

Sommervedlikehold av skogsbilveier

Å forsømme veivedlikeholdstiltak som motvirker vannets ødeleggende påvirkning av skogsbilveien er som å akseptere et utett tak på huset. Et jevnt vedlikehold reduserer faren for vannskader, og mye av dette vedlikeholdet kan utføres av veieierne selv med enkelt utstyr.

Jan Bjerketvedt og Hans Nyeggen, Skog og Landskap

Innledning

For å vedlikeholde skogsbilveinettet kreves det at enkelte tiltak utføres jevnlig, og til dette arbeidet finnes det forskjellige typer utstyr. Resultater fra vedlikeholdskontroller som skogbruksmyndighetene har gjennomført, viser at enkelte tiltak ofte blir forsømt. Dette gjelder særlig kantrydding og grøfterensk, samt høvling/skraping og vedlikeholdsgrusing.

Vann er en av skogsbilveiens verste fiender. Det retter sitt angrep mot veien både fra oversiden, fra siden og fra undersiden. Slitelaget fungerer som veiens tak og beskytter mot vannets angrep fra oversiden. Det er derfor viktig at dette taket holdes tett og slett, slik at vannet lett kan transporteres vekk fra kjørebane og ut i grøfta.

Gjennom høvling og skraping vedlikeholdes veioverflaten. Da opprettholdes eller gjenopprettes veiens kuv og vannet kan renne vekk. Kjørespor, vaskebrett og slag hull jevnes ut og slettes, slik at overflatevannet ikke blir stående og mates inn i veikroppen. Veiskuldrene får fjernet uønsket vegetasjon og eventuelle løsmasseranker, og dermed får vannet fri bane ut av veien og ned i grøfta. En forutsetning for å kunne gjennomføre en vellykket høvling av veien er imidlertid at det er tilstrekkelig tykt lag med slitelagsgrus.

Høvling

Veien bør høvles hvert år. Vei høvel er å foretrekke når man skal utbedre større sporskader (ca 5 cm eller dypere), slag hull og vaskebrett på veien, siden denne når helt ned i eller under bunnen av sporene. Et planeringsskjær vil i de fleste tilfeller kun fylle igjen sporene med løs grus og dermed går det ikke lang tid før man er tilbake der man startet. En dyktig fører kan videre rette opp manglende kuv på veien. For å få utført en god og solid jobb, er en selvgående høvel på 10-15 tonn et godt valg. Investeringsmessig må dette utstyret, med enkelte få unntak, sies å tilhøre entreprenørstanden fremfor skogsbilveieierne.

Skraping

For å jevne ut grunnere spor (inntil 2-3 cm) og fjerne gress som har etablert seg på veikantene, vil traktor med planeringsskjær være et aktuelt redskap. Skjærene er montert på traktorens trepunktsoppheng og kan justeres både i horisontal- og vertikalplanet. Jo tyngre skjæret er, jo bedre arbeid er det mulig å utføre, og støttehjul bidrar til jevnest mulig gange.

Et bedre alternativ kan være traktormonterte planskraper med tre skjær. Skrapene slepes etter traktoren og har stillbare hjul og skjær. De er betraktelig tyngre og lengre enn planeringsskjærene, og med riktig innstilte skjær får man både bedre tak og bedre resultat. Selv om prisforskjellen kan være betydelig, vil planskraper kunne være en fornuftig investering, særlig for større veianlegg eller samarbeid mellom flere veier, og hvor man har kompetente folk til å gjøre jobben.

Slodding

En traktorslodd kan benyttes til å ta grunne spor og å fjerne gress fra veien. Dette utstyret er aktuelt på veier med relativt liten trafikk og beskjedent behov for høvling eller skraping. Drammensslodden er en slodd som er solgt i mange eksemplarer de senere årene. Denne spesialutviklede gummislodden har vist seg egnet til dette formålet. Større steiner i overflata rives ikke opp, og den stiller derfor lavere krav enn høvel og planeringsskjær til tykkelsen av slitelagsgrusen for å oppnå et tilfredsstillende resultat. Ved å skråstille slodden kan man også dra massen inn i veien.

Grusing

Skogsbilveienes grusdekke slites med tiden, både av klimaet og av trafikken, og det vil derfor være nødvendig å suppleringssgruse de fleste veiene etter noen år, erfaringsmessig rundt hvert 10. år. Generelt kan man si at det er for lite slitelagsgrus å høvle i når tykkelsen kommer under 5 cm.

Den tilførte grusen kan være ubehandlet eller harpet naturgrus, knust naturgrus eller knust fjell. De knuste massene er best siden materialet blir mer skarpkantet og får bedre sammenhengskraft, samt at man oppnår bedre kornfordeling, det vil si riktige andeler av fint, middels og grovt materiale. Dagens Veinormaler krever knust grus i bakker med stigning over 10 prosent.

Mobile knuseverk kan være et godt alternativ i mange områder, særlig der hvor man har nyanlegg eller opprustingsveier i umiddelbar nærhet og det er en viss transportavstand til nærmeste pukkverk.

Krattrydding

Vei- og grøftekanter gror raskt til med busker og trær. Dette skaper problemer både for tømmertransport, brøyting og maskinelt vedlikehold om det ikke ryddes vekk i en tidlig fase. En vei med kraftig kantvegetasjon vil også tørke opp senere og dermed få svekket bæreevne. Det er derfor påkrevd med jevnlig vegetasjonsfjerning.

Dersom det årlig gjennomføres skraping/høvling av veikant og indre grøfteskråning, vil dette motvirke gjengroingen. Om forholdene er slik at høvling ut i grøfta ikke kan utføres, for eksempel på grunn av grøftas utforming eller at man ønsker å beholde grøftas gressdekke på grunn av ustabile grøfteskråninger, må buskvegetasjonen fjernes jevnlig på annet vis. Dette gjelder også for den ytre grøfteskråningen hvor man ikke kommer til med høvel. Avhengig av klima, vekstforhold og metode bør det ikke gå mer enn 2-5 år mellom ryddingene.

Større trær, over 10 cm diameter, kan ryddes manuelt med motor- eller motorryddesag. Mindre virke kan fjernes mekanisk med en krattknuser. Krattknusere finnes både for montering på hjullastere, på traktorens trepunkttoppheng, på traktorens frontlaster og i krana på traktorer, skogsmaskiner og gravemaskiner.

Kjemisk rydding kan gjennomføres med traktormonterte sprøyter (tåke- eller åkersprøyte). Denne løsningen er aktuell for lavt kratt på opptil 1 meters høyde. En fordel med sprøyting kontra mekanisk rydding er at man oppnår en effekt med lengre varighet av tiltaket. Det må tas hensyn til at det er restriksjoner på sprøyting nær vassdrag og drikkevann, og at det i forbindelse med sprøyting er krav om merking med plakater godkjent av mattilsynet.

Grøfterensk

Skogsbilveiens grøfter skal være åpne og romslige for å kunne fungere tilfredsstillende med tanke på å drenere veikroppen og bevare veiens bæreevne. Selv om krattrydding er gjennomført og krattet er fjernet, vil grøftenes effekt kunne reduseres av gresstorv, sedimenter og masseutglidninger som gir dårlig vannsig og oppdemming i grøfta.

Høvling av indre grøfteskråning er som nevnt et effektivt tiltak mot gjengroing. Mer omfattende opprensning av hele grøfta og fjerning av utglidde masser og sedimenter vil kreve bruk av gravemaskin, helst med vridbar skuff. Slik rensker man både grøftebunn og – sider. I henhold til Veinormalene skal grøfta være minimum 20 cm under nedre del av bærelaget (det betyr normalt minimum 50 cm dyp i forhold til veioverflaten) og minimum 30 cm bred. De massene man tar opp fra grøfta egner seg vanligvis ikke på veien og skal derfor legges utenfor grøftene eller transporteres vekk. Det samme gjelder for masse som er høvlet inn i veien. Her bør man renske dette for torv og annet organisk materiale, for eksempel ved bruk av rive eller steinsvans på traktoren.

Problemstillinger knyttet til stikkrenner kunne vært tema for en egen artikkel, men i tilknytning til vedlikehold skal vi nøye oss med å påpeke behovet for å inspisere rennene innvendig for deformasjon og andre skader, samt å eventuelt renske stikkrennenes inn- og utløp for materiale som kan hindre vanngjennomstrømmingen. Det er grunn til å påpeke at svært mange overser kontrollbehovet av stikkrennas utløp og at dette fort kan bli en flaskehals i veiens dreneringssystem ved store nedbørsmengder.

Gjennomføring

Det hjelper lite å ha eget utstyr til disposisjon dersom man ikke tar det i praktisk bruk. I svært mange tilfeller vil man over tid vinne, både kvalitets- og kostnadsmessig, på å sette bort arbeidet med høvling/skraping til entreprenører med tyngre utstyr og fagkompetanse.

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.