 3	Tabell 2 – Resultattabell med forklaring
Vedlegg 4	Dekningsområdene med grunnlagstall

