

Masterplan for skogsbilveier i Telemark



***Sluttrapport** 2014*



Fylkesmannen i
Telemark

Sammendrag.

Arbeidet med prosjektet Masterplan for skogsbilveier startet opp for fullt i 2009. Det ble da gjennomført en rekke møter for å innhente erfaringer fra andre prosjekter og hvordan vi skulle samle inn og lagre data. Det ble da lagt vekt på kobling mot skogdata og at de ble laget i et format som lot seg ajourholde i fremtiden. Konklusjonene etter disse møtene ble at vi gikk for registrering av data ved hjelp av PDA og bruk av ARCGIS programvare. Det ble også sjekket ut muligheten for å legge data inn i Vbase med kartverket. Konklusjonen her ble at det ikke lot seg gjøre men at de registreringene vi gjorde måtte ligge i en egen database.

Det ble bestemt at vi skulle starte opp i Bø kommune som testkommune og gjennomføre et møte i forkant av feltarbeidet. Hovedtemaet på møtet var informasjon om prosjektet og status for vegnettet i Telemark. Deltakere var skogbrukssjef, skogbruksleder, representanter fra skogeierlaga og aktuelle transportører. Etter arbeidet i Bø var gjennomført ble det laget en mal på hvordan vi skulle legge opp prosjektet videre.

Arbeidet ble lagt opp slik at det var et oppstartmøte i hver kommune med lokale aktører og et informasjonsskriv ble sendt til alle skogeiere i kommunen. Det ble gjort en prioritering av hvilke veier som skulle registreres i kommunen i samarbeid med skogbrukssjef, skogbruksleder og transportører. Skogeiere som ikke fikk sin vei prioritert kunne også melde inn sin vei til registrering.

Det har hele tiden vært et tett og godt samarbeid mellom AT Plan og Fylkesmann i prosjektet, og vi har hele tiden vært åpne for innspill som har kommet underveis i prosjektet.

Det har blitt registrert og laget kart og rapporter for 482 veianlegg. Dette utgjør 1168 km vei. Alle veianlegg har fått tilsendt rapport og kart for sitt veianlegg. I tillegg er det laget en oversikt for hver kommune over hvilke veier som er registrert. Det er også gjennomført en analyse mot eksisterende skogdata for å belyse områder med skog uten veidekning.

Når det gjelder resultater fra registreringene ser vi at det er et stort behov for opprustning og vedlikehold. Mange av veiene i prosjektet bærer preg av dårlig vedlikehold over tid og at tiden er moden for en opprustning til dagens standard. De tiltakene det ble registrert størst behov for er, avrunding rensk av veibane, slitelag, kantrydding, grøfterensking, stikkrenner og utbedring av snuplasser.

I etterkant av prosjektet har vi i AT Plan merket en økt interesse fra skogeiere når det gjelder opprustning av skogsbilveier. Hos Fylkesmann har de også merket en økning i antall tilskuddssøknader og at de søknadene som kommer inn bærer preg av tyngre inngrep og bruk av bedre masser enn tidligere.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	2
Bakgrunn	4
Mål	5
Suksesskriteria	5
Lokal medvirkning	5
Bruk av dataverktøy metoder for registrering, bearbeiding, analyse	6
Etablere WEB-portal for vedlikehold og ajourhold.	6
Resultater	8
Oversikt over befarte veier:	8
Oversiktskart over befarte veier.	9
Registrerte tiltaksbehov.	10
Analyse av skog uten veidekning.	11
Skoganalyse - kubikk og areal utenfor veinett	12
Oversiktskart skoganalyse:.....	13
Bruer på skogsbilveier.....	14
Flaskehalser på veinettet i Telemark	15
Konklusjon	17

Bakgrunn

Bakgrunnen for prosjektet er overføringen av nettoformuen etter Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening (SF) til ”Skiensvassdragets Fellesfløtningsforenings utviklingsfond”, som ble opprettet som en konsekvens av nedleggelsen av Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening (SF). SFs nettoformue ble overført fondet, og i fondets vedtekter heter det at følgende prosjekt skal prioriteres:

”Utarbeiding av en overordnet plan for oppgradering av eksisterende og planlegging av nye skogsbilveier i Telemark, uavhengig av kommuner og eiendomsgrenser, for å utnytte ressursgrunnlaget best mulig.”

For å gi prosjektet en størst mulig nytte for skogbruket i Telemark legges det vekt på at masterplanen skal danne grunnlag for utarbeiding av realistiske planer og kostnadsoverslag for ombygging, nyanlegg og vedlikehold av skogsbilveier samtidig som det legges vekt på kompetanseheving blant skogeiere og ansatte i offentlig og privat sektor som arbeider med skogsbilveier.

Registrering av standarden på skogsbilveiene i Telemark i felt, utvikling av dataverktøy til denne registreringen, bruk av digitalt kartgrunnlag, analyser av lønnsomhet og skogtilstand knyttet til skogsbilveiene og presentasjon av ferdige registreringer er viktige elementer i prosjektet.

