



3 MINUTE READ

Nya lösningar nödvändiga för starkare skogsbilvägar

vti

from [VTI aktuellt nr 2024:1](#)by [VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut](#)

Skogsbilvägarna utgör hälften av Sveriges enskilda vägar. Klimatförändringar i kombination med allt tyngre fordon gör dock att vägarna inte längre fungerar optimalt. Dina Kuttah forskar om hur vägarna kan byggas bättre i en av de största satsningarna som gjorts inom skogsindustrin i Sverige.

En skogsbilväg är en enskild väg som huvudsakligen är byggd för skogsbrukets behov och där virkestransport ska kunna ske med lastbil. Skogsbilvägarna har alltid påverkats av regn och tjäle, men påverkan har blivit större i takt med att klimatförändringarna har blivit mer kännbara. Dräneringen räcker till exempel inte till. Dessutom har högsta tillåtna bruttovikten för lastbilar ökat från 64 till 74 ton. Det är positivt för klimatet eftersom färre fordon behövs vilket innebär att koldioxidutsläppen minskar men skogsbilvägarna är inte byggda för så tunga fordon.

– Även nya vägar byggs med en bärighet utifrån de gamla riktlinjerna, säger Dina Kuttah, senior forskare på VTI. Så förändringar är nödvändiga, och det snabbt.

Det aktuella projektet inleddes i maj 2021 och beräknas pågå fram till sommaren 2024. Dina Kuttah började med att gå igenom all internationell forskning som finns. Hur bygger man motsvarande typ av vägar i andra länder? Hon kom fram till att det finns sju till åtta olika väg typer som är värda att testa i Sverige. De skalades i

projektet ner till fem. Fem av de stora skogsbolagen har därefter byggt var sin typ av teststräcka på cirka en kilometer. Parallellt har även referensvägar byggts enligt de regler för bärighet som än så länge gäller.

– SCA har valt att bygga med olika bomberingsnivåer. Kopparfors Skogar valde åtgärden stenmadrasser. Sveaskog prövar ändrade packningsnivåer, Stora Enso bygger med geoceller och Holmen har valt en stabiliseringsmetod som inbegriper enzymer, berättar Dina Kuttah.

Utvärderingen av pilotvägarna har inletts och kommer att pågå under våren.

– De olika åtgärderna liknar inte varandra, förklarar Dina Kuttah. Det handlar om helt olika typer av förstärkning, dränering, och så vidare. Det skulle kunna vara så att en kombination av olika metoder är intressant.

Projektet är en av de största enskilda satsningarna som gjorts inom skogsindustrin i Sverige.

– Inte ens om vi backar femtio år i tiden hittar vi någonting liknande. Självt håller jag tummarna för att vi når goda slutresultat som så många som möjligt kan utnyttja. Forskning är ju en sak, implementering en annan. Det går inte att tvinga privata skogsbolag att välja att bygga på ett visst sätt i framtiden. Kostnaderna är en nyckelfråga, därför har vi också stort fokus på dem i projektet.

Projektet finansieras av Vinnova inom ramen för InfraSweden, ett statligt finansierat strategiskt innovationsprogram som arbetar för att uppnå målet om en klimatneutral transportinfrastruktur.

MER INFORMATION

Dina Kuttah, dina.kuttah@vti.se

Text: Catarina Gisby/redakta

Foto: Lars Johansson/ Mostphotos.com



More articles from this publication: