

SAUDA KOMMUNE SENTRALARKIV	
Arkivnr. 13/1493-3	Lopenr. 16/13687
22 DES. 2016	
Ark. H. P. S. E. Kategori Kassasjonsår	V83 S. H. B. E. R. Gradering U. o. t.

# Hovudplan skogsbilveg



**Sauda kommune**

2017- 2030

# 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	Nøkketal .....	5
5.2	Eksisterande skogsveggar.....	7
5.3	Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar.....	8
5.4	Flaskehalsar på offentleg veg .....	8
5.5	Verdiskaping frå skogen .....	9
<b>6</b>	<b><i>Metode</i></b> .....	<b>9</b>
6.1	Geografiske inndeling i områder.....	9
6.2	Innhenting av skoglege ressursdata .....	10
6.3	Planlegging av framtidige skogsveggar m/dekningsområde .....	10
6.4	Miljøomsyn.....	10
6.5	Bufferanalyse – GIS.....	10
6.6	Økonomiske parametar .....	11
<b>7</b>	<b><i>Mål og strategiar</i></b> .....	<b>12</b>
<b>8</b>	<b><i>Oversikt over viktige hovudtraséar</i></b> .....	<b>12</b>
<b>9</b>	<b><i>Samandrag</i></b> .....	<b>13</b>

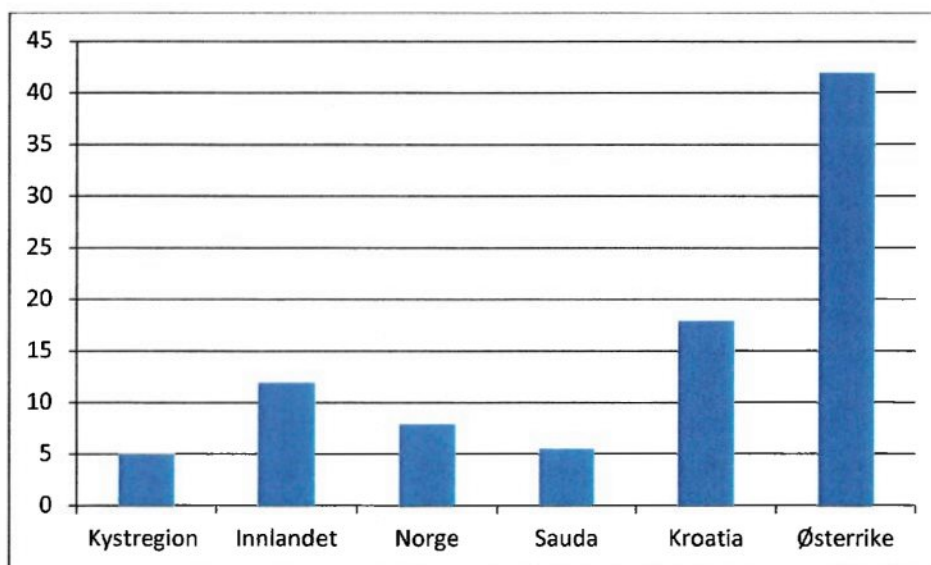
### 1 Bakgrunn og mandat

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 Sauda 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 Sauda 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)

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

#### Regelverk – forskrift og rundskriv

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

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

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

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

Vegforslaga i denne planen er ikkje unnateke vanleg saksgong.

### 3 Innhald og bruk av hovudplanen

#### 3.1 Innhald

Hovudplanen for skogsveggar skal i grove trekk vise skogbrukets infrastrukturbehov med tanke på ein rasjonell og framtidsretta utnytting av skogressursane. Sentralt i dette er synleggjering 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.

Planen skal gi ein oversikt av aktuelle vegprosjekt i prioritert rekkjefølgje basert på nytte/kostnadsvurderingar

#### 3.2 Bruk av hovudplanen

Hovudplanen skal vere ei sentralt styringsdokument rundt sakshandsaming av landbruksveggar 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 skogsveggar skal tiltak i tråd med hovudplan gis prioritet.

I tillegg vil hovudplan skogsveggar 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 skogsveggar med oppstart 01.september 2011. Fylkesmannen og skogsvegprosjektet i Kyltskogbruket 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.

Næringa og skogeigarane har vore orientert om arbeidet og det har vore gjennomført eitt møte med skogeigarane der dei har fått høve til å kome med innspel til planen.

Planen har vore lagt ut på offentleg høyring og er i tillegg sendt Sauda skogeigarlag for uttale.

Planen blir lagt fram til politisk handsaming i kommunestyret i løpet av 2017.

### 4.2 Planstatus

Hovudplan for skogsveggar er ein sektorplan (temaplan) i kommuneplanen sin arealdel. Planen gjeld for perioden 2017 -2030.

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:** 514 000 daa

**Produktivt skogareal:** 75 000 daa

**Anna skogareal:** 120 000 daa

**Produktivt skogareal fordelt på treslag:**

- Gran - 7 000 daa
- Furu - 18 000 daa
- Lauv – 50 000 daa

**Tilvekst:** 22 000 m<sup>3</sup> årleg

**Tilvekst fordelt på treslag:**

- Gran – 7 000 m<sup>3</sup> årleg
- Furu - 3 600 m<sup>3</sup> årleg
- Lauv - 10 000 m<sup>3</sup> årleg

**Bonitetsfordeling (AR5):**

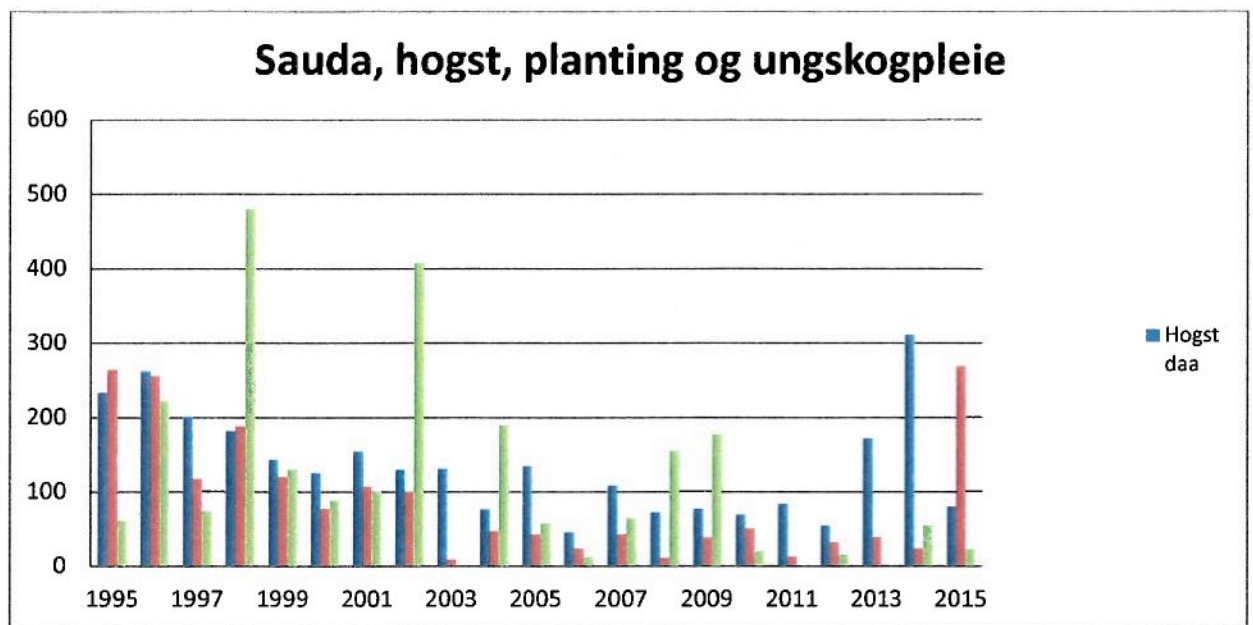
- Høg og super: 66 000 daa

## Hovudplan skogsbilvegar Sauda kommune

- Middels: 6 000 daa
- Låg: 3 000 daa

### Eigedomsstruktur:

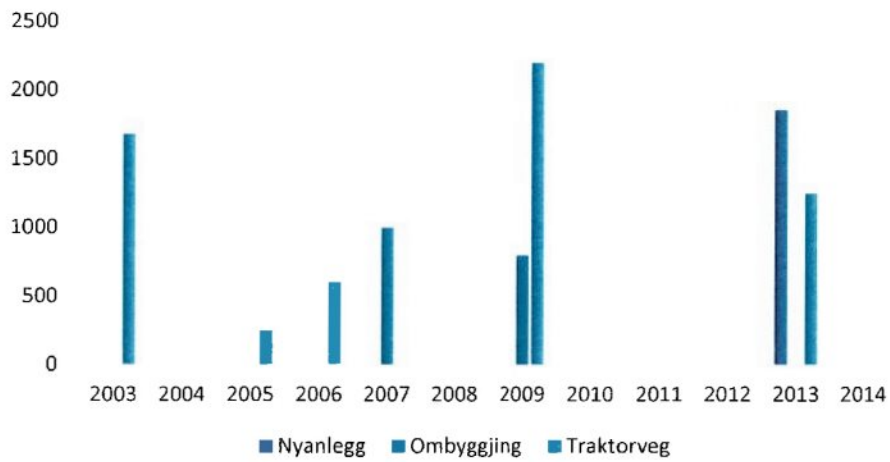
- 295 stk skogeigedommar
- 253 daa i gjennomsnitt per skogeigedom



**Vegbygging i perioden 1995 – 2015.**



Sauda, antal meter 2003 - 2014



## 5.2 Eksisterande skogsvegar

VBASE – registrering/ajourføring av eksisterande skogsvegar



## Hovudplan skogsbilvegar Sauda kommune

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

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

Mange skogsvegar er stengt med vegbom. For enkelte anlegg er det etablert eit felles låssystem. Det er berre interessentane for veganlegga og skogoppsynet i kommunen som har tilgang til nøklar. Det er leiaren i veglaget som har ansvaret med å gje ut nøklar til tømmerbilsjåførar, entreprenørar, skogbruksleiarar mm. Skogsvegane kan nyttast av brannvernet, ambulanse og politi i tilfelle skogbrann eller ulykke. Brannvernet vil kunna ta seg inn på veganlegget med å klyppa av låsen. Skogsvegnettet har synt å vere svært viktig i samband med skogbrannar. Både med å få brannbil fram, men og gje tilkomst til areal med lågare vegstandard med bruk av traktor og gjødselvogn.

### 5.3 Terrengforhold, klima og driftstekniske utfordringar

Store deler av skogarealet ligg i bratt og vanskeleg terreng. I tillegg er det lite lausmassar. Dette gir i sum som resultat at vegbygging medfører høge kostnader. Relativt store nedbørmengder, i overkant av 2000 mm pr år, gir og auka kostnader både ved bygging og vedlikehald.

### 5.4 Flaskehalsar på offentleg veg

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

Vegtype	Vegnr	Strekning	Årleg transportgevinst	Lengde km	Dagens vekt- og dimensjonsbestemmelser		
					Vekt	Lengde	Høgde
Riksveg	Rv520	Hordaland grense – Hellandsbygda	56 000	16,0	8/32	18,5	4,5

## Hovudplan skogsbilveggar Sauda kommune

Riksveg	Rv520	Sauda (X Fv719) – Saudasjøen kai	71 000	5,0	8/32	18,5	4,5
---------	-------	--	--------	-----	------	------	-----

### 5.5 Verdiskaping frå skogen

Stort sett all skog som blir tatt ut i Sauda går til foredling utanfor kommunen. Dei seinare år faktisk og ut av landet, spesielt til Tyskland. Det som blir omsett lokalt er ved til brensel, men også det har minka p.g.a. mindre etterspørsel.

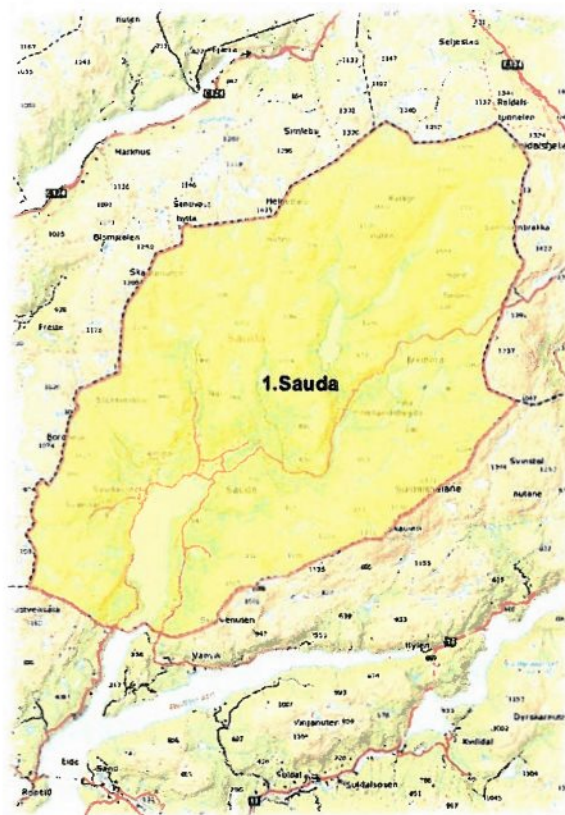
Hogstmengda har variert, med ein gjennomsnitt dei siste åra på om lag 2 500 m<sup>3</sup> . Med ein kubikkmeterpris med snitt 300 kroner gir dette ein førstehandsverdi på kr 875 000 og ein samfunnsverdi kr 8,75 mill kroner.

## 6 Metode

### 6.1 Geografiske inndeling i områder

I planen er kommunen vurdert samla som eit område – sjå kart under.

## Hovudplan skogsbilvegar Sauda kommune



### 6.2 Innhenting av skoglege ressursdata

Det er skogbruksplandata frå 2004 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 flybilette og kvalitetssikra dette i samråd med skogansvarleg - erfaringstal.

### 6.3 Planlegging av framtidige skogsveggar m/dekningsområde

Antal nye veganlegg og plassering er vurdert utifrå dagens vegnett, skogvolum og lokalkunnskap. Storleiken på dekningsområde er vurdert uavhenging 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 900,- per meter bilveg- vegklasse 4 og kr 500,- per meter veg for tung traktorveg – vegklasse 7.

#### Tømmerpris/skogverdi

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

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

Driftsnetto er definert som tømmerpris/skogverdi minus drifts- og vegbyggingskostnader. Driftskostnadene og driftsmetode er vurdert i alle dekningsområda til dei ulike vegforslaga. For å forenkle har vi delt driftskostnadene inn i tre ulike klasser:

- **Låg = 110 kr/m<sup>3</sup>**. Lette og gode driftsforhold, kort 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 avstand til bilveg, høg kubikkmasse per dekar
- **Middels 160 kr/m<sup>3</sup>**. Her er det noko lengre kjøring 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 opprustning 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.

## 9 Samandrag

### Veglengde og kostnader

Totalt er det planlagd 11,6 km fordelt på 8 veganlegg. Vidare er dette fordelt på 7,5 km med bilveg vegklasse 4 og 4,1 km med tyngre traktorveg vegklasse 7. Totalkostnaden for å byggje ut skogsvegane er på ca.9,9 mill.kr. Dersom staten går inn med 60 % tilskot utgjer eigendelen for skogeigarane 3,9 mill kr.

### Samla volum og areal

Dei planlagde skogsvegane løyser 17 639 m<sup>3</sup> med gran, 30 359 m<sup>3</sup> furu og 14 769 m<sup>3</sup>, og eit totalt produktivt skogareal på om lag 4 494 daa. Dette utgjer om lag 6,6% av det produktive skogarealet i kommunen.

### Vegdekning på skogarealet

Eter utbygging vil skogsbilvegdekninga gå frå 5,6 m/haa til 6,7 m/haa på produktivt skogareal. Dette er framleis 16,25 % lågare vegdekning enn gjennomsnittet for landet.

### Samla verdiskaping

Førstehandsverdien(bruttoverdien) dersom alle føreslåtte vegtrasear blir realisert og skogressursane utnytta, er på 19,7 mill. kr.

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

Samfunnsøkonomisk utløyser dette verdiar for 197 mill. kr dersom ein føreset ein samla verdiskapingsfaktor på 10 av skogverdien/førstehandsverdien.

Den totale verdiskapinga utgjer xx % av investeringskostnaden. Eventuelle statlege tilskot på 60 % utgjer x % av samla verdiskaping.