Styret i fondet har opprettet en ekspertgruppe for gjennomføring av arbeidet med en masterplan for skogsveier i Telemark.

Ekspertgruppa har bestått av:

Simon Thorsdal (leder) (AT Skog BA), Mette Heiberg (Norske Skogindustrier ASA), Per Kristoffersen (Fylkesmannen i Telemark) og Sverre Bakke (Tokke kommune).

Prosjektnavn: Masterplan for skogsveier i Telemark

Prosjektansvarlig: AT Plan AS

Prosjektleder: Kjetil Vinje (AT Plan)

Mål

Mål for prosjektet er:

- Lage en plan som skal bidra til en mer effektiv tømmertransport.

Et skogsveinett som tilfredsstiller behovene for tømmertransport med moderne vogntog vil også gi et skogsveinett til bruk for drift av skogen, skogkulturarbeider, utvikling av andre utmarksressurser og annen utnyttelse av skogen.

Mer effektiv tømmertransport vil man få ved utbedring av eksisterende veier og bygging av nye som anses nødvendig. Et framtidsretta veinett i skogbruket vil resultere i lavere kostnader, mer effektiv logistikk og mindre miljøutslipp. Samtidig vil et effektivt veinett bidra til å redusere avstandsulemper, øke virkestilfanget og bedre skogeierens økonomi.

Målet for prosjektet kan oppnås gjennom:

- Utarbeide et dokument som viser dagens skogsbilveinett hvor oppgradering og nybygging er angitt med prioritet for hva som vil gi de beste effektene for tømmertransport, virkestilgang og miljø.
- Utarbeide eksempler på planer og planer for bygging av nye og ombygging av skogsbilveier tilpasset moderne byggeteknikk og framtidig behov for tømmertransport.

Suksesskriteria

Følgende faktorer ble vurdert som kritiske for gjennomføring av prosjektet og for å oppnå et resultat i samsvar med målene for prosjektet:

1. Lokal medvirkning
2. Bruk av rasjonelt dataverktøy og utvikling av metoder for registrering, bearbeiding, analyse og presentasjon av registreringene av tilstanden på skogsbilveinettet.
3. Etablere WEB-portal for vedlikehold og ajourhold.

Lokal medvirkning

For å sikre lokal medvirkning ble det gjennomført et oppstartsmøte i hver kommune før markarbeidet ble satt i gang i kommunen. Hovedtemaet på møtet var informasjon om prosjektet og status for vegnettet i Telemark. Deltakere var skogbrukssjef, skogbruksleder, representanter fra skogeierlaga og en transportør. Fra prosjektet møtte prosjektleder, fylkesskogmester Per Kristoffersen og prosjektmedarbeider som skulle utføre feltarbeidet i kommunen.

Etter at oppstartmøtet var gjennomført og informasjonsskriv sendt ut, ble det foretatt en gjennomgang av aktuelle veier med skogbrukssjef, skogbruksleder og transportører. Her ble veier som en visste hadde behov for tiltak valgt ut for befaring. Skogeiere som ikke fikk sin vei prioritert kunne også melde ifra hvis de ønsket sin vei registrert. Skogeiere som hadde fått sin vei prioritert av skogbrukssjef, skogbruksleder eller transportører ble kontaktet av planlegger som skulle befare veien. Dette ble nær sagt uten unntak positivt mottatt. Flere skogeiere ønsket også selv å være med på befaringen.

Bruk av rasjonelt dataverktøy og utvikling av metoder for registrering, bearbeiding, analyse og presentasjon av registreringene.

Til registrering i felt ble det benyttet PDA med Gps for å sikre nøyaktig stedfesting av de ulike tiltakene. Alle data som ble samlet inn er lagret i en database. Det ble brukt ArcGis programvare i kartproduksjonen.

Etablere WEB-portal for vedlikehold og ajourhold.

Tidlig i prosjektet sjekket vi ut mulighetene til å etablere en webportal med alle funksjonaliteter som ajourhold direkte av bruker, differensiert pålogging, rapportkjøring osv. Dette viste seg å bli veldig kostbart når vi ikke viste noe om systemet ville bli benyttet av de ulike aktørene og om denne oppdateringen ville fungere. Vi har jobbet videre med en enklere webløsning og kommet frem til tre alternativ som vi ser som aktuelle.

Webløsning alternativ 1:

- Brukerdifferensiert pålogging.
- Viser kun veier i eget område.
- Mulighet for spesialtilpasning av kartvisninger
- Mulighet for ajourhold direkte i kartløsning.

Alternativ 1 er forholdsvis kostbart i årlig lisens siden det krever en dyrere lisens på grunn av antall brukere. I tillegg krever det at de som godkjenner veier også ajourholder basen. Om ajourhold vil fungere vil da avhenge av brukerne og det er dermed vanskelig å si noe om kostnad per vei for ajourhold

Webløsning alternativ 2:

- Felles kartvisning og pålogging
- Viser alle veier i hele Telemark.
- Manuell tilbakemelding for oppdatering.
- Oppdateringer vil synes i kartløsningen når oppdatering er foretatt.

Alternativ 2 er rimeligere når det gjelder årlig lisens siden samme bruker kan benyttes av flere. I dette alternativet ser vi for oss at kopi av dokumentasjon i forbindelse med tilskuddssøknad blir sendt AT Plan og blir ajourholdt på bakgrunn av dette.

Manuell oppdatering:

- AT oppdaterer databasen fortløpende etter tilbakemelding.
- Ingen webvisning.
- Nye kart kan bestilles ved behov.

Kart for Ipad/Iphone:

- Eksisterende kart kan brukes direkte via gratis app.
- Nye kart kan lages på bestilling, og vil fungere ferdig georeferert.

Pris eksempler:

	Eablering	Årlig lisens/vedlikehold	Kostnad pr oppdatering per vei
Web alt.1	75.000	100.000	0?
Web alt 2	25.000	25.000	750
Manuell oppdatering	0	0	750

(Prisen på oppdatering per vei vil variere ut i fra kvaliteten på tilbakemeldingen og omfanget. God kvalitet på tilbakemeldinger vil gi en lavere pris.)

Kommunene har fått kart over alle veier som er registrert i prosjektet slik at de kan selv legge det inn på Ipad/Iphone uten kostnader i dag. Hvor mye en webløsning vil bli benyttet av de ulike skogbrukssjefene er vanskelig å si noe om. Slik vi ser det er alternativ 2 eller en manuell oppdatering den beste løsningen men tanke på ajourhold og kostnadsnivå på denne.

AT Skog har rettighetene til alle data registrert i prosjektet på vegne av skogeier. AT Skog har også ansvaret for at database blir videreført og vedlikeholdt.

Resultater

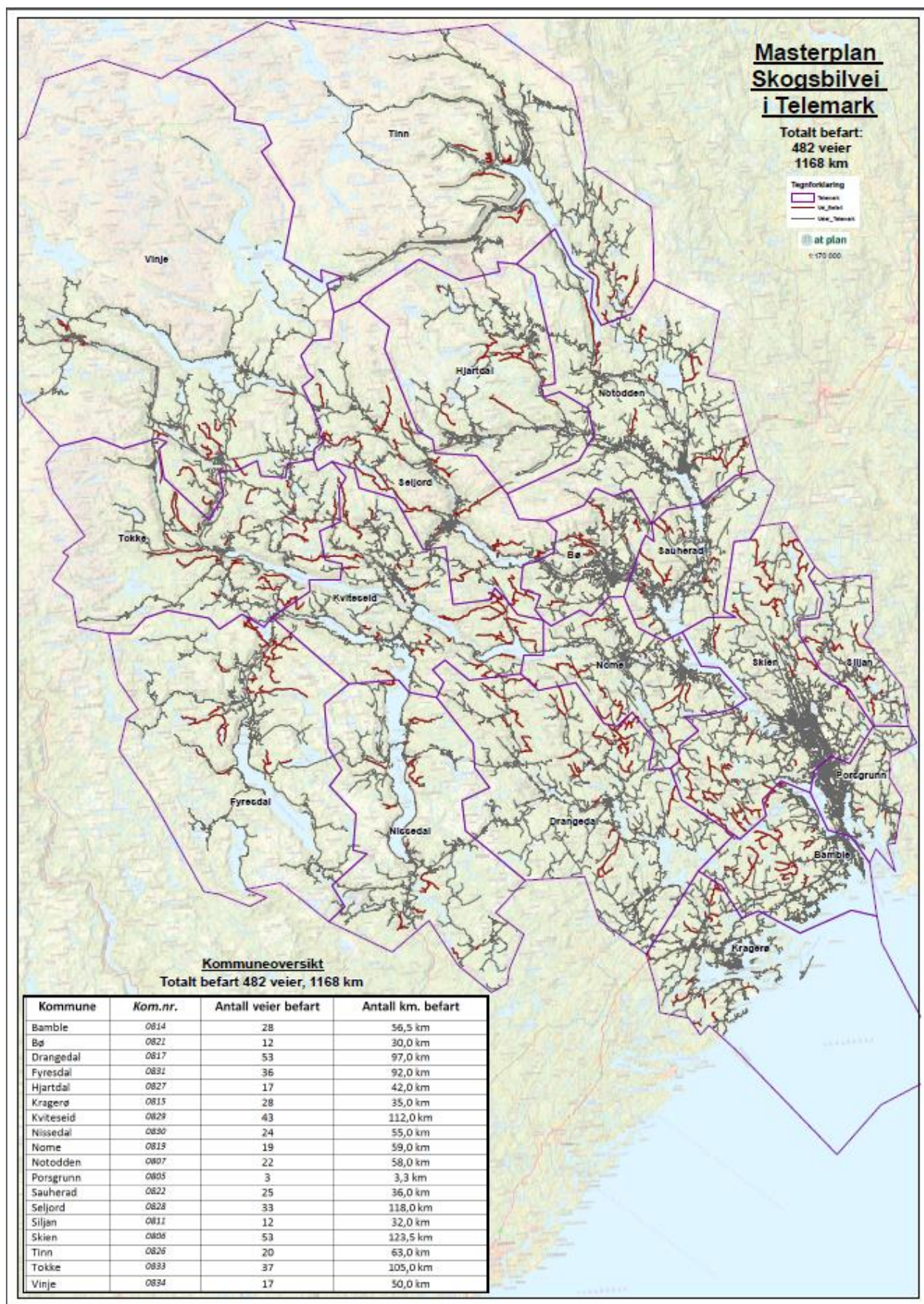
Det er registrert og laget kart og rapporter for 482 veianlegg. Dette utgjør 1168 km vei. Alle veier som har blitt valgt ut av lokale aktører har blitt registrert i prosjektet. Det var transportørene i de ulike kommunene som bidro mest til denne utvelgelsen. I tillegg er veier meldt inn direkte av skogeier også befart. De kom også inn noen etternølere i de ulike kommunene som vi også fikk med i prosjektet. Veiformann eller skogeier ble kontaktet før befaring. Dette ble nær sagt uten unntak positivt mottatt. De få veianlegg som ikke ønsket denne befaringen ble tatt av listen over prioriterte veier.

Responser i de ulike kommunene blant skogeiere varierte en del. Dette skyldes nok hvor aktive lokale krefter var i forbindelse med prosjektet og den generelle interessen for skogbruk og veivedlikehold.

Oversikt over befarte veier:

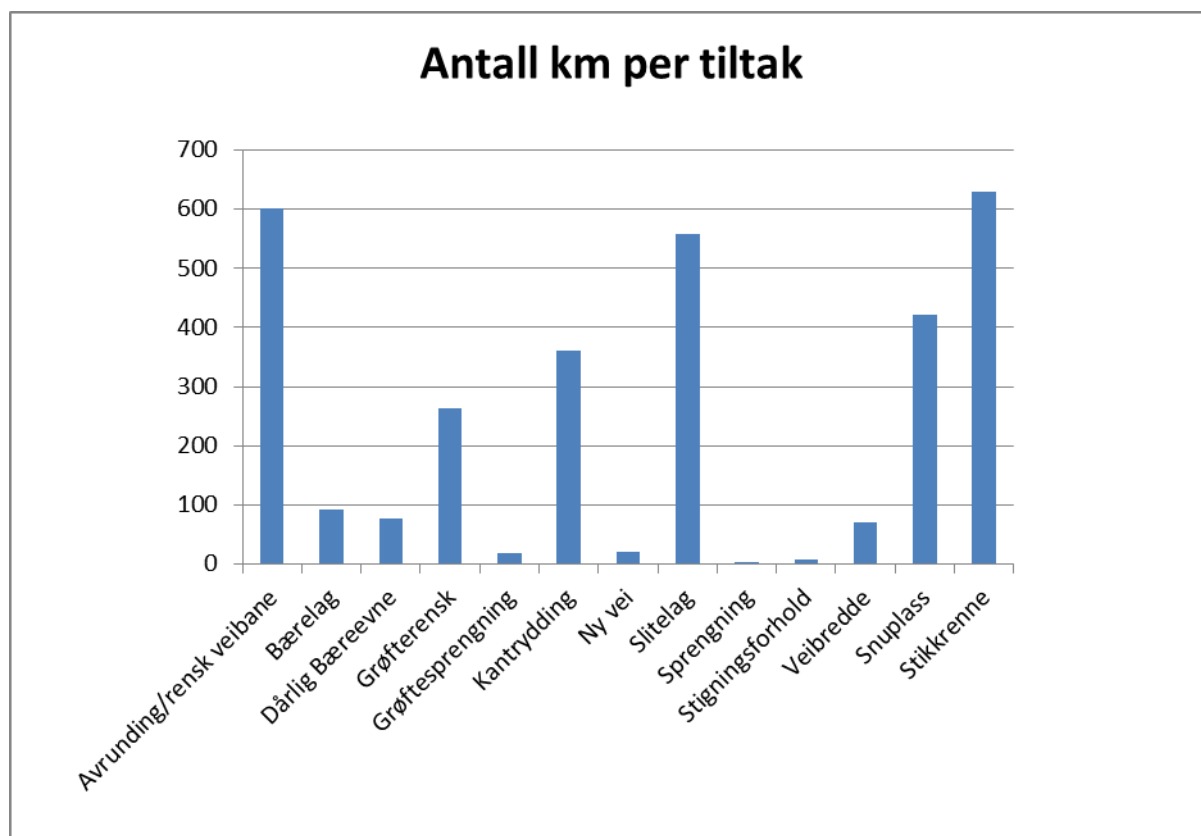
Kommune	<i>Kom.nr.</i>	Antall veier befart	Antall km. befart
Bamble	0814	28	56,5 km
Bø	0821	12	30,0 km
Drangedal	0817	53	97,0 km
Fyresdal	0831	36	92,0 km
Hjartdal	0827	17	42,0 km
Kragerø	0815	28	35,0 km
Kviteseid	0829	43	112,0 km
Nissedal	0830	24	55,0 km
Nome	0819	19	59,0 km
Notodden	0807	22	58,0 km
Porsgrunn	0805	3	3,3 km
Sauherad	0822	25	36,0 km
Seljord	0828	33	118,0 km
Siljan	0811	12	32,0 km
Skien	0806	53	123,5 km
Tinn	0826	20	63,0 km
Tokke	0833	37	105,0 km
Vinje	0834	17	50,0 km

Oversiktskart over befarte veier.



Registrerte tiltaksbehov.

Behov for tiltak varierte for de ulike veianlegg. Veianleggene som var med i prosjektet hadde til dels store behov for tiltak. Dette skyldes nok at veier med behov for tiltak har blitt prioritert i prosjektet og at gjennomsnittet er noe bedre totalt sett. Flere veier bar preg av manglende eller lite vedlikeholdt over tid. Byggeteknikk og bruk av stedegne masser har også innvirkning på kvaliteten på veien. Mange av veiene er bygget på 50, 60 og 70 tallet og har på grunn av alder også et behov for opprustning for å tåle dagens tømmertransport. Det vi så når vi var ute i felt var at mange veier har behov for avrunding av veibanen og grøfterensk. I tillegg var det mangelfullt når det gjaldt snuplasser. Slitelag og kantrydding var det også store behov for på de registrerte veianlegg. Det ble også registret behov for å skifte eller anlegge nye stikkrenner for å tåle dagens klima. Det er behov for å øke diameteren på stikkerenne mange plasser.



(Grafen viser antall km av de ulike tiltakene som er registrert i prosjektet. For snuplass og stikkrenne er det antall registreringer med behov for utbedring som vises.)

Analyse av skog uten veidekning.

Vi har gjennomført en analyse av stående skog som ikke har veidekning med dagens skogsbilveinett.

Kriteriene som er brukt er:

- Hkl 3,4 og 5
- Skogtype = 1, åpen hogst
- 1/3 av lukket hogst (skogtype = 2)
- 500 m buffer på vegnett
- Skog utenfor vegbuffer
- Beregne volum/areal per dekar utenfor veibuffer for hver kommune

Det er lagt en buffer på 500 meter i luftlinje fra eksisterende veinett og beregnet volum som står på utsiden av denne bufferen. Det er laget kart som viser dette på kommunenivå.

Alle kommuner som har data i ALLMA basen er det beregnes volum og areal på. Kvaliteten på skogdata i de ulike kommunene er varierende på grunn av takstmetode og alder på registreringene. Derfor er takseringsår oppgitt for hver kommune slik at det kan gjøres en vurdering av kvaliteten og hvor ajour skogdata er i den enkelte kommune. Selv om det er en del år siden skogen ble taksert i noen kommuner så gir analysen en grei pekepinn på hvor skogen utenfor veibuffer står.

Drangedal, Nissedal, Seljord, Kviteseid og Porsgrunn er kommuner som ikke er lagt inn i databasen enda i påvente av nye takster. I disse kommunene har vi analysert på produktiv skog og beregnet areal utenfor veidekning.

De store skogeiere, som SD Cappelen, Aall-Ulefos, Løvenskiold-Fossum og Fritzøe Skoger, har vi ikke skogdata på. Derfor vil det i enkelte kommuner mangle skogdata da vi ikke har disse tilgjengelig.

