



Skogscentralen

# Framtidsrapport: Privatvägar och logistik





## Framtidsrapport III: Privatvägar och logistik

---

Finlands skogscentrals företagstjänster producerar framtidsrapporter som kartlägger förändringar i branschens omvärld och ger bedömningar om vad förändringarna innebär för företagen.

Det här är den tredje framtidsrapporten. Den behandlar temana privatvägar och logistik.

Framtidsrapporten i ett nötskal

- Fungerande infrastruktur möjliggör investeringar i skogsbioekonomi.
- Väglagen har en nyckelställning i vägunderhållet.
- Finansieringsstöden behöver förenhetligas.
- Väg- och brodata ger nya möjligheter.
- Yrkeskunniga i infrastruktur behövs för att producera vägtjänster.

Skribenter:

Marko Ämmälä, chef för företagstjänster  
Risto Mulari, expert på företagstjänster  
Mika Nousiainen, ledande expert på skogsvägar  
Timo Pisto, specialexpert  
Juha Niskanen, utvecklingsexpert

På nätet:

[www.skogscentralen.fi](http://www.skogscentralen.fi)

# 1 Framtidsrapport: Privatvägar och logistik

Den finländska skogsindustrins råvara och energiveden som behövs för att värma våra byggnader börjar sin resa från skogen längs enskilda vägar, det vill säga privatvägar. När vägarna börjar förfalla är virkestransportförarna de första som märker det. I värsta fall kan både fordon och människor skadas om körspåren och vägstommen rämnar. Det blir också dyrt för logistikföretagaren, och träförädlingsindustrin eller värmeverket får inte sin råvara i tid.

Skogscentralen svarar på utmaningarna inom vägbyggande och vägreparationer med flera slags åtgärder. Projektet "Tiesit", som körde i gång under 2022, är en av åtgärderna. Projektet aktiverar väglag, kartlägger skicket på privata vägar och broar samt bygger upp en digital informationstjänst för väghållare, väganvändare, finansiärer och tjänsteproducenter. I den här framtidsrapporten presenterar vi projektet närmare.

Grundförbättringar av enskilda vägar, broprojekt och andra åtgärder för att förbättra infrastrukturen innebär arbetsmöjligheter för yrkeskunniga i infrastrukturbranschen. Detta förutsätter ett tätt samarbete och nätverkande bland branschens aktörer. Dessutom behöver tjänsterna inom verksamhetsmiljön produktifieras och tjänsteutbudet utökas så att det svarar på efterfrågan och behoven. Tjänstedesignens verktyg och metoder kan vara till hjälp och erbjuda lösningar för att få efterfrågan och utbud att mötas.

Det kommer att behövas mer kunnande och fler proffs från infrastrukturbranschen för att hålla infrastrukturen i gott skick framöver. Hoppas branschen antar utmaningen och ställer sin kompetens till vårt förfogande.



Timo Pisto  
specialexpert  
Finlands skogscentral

## 2 Fungerande infrastruktur stöder investeringar

Investeringar i skogsbioekonomi i Finland förutsätter att man kan lita på att råvarorna kommer när de ska. Då vänds blickarna mot skogsvägar, broar, hamnar, terminaler och järnvägar. Till exempel ger investeringar i järnvägar i bästa fall många möjligheter för företagen.

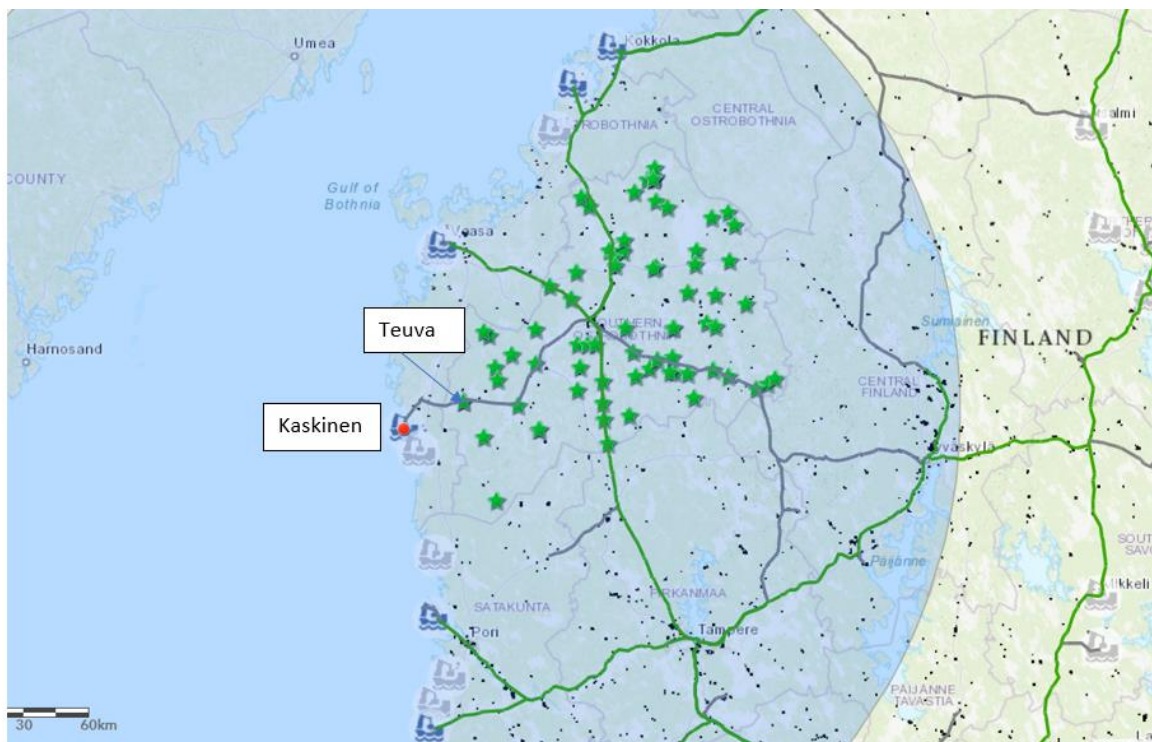
När järnvägar, virkesterminaler och servicevägar byggs och rustas upp behövs kunnigt yrkesfolk. Det är viktigt att företagen ombesörjer säkerhets- och behörighetsutbildningen som behövs för banhållningen, för utan den kan arbetet inte utföras. Det är ofta stora helheter, men med samarbete och fungerande partnerskap kan också mindre aktörer få uppdrag.

År 2021 godkändes en riksomfattande tolvårsplan för trafiksystemet. Tyngdpunkten förflyttas allt mer till investeringar i bantrafiken.

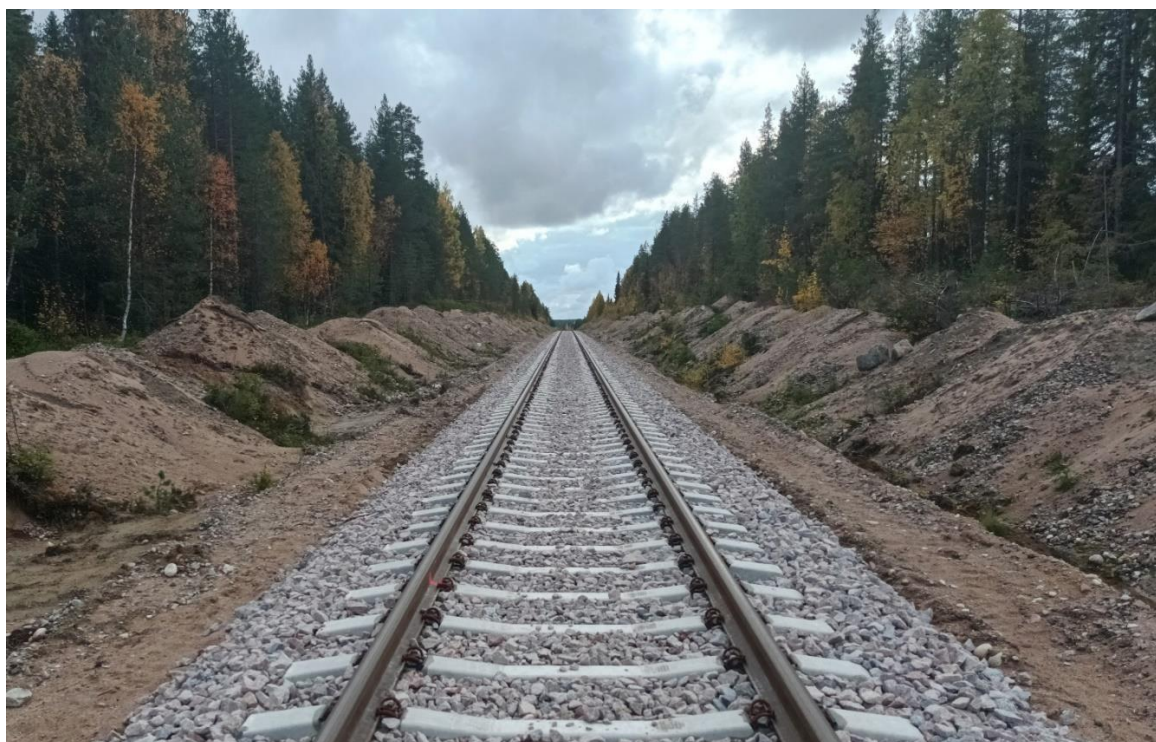
Ett praktiskt exempel på sambandet mellan järnvägsinfrastruktur och investeringar kommer från Kaskö. Metsä Board meddelade nyligen att man börjar undersöka möjligheterna att grunda en kartongfabrik för falskartong i Kaskö. Om fabriken blir av kommer den att betydligt öka sannolikheten för baninvesteringar.

- Bara fabriksinvesteringen skulle vara i en miljardklassen. Det skulle vara en storvinst för landskapet och för västra Finland i stort, säger **Jorma Vierula** vid Södra Österbottens järnvägsförening.

Investeringar i råvirkesterminaler och järnväg planeras och genomförs på olika håll i landet. Till exempel byggandet av ett lastspår som det i Östermark skulle enligt Vierula ge flera företag i schaktningsbranschen arbete. Lastspåret i Östermark fungerar som ett buffertförråd och har i dag plats för cirka 20 000 fastkubikmeter råvirke.



Verkningsområdet kring Kaskö (ljusblå bakgrund), kartlagda terminalplatser, hamnplatser och järnvägsnätet i Södra Österbotten.



Järnvägarna rustas upp också i glesbygden. På bilden syns det nyligen förbättrade banavsnittet mellan Hyrynsalmi och Suomussalmi. I Pesjö by i Suomussalmi ska en ny virkesterminal bli klar 2023. Foto: Risto Mulari

## 2.1 Privatvägarnas betydelse

Det finns cirka 370 000 kilometer privatväg i Finland. Av dessa är cirka 125 000 kilometer byggt som skogsbilväg. Privatvägarna spelar en viktig roll när det gäller att hålla landsbygden livskraftig. Längs privatvägarna bor ungefär en miljon människor. Dessutom finns det hundratusentals sommarstugor vid dem. Över 90 procent av virket börjar sin resa till fabrikena längs en privat väg. Antalet broar på privatvägar uppskattas till ungefär 13 000.

Privatvägarna får en ännu större roll i framtiden eftersom skogssektorn med sina energivedstransporter är en viktig del av Finlands försörjningsberedskap. När extrema väderfenomen som torka och vindskador blir vanligare blir de privata vägarna allt viktigare. Till exempel efter stormen Paula i Koillismaa visade det sig vara svårt att snabbt få bort de kullfallna träden eftersom vägarna var i dåligt skick.



Privatvägarnas betydelse för samhället. WSP Finland Oy, Business & logistics, 2019.

## 2.2 Väglagen spelar en nyckelroll

Det finns cirka 60 000 väglag i vårt land. I väglaget fattas beslut om bland annat vägunderhåll och grundförbättringar. Väglaget avgör självt vilket underhåll som behövs. Utomstående instanser kan inte kräva att vägen ska hålla en viss nivå.

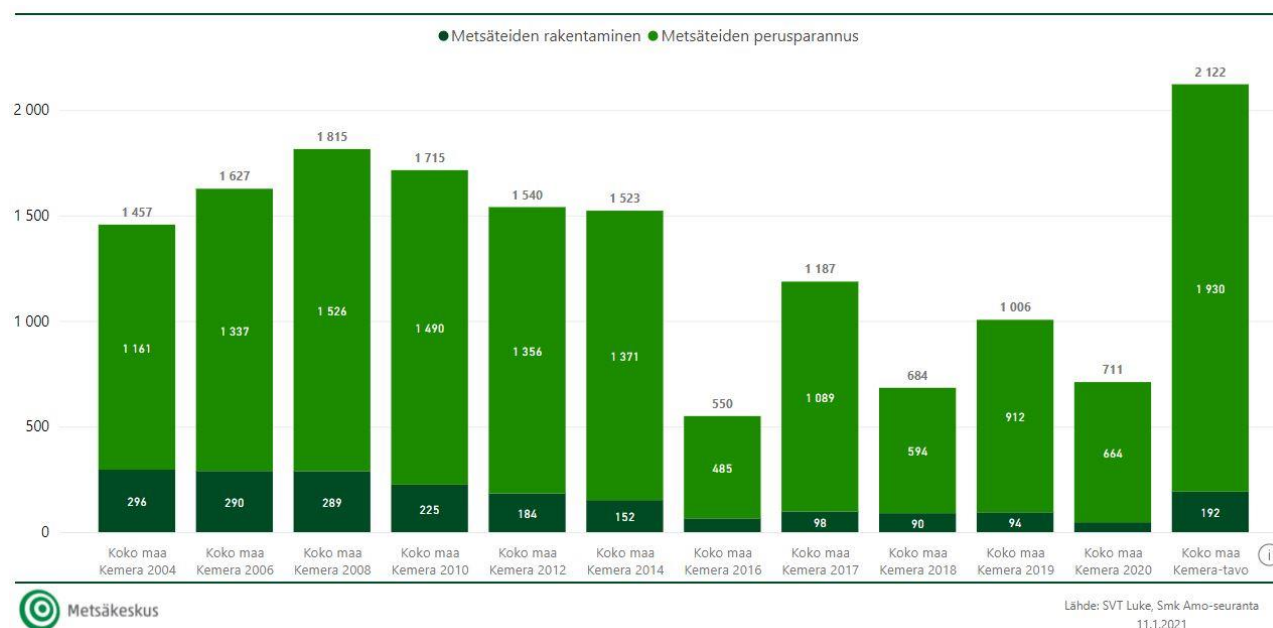
Väglaget eller andra väghållare måste dock hålla vägen i ett skick som motsvarar dess användningsändamål.

Väglagens förvaltning befinner sig i ett brytningskede. Traditionellt har väglaget skötts av en förvaltningsnämnd och ordförande som vägdelägarna valt. Talkoandan har varit en viktig del av verksamheten. Nu går utvecklingen mer mot professionellt vägdisponentskap, vilket kan vara bra med tanke på väglagens aktivitet. Men det börjar redan vara ont om vägtjänstföretagare.

## 2.3 Samhället stöder underhåll och grundförbättring

Det finns ekonomiska stöd att få för underhåll och grundförbättring av privatvägar samt för att rusta upp eller förnya broar. Kommunerna och städerna stöder huvudsakligen underhåll av privatvägar som har permanent bosättning. De senaste åren har cirka 30 miljoner euro beviljats. NTM-centralerna stöder huvudsakligen grundförbättringar av privatvägar med bosättning. Stöden som NTM-centralerna beviljar 2022 uppgår till cirka 30 miljoner euro.

Vägprojekt på privatvägar av skogsvägskaraktär stöds med medel enligt den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk (kemera-stöd), och stödet beviljas av Finlands skogscentral. År 2022 finns det cirka åtta miljoner euro att använda för ändamålet. Under de senaste åren har dock bara 4–6 miljoner euro gått åt.



Kemera-arbetsmängder (km), byggande (mörkgrön) och grundförbättring (ljusgrön) av enskild väg.

Att kemera-pengarna för skogsvägar används i så låg grad ökar mängden ogjorda och väntande reparationer på skogsvägarna med cirka 1 000 kilometer per år. Situationen har varit den samma i sex år.

I dag försvåras väglagens och tjänsteföretagens arbete av att det finns två olika finansieringsmodeller för privata vägar. Ofta är det möjligt att få antingen NTM-finansiering eller kemera-finansiering för en och samma väg. Det skulle underlätta om det fanns bara en modell för finansiering av byggande och grundförbättring av privata vägar och broar.

Grundförbättringar av vägar måste planeras noggrant. Ofta görs det av proffs med skoglig utbildning. Framöver behöver man få in också personer med utbildning inom infrastrukturbranschen.

### 3 Projekt kartlägger privata vägars och broars skick

Finlands skogscentral har inlett det omfattande arbetet med att kartlägga skicket på landets privata vägar och broar, utreda situationen med energivedsterminaler och uppmuntra väglagen att sätta sina vägar i skick. Målet är att producera data för att kunna förbättra skicket på privatvägsnätet och trygga virkes- och energiförsörjningen för kommande år.

Under de närmaste åren ska projektet kartlägga privatvägarnas och -broarnas skick. Det är cirka 200 000 kilometer privatvägar av central betydelse som ska kartläggas, och 6 500 broar. När det gäller energivedsterminalerna utreder man behovet av utveckling.

Den kartlagda informationen om privatvägarna, broarna och energivedsterminalerna samlas i en elektronisk tjänst. Genom den ska väghållare, väganvändare, finansiärer och tjänsteproducenter kunna använda informationen inom en nära framtid.

Förutom kartläggningen arbetar man i Tiesit-projektet med att uppmuntra väglag att grundförbättra och underhålla sina vägar. Projektet producerar också information till stöd för utbildning och rådgivning.

Specialexperten **Timo Pisto** ansvarar för Tiesit-projektet vid Skogscentralen. Ledande experten **Mika Nousiainen** ansvarar för kartläggningen av privatvägar, projektchefen **Jani Salomaa** för aktiveringen av väglagen, projektchefen **Hannu Ulvinen** för brokartläggningen och utvecklingsexperten **Juha Niskanen** för terminalnätet och dess utvecklingsbehov.



### 3.1 Väggar och broar bjuder på affärsmöjligheter

Digital information om privatvägarnas och privatbroarnas skick underlättar både väghållarnas och vägtjänstföretagarnas vardag.

- Vi tror att färsk information om skicket kommer att hjälpa väglagen och tjänsteproducenterna att hitta varandra, och på så sätt får vi snabbare igång välbehövliga väg- och broprojekt, säger specialexperten **Timo Pisto** vid Finlands skogscentral.

Projektet har också som mål att öka medvetandet i infrastrukturbranschen om verksamhetsmöjligheterna kring skogsvägar och på så sätt få ett ökat utbud av tjänster på området och få in infrastrukturkompetens och infrastrukture experter.

### 3.2 Privatvägarna är en viktig del av vägnätet

De enskilda vägarna har en väldigt stor betydelse bland annat för virkes- och energiförsörjningen, permanent boende, jord- och skogsbruk och andra näringsgrenar. I dag finns det inte mycket information att få i elektronisk form om privata vägars och broars skick.

Bristen på information har varit erkänd i flera år, och Skogscentralen har förberett olika åtgärder för att avhjälpa den tillsammans med olika aktörer och intressegrupper. Det var världsläget som slutligen ledde till att Tiesit-projektet körde i gång i år.

Mer information om projektet finns på [Skogscentralens webbplats](#).



Ett välskött nät av privatvägar gör att virke kan transporteras året om. Foto: Timo Pisto

### 3.3 Att utveckla ett nätverk av terminaler

Innan virkespartierna når sin slutdestination stannar de till vid avlägg, lastplatser och behandlingsplatser. I bästa fall är anhalten en välplanerad terminal där råvaran från skogen behandlas och förädlas för att motsvara behovet.

Terminalerna är oerhört viktiga när man vill säkra till exempel värmeverkens tillgång till bränsle också under den intensivaste uppvärmningstiden. En del av verken håller sig med några dagars bränslelager, medan andra tar in bränslet till användning direkt från långtradarna.

Tiesit-projektets terminalprojekt utreder terminalnätverkets nuvarande tillstånd och utvecklingsbehov i nära samarbete med branschens aktörer och myndigheterna. Rum för utveckling finns både när det gäller tekniska lösningar och till exempel tillstånds- och planläggningsprocesserna.

## 4 Den tekniska utvecklingen ersätter planer på papper

Tredimensionella modeller (3D-modell) och positionsbestämning med satellit har kommit för att stanna inom anläggningsbranschen. Också när man bygger eller grundförbättrar privatvägar kommer ny mätteknik att användas i framtiden.

Traditionellt har stora byggare vid stora byggprojekt – till exempel motorvägar – haft ett beställarkrav på så kallad maskinstyrning. För underentreprenörerna har det i praktiken betytt att de måste installera moderna mätinstrument i sina maskiner. Samma maskiner och mätutrustning har sedan kunnat utnyttjas också någon annanstans, oberoende om byggplanerna har 3D-modellerats eller inte.

Den nya mättekniken blir så småningom vanligare. När man samlar in bakgrundsfakta för planeringen av skogsvägar kan man använda handmanövrerad GPS-utrustning till exempel för att montera trummor eller definiera nivåerna på dikesbottnar.

I grävmaskiner kan man installera mätutrustning i skopan som ger föraren information om till exempel trummornas djup. Föraren behöver inte gå ut för att till exempel kontrollera höjdmärken.

- Man behöver inte förlita sig på ögonmått, bekräftar maskinentreprenören **Marko Finni**.

Finni använder sig av Xsite som utvecklats av företaget Novatron Oy. Med hjälp av den får föraren fram information och arbetsplaner på en pekskärm.

Maskinmanövreringssystemens intåg har öppnat marknaden också för ingenjörskontor som är insatta på området. Till exempel företaget 3D-koppi i Tammerfors har specialiserat sig på att framställa modelleringar. Och det finns rum även för fler innovativa företagare.

## 5 Kontaktuppgifterna till Skogscentralens företagsrådgivning

Skogscentralens kundrådgivare för företag hjälper dig gärna om du behöver veta mer om till exempel föreläsningar och kurser för väglag och entreprenörer.

- [Rådgivarnas kontaktuppgifter \(pdf\)](#)