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



Tabell 1. Oversikt over aktuelle og viktige hovedtraséar

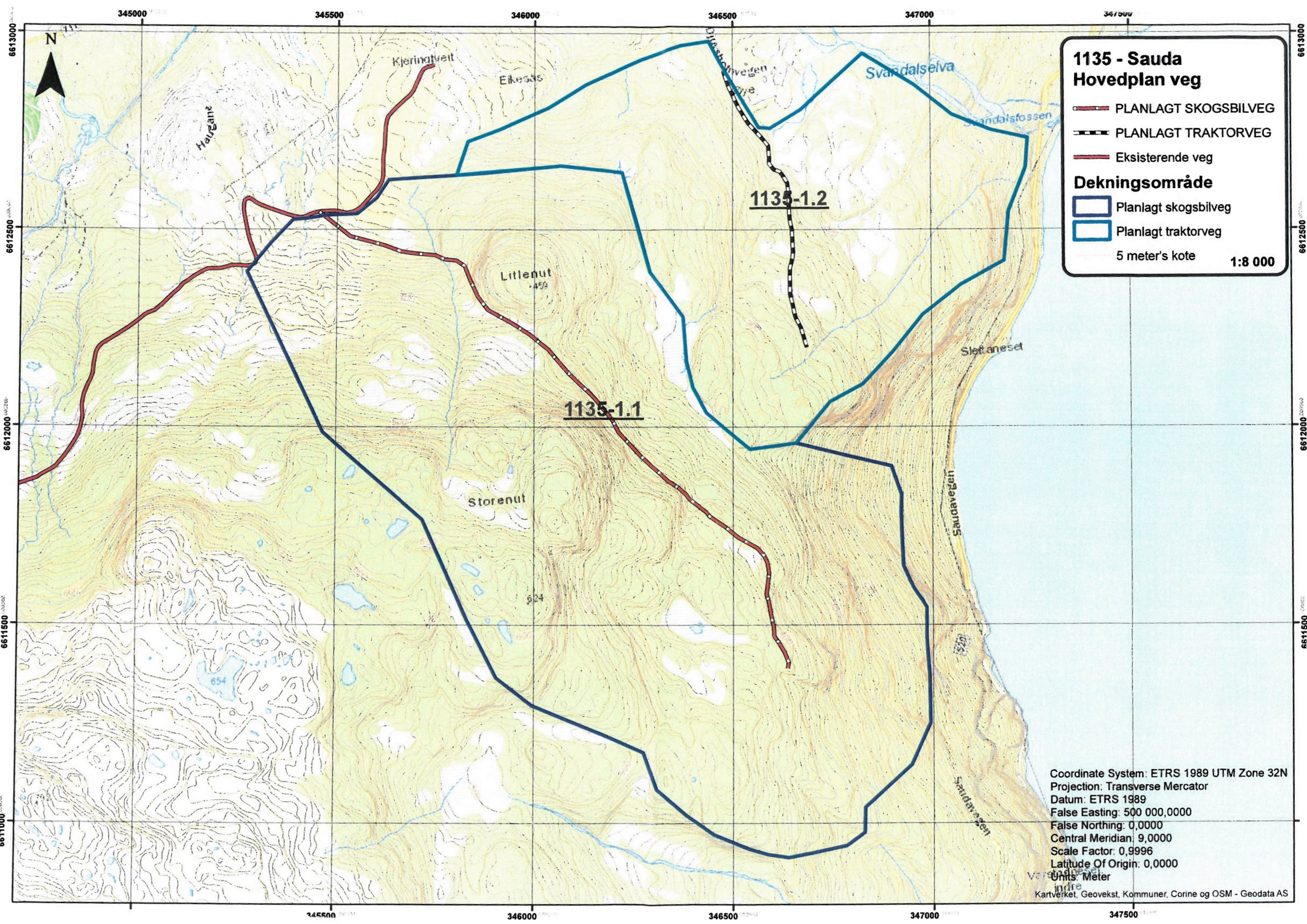
Område- / vegnr	Vegnamn	Veg klasse	Lengde	Taubane	Nyanlegg =1 Ombygg. =2	Dok. miljø-verdiar*	Gran daa	Furu daa	Lauv daa	Vol gran	Vol furu	Vol lauv
1135-1.1	Varstadbekkeveien	4	1773	Nei	1	<u>Naturtype:</u> BmNaturtype	38	480	329	1741	5257	3690
1135-1.2	Eikåsveien	7	782	Nei	1	<u>Naturtype:</u> BmNaturtype <u>Artsfunksjon:</u> BmArt (storfugl) <u>ArtNasjonal:</u> BmArt	21	291	173	1356	3832	2581
1135-1.3	Fløksstadveien	3	3079	Nei	2	<u>Naturtype:</u> BmNaturtype <u>Artsfunksjon:</u> BmArt <u>Statligsikra:</u> SikraFriluftsområde <u>ArtNasjonal:</u> BmArt	183	956	271	7062	16333	4101
1135-1.4	Espelandsveien	7	1749	Nei	1	<u>Naturtypeutvalgte:</u> BmNaturtype <u>Artsfunksjon:</u> BmArt (storfugl)	26	43	449	1130	628	4251

									<u>ArtNasional:</u> BmArt						
1135-1.5	Maldalsveien	3	1784	Nei	1				Naturtype: BmNaturtype						
1135-1.6	Maldalsveien	7	1053	Nei	1										
1135-1.7	Maldalsveien	7	538	Nei	1				<u>ArtNasional:</u> BmArt (spetter)						
									<u>Artsfunksjon:</u> BmArt (storfugl)						
1135-1.8	Storaneveien	3	875	Nei	1				<u>Artsfunksjon:</u> BmArt (tårnfalk)	0	320	0	0	3200	
SUM			<b>11 633</b>							<b>395</b>	<b>2 777</b>	<b>1 322</b>	<b>17 639</b>	<b>30 359</b>	<b>14 769</b>

Tabell 2. Økonomiske vurderingar

Område- / vegnr	Vegnamn	Lengde	Hogstmoden* (1=ok, 2=ikkje)	Byggekostnad	Driftskostnader	Skogverdi	Samfunnsverdi
1135-1.1	Varstadbekkeveien	1773	1	1773000	1175680	3293450	32934500
1135-1.2	Eikåsveien	782	1	78200	854590	2398500	23985000
1135-1.3	Fløkstadvveien	3079	1	3079000	3024560	8601900	86019000
1135-1.4	Espelandsveien	1749	1	1224300	660990	1859200	18592000
1135-1.5	Maldalsveien	1784	1	1784000			
1135-1.6	Maldalsveien	1053	1	737100			
1135-1.7	Maldalsveien	538	1	376600	836550	2599000	25990000
1135-1.8	Storaheiveien	875	1	875000	352000	960000	9600000
<b>SUM</b>		<b>11 633</b>		<b>9 927 200</b>	<b>6 904 370</b>	<b>19 712 050</b>	<b>197 120 500</b>





**1135 - Suda  
Hovedplan veg**

-  PLANLAGT SKOGSBILVEG
-  PLANLAGT TRAKTORVEG
-  Eksisterende veg

**Dekningsområde**

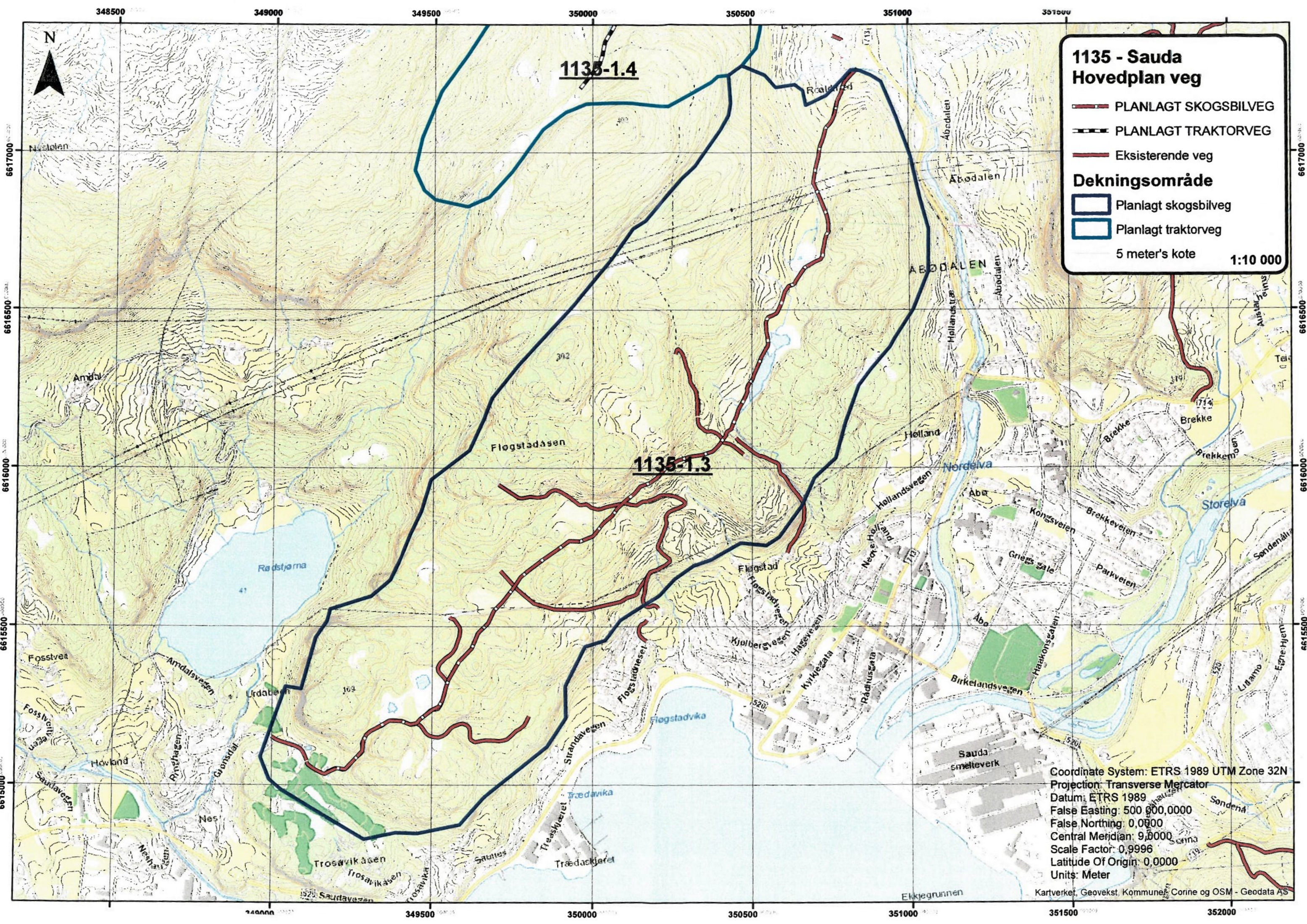
-  Planlagt skogsbilveg
-  Planlagt traktorveg
-  5 meter's kote

**1:8 000**

Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
 Projection: Transverse Mercator  
 Datum: ETRS 1989  
 False Easting: 500 000,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 9,0000  
 Scale Factor: 0,9996  
 Latitude Of Origin: 0,0000  
 Units: Meter

Kartverket, Geovekst, Kommuner, Corine og OSM - Geodata AS





**1135 - Sauda  
Hovedplan veg**

-  PLANLAGT SKOGSBILVEG
-  PLANLAGT TRAKTORVEG
-  Eksisterende veg

**Dekningsområde**

-  Planlagt skogsbilveg
-  Planlagt traktorveg
-  5 meter's kote

**1:10 000**

Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
 Projection: Transverse Mercator  
 Datum: ETRS 1989  
 False Easting: 500 000,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 9,0000  
 Scale Factor: 0,9996  
 Latitude Of Origin: 0,0000  
 Units: Meter

