



RETNINGSLINJER FOR BEHANDLING AV SØKNADER OM TILSKUDD TIL BYGGING AV SKOGSVEIER I BYKLE, VALLE, BYGLAND, EVJE OG HORNNES OG IVELAND



Fastsatt 2026 med hjemmel i Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket

Innhold

1. Bakgrunn	3
2. Lov og forskriftsgrunnlag	3
3. Krav til søknaden	3
3.1 Byggeplan	4
3.1.1 Senterlinje	4
3.1.2 Detaljkart	4
3.1.3 Lengdeprofil	4
3.1.4 Byggebeskrivelse	4
3.1.5 Stikkrenneplan	4
3.2 Avtale om kostnadsfordeling, gjennomføring og framtidig vedlikehold	4
3.3 Oversiktskart	4
3.4 Lønnsomhetsberegning	5
3.5 Godkjenning	5
3.6 Stikkrenner	5
4. Veistandard og byggeteknikk	5
5. Prioritering og fastsetting av prosentsats for tilskudd	6
5.1 Traktorveier	6
5.2 Skoginteresser i veien	7
5.3 Fastsetting av prosentsats for tilskudd	6
5.3.1 Produktivt skogareal	6
5.3.2 Kubikkmasse i h.kl. iV og V	7
5.3.3 Antatt årlig hogstkvantum	7
5.3.4 Samarbeidstiltak	7
5.3.5 Prioritering av veiklasser	7
5. Trebruer	7
5.7 Tilskuddsnivå	7
6. Andre forhold og forutsetninger for tildeling av tilskudd	7
6.1 Tiltak på deler av skogsveianlegg	7
6.2 Minimum kostnad	8
6.3 Vedlikeholdsplikt	8
7. Frister for innsending og behandling av søknader	8
8. Om innsending av søknad om tilskudd	8
8.1 Søknad fra skogeier	8
8.2 Kommunens innsending av søknad	8
8.3 Registrering av byggesøknad og søknad om tilskudd i ØKS (Økonomisystemet for skogordningene)	8
9. Kontroll og oppfølging underveis i bygginga	8
10. Kostnader	8
11. Klage	9
12. Dispensasjon	9

1. Bakgrunn

Fra 01.01. 2020 ble vedtaksmyndigheten for tilskudd til bygging av skogsveier og tilskudd til drift med taubane, hest o.a. flyttet fra Statsforvalteren til kommunene. Kommunens tidligere ansvar for prioritering av tiltak innenfor disse formålene, oppfølging av veianlegg gjennom anleggsperioden og kontroll videreføres.

2. Lov og forskriftsgrunnlag

Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket inneholder bl.a. følgende om tilskudd til veibygging, jf. forskriftas § 3, § 5 og § 9:

- Det kan gis tilskudd til nye eller ombygging av eksisterende skogsveier når dette bidrar til helhetsløsninger som gir grunnlag for utnyttelse av skog- og utmarksressursene.
- Det kan bare gis tilskudd til veier som er godkjent etter den til enhver gjeldende forskrift om planlegging og godkjenning av veier til landbruksformål, eller etter plan- og bygningslovens bestemmelser.
- Veiene skal bygges i samsvar med gjeldende normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse, fastsatt av Landbruksdepartementet.
- Før anleggsarbeidet settes i gang skal det foreligge en byggeplan som kommunen har godkjent.
- Det er et krav at veien blir vedlikeholdt til den standard som den ble opprinnelig bygd.
- Det kan settes vilkår for utbetaling av tilskudd til det enkelte tiltak, vilkårene må være i samsvar med tiltakenes formål.
- Ved fellestiltak skal det foreligge en skriftlig avtale mellom deltakerne om fordeling av kostnader og ansvar i forbindelse med tiltakets gjennomføring, og evt. vilkår som blir knyttet til senere oppfølging og vedlikehold.
- Det kan fastsettes søknadsfrist når det er hensiktsmessig ut fra prioritering av tilskudd.
- Utgifter til planlegging som står i rimelig forhold til kostnadene med tiltaket, kan inngå i tilskuddsgrunnlaget.
- Minst 10 % av tilskuddet holdes tilbake inntil arbeidet er fullført og sluttregnskapet er godkjent.

Behandling og prioritering av søknadene skal samtidig foregå ut fra forskriftens formål, jf. forskriftas § 1 som inneholder følgende:

"Formålet med tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket er at det ut fra regionale og lokale prioriteringer blir stimulert til økt verdiskapning i skogbruket, samtidig som miljøverdier knyttet til biologisk mangfold, landskap, friluftsliv og kulturminner i skogen blir ivaretatt og videreutviklet."

3. Krav til søknaden

Søknad om tilskudd til veibygging skal skrives på skjema [LDIR-903](#) utarbeidet av Landbruksdirektoratet. Skjemaet finnes på [Landbruksdirektoratet](#) sine hjemmesider. Det er viktig at skjema for søknad om tilskudd fylles ut nøyaktig og at nødvendige kart og byggeplan er vedlagt for å kunne behandle og prioritere søknaden.

3.1 Byggeplan

Byggeplan for skogsbilveier skal godkjennes av kommunen og legges ved søknaden om tilskudd. Byggeplanen skal inneholde viktige detaljer for gjennomføringen av prosjektet som for eksempel byggekvalitet. Krav til innhold og detaljeringsgrad i byggeplanen vil variere med størrelsen og vanskelighetsgraden av prosjektet, jf. krav til byggeplan på skjema LDIR-903 Søknad om tilskudd til veibygging.

En byggeplan skal inneholde minst arbeidsbeskrivelse med byggeteknikk og oppgave over planlagt tykkelse og kvalitet på bærelaget. Det skal også angis kvalitet og massesortiment på slitelaget. Større bruer skal prosjekteres for seg og inneholde nødvendige skisser og tegninger av brukar og brua, og angi lengde og totalvekt den skal bygges for.

Det er ikke krav om egen kostnads kalkyle i byggeplanen for anlegg som skal ut på anbudskonkurranse. Dersom anlegget skal utføres av byggherren selv, familie eller lignende forhold ved egeninnsats, skal det foreligge kostnads kalkyle sammen med byggeplanen fra veiplanlegger.

For mindre korte avkjøringer som tømmeleveringslommer/velteplasser er det tilstrekkelig byggeplan at det foreligger målsatt standard typetegning fra Normaler for landbruksveier eller tilsvarende i tillegg til angitt byggeteknikk.

Veiplan og byggeplan som ligger til grunn for søknaden om tilskudd skal være utarbeidet av sertifisert veiplanlegger eller person med tilsvarende kompetanse og skal kvalitetssikres av kommunen.

3.1.1 Senterlinje

Stukket senterlinje, dokumentert og inntegnet på kart.

3.1.2 Detaljkart

Kart med veiens beliggenhet på detaljkart i målestokk 1:10 000 eller større.

3.1.3 Lengdeprofil

Lengdeprofil kan unntas fra byggeplanen for veier uten kritiske stigningsforhold. Kritiske stigningsforhold har en der stigningen avviker med mindre enn 2 % fra det maksimalt oppgitte for den enkelte veiklasse i veinormalene.

3.1.4 Byggebeskrivelse

Detaljert arbeidsbeskrivelse kan erstattes av generelt tverrprofil med angivelse av massekvaliteter og lagtykkelse for bærelag, evt. forsterkingslag og avretningslag for hele veien eller for de enkelte strekninger med lik oppbygging og byggemetode.

3.1.5 Stikkrenneplan

Stikkrenneplanen skal angi plassering av stikkrenner, dimensjon og skråstilling. Stikkrenneplan inngår normalt i arbeidsbeskrivelsen.

3.2 Avtale om kostnadsfordeling, gjennomføring og framtidig vedlikehold

For gjennomføring av skogsveiprosjekter er det nødvendig med byggeledelse med oppfølging av prosjektet underveis. Person eller foretak som er ansvarlig for byggeledelse skal merkes av i søknaden, enten dette er veiplanlegger, foretak, formannen for veianlegget eller annen person. For prosjekter med mer enn en eier skal det foreligge underskrevet avtale om framtidig vedlikehold.

3.3 Oversiktskart

Kart i målestokk 1:50 000 med avmerket skogområde som veianlegget omfatter, hele nytteområdet, eldre veier i eller nær området, veiens startpunkt (merkes 0) og veiens endepunkt (merkes X), jf. også skjema LDIR-903 for detaljert inntegning.

3.4 Lønnsomhetsberegning

Lønnsomhetsberegning skal minimum inneholde økonomisk resultat av veibyggingen ut fra forventede inntekter av tømmer i veiens dekningsområde fratrukket driftsutgifter og veikostnader. Evt. kan det brukes lønnsomhetsprogrammer o.l. beregningsmetodikk som viser lønnsomhet med alternativ bruk av skogfond og tilskudd.

3.5 Godkjenning

Kopi av godkjenningen av skogsveien skal vedlegges søknaden.

3.6 Stikkrenner

Stikkrenner skal dimensjoneres etter nedbørs- og avrenningsforholdene ved 25 – 50 årsflommen (Q 25 -50) i det aktuelle området. Minste indre diameter settes til 400 mm på skogsbilveier siden Agder er spesielt utsatt for nedbør med ekstrem intensitet. I risikoområder for løsmasseskred er det viktig å bruke kort avstand mellom stikkrennene og rør med tilstrekkelig dimensjoner. For stikkrenner som bare har dreneringsfunksjon kan dimensjonen reduseres til 300 mm.

I spesielt utsatte risikoområder eller områder der tiltaket kan gi økt fare for flom, erosjon eller løsmasseskred må NVE konsulteres og deres anbefalinger for dimensjonering følges både i byggevedtak og byggeplan.

Dersom stikkrenner/kulvertrør benyttes i bekker/vassdrag som er fiskeførende må det stilles krav til at rørene overdimensjoneres og legges tilstrekkelig dypt slik at bunnen forblir permanent dekket av grus og stein, eventuelt horisontal kulvert der utløpet senkes ca. 0,1 - 0,2 D (D = diameter/høyde) under eksisterende bunn, slik at fisk og andre ferskvannsorganismer kan passere uten hindring.

4. Veistandard og byggeteknikk

Valg av veiklasse skal bygge på en helhetsvurdering av økonomiske, miljømessige og driftstekniske forhold i veiens dekningsområde.

Det er åtte veiklasser: veiklasse 1-6 bygges for transport med bil (personbil, lastebil, maskintransport og vogntog). De to siste omhandler traktorveier som inngår i det permanente landbruksveinettet.

Stigning er primært den faktoren som skiller veiklassene, noe som også påvirker enkelte geometriske krav. Stigning og dimensjoneringsgrunnlag legger føringer for når en vei skal brukes og av hvilket transportutstyr. Føreforhold bestemmer i praksis hva som er mulig.

Veiklasse 1:

Helårsvei som bygges i samarbeid med det offentlige slik at den senere kan inngå i det offentlige veinettet. Veier i veiklasse 1 bygges i samsvar med de spesifikasjoner Statens Vegvesen har fastsatt.

Veiklasse 2:

Helårsvei med høy standard som skal kunne trafikkeres med lass hele året. For perioder det er svært bløtt eller ved teleløsning vurderes lavere trafikkintensitet. Denne veiklassen skal brukes på grendeveier med blandet trafikkgrunnlag og på skogsbilveier, gårdsveier og seterveier med stor trafikkbelastning av tunge kjøretøyer.

Veiklasse 3:

Standardvei som skal kunne brukes hele året med tilpasset bruk i bæresvake perioder.

Veiklasse 4:

Barmarksvei. Er bygget for bruk i perioder uten snø og is på veien. Veiklasse 4 har reduserte stigningskrav, ellers lik veiklasse 3. Bør kun bygges i områder der terrengforhold ikke gir økonomisk grunnlag for å bygge standard vei - veiklasse 3.

Veiklasse 5:

Barmarksvei for tømmerbil uten henger. Er bygget for bruk i perioder uten snø og is på veien. Denne veiklassen skal bare benyttes i unntakstilfeller. Veiklassen må bare bygges på steder der det ikke er teknisk mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge en høyere veistