

Klassning av skogsbilvägar



BIOMETRIA



Innehåll

1. Inledning	3
2. Allmänt	4
3. Funktionell vägklass	4
3.1 Huvudväg – funktionell vägklass 7	4
3.2 Normalväg – funktionell vägklass 8.....	4
3.3 Nollväg – funktionell vägklass 9.....	4
4. Framkomlighet	5
4.1 Framkomlighetsklasser.....	5
4.2 Generella regler för framkomlighet	5
4.3 Vägbredd och Kurvor	6
4.4 Svängmöjlighet	13
4.5 Vändmöjlighet.....	16
5. Tillgänglighet	20
5.1 Tillgänglighetsklasser	20
6. Övriga företeelser	22
6.1 Övriga företeelser i NVDB	22
6.2 Övriga företeelser beslutade av branschen.....	23
7. Ajourhållning av skogsbilvägnätets status i NVDB	24
7.1 Anmäla vägstandard	24

1. Inledning

Denna publikation är en handledning för inventering och klassning av skogsbilvägar. Klassindelning och krav på olika väglklasser är framtagna gemensamt för skogsbruket genom SVDB-rådet. SVDB-rådet är ett forum där representanter från skogsföretagen, Trafikverket, Lantmäteriet, SkogForsk och Biometria hanterar frågor rörande ajourhållning av vägdata för skogsbilvägar.

Innehållet har anpassats för att de olika vägföretelserna även ska motsvara den NationellaVägDataBasens (NVDB) standard. NVDB är en databas som innehåller data om Sveriges alla vägar och vilken följer en gemensam svensk standard. Trafikverket är huvudman för NVDB och skogsnäringen levererar vägdata från skogsbilvägnätet till NVDB. Biometria har skogsnäringens uppdrag att leverera vägdata till NVDB för skogsbilvägnätet.



2. Allmänt

Vägar som skall användas för transport av virke, så kallade skogsbilvägar, beskrivs med olika företeelser såsom funktionell vägklass, framkomlighet, tillgänglighet (bärighet), vändmöjlighet och svängmöjlighet, vägbredd, slitlager samt eventuell förekomst av broar och väghinder/bommar. När skylt finns som anger vägens eller brons bruttoviktsbegränsning eller axel-boggitryck så rapporteras dessa uppgifter till NVDB.

Informationen är viktig för att möjliggöra effektiv planering och genomförande av virkestransporter.

3. Funktionell vägklass

I NVDB bedöms vägarna med företeelsen Funktionell vägklass efter deras betydelse för transporter. Företeelsen är viktig för att göra rätt vägval för virkestransporter. Det finns tre alternativ för skogsbilvägar:

3.1 Huvudväg – funktionell vägklass 7

I skogsbilvägnätet tillhör de skogliga huvudvägarna denna klass. Dessa vägar har en avsevärd betydelse för skogsbrukets samlade vidaretransporter. Huvudvägarna kan också ses som ett komplement till det statliga vägnätet. En väg kan anses som huvudväg om den avsevärt underlättar transporter i förhållande till det statliga vägnätet (genvägar) eller utgör stammen i ett större vägsystem av skogsbilvägar. Ett kriterium på en huvudväg är att den har årligt återkommande underhåll.

3.2 Normalväg – funktionell vägklass 8

I skogsbilvägnätet tillhör de skogliga normalvägarna denna klass. Dessa vägar har i allmänhet flera s.k. nollvägar anslutna. Normalvägarna har vanligen löpande underhåll.

3.3 Nollväg – funktionell vägklass 9

Dessa vägar är placerade i de yttre förgreningarna av ett vägsystem eller som isolerade korta länkar i anslutning till övriga vägar. Dessa vägar har vanligen inget löpande underhåll.

4. Framkomlighet

Med framkomlighet för vissa fordonskombinationer menas i skogliga termer linjeföringen, hur vägen är dragen i terrängen, kurvornas radie, vägbredd och breddökning i kurvorna. Framkomlighetsklasserna (0 - 4) nedan innebär att aktuella vägtekniska förutsättningar ger tillfredsställande framkomlighet för olika fordonskombinationer.

4.1 Framkomlighetsklasser

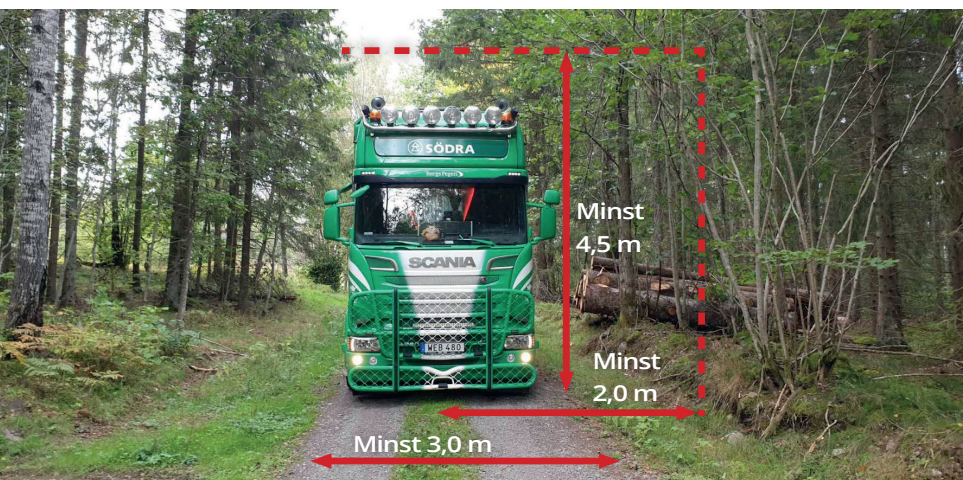
- 0 - God framkomlighet för trailerekipage
- 1 - God framkomlighet för lastbil med släp (24 m ekipage)
- 2 - Begränsad framkomlighet för lastbil med släp (Anpassat ekipage för ökad spårföljning, exempelvis axelavstånd <20 m, lyftbara axlar)
- 3 - Endast framkomlig med lastbil
- 4 - Ej framkomlig för lastbil