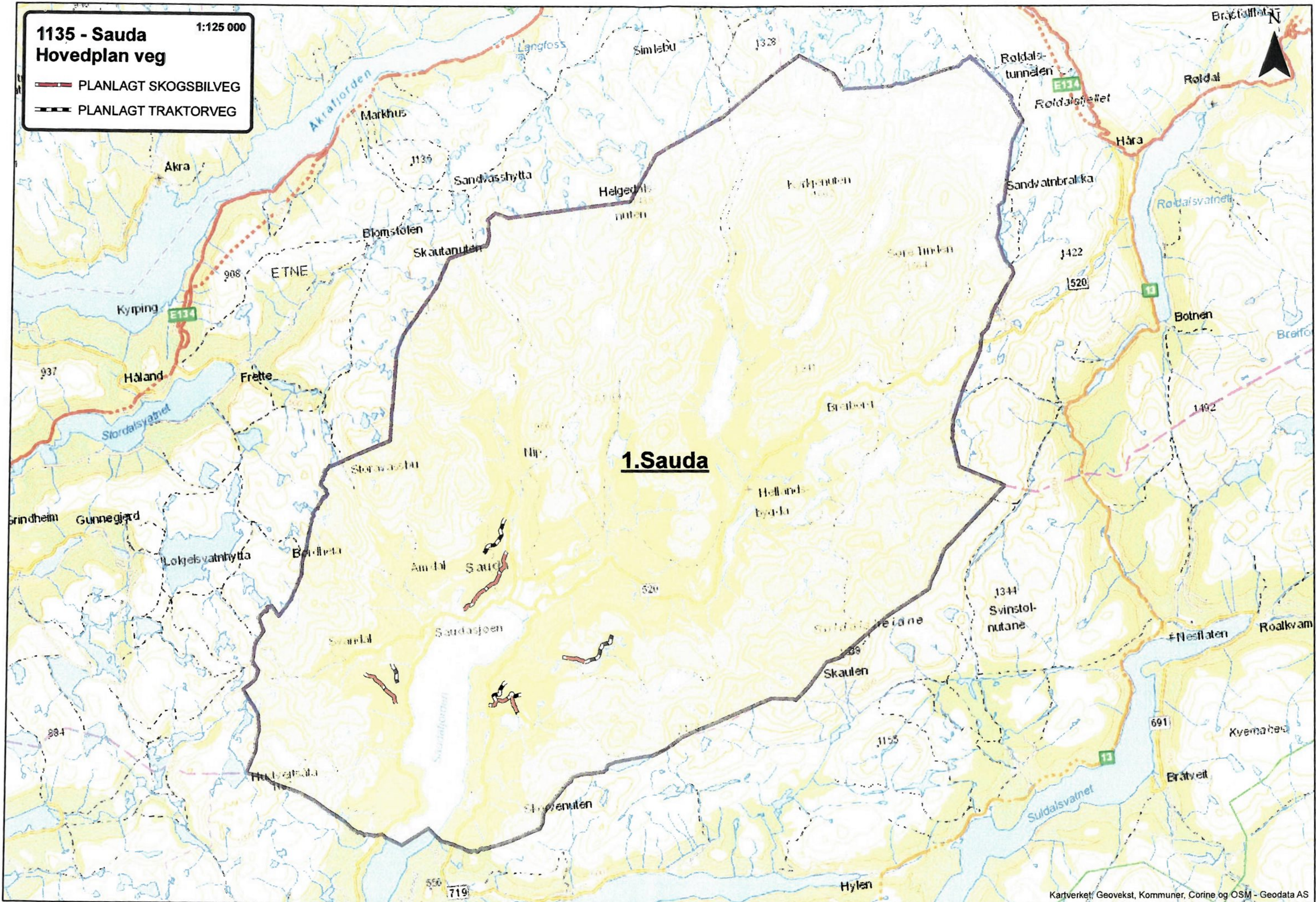
Kartverket, Geovekst, Kommuner, Corine og OSM - Geodata AS



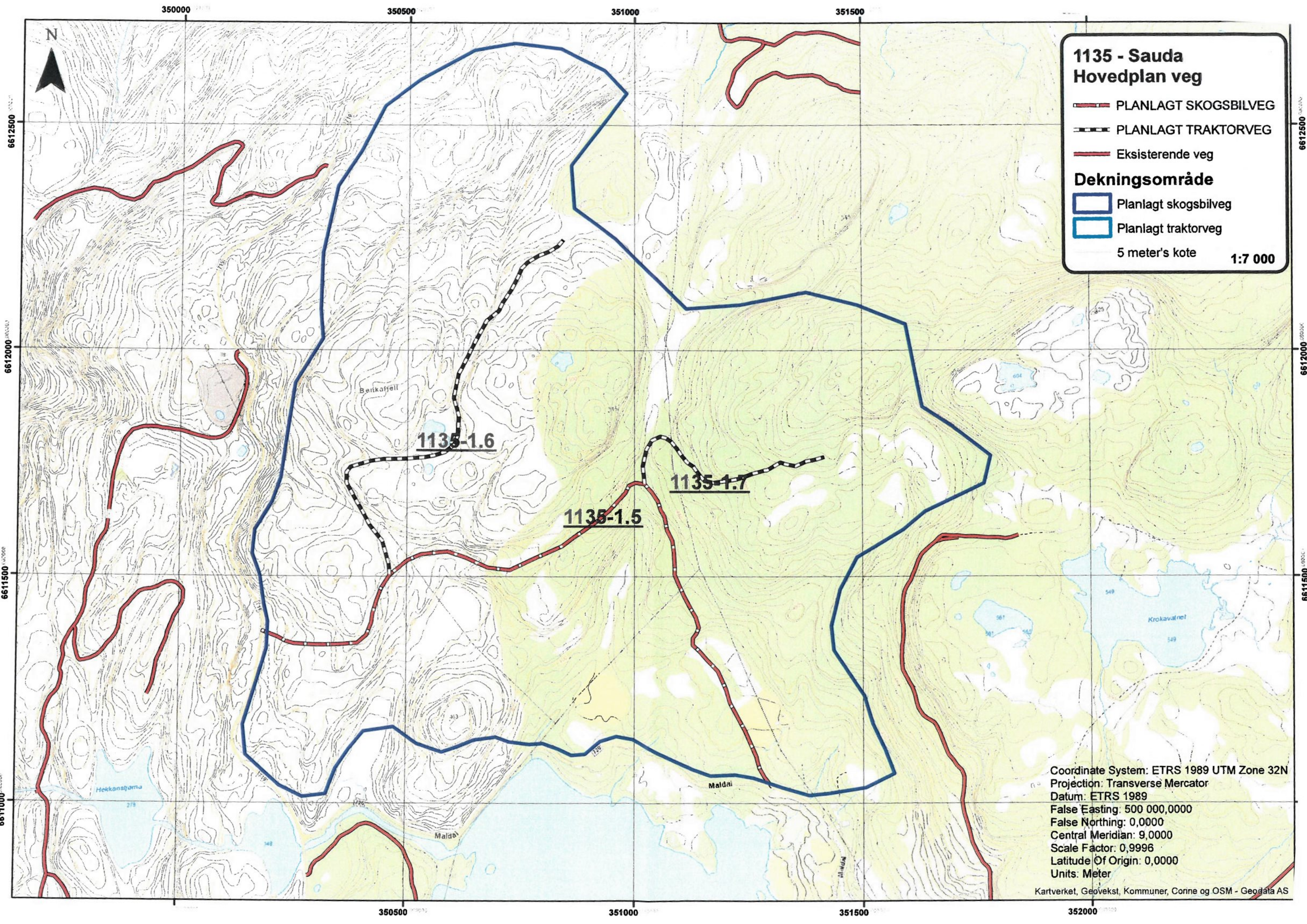
# 1135 - Sauda Hovedplan veg

1:125 000

- PLANLAGT SKOGSBILVEG
- PLANLAGT TRAKTORVEG







# 1135 - Suda Hovedplan veg

- PLANLAGT SKOGSBILVEG
- PLANLAGT TRAKTORVEG
- Eksisterende veg

## Dekningsområde

- Planlagt skogsbilveg
  - Planlagt traktorveg
  - 5 meter's kote
- 1:7 000

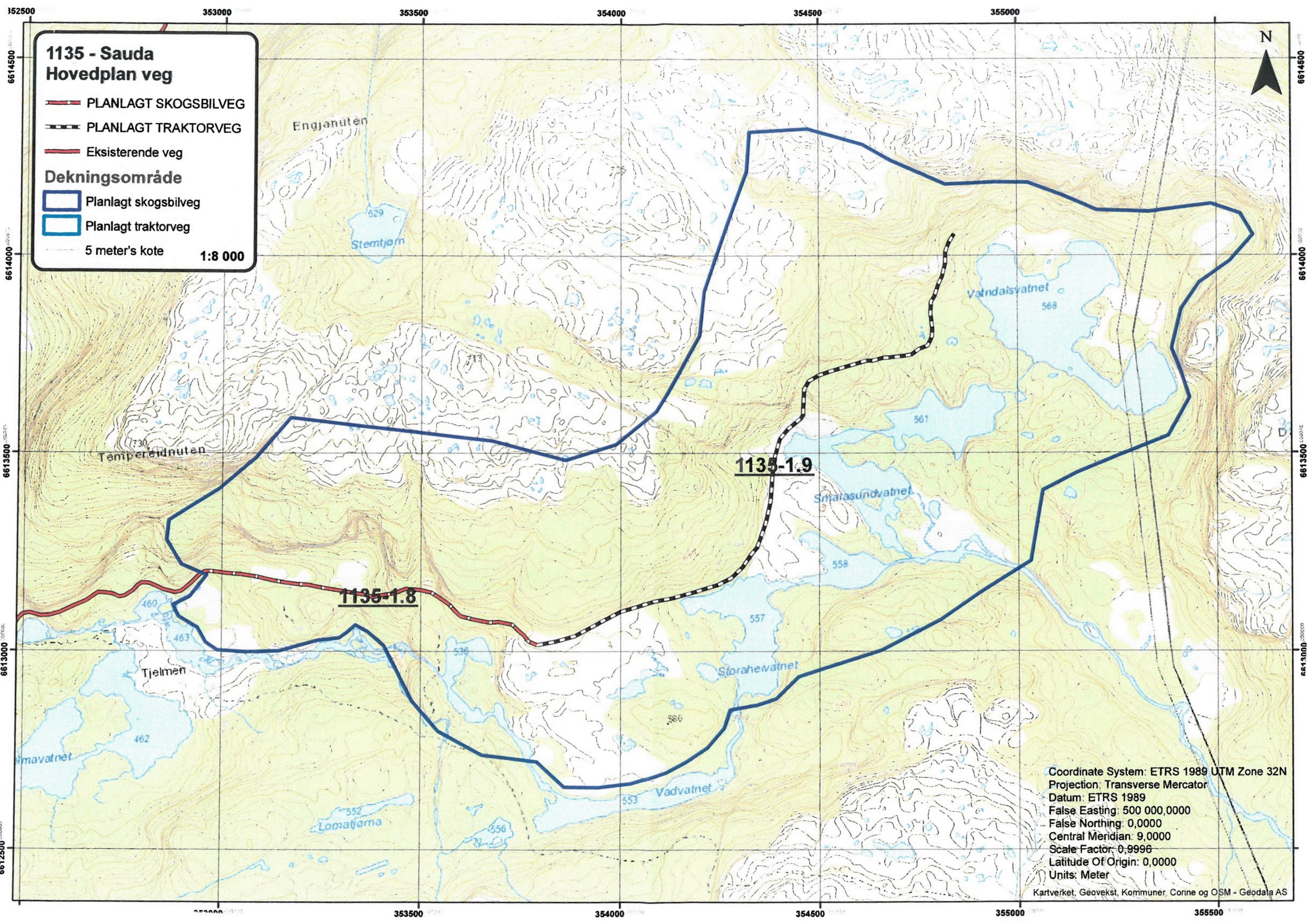
1135-1.6

1135-1.7

1135-1.5

Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
 Projection: Transverse Mercator  
 Datum: ETRS 1989  
 False Easting: 500 000,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 9,0000  
 Scale Factor: 0,9996  
 Latitude Of Origin: 0,0000  
 Units: Meter





# 1135 - Suda Hovedplan veg

- PLANLAGT SKOGBILVEG
- PLANLAGT TRAKTORVEG
- Eksisterende veg

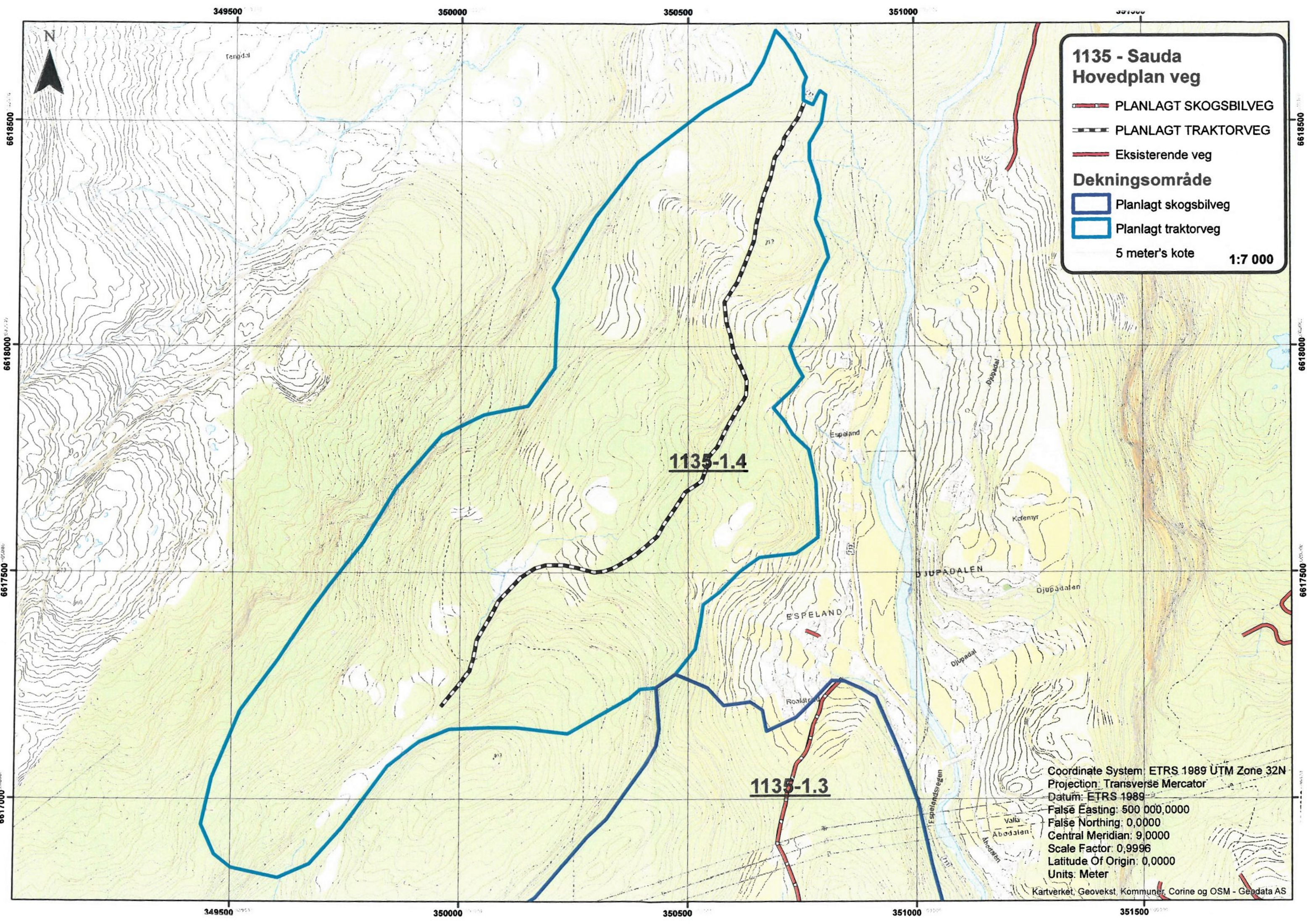
## Dekningsområde

- Planlagt skogsbilveg
- Planlagt traktorveg
- 5 meter's kote




1:8 000

Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: ETRS 1989  
False Easting: 500 000,0000  
False Northing: 0,0000  
Central Meridian: 9,0000  
Scale Factor: 0,9996  
Latitude Of Origin: 0,0000  
Units: Meter  
Kartverket, Geovekst, Kommuner, Corine og OSM - Geodata AS








**1135 - Suda  
Hovedplan veg**

-  PLANLAGT SKOGSBILVEG
-  PLANLAGT TRAKTORVEG
-  Eksisterende veg

**Dekningsområde**

-  Planlagt skogsbilveg
  -  Planlagt traktorveg
  -  5 meter's kote
- 1:7 000**

**1135-1.4**

**1135-1.3**

Coordinate System: ETRS 1989 UTM Zone 32N  
 Projection: Transverse Mercator  
 Datum: ETRS 1989  
 False Easting: 500 000,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 9,0000  
 Scale Factor: 0,9996  
 Latitude Of Origin: 0,0000  
 Units: Meter  
 Kartverket, Geovekst, Kommuner, Corine og OSM - Geodata AS