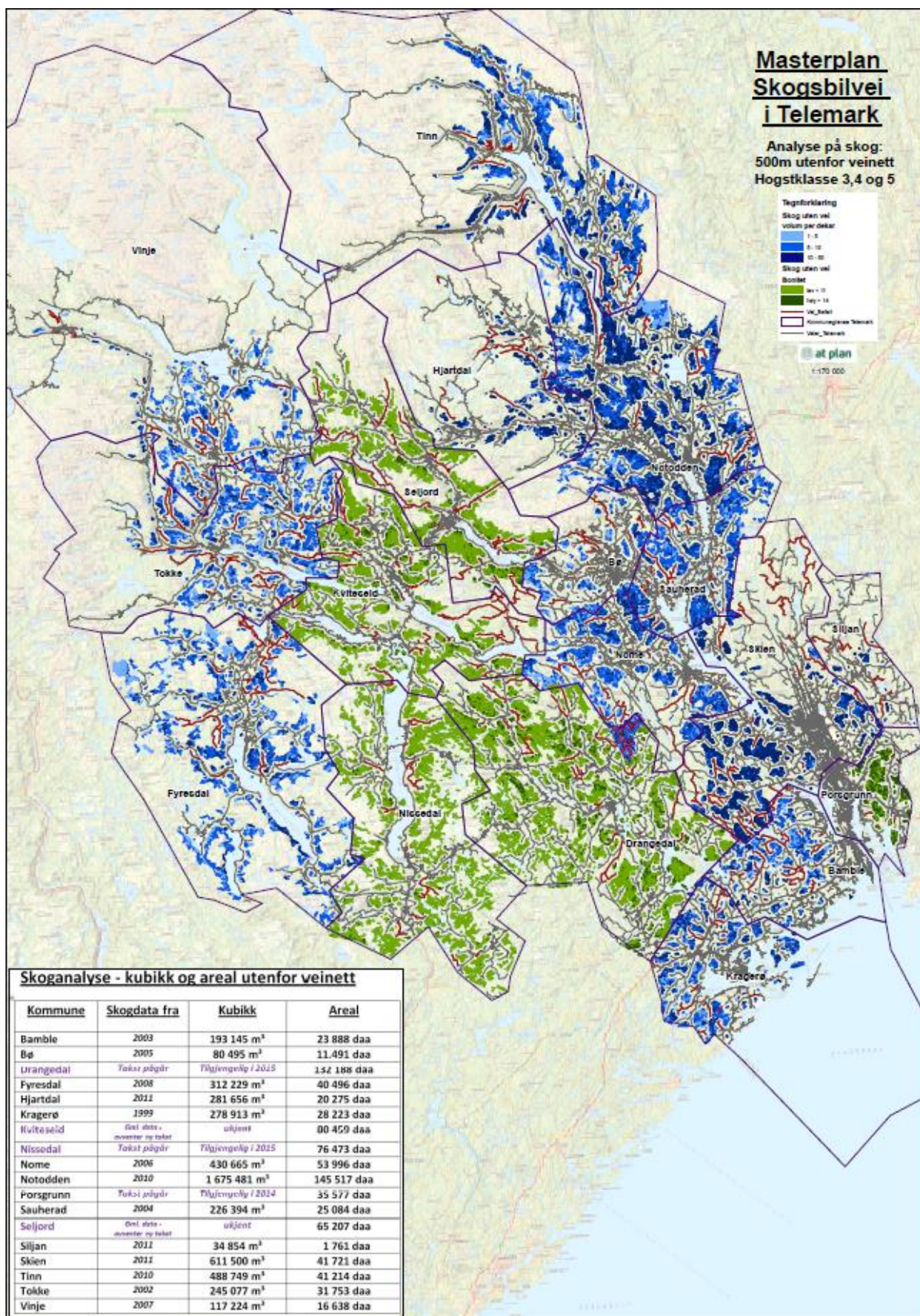
Skoganalyse - kubikk og areal utenfor veinett

<u>Kommune</u>	<u>Skogdata fra</u>	<u>Kubikk</u>	<u>Areal</u>
Bamble	2003	193 145 m ³	23 888 daa
Bø	2005	80 495 m ³	11.491 daa
Drangedal	<i>Takst pågår</i>	<i>Tilgjengelig i 2015</i>	132 188 daa
Fyresdal	2008	312 229 m ³	40 496 daa
Hjartdal	2011	281 656 m ³	20 275 daa
Kragerø	1999	278 913 m ³	28 223 daa
Kviteseid	<i>Gml. data - avventer ny takst</i>	<i>Gml. data - avventer ny takst</i>	80 459 daa
Nissedal	<i>Takst pågår</i>	<i>Tilgjengelig i 2015</i>	76 473 daa
Nome	2006	430 665 m ³	53 996 daa
Notodden	2010	1 675 481 m ³	145 517 daa
Porsgrunn	<i>Takst pågår</i>	<i>Tilgjengelig i 2014</i>	35 577 daa
Sauherad	2004	226 394 m ³	25 084 daa
Seljord	<i>Gml. data - avventer ny takst</i>	<i>Gml. data - avventer ny takst</i>	65 207 daa
Siljan	2011	34 854 m ³	1 761 daa
Skien	2011	611 500 m ³	41 721 daa
Tinn	2010	488 749 m ³	41 214 daa
Tokke	2002	245 077 m ³	31 753 daa
Vinje	2007	117 224 m ³	16 638 daa

Vi ser av tabellen at det er store arealer og betydelige kubikkmasser som ligger i området uten veidekning hvis vi bruker en buffer på 500 meter.

Det er laget mer detaljerte kart på kommunenivå. Med lokalkunnskap som finnes hos skogbrukssjefer og skogbruksledere ute i kommunene er det mulig og finne områder det kan være interessant å gjennomføre mer detaljerte analyser på med tanke på nybygging av vei.

