

Jevnt vedlikehold av veien er billigst!

Forsømt vedlikehold av skogsbilveier må rettes opp med dyre opprustinger. Skogeiere kan redusere kostnaden fra 8 til 5 kr/m på bedre organisering av vedlikeholdet. Samarbeidstiltak er ofte nødvendig for å få til riktige og kostnadsbesparende løsninger.

Hans Nyeggen og Jan Bjerketvedt, Skog og Landskap

I Norge fins det om lag 48.400 km skogsbilveier. Skulle disse veiene blitt bygd i dag, ville samlede investeringer kommet opp i ca. 15 mrd kr. Eiere som har bygd veien med statstilskudd plikter å vedlikeholde den i samme standard som den ble bygd. Undersøkelser gjort av skogbruksmyndighetene i flere fylker, viser mangelfullt vedlikehold på store deler av skogsbilveinettet, forhold som ikke sjelden krever opprusting. Men opprusting på grunn av manglende vedlikehold er likevel en dyr og unødvendig løsning. Det gjelder derfor å passe på veien slik at opprusting unngås, kostnadene holdes lave og investeringen forrentes best mulig over tid. Her kan samarbeidstiltak for organisering og finansiering av vedlikeholdet være et stikkord.

Vedlikeholdet av en vei bør starte når veien er ferdigbygd. Kreftene som sliter ned veien (trafikk og nedbør) begynner å virke fra første dag! Mange veiforeninger har ingen planer eller rutiner for vedlikehold. Både organisering, finansiering og utføring må planlegges. I noen kommuner har det blitt dannet veivedlikeholdsforeninger som skal ta seg av vedlikeholdet av alle skogsbilveier innenfor et område. Flere av disse har høstet gode erfaringer etter noen års virksomhet, der økt fokus på vedlikehold har gitt resultater både i form av mer vedlikehold, bedre utført arbeid og lavere kostnader. I andre distrikter kan andre samarbeidsløsninger være en riktigere løsning for å få ned kostnadene. Her skal en ta hensyn til at både topografi, skog- og eiendomsforhold varierer mye mellom dalfører, distrikter og landsdeler.

Organisering

Veiforening

En veiforening opprettes når flere grunneiere skal bygge og vedlikeholde en fellesvei. Veien kan være en ren skogsbilvei eller en vei kombinert for flere formål. Byggekostnader fordeles etter andeler som vanligvis fastsettes ut fra blant annet areal og kubikkmasse. For kombinerte veier kan også jordbruk, hus, hytter o. l. inngå i fordelingen. Samme prosentiske fordeling kan brukes for vedlikeholdet, noe som bør nedfelles i en vedlikeholdsavtale mellom veieierne og veiforeningen. En slik avtale kan også gi styret fullmakt til å la skogbruksmyndighetene betale kostnadene for vedlikeholdet med innestående skogfondsmidler.

Veivedlikeholdsforeninger (VVF) er overbygninger av flere veiforeninger innenfor naturlig geografisk avgrensede områder, med formål å samordne og administrere vedlikeholdet. I de senere åra har det blitt opprettet VVF i noen kommuner. I store skogkommuner som Kongsvinger, Grue og Trysil har en valgt å danne flere VVF, mens man i kommuner som Marker, Rømskog og Fyresdal har etablert en VVF som omfatter hele kommunen. Samarbeid bør også kunne skje over kommunegrenser. Veier med bare en eier kan også være med i en VVF. Det er ingen krav til antall veier eller km som inngår i VVF, men 50 km veilengde er antydnet som en nedre grense basert på erfaringer fra Hedmark. Denne minsteveilengden er neppe direkte overførbar til alle andre deler av landet, men vil variere med lokale forhold som topografi og veitetthet.

Hver veiforening som går inn i en VVF vil bestå med egne vedtekter og styre, og bestemmer fortsatt over sin egen vei. Hvert år melder veiforeningene sine behov inn til VVF som koordinerer tiltak på flere veier for å få til mest mulig rasjonelle opplegg. VVF har eget styre og årsmøte. På årsmøtet settes det opp budsjett for året. Dette omfatter alle vedlikeholdsoppgavene som veiforeningene ønsker VVF skal ta seg av. Økonomien styres av VVF med intern eller ekstern regnskapsfører. Med vedlikeholdsavtaler for veiforeningene, kan hver veieier forskuttere sin andel fra skogfond eller betale på annen måte. VVF-styret gjør avtaler med entreprenører og andre som utfører vedlikeholdet. Noen VVF har en oppsynsperson som bistår veiforeningsstyrene med tilsyn og forslag til tiltak, en funksjon som også kan kombineres med vedlikeholdsarbeid.

I tillegg til innleie av entreprenør, velger noen VVF å ha en del utstyr sjøl som kjøres av oppsynspersonen eller medlemmer. Enkeltveier som tidligere har utført vedlikeholdet med eget utstyr, kan fortsette med dette, eventuelt kan utstyret brukes på flere veier for å få bedre utnyttelse.

Andre samarbeidsløsninger

I områder hvor det p.g.a. skog-/eiendomsforhold, geografi o.l. ikke er naturlig med store samarbeidstiltak som en VVF, kan ulike typer nabo- eller maskinsamarbeid være et alternativ. Dette kan f.eks. skje ved at høvling med innleid entreprenør gjøres på flere veier i samme oppdrag, at flere veier går til felles innkjøp av veiskrape eller at en skogeier/entreprenør får en viss trygghet for investering i krattknusingsutstyr ved å inngå avtale med veieierne i området. Slike løsninger krever likevel at en har veiforeninger som fungerer og kan samarbeide.

Finansiering

For å ha midler til løpende vedlikehold, kan veiforeningen kreve inn en årlig andelsavgift basert på samme fordelingsnøkkel som for anleggskostnadene. Avgiftens størrelse kan tilpasses behov for eventuell oppbygging av reserver til større vedlikeholdsoppgaver eller opprusting. For VVF blir kostnaden på den enkelte veien å fordele etter andelene som den aktuelle veiforeningen har bestemt. I tillegg må felleskostnadene for VVF deles etter andeler som den enkelte veieieren har i dette fellesskapet. Kombinasjon av andeler og transportavgift kan brukes for veiforeninger, men blir lett uhåndterlig i en VVF.

God organisering gir gevinst

Den økonomiske gevinsten ved å organisere vedlikeholdet i større fellesskap som VVF, ligger særlig i muligheten for lavere pristilbud fra entreprenører. Større oppdrag kan gjøre det mer interessant å konkurrere om oppdrag når det er flere tilbydere, bedre mulighetene for å forhandle fram en gunstig pris for veieier og gi lavere flyttekostnader p.g.a. at flere oppdrag kan samkjøres.

I tabell 1 er det sammenlignet totale vedlikeholdskostnader for 3 ulike typer veiforeninger: en aktiv veiforening som er med i en VVF, en aktiv veiforening uten slik tilknytning og en passiv veiforening. Kostnadene baserer seg på innsamlede erfaringstall fra forskjellige veiforeninger og kostnader beregnet på grunnlag av normale prestasjoner for ulike maskiner. Brukstil er

satt til 20 år og alle framtidige kostnader er diskontert til nåverdi, dvs. hva det ville koste å betale alle beløpene i dag. Den passive veiforeningen vedlikeholder langt sjeldnere enn de to andre eksemplene og må gjøre et større inngrep hvert 10. år.

Tabell 1. Kostnads kalkyle (kr/m) over en 20-års periode for skogsbilvei med godt vedlikehold i veiforening og VVF, samt dårlig vedlikehold i veiforening.

Vedlikeholdstiltak	Diskonterte kostnader for en 20-årsperiode, kr/m (antall gjentak)			
	Godt vedlikehold		Dårlig vedlikehold	
	VVF	Veiforening	Veiforening	
Høvling / Skraping	5,16 (20)	5,73 (20)	4,09 (2 /10)	
Krattrydding	4,29 (7)	4,76 (7)	3,05 (2)	
Grøfterensk/grøfting	3,92 (2)	4,35 (2)	8,70 (2)	
Grusing	23,50 (2)	26,11 (2)	52,21 (2)	
Stikkrennetining/-skifting	3,10 (20)	3,44 (20)	2,61 (2)	
Maskinflyttekostnader	1,41	3,95	0,80	
Felleskostnader VVF	2,29 (20)			
SUM	43,67	48,35	71,46	

Gjennomsnittlig årlig vedlikeholdskostnad, kr/m (dagens priser)	4,57	5,07	8,14
--	-------------	-------------	-------------

I vårt eksempel kommer ”skippertaksmodellen” som praktiseres av den passive veiforeningen dårligst ut med hensyn til økonomi. Her er det noe vanskelig å vurdere eksakt når behov for tiltak melder seg avhengig av om trafikken er stor eller liten på veier som vedlikeholdes sjelden. For de to andre modellene, er det relativt små forskjeller. Her må det understrekes at man kun har tatt hensyn til mulighetene for lavere anbudspris pr. km (”stordriftsfordeler”) i VVF gjennom å redusere kostnadene for enkelte av vedlikeholdstiltakene med 10 %.

Suppleringsgrusing er uten tvil det tyngste vedlikeholdstiltaket økonomisk sett og står for drøyt halvparten av de totale kostnadene.

Dersom man beregner den gjennomsnittlige vedlikeholdskostnaden over 20-årsperioden med dagens priser ligger et godt vedlikehold på ca 5 kr/m, mens man med de sporadiske skippertakene havner på 8 kr/m. Det betyr at kostnadene kan reduseres med nærmere 40 % gjennom et bedre organisert vedlikehold.

Jan Bjerketvedt og Hans Nyeggen er ansatt ved Norsk institutt for skog og landskap. Denne artikkelen inngår i en serie på fire artikler om skogsbilveivedlikehold, utarbeidet med støtte fra Landbruks- og matdepartementet og faglig bistand fra FMLA i Telemark og Aust-Agder og SKI.