4.2 Generella regler för framkomlighet

För att undvika skador på fordon och utrustning får kraftiga grenar och dylikt som kan skada lastbilen inte inkräkta på utrymmet upp till 4,5 m över vägbanan. Smalare grenar i begränsad omfattning är acceptabelt. Vid starkströmsledning gäller även säkerhetsavstånd. Högre hinder (höjd över vägbanan >2 m) som tex kan skada backspeglar såsom växande träd, grova grenverk eller stolpar får på raksträcka inte finnas närmare vägens mitt än 2 m. Vid undantagsfall kan fasta hinder förekomma ner till 1,8 m från vägens mitt under förutsättning att det är rakt hela fordonskombinationens längd innan och efter passagen. Till exempel vid passage av byggnad och skyddad allé eller kulturlämning.

Vägbanan skall vara jämn, aggressiva stenar och dylikt som kan skada bildäck eller hindra snöplogning får inte förekomma. Undantagsvis får mindre runda stenar och/eller släta berghällar förekomma.

Bedömning av framkomlighet görs utan att ta hänsyn till lutning och backar. Även andra övriga företeelser (se 6 Övriga företeelser) påverkar hur ett fordon kan bruka vägen. Uppfyller inte vägen de generella reglerna för framkomlighet anges klass 4.



4.3 Vägbredd och Kurvor

Vägbredd

Körbanans bredd mäts mellan kanterna på den yta som är körbar med lastbil. Körbanans bredd bör vara minst 3,5 meter för framkomlighetsklass 0 och 1 och 3,0 m för framkomlighetsklass 2. I undantagsfall där vägen är rak, ligger nära markplanet, har god bärighet och inte lutar i sidled får körbanebreddens på enstaka ställen gå ner till 2,8 m oavsett framkomlighetsklass. Körbanebredd ner till 2,6 m kan godkännas för enbart lastbil om framkomligheten i övrigt är mycket god.

För belagda vägar avses avståndet mellan beläggningskanterna och kantstöden. För grusvägar avses bärig bredd, d.v.s. den del av vägen som uppfyller den angivna bärigheten. Vägbredd anges i meter med en decimal. För skogsbilvägar bedöms den genomsnittliga vägbredden för länken eller hela vägen.

Kurvor

I kurvor skall körbanan vara breddökad. Breddökningen ska finnas genom hela kurvan och skall utspetsas 10 m åt vardera håll. Minsta tillåtna körbanebredd vid olika kurvradier framgår av tabellerna under "Så mäter man en kurva".

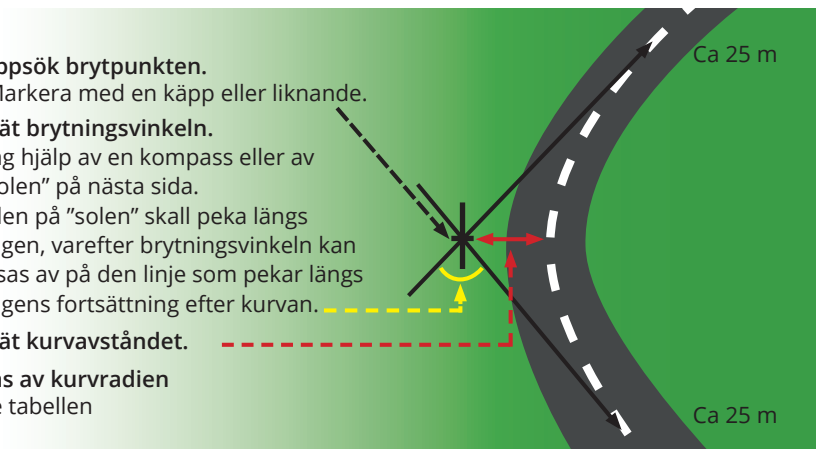
I kurvans ytterkant ska det vara fritt från hinder utanför minsta körbanebredd enligt tabell, hinder måste vara högre än 20 cm över vägbanan för att beaktas som hinder.

Kurvradie	Centimeter
0 - 50	50
51 - 100	30
101 - uppåt	15



Så mäter man en kurva

- 1. Uppsök brytpunkten.**
(Markera med en käpp eller liknande.)
- 2. Mät brytningsvinkeln.**
Tag hjälp av en kompass eller av "solen" på nästa sida.
Pilen på "solen" skall peka längs vägen, varefter brytningsvinkeln kan läsas av på den linje som pekar längs vägens fortsättning efter kurvan.
- 3. Mät kurvavståndet.**
- 4. Läs av kurvradien**
Se tabellen



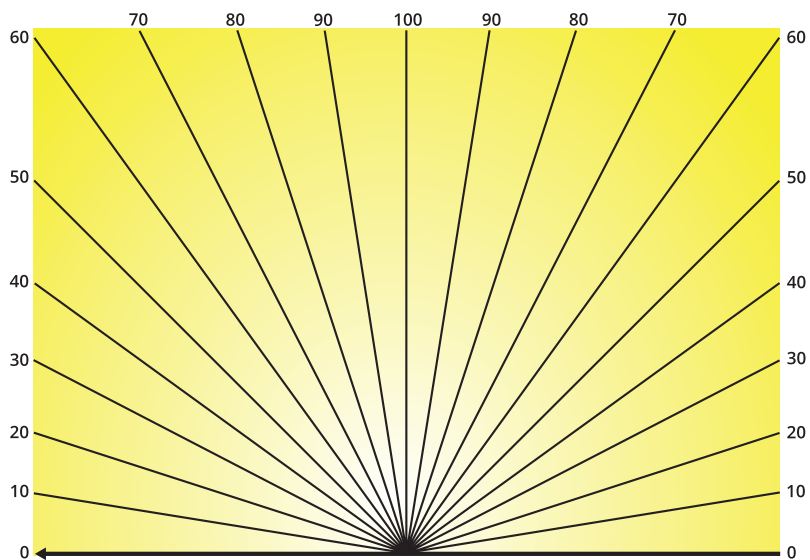
Vinkel nygrader	10	15	20	25	30	40	50
10	-	-	-	-	-	-	0,15
15	-	-	-	0,17	0,20	0,27	0,35
20	0,13	0,20	0,26	0,31	0,39	0,52	0,63
25	0,20	0,30	0,40	0,49	0,60	0,80	0,98
30	0,28	0,42	0,56	0,71	0,84	1,12	1,42
35	0,39	0,59	0,78	0,98	1,17	1,56	1,95
40	0,52	0,78	1,04	1,29	1,56	2,08	2,58

Exempel:

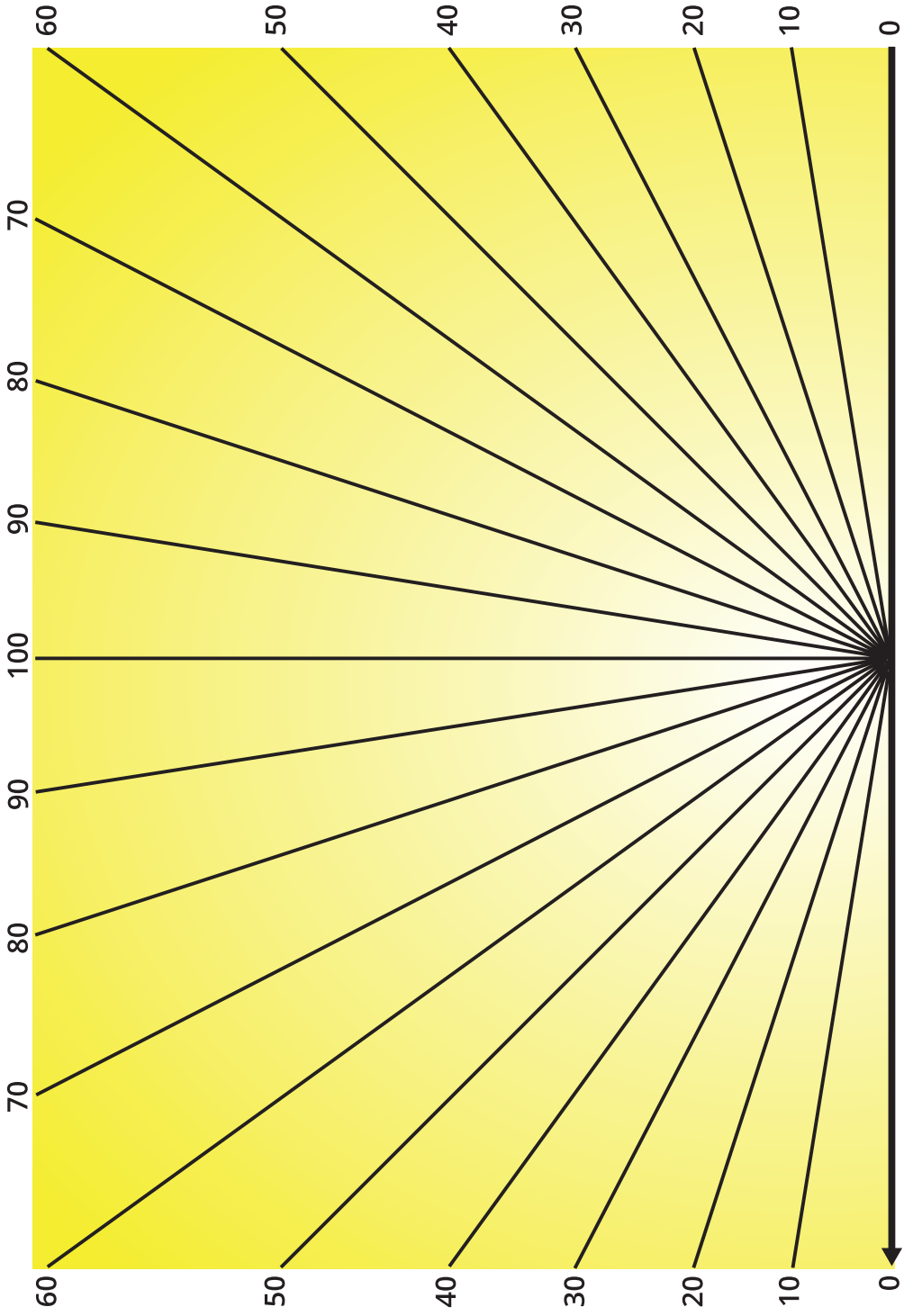
Gul vinkel 40 från solen, röd kurvavstånd 2,5 meter ger grön kurvradie 50.

Med kurvradie 50 får vi körbanebredd för framkomlighetsklass 1 4,0 m och i klass 2 3,5 m

"Solen"



Framkomlighetsklass	0	1	2	3
Kurvradie	Körbanebredd i meter			
150	3,4	3,2	3,0	
140	3,4	3,2	3,0	
130	3,5	3,3	3,1	
120	3,5	3,3	3,1	
110	3,6	3,4	3,2	
100	3,6	3,4	3,2	
90	3,8	3,5	3,3	
80	4,0	3,6	3,3	
70	4,1	3,8	3,4	
60	4,3	3,9	3,4	
50	4,5	4,0	3,5	



Tabell för kurvradie

	10	15	20	25	30	40	50	60	70	75	80	90	100	110	120	130	140	150	
Vinkel, nygrader																			
	Kuravstånd mot radie																		
10	-	-	-	-	-	-	0,15	0,18	0,21	0,23	0,24	0,27	0,31	0,33	0,36	0,39	0,42	0,47	
15	-	-	-	0,17	0,20	0,27	0,35	0,41	0,48	0,53	0,54	0,61	0,70	0,75	0,82	0,88	0,95	1,05	
20	0,13	0,20	0,26	0,31	0,39	0,52	0,63	0,78	0,91	0,94	1,04	1,17	1,25	1,43	1,56	1,69	1,82	1,88	
25	0,20	0,30	0,40	0,49	0,60	0,80	0,98	1,20	1,40	1,47	1,60	1,80	1,96	2,20	2,40	2,60	2,80	2,94	
30	0,28	0,42	0,56	0,71	0,84	1,12	1,42	1,68	1,96	2,13	2,24	2,52	2,84	3,08	3,36	3,64	3,92	4,26	
35	0,39	0,59	0,78	0,98	1,17	1,56	1,95	2,34	2,73	2,93	3,12	3,51	3,90	4,29	4,68	5,07	5,46	5,85	
40	0,52	0,78	1,04	1,29	1,56	2,08	2,58	3,12	3,64	3,86	4,16	4,68	5,15	5,72	6,24	6,76	7,28	7,73	
45	0,66	0,99	1,32	1,65	1,98	2,64	3,30	3,96	4,62	4,94	5,28	5,94	6,59	7,26	7,92	8,58	9,24	9,89	
50	0,82	1,23	1,64	2,06	2,46	3,28	4,12	4,92	5,74	6,18	6,56	7,38	8,24	9,02	9,84	10,66	11,48	12,36	
55	1,01	1,52	2,02	2,53	3,03	4,04	5,06	6,06	7,07	7,59	8,08	9,09	10,12	11,11	12,12	13,13	14,14	15,18	
60	1,22	1,83	2,44	3,06	3,66	4,88	6,11	7,32	8,54	9,17	9,76	10,98	12,23	13,42	14,64	15,86	17,08	18,35	
65	1,46	2,19	2,92	3,65	4,38	5,84	7,31	8,76	10,22	10,96	11,68	13,14	14,61	16,06	17,52	18,98	20,44	21,92	
70	1,73	2,60	3,46	4,32	5,19	6,92	8,64	10,38	12,11	12,96	13,84	15,57	17,28	19,03	20,76	22,49	24,22	25,92	
75	2,03	3,05	4,06	5,07	6,09	8,12	10,14	12,18	14,21	15,20	16,24	18,27	20,27	22,33	24,36	26,39	28,42	30,41	
80	2,36	3,54	4,72	5,90	7,08	9,44	11,81	14,16	16,52	17,70	18,88	21,24	23,61	25,96	28,32	30,68	33,04	35,42	
85	2,73	4,10	5,46	6,84	8,19	10,92	13,67	16,38	19,11	20,51	21,84	24,57	27,34	30,03	32,76	35,49	38,22	41,01	
90	3,15	4,73	6,30	7,88	9,45	12,60	15,76	18,90	22,05	23,63	25,20	28,35	31,51	34,65	37,80	40,95	44,10	47,26	
95	3,62	5,43	7,24	9,05	10,86	14,48	18,09	21,72	25,34	27,14	28,96	32,58	36,18	39,82	43,44	47,06	50,68	54,27	
100	4,14	6,21	8,28	10,36	12,42	16,56	20,71	24,84	28,98	31,07	33,12	37,26	41,42	45,54	49,68	53,82	57,96	62,13	

Nygrader: Ett varv är 400 nygrader till skillnad från 360 grader som används normalt.

OBS är medelvägbredden 3,5 m eller bredare så definieras vägmitt enligt följande mått från kurvans innerkant: Klass 1: 1,75 m,

Klass 2: 1,50 m

Tabell för minsta tillåtna körbanebredd

Framkomlighetsklass	0	1	2	3
Kurvradie	Körbanebredd i meter			
150	3,4	3,2	3,0	2,8
140	3,4	3,2	3,0	2,8
130	3,5	3,3	3,1	2,8
120	3,5	3,3	3,1	2,9
110	3,6	3,4	3,2	2,9
100	3,6	3,4	3,2	2,9
90	3,8	3,5	3,3	2,9
80	4,0	3,6	3,3	2,9
70	4,1	3,8	3,4	3,0
60	4,3	3,9	3,4	3,0
50	4,5	4,0	3,5	3,0
40	5,1	4,4	3,8	3,1
30	5,7	4,8	4,1	3,2
25	6,0	5,0	4,2	3,3
20	6,7	5,7	4,6	3,5
15	7,3	6,3	5,0	3,6
10	8,0	7,0	5,4	3,8

Framkomlighetsklass

0 - Trailer

1 - Lastbil med släp

2 - Begränsad framkomlighet lastbil o släp

3 - Lastbil

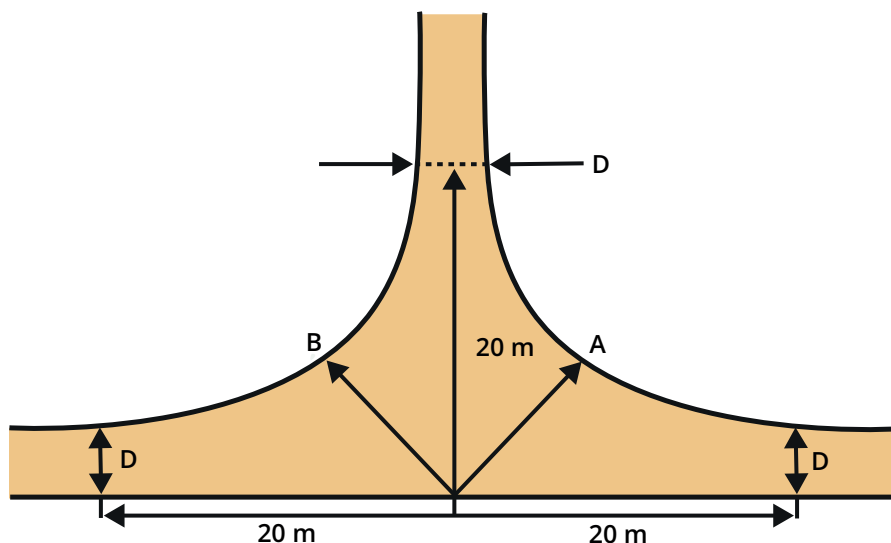
4.4 Svängmöjlighet

Svängmöjlighet visar möjligheten att svänga i en korsning med avseende på olika fordonskombinationer. Klassning av svängmöjlighet sker enligt NVDB separat för sväng åt höger respektive sväng åt vänster från aktuell väg (den som avses) till anslutande väg.

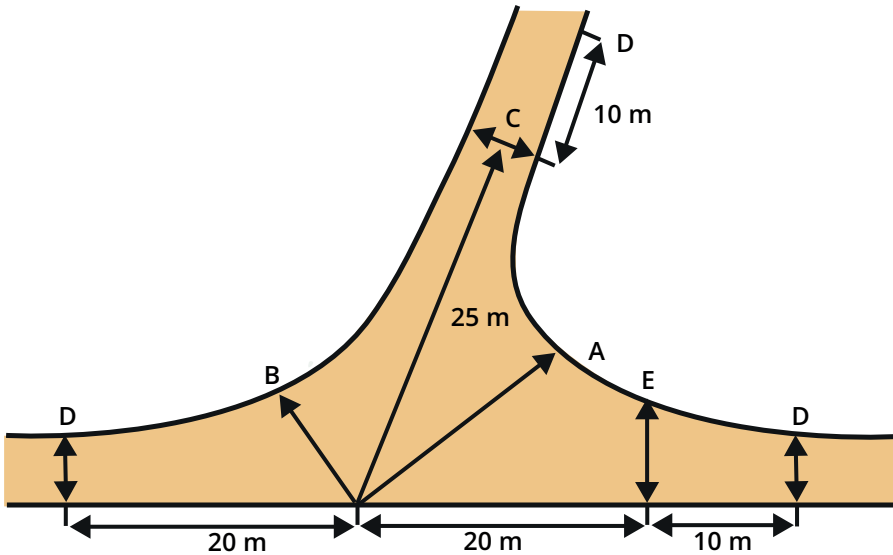
Svängmöjlighetsklass

- 1 - Svängmöjlighet för trailerekipage eller lastbil med släp
- 2 - Begränsad svängmöjlighet för lastbil med släp
- 3 - Svängmöjlighet endast med lastbil
- 4 - Ej svängmöjlighet för lastbil

Svängmöjlighet med anslutningsvinkel 100 till 90



Svängmöjlighet med anslutningsvinkel 80 eller lägre



Svängmöjlighet bestäms av anslutningsvinkel och avståndet i svängen från vägbanans kant enligt tabell nedan.

Vägbanan utspetsas i båda riktningarna från punkt A och B till normal vägbredd vid punkt D.

10 nygraders förändrad anslutningsvinkel medför 2 meters ökat krav i innersväng och 1 meters minskat krav i yttersväng.

Exempel: Om anslutningsvinkeln är 100 nygrader fordras avståndet 10 m i såväl inner- som yttersväng från vägbanans kant för svängmöjlighet med lastbil med släp.

Lastbil med släp						
Anslutningsvinkel, nygrader	100	90	80	70	60	50
Innersväng, meter A	10	12	14	16	18	20
Yttersväng, meter B	10	9	8	7	6	5
Vägbredd C , 5 m (vid anslutningsvinkeln 80 och lägre)						
Vägbredd D , 3,5 m						
Vägbredd E , 6,5 m (vid anslutningsvinkeln 80 och lägre)						
Begränsad svängmöjlighet för lastbil med släp						
Anslutningsvinkel, nygrader	100	90	80	70	60	50
Innersväng, meter A	9	11	13	15	17	19
Yttersväng, meter B	9	8	7	6	5	4
Vägbredd C , 4 m (vid anslutningsvinkeln 80 och lägre)						
Vägbredd D , 3 m						
Vägbredd E , 6,5 m (vid anslutningsvinkeln 80 och lägre)						
Svängmöjlighet för lastbil						
Anslutningsvinkel, nygrader	100	90	80	70	60	50
Innersväng, meter A	7	9	11	-	-	-
Yttersväng, meter B	7	6	5	-	-	-
Vägbredd C , minst medelväg- bredden						
Vägbredd D , minst medelvägbredden						

4.5 Vändmöjlighet

Lutningen på vändplatsen får inte i någon riktning överstiga 5%. Nedan visas exempel på olika vändplatser med minimimått angivna för olika vändmöjlighetsklasser. I NVDB registreras dessutom typ av vändmöjlighet.

Vändmöjlighetsklasser

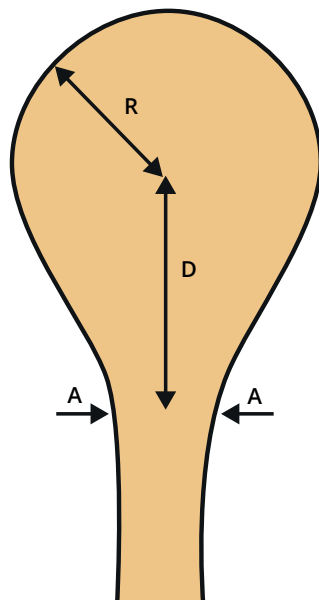
- 1 - Vändmöjlighet för trailerekipage eller lastbil med släp
- 2 - Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp
- 3 - Vändmöjlighet endast med lastbil
- 4 - Okänt
- 5 - Ej vändbar för lastbil

Typ av vändmöjlighet

- 1 Vändficka
- 2 Vändslinga
- 3 Vändplan
- 4 Okänt

Vändplan

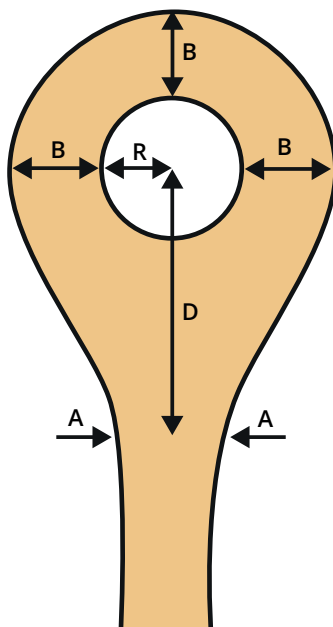
Trailer och lastbil med släp	Meter
Radie R	13
Djup D	22,5
Vägbredd vid infart A	4,5
Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp	
Radie R	11
Djup D	17
Vägbredd vid infart A	5,5
Lastbil	
Radie R	8
Djup D	16
Vägbredd vid infart A	4



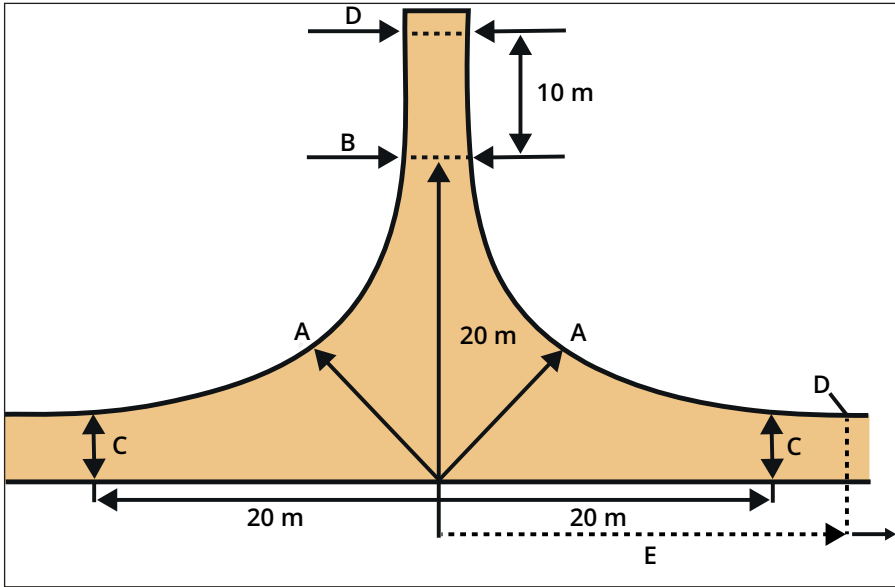
En vändplan har inga hinder och samma bärighet över hela ytan, i annat fall ska den klassas som en vändslinga.

Vändslinga

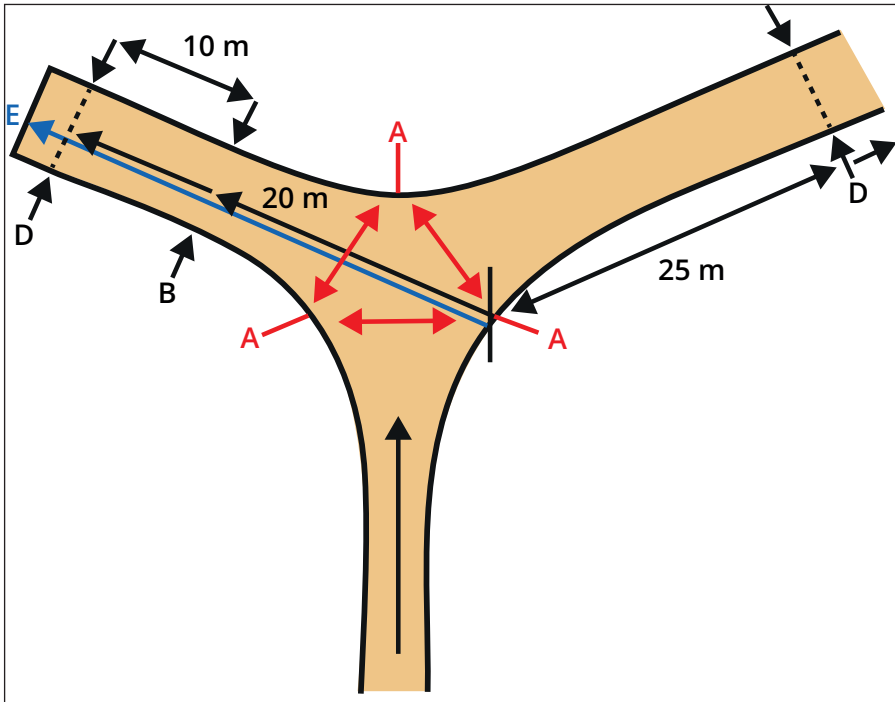
Lastbil med släp					
Radie till vägbanans innerkant R	22	17	12	7,5	4,5
Djup från radiens mittpunkt till infart D	50	42	35	28	25
Vägbredd B	5,5	6	7	8	9
Vägbredd vid infart A	5	5	5	5	5
Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp					
Radie till vägbanans innerkant R	22	17	10	6	3
Djup från radiens mittpunkt till infart D	49	40	30	24	20
Vägbredd B	4,6	5	6	7	8
Vägbredd vid infart A	5	5	5	5	5
Lastbil					
Radie till vägbanans innerkant R	8	-	-	-	-
Vägbredd B	3,5	-	-	-	-
Vägbredd vid infart A	4	-	-	-	-



Vändficka T och Y-ficka



Vändficka T



Y-ficka

Trailer och lastbil med släp	Meter
Diagonalmått A	10
Backsticksbredd B	5
Vägbredd C	4
Vägbredd vändfickas slut D	3,5
Vändfickas längd i vägslut E	35
Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp	
Diagonalmått A	9
Backsticksbredd B	4
Vägbredd C	4
Vägbredd vändfickas slut D	3,5
Vändfickas längd i vägslut E	30
Lastbil	
Diagonalmått A	7
Backsticksbredd B	3,5
Vägbredd C	3,5
Vägbredd vändfickas slut D	3,5
Vändfickas längd i vägslut E	15

Vändfickans djup ska i vägslut vara minst 35 meter för klass 1-Lastbil med släp, resp. minst 30 meter för klass 2-Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp, resp. minst 15 meter för lastbil.

För klass 2-Begränsad vändmöjlighet för lastbil med släp tillåts dock vändfickans djup att vara ned till 25 meter förutsatt att det är fritt från träd och stora stenar etc. i vändfickans förlängning.

Måttet C bör motsvara minst vägbredden för framkomlighetsklass 1 respektive 2, körbar bredd utspetsas från punkt A mot B och C.

Diagonalmåttet A i Y-ficka mäts på samma sätt som för svängmöjlighet, se tabellen under punkt 4.4.

5. Tillgänglighet

Tillgängligheten beskriver under vilka förutsättningar som vägen är tillgänglig. Företeelsen benämns ofta som bärighet. Tillgängligheten anges i fyra klasser som beskriver när på året och under vilka väderleksförhållanden som vägen kan användas. Dimensionerande fordon är lastbil med släp med bruttovikt 64 ton (enligt Trafikverkets bärighetsklass BK1) med max 10 tons axellast, 18 tons boggitryck och 24 tons tridemtryck.

5.1 Tillgänglighetsklasser

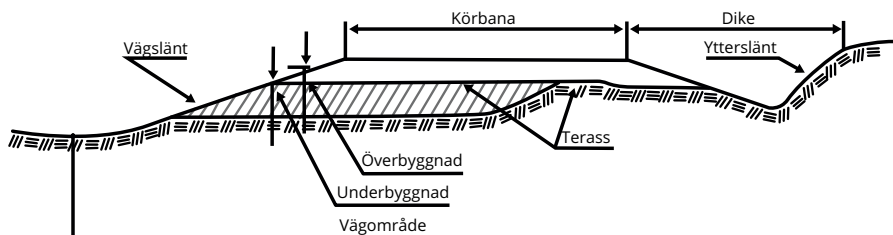
- A - Lastbils- och personbilstrafik hela året.
- B - Lastbilstrafik hela året utom vid svår tjällossning. Personbilstrafik hela året.
- C - Lastbilstrafik hela året utom under tjällossning och perioder med ihållande regn.
Personbilstrafik hela året utom under tjällossningen.
- D - Lastbilstrafik i huvudsak vintertid. Personbilstrafik även sommartid.

Tabellen nedan visar behovet av överbyggnadsmaterial (bärlager inklusive slitlager) för de olika klasserna. En mer detaljerad tabell på överbyggnadsmaterial och kravet på materialkvalitet finns i Skogsstyrelsens Arbetsbeskrivning för skogsvägar klass 1 och 2.

Hjälpstabell för bedömning av bärighetsklasser				
Tabellen visar överbyggnadstjockleken (bär- och slitlager) i cm				
Bärighetsklasser				
Typ av undergrund	A (Tjällossningsväg)	B (Höstregnoväg)	C (Sommarväg)	D (Vinterväg)
Grus				
Grusig morän				
Sandigt grus	15 cm	5 - 10 cm	5 - 10 cm	0 - 5 cm
Grusig sand				
Sand				
Grovmo	20 cm	15 cm	15 cm	0 - 5 cm
Sandig och normal morän	25 cm	15 cm	15 cm	0 - 5 cm
Övriga finjordsrika jordarter	40 cm	30 cm	15 - 20 cm	0 - 5 cm

Vid bedömning mellan klass B och C med samma överbyggnad tas vägens dränering in i bedömningen. Väg som är väl dränerad tenderar att bedömas till den högre klassen.

Bilden nedan visar en vägprofil där den vänstra delen byggts som en bank (ovanpå den ursprungliga marken) och den högra delen är byggd i en skärning, där delar av den ursprungliga marken grävts bort för att skapa en jämn väg.



Undergrund kallas den orörda delen av marken. Undergrunden har stor betydelse för hur väggroppen ska byggas upp för att få lång livslängd och bra bärighet.

Underbyggnad - är den del som ligger under överbyggnaden. Den utgörs av övre delen av undergrunden och av terrassen ovanpå.

Överbyggnad (gruslagret) består ofta av flera lager: Förstärkningslager, bärlager och slitlager (själva körbanan). På skogsbilvägar används oftast ett kombinerat bär och slitlager.

6. Övriga företeelser

6.1 Övriga företeelser i NVDB

Nedanstående företeelser registreras i förekommande fall och hanteras i NVDB

Bro-tunnel

Visa var det finns konstruktioner som tillåter trafik över vattendrag, dalgångar, vägar, byggnader, järnvägar, gång- och cykelvägar. Bro innebär fri spännvidd större än 2 meter.

Väghinder

Syftet är att visa var vägen kan vara avstängd för trafik genom hinder. Ett väghinder är av fysisk typ som hindrar förbipassering med större fordon. Typen av hinder anges samt passerbar bredd i meter. Angiven passerbar bredd är när hindret är stängt. För en bom är detta ofta noll.

Slitlager

Endera belagd eller grus. De flesta skogsvägar har grus som slitlager. Även om inget egentligt slitlager är pålagt, skall grusslitlager anges. Med belagd avses beläggningar av typen asfalt, betong, gatsten, eller oljegrus.

Begränsad bruttovikt eller axel-boggitryck

När skylt finns som anger vägens eller bronns bruttoviktsbegränsning eller axel-boggitryck så rapporteras dessa uppgifter till NVDB.

Stickväg

Med stickväg avses anslutningsväg av maximalt 50 meters längd utan vändplats.

6.2 Övriga företeelser beslutade av branschen

Motlut och backar

Bedömning av framkomlighet görs utan att ta hänsyn till lutning och backar. Skogsbranschen har därför beslutat att motlut och backar kan anges som en punktföreteelse i de fall backen är för brant för att tillåta körning. Backar som anges är längre backar, som normalt inte bör ha större lutning än 8%, samt korta backar, som normalt inte bör ha större lutning än 12%. En kort backe är en backe kortare än ca 100 meter. Acceptabel stigning är i det enskilda fallet beroende av underlaget och markgreppet. För att uppfylla kravet på Trailer får ej radien på vertikalkurvan (backkrön) vara <math><100\text{ m}</math>.



7. Ajourhållning av skogsbilvägnätets status i NVDB

Biometria har uppdraget att hantera data och information om skogsbilvägarna i Sverige. Informationen samlas i Nationella vägdatabasen (NVDB) som förvaltas av Trafikverket.

Informationen i NVDB används för olika ändamål inom skogsbruket.

- Vägval och beräkning av transportavstånd. Detta görs genom Biometrias tjänst Krönt Vägval där det effektivaste vägvalet beräknas.
- Transportplanering och transportledning.
- Avverkningsplanering och inköpsarbete

Information om skogsbilvägarna är också viktigt för att kunna underhålla, förbättra och bygga nya vägar på ett effektivt sätt.

7.1 Anmäla vägstandard

Om befraktare, transportföretag eller annan intressent anser att den angivna informationen är felaktigt eller om en väghållare har utfört ny- eller ombyggnad av en skogsbilväg finns möjlighet att anmäla ny vägstandard.

Anmälan görs via Biometrias hemsida:
www.biometria.se/anmalan-vagstandard

Kontaktuppgifter med e-post och karta skall alltid uppges.

Anteckningar

Våra kontor

Uppsala (Huvudkontor)

Dragarbrunnsgatan 35
Box 89
751 03 UPPSALA

Falun

Pelle Bergs Backe 3
Box 1935
791 19 FALUN

Jönköping

Slottsgatan 14
553 22 JÖNKÖPING

Sundsvall

Skepparplatsen 1
851 83 SUNDSVALL

Umeå

Kaserngatan 2
903 47 UMEÅ