Oversiktskart skogsanalyse:



Bruer på skogsbilveier

Skogsbilveinettet i Telemark inneholder mange bruer av ulik størrelse, type og alder. De vanligste brutypene i fylket er enten bruer av betong eller stålbejelkebru med tredekke. Det er bygd flere forskjellige typer av disse, men mange er basert på typetegninger eller annen tradisjonell byggemetode. Felles for en stor del av bruene er at de er av eldre dato og trenger ettersyn, vedlikehold, renovering eller utskiftning. Armering, betong, trevirke, stålbejelker utsettes for rustdannelse, forvitring og brukar utsettes for store påkjenning av vannstrømmer og erosjon i fundament.

På veisamling i Telemark november 2011 ble bruer tatt opp som et av temaene med fokus på restaurering og utskiftning av eldre bruer. Flere nylig utskiftede bruer og bruer med behov for utskiftning eller forsterking ble befart. Hvilke tiltak og brutype som velges for enten oppgradering eller utskiftning av bru er avhengig av lengde på lysåpning, tilstand på brukar, trafikkintensitet mm.. Ulike typer prefabrikerte elementbruer blir stadig mer brukt. Bruer og brukar er kostbart å anlegge, så det er viktig med grundig avveining av om det er behov for oppgradering, restaurering eller utskiftning og samtidig velge holdbare tekniske løsninger. Nye typetegninger utgitt 2007 for stålbejelkebruer, betongplatebru og landkar og bruer på landbruksveger sammen med eldre typetegninger som er etterregnet ble gjennomgått og utdelt på veisamlingen. Typetegningene for bruer er utgitt av Landbruks- og matdepartementet og er til stor nytte ved prosjektering av bruer på skogsveinettet.

Det kreves kunnskap og erfaring for å vurderetilstand og behov for oppgradering eller utskifting av bruer, samtidig som det er et stort antall buer som trenger oppgradering i Telemark. Det var derfor ønskelig å få en tilstandsvurdering av bruene i fylket innenfor prosjektet. For å gjennomføre dette er det behov for et kurs for landbruksforvaltning og rådgivere i skogbruket samt leie av konsulenter med kompetanse for vurdering av og beregning av laster for bruer hvor det er tvil om bæreevnen. Innenfor prosjektets ramme, sett i sammenheng med behov for registrering og planer for tiltak på skogsveinettet ble det besluttet å gjennomføre satsing på tilstandsvurdering og inspeksjon av bruer som evt. eget prosjekt. Denne beslutningen ble også tatt med kjennskap til at Skogbrukets kursinstitutt var i ferd med å utarbeide en håndbok for inspeksjon av bruer på landbruksveier, utarbeider kursserier for dette og samtidig nylig har revidert de eksisterende typetegningene for bruer i landbruket.

Håndbok om inspeksjon av bruer

Skogbrukets kursinstitutt har utgitt håndboken «Inspeksjon av bruer på landbruksveger», september 2012. Inspeksjon av bruer på landbruksveger skal være et bidrag til at veieier, veglag og offentlig forvaltning kan vurdere bruas tilstand ved inspeksjon og gjøre tiltak som er nødvendig i dens videre drift og vedlikehold. Dette krever kunnskaper om bruers konstruksjon og materialene betong, stål og tre. For etterregning av bruer for eksakt bruksklasse bør utføres av en med relevant ingeniørkompetanse. Det har vist seg at mye av registreringen kan gjøres med noe kunnskap og enkle midler som grunnlag for beslutninger og forberedende arbeider før en engasjerer ekstern bistand.

Flaskehalser på veinettet i Telemark

Riksveier

For riksveinettet foregår det en utbedring av veinettet for at hele riksveinettet i landet skal tåle 60 tonn totalvekt og 24 m vogntoglengde i løpet av 2-3 år, det vil derfor være fylkesveinettet og det kommunale veinettet det er grunn til arbeide for å utbedre flaskehalser og heve tillatt totalvekt og vogntoglengde så langt som mulig det er sikkerhetsmessig forsvarlig og veinettet tåler dette. Økning fra 56 til 60 tonn for tillatt totalvekt ble vedtatt 22. oktober 2013 og gjelder der dette er angitt i veilistene fra Statens vegvesen. Tillatt vogntoglengde for tømmertransport innebærer etter endring 15. april 2013 enten 22 meter eller 24 meter vogntoglengde, der dette også er angitt i veglisten.

Veimyndighetene og næringer som bruker veinettet bruker uttrykket flaskehalser først og fremst på begrensinger i vekt og lengder på veinettet og bruer. Lavere tillatt totalvekt for vogntog som tømmerbiler mv. fører til mindre lass og høyere transportkostnader for skogbruksnæringen. Regjeringens initiativ i revidert nasjonalbudsjett (RNB) 2013 er et tydelig ønske om at så store deler av fylkesveinettet som mulig skal åpnes for tømmervogntog med 24 meters lengde og 60 tonn totalvekt. Dette er også skognæringens ønske for det kommunale vegnettet så langt som mulig.

Fylkesveier

For fylkesveinettet gjennomføres nå grunnlaget for prioritering av fjerning av flaskehalser i to faser. Første fase med gjennomregning av bruer og lengdebegrensninger for de fylkesveier som er viktigst for skognæringen og andre fase en vurdering av øvrige fylkesveier der tømmertransport vil foregå der bedre tilrettelegging vil ha økonomisk betydning for næringen.

Kommunale veier

For kommunale veier oppfordres næringen til en god og aktiv dialog med kommunene for oppskriving av tillatt totalvekt og utbedring av flaskehalser som bruer, strekninger med dårlig bæreevne mv. der dette er mulig. Disse strekningene er kjent og Statens vegvesen har positive erfaringer med møter mellom næring og kommune. Vegdirektoratet har bedt alle regionene i vegvesenet stille opp med bistand på forespørsel fra næringen og fylkeskommunen skal bistå næringer ut fra næringspolitiske målsetninger. Der er også planer om gjennomføring av en systematisk gjennomgang av hele det kommunale veinettet mht. flaskehalser, det har derfor ikke blitt vurdert som riktig bruk av ressurser innenfor rammen av prosjektet å gjennomføre en egen flaskehalsundersøkelse for det offentlige vegnettet i Telemark, men rette ressursene mot mulighetene og behovet for oppgradering av det private skogsbilvegnettet.

Andre flaskehalser på offentlig veinett

I samarbeid med tømmerbilsjåfører er det i prosjektet registrert særskilte flaskehalser i enkelte deler av kommuner med spesiell utfordringer mht. underganger, broer mv.. I tillegg er det også typer av flaskehalser knyttet til offentlig veinett, spesielt det kommunale, som dreier seg om veibredder, problematiske kurver mv. som ikke er registrert som flaskehals i veilistene, men som allikevel er svært viktig å få utbedret. Denne typen flaskehalser kan det være ønskelig med utarbeiding av et rapporteringssystem for å få varslet om og prioritert utbedring. Enkelte typer av disse flaskehalsene kan også være mindre kostnadskrevende å utbedre.

Flaskehalser på privat skogsbilveinett

Det er også flaskehalser knyttet til skogsbilveinettet i Telemark, dette er vanskelige avkjørsler, for smale kurver, manglende snuplasser, bratte stigninger, strekninger med dårlige bæreevne, for små og ødelagte stikkrenner mm.. Disse flaskehalsene er registrert i forbindelse med utarbeiding av de planer og registreringer som gjøres for det enkelte veianlegg i prosjektet og kartfestet med tydelig merking.

Konklusjon

Til tross for svingninger i internasjonale markeder for tømmer og skogprodukter og store utfordringer for norsk skogindustri viser aktiviteten og investeringer i ombygging av skogsbilveinettet i Telemark at det er optimisme i skognæringen. Skogeierne i Telemark investerer til dels store beløp i ombygging, opprusting og vedlikehold av skogsbilveinettet. Det er nærmere 500 mil med skogsbilveier i fylket, en veilengde som tilsvarer strekningen Skien-Kirkenes og tilbake. Det ble investert 12,1 mill. kr i bygging og ombygging av skogsbilveier i fylket i 2013.

For å gjennomføre en sikker transport av tømmer på et stabilt skogsbilveinett som står i mot normale regnskyll, nedbør og bruk er det stort behov for ombygging av eldre skogsbilveier i Telemark, det ble ombygd 30,5 km skogsbilveier i 2013, tilsvarende 35,4 km i 2012. Det ble bygd 5,4 km nye skogsbilveier, 6,7 km i 2012. Prisen for nye skogsbilveier var kr 720 pr meter i 2013, en økning fra 629 kr i 2012. Økningen i kostnaden pr meter bygd vei kan både skyldes generell prisstigning, men samtidig at moderne byggeteknikk gir svært solide og varige veier med mindre behov for ettersyn og vedlikehold, men også dyrere. Kostnaden for ferdig godkjente skogsbilveier, både bilveier og traktorveier i 2013, er på kr 12,7 mill. kr med samlet mengde offentlige tilskudd på 4,1 mill. utbetalt til disse veiene.

En stor del av søknadene om ombygging av skogsbilveier de to siste årene er på skogsbilveier registrert i dette prosjektet. Det viser at prosjektet har hatt en effekt og at skogeier er villig til å investere i skogsbilveinettet sitt. Utfordringer videre blir å holde fokuset på opprustning og veivedlikehold oppe slik at vi kan fortsette den trenden vi er inne på. Et eksempel på dette kan være å holde samlinger og skogdager med dette som tema. AT Plan jobber også med en brosjyre om hvordan man går frem når man skal gjennomføre et opprustningsprosjekt i samarbeid med Fylkesmannen. Denne brosjyren vil bli laget som en del av prosjektet og distribuert ut til skogeierlagene. Prosjektet avdekket et stort behov for opprustning og vedlikehold, men er det også mange veier som holder god standard i Telemark fylke som ikke har vært med i dette prosjektet.

Vedlegg

Eksempel vei rapport

Eksempel kommunerapport

2 Fylkeskart