

SKOGSVEGER – NOE MER ENN SKOGBRUK?

Av Vegard Gundersen og Hans Nyeggen,
Skog og landskap

Planlegging og anleggelse av skogsveger

Artikkelen fokuserer på bruk av skogsveger for friluftslivet. Vegtypene skogbruket bygger i dag er traktor- og bilveger. De fleste skogsvegene bygges etter bestemte standardkrav i vegnormalene (Landbruksdepartementet 1997), en forutsetning for offentlig tilskudd og investeringslån (Landbruksdepartementet 1994a og b). Planene må byggemeldes og være godkjent av kommunen (Landbruksdepartementet 1996). Et krav for å få bygge skogsveger, er at det skal tas hensyn til helhetsløsninger i et område, noe som bl.a. medfører at eiendomsgrensene ikke har noen betydning for hvor vegen skal legges og at vegen kan bygges i kombinasjon med jordbruk og andre formål. Miljøverdier knyttet til biologisk mangfold, naturmiljø, landskap, kulturminner og friluftsliv skal også vektlegges. Flerbrukshensyn skal innarbeides i vegplanene for alle skogsveger. Foruten vegnormalkravene til bl.a. teknisk og geometrisk utforming, skogrydding og etterarbeid, er det lagd en veiledning for vegplanleggere, entreprenører og skogeiere som tar for seg begrensninger og tilpasninger av inngrepet til naturen (Landbruksdepartementet 1991). Under planleggingen av traseen skal det bl.a. tas hensyn til synsinntrykk av vegen, harmonisering med omgivelsene, terrengformasjoner, randsoner, viltbiotoper og fornminner. I anleggsfasen skal både dimensjonering, utforming, utførelse og opprydding være i tråd med retningslinjene.

Folks bruk av skogsveger



Bilde 1. Mange brukergrupper innen friluftsliv er avhengig av eller begünstiget av skogsveger. Bildet viser en vellykket tilpasning av bilvegen til landskap og friluftsliv. Vegkroppen er anlagt på en underbygning av flis. Hordnes, Bergen. Foto: Hans Nyeggen

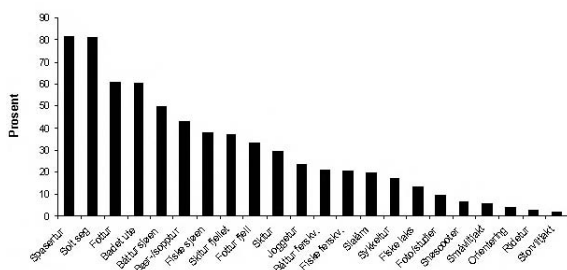
Skogens tilgjengelighet og infrastruktur er helt avgjørende for hvor mange som besøker skogen og for hva skogen blir brukt til. Gundersen (2004) gir en oversikt over brukerundersøkelser i Norge. Det er lite kunnskap om folks bruk av skogsveger i friluftssammenheng på Vestlandet (Gundersen & Øyen 2001) og i Nord-Norge. Mesteparten av undersøkelsene er gjort i bynære strøk på Østlandet og i Trøndelag. Det er stor forskjell på barmark og snødekt mark. På barmark viser alle undersøkelser at majoriteten av turfolket benytter stier og veger. Haakenstad (1972, 1975) fant fra Nordmarka utenfor Oslo at de fleste gikk på stier (67 %), noen på veg (31 %), mens de som ferdes utenom stier og veger bare utgjorde 1–4 %. I områder med liten vegtetthet kunne opptil 30 % av friluftslivet benytte områder utenom veger og stier (Aasetre 1992, Aasetre 1993a). Mange av dem som gikk utenfor stier og veger, søkte kvaliteter man ikke fant langs vegene, i første rekke knyttet til høstingsaktiviteter som jakt, fiske, sopp- og bærplukking, men også mer urørte og stille områder. Bruken av veger kontra stier kunne variere gjennom barmarksesongen. Om høsten ble stiene brukt mer flittig i forbindelse med bær- og sopplukking. På forsommeren ble vegene brukt mer på grunn av vårløsning og fuktig skogsmark (Haakenstad 1975). Mestvedt

(1984) fant at flere brukte merkede framfor umerkede stier i Trondheim Bymark. En tidligere undersøkelse om bruken av byfjellene i Bergen (Bergen Turlag 2002), viste at over halvparten av de intervjuede brukerne fulgte turveger i kombinasjon med stier.

Vinterstid kan også skogsvegene ha en viktig funksjon som basis for oppkjørte skiløyper og løypenett. Det er vist i flere undersøkelser at i skisesongen benytter folk hovedsakelig opparbeidete løypenett (Mestvedt 1984, Aasetre 1992). En sammenligning av undersøkelser fra 1970-tallet med undersøkelser fra 1990-tallet, viser at stadig flere foretrekker skiturer i preparerte løyper (Haakenstad 1972, Aasetre 1992). Om dette skyldes endrete preferanser for skiløyper eller bedre løypetilbud, sier ikke undersøkelsene noe om, men man kan anta at folk i større grad ønsker tilrettelegging.

seg til en hytte, et idrettsanlegg eller andre typer anlegg med tilrettelegging. Dette viser helt klart at det er mange brukere av skog som ønsker eller er begunstiget av å bruke skogsvegen i sitt friluftsliv. Andelen av friluftslivet som bruker vegene har økt siden 1970-tallet (Gundersen 2004). Noe av dette skyldes økte aktiviteter som er begunstiget av veg som sykling, riding og jogging. Samtidig har det vært en reduksjon i høstingsaktivitetene, sopp- og bærplukking, som benytter terrenget. Økt bruk av skogsvegen skyldes også utbygging av et tettere vegnett i perioden, noe som gir et større tilbud til brukerne. Det faktum at skogsveger ofte følger tidligere ferdselsårer i landskapet, vanskeliggjør en vurdering av hvor mange det er av dem som bruker vegen som faktisk ville ha foretrukket den gamle stien. De færreste er interessert i å gå lange omveger bare for å gå på sti.

Hvorfor brukes skogsvegene så hyppig?



Figur 1. Befolkningens deltagelse i utendørs fritidsaktiviteter (Kaltenborn 1993).

Det er flere grunner til at folk benytter seg av vegene, men den viktigste er lett tilgjengelighet og fremkommelighet i skogen for et stort spekter av brukere. Figur 1 viser et eksempel på en landsomfattende brukerundersøkelse. De fleste går en tur, alene eller med venner og familie, og benytter seg av vegene. Blant de som går tur eller spaserer, er det brukergrupper som er avhengige av eller sterkt begunstiget av veg, som for eksempel eldre, bevegelseshemmede og familie med barnevogn. For enkelte aktiviteter er vegen en viktig forutsetning for aktiviteten, slik som landevegssykling, riding og trening. Skiløypene følger ofte skogsbilvegene. Likeledes benytter destinasjonsrettede aktiviteter vegen for å komme seg raskest og lettest frem til målet. Dette gjelder for eksempel folk som ønsker å bade, padle kano, fiske, jakte eller som ønsker å komme

Skogsvegene brukes hyppigst i bynære områder

I Norge er det gjennomført mange brukerundersøkelser som kartlegger folks bruk av skog.

På bakgrunn av nasjonale brukerundersøkelser kan vi anslå at det totale antallet skogbesøk i Norge er i størrelsesorden 200 millioner (Gundersen 2004). Dette inkluderer også kortere spaserturer av varighet på ca. en time. Halvparten av alle skogbesøk, eller om lag 100 millioner, foregår i bynære områder. Antallet av disse som bruker skogsveg til hele eller deler av turen vil være i størrelsesorden 40–70 % av brukerne, avhengig av område (Aasetre 1993b, Gundersen 2004). Regner vi et gjennomsnitt på 50 %, vil i alt 50 millioner av skogbesøkene i bynære områder foregå på skogsveger. Dette er et betydelig antall, spesielt når vi vet at bynære skogområder bare omfatter 2–3 % av det totale skogarealet i Norge.

Folks preferanser for skogsveger

Også når det gjelder folks preferanser og ønsker for skog, er det få undersøkelser fra Vestlandet og Nord-Norge. Terrengforholdene på Vestlandet tilsier at tilgjengeligheten til skog og utmarksarealer øker sterkt ved at et vegnett blir utbygd. Gundersen & Frivold (2005) gir en oversikt over 53 preferanseundersøkelser fra Fennoskandia. Preferanseundersøkelser indikerer at folk ideelt sett ønsker en moderat tilrettelegging i form av veg og stier, og de ønsker gjerne å ferdes på en sti som lenge har

vært i bruk og holdes ved like av tråkk (Haakenstad 1972, Lind et al. 1974, Aasetre 1993c). Land-skapstilpasningen av skogsveger spiller en stor rolle for friluftslivet (Haakenstad 1972, Aasetre 1992). Skogsbilveger blir av mange akseptert så lenge de ikke er «brutale» i landskapet (Haakenstad 1972, Lind et al. 1974). Utforming av vegdekke, vegskuldre, grøfter, skjæringer og fyllinger er avgjørende for om vegen er godt likt. Dette gjelder både for traktor- og skogsbilveger (Lind et al. 1974, Mestvedt 1984). I Trondheim bymark la folk vekt på variert vegetasjon, rikelig med naturformasjoner og mange utsiktspunkter da de fikk spørsmål om hva som gjør en veg trivelig å ferdes på. Der ble det også påvist at mange forbinder snauflater med nye skogsveger (Mestvedt 1984). Et annet forhold er den økte trafikken som følger med en skogsbilveg. Vanligvis er det restriktive holdninger til biltrafikk i bynære skoger, og undersøkelser tyder på at folk i svært liten grad er begeistret for privatbiltrafikk på vegene (Haakenstad 1972, Lind et al. 1974, Mestvedt 1984, Bergen Turlag 2002).

Siden 1970-tallet, og før det også i enkelte tilfeller, har det forekommet en del tilfeller av konflikter mellom skogbruk og friluftsliv, i første rekke knyttet til hogst og vegbygging. Når det gjelder vegbygging, dreier dette seg først og fremst anleggelse av nye veger. Blant de nordiske preferanseundersøkelsene som viser bilder av skogsveger (Gundersen & Frivold 2005), får disse bildene en lav «score». Dette forklares med at skogsvegen for mange representerer et stort inngrep i turområdet og i naturen. Derfor er det ofte slik at folk bruker skogsvegene hyppig, men ønsker ikke å se skogsbilveger i skogen. Dette dilemmaet kan nok dels forklares med forholdet mellom det praktiske (faktisk bruk) og det ideelle. Motivasjonen for de aller fleste som går tur er å komme seg vekk fra byen og det daglige liv, være i fysisk aktivitet og å oppleve stillhet og ro i et naturlig miljø. Menneskeskapt innretninger vil ofte virke negativt inn på opplevelsen. Gjentatte ganger konkluderer undersøkelser knyttet til folks opplevelsesverdier i skog i Norge og internasjonalt med at de best likte skogmiljøene viser få eller ingen spor etter menneskelig aktivitet. Derfor kan vi konkludere med at folk bruker de eksisterende skogsvegene hyppig, men er skeptiske til nyanlegg.

Allmennheten kan være skeptiske til nye veganlegg og rangerer skogsmiljøer med skogsveg lavt. Det er et titalls preferanseundersøkelser i Norden som viser at skogbrukere, folk som eier eller forvalter skog, er mer positive til skogsveger enn allmennheten (Gundersen & Frivold 2005). Motsatt er med-

lemmer av naturvernorganisasjoner mer negative. Hvilken betydning har så dette? Som planlegger, forvalter eller saksbehandler med skogfaglig bakgrunn er det viktig å være klar over denne skjevheten, og ta hensyn til dette i prosessen frem til ferdig veg.

Skogsvegen – en verdi og et verdispørsmål

Skogsvegene representerer betydelige verdier for individ og samfunn. I tillegg til transport av tømmer og til bruk i skogskjøtselen, hadde listen blitt lang hvis man hadde ramset opp alle tenkelig formål og nytteaktiviteter skogsveger benyttes til. I stedet vil vi her konsentrere oss om bruk av vegen i folks fritid. Av det totale antallet skogbesøk på 200 millioner i Norge, kan vi anta at om lag halvparten av disse, altså 100 millioner, benytter skogsveger til deler av skogbesøket eller i løpet av hele skogbesøket. Verdien er lite realiserbar for skogeier, som oftest må hente inntekter fra denne ressursen gjennom indirekte salg av varer og tjenester. For samfunnet representerer skogbesøkene en stor verdi som vi ikke skal driste oss til å anslå her. I tillegg kommer eventuelle helseeffekter og besparelser for samfunnet som følge av fysisk aktivitet og gode opplevelser. Det interessante spørsmålet er imidlertid hvor mange ekstra besøkende skogsveger bidrar med, fordi mange av de besøkende går på tur uavhengig av om det finnes en skogsveg i området. Det er et nesten entydig bilde i brukerundersøkelsene at tilrettelegging i et område uten tilrettelegging øker trafikken, og at økt tilrettelegging i områder med eksisterende tilrettelegging også øker trafikken til et visst nivå. Dette vil ikke si at tilrettelegging alltid er ønskelig overalt. En tilrettelegging forandrer områdets karakter og bruk. Enkelte brukergrupper blir begunstiget, mens andre får reduserte muligheter. Totalt vil bruken av området øke, ofte betydelig.

Differensiert forvaltning

Den mest populære planleggingsmodellen for friluftsliv, «spekteret av rekreasjonsmuligheter», baseres i stor grad på kartlegging av skogsveger: Vegtetthet, vegklasse og anvendelse av vegene (Gundersen & Bentsdal 2005). I en slik planmodell er målet at skogområdene skal dekke et vidt spekter av brukere; alt fra de som reiser på bilcamping med masse utstyr, til de som ønsker overnattingstur i vegløse villmarksområder (se tabell 1). På bakgrunn av en slik kartlegging ender man opp med 5–6 ulike rekreasjonsklasser, der ulike brukergrupper

innen friluftslivet finner egnete områder. Målet er at et større landskapsutsnitt, for eksempel en bymark, skal kunne tilby alle rekreasjonsklassene til byens befolkning. Gradienten innen klassene går fra sterkt tilrettelagte områder med tett vegnett, til områder helt uten veg. Folk kan da velge hvor de vil utøve sitt friluftsliv, og det kan lages kart for å guide brukerne til riktige plasser. Ønsker du å utøve ulike sportsaktiviteter som krever sterk tilrettelegging eller anlegg, for eksempel rullebrettrampe, terrengsykkelbane eller paintballfelt, finnes det et område for dette. Ønsker du minst mulig vegger, stillhet og urørthet, vil du finne dette et annet sted. Poenget er at områdene tilfredsstillende forventningene

man har, og at brukerne innen friluftslivet får en bedre opplevelse. Hvis man søker stillhet og ro, skal man ikke møte på motoriserte kjøretøyer, og hvis man ønsker urørthet, skal man ikke møte skogsveger. Hvis man ønsker å kjøre seg en tur inn i marka, skal man finne områder der dette lar seg gjøre uten å møte sinte turfolk. I en tid der friluftslivet endres fra tradisjonelle høstingsaktiviteter til sportsaktiviteter, ekstremidrett og lek, vil man kunne ha mye å tjene på en mer differensiert forvaltning enn det som er tilfellet i dag. En slik forvaltning bør ta utgangspunkt i nettverket av skogsveger.

Tabell 1. Viser prinsippet for hvordan forvaltningen kan differensieres i en bymark, for bedre å ta hensyn til spekteret av brukergrupper innen friluftslivet.

Motivasjon friluftsliv	Aktiviteter	Effekter	Forvaltning
Campe	Bilcamping	Bedre livskvalitet	Tett vegnett Sterk tilrettelegging
Trene / idrett / sport	TerrengsyklingRidning	Bedre fysisk helse	Tett vegnett Tett stinettTilrettelegging
Lek	Hyttebygging	Bedre sosial og motorisk utvikling	Tett stinettNoen veggerNoe tilrettelegging
Stillhet og roMosjon	Gå lengre tur og raste	AvkoplingRestitueringBedre fysisk helse	Tett stinettEnkel tilrettelegging
Villmarks-opplevelse	Gå langturOvernatting	«Være langt vekke» fra by og dagelige gjøremål	Ingen veggerIngen tilretteleggingVern

Kombinerte vegger



Bilde 2. Kombinerte vegger for skogbruk og friluftsliv har vist seg å være en god løsning i bynære skogområder. Bildet viser en kombinert bilveg under anlegg i bratt terreng, der terrengforholdene setter klare begrensninger for vegens utforming. Frotveit-Riple, Bergen. Foto: Hans Nyeggen

på skogsveger som anlegges med tanke på at de skal fylle en flerbruksfunksjon i forhold til skogbruk og friluftsliv. Slike skogsveger fremtrer som mer myke i landskapet, hva angår kurvatur og linjeføring, grøftedybde, vegskjæringer og vegskråninger, i tillegg til en rekke spesialtilpasninger for friluftslivet. Erfaringer fra Bergensområdet viser at slike skogsveger blir godt mottatt av publikum, og at slike vegger i begrenset grad fører til dårligere vegstandard (Nyeggen m.fl. 2005).

Mange skogsveger er av stor betydning for friluftslivet, selv om de opprinnelig hadde som funksjon å frakte tømmer. Det er også stadig flere eksempler

LITTERATUR

- Bergen Turlag 2002. En undersøkelse om bruken av Byfjellene i Bergen. Rapport. 57 s.
- Gundersen, V. 2004. Urbant skogbruk. Forvaltning av skog i by- og tettstedkommuner. Aktuelt fra Skogforsk 3/04: 1–33.
- Gundersen, V. & Øyen, B.-H. 2001. Bynært skogbruk – Et pilotprosjekt for å øke rekreasjonsverdiene i Smørås-Hamrefjellet, Fana bydel, Bergen. Oppdragsrapport nr. 6/01. 32 s.
- Gundersen, V. & Bentdal, K. 2005. Arealplaner for friluftsliv i skog: Registrering og utprøving av fire teorier i caseområdet. Aktuelt fra Skogforsk 1/05: 1–24.
- Gundersen, V. & Frivold, L. H. 2005. Integrating visual structures in urban silviculture: A review of Fennoscandian preference studies and a proposal for a zoning modell. Paper 111 in PhD thesis 34. 2005. Norwegian University of Life Sciences, Ås.
- Haakenstad, H. 1972. Skogbehandling i et utfartsområde. Meldinger Norges Landbrukshøgskole 16 (51): 1–80.
- Haakenstad, H. 1975. Skogskjøtsel i rekreasjonsområder – skog og friluftsliv i to modellområder i Oslomarka. Norges Landbrukshøgskole. Institutt for skogskjøtsel. 174 s.
- Landbruksdepartementet 1991. En veileder i skogsveibygging med miljøhensyn. Håndbok. 38 s.
- Landbruksdepartementet 1994a. Forskrift om tilskudd til bygging av skogsbilveger. Norsk Skoghåndbok 2000: 234–240.
- Landbruksdepartementet 1994b. Forskrift om investeringslån til skogsbilveger. Norsk Skoghåndbok 2000: 242–246.
- Landbruksdepartementet 1996. Forskrift om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål. Norsk Skoghåndbok 2000: 230–233.
- Landbruksdepartementet 1997. Normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse. Håndbok. 42 s.
- Lind, T., Oraug, J.E., Rosenfeld, I.S. & Østensen, E. 1974. Friluftsliv i Oslomarka. Analyse av en intervjuundersøkelse om publikums bruk og krav til Oslomarka. Norsk Institutt for by- og regionforskning. NIBR. Arbeidsrapport nr. 8/74. 96 s.
- Mestvedt, M. 1984. En intervjuundersøkelse om veg- og stinettet i Trondheim bymark. Hovedoppgave ved Inst. for skogskjøtsel, Norges Landbrukshøgskole. 112 s.
- Nyeggen, H., Gundersen, V. & Øyen, B. H. 2005. Kombinererte skogs- og turveger i bynære områder. Aktuelt fra Skogforsk 7/05: 1–16.
- Aasetre, J. 1992. Friluftsliv og skogbruk. En litteraturstudie. NINA-utredninger 34. 52 s.
- Aasetre, J. 1993a. Friluftsliv i bynære skogområder – en undersøkelse blant turgåere i Skien og Oslo. NINA-Oppdragsmelding 325.
- Aasetre, J. 1993b. Friluftsliv i skog. Side 25–32 i: Kaltenborn BP og Vorkinn M (red). Vårt friluftsliv – aktiviteter, miljøkrav og forvaltningsbehov. NINA Temahefte 3.
- Aasetre, J. 1993c. Skog er mer enn trær; preferanser for skogmiljø. Side 75–82 i: Kaltenborn BP og Vorkinn M (red). Vårt friluftsliv – aktiviteter, miljøkrav og forvaltningsbehov. NINA Temahefte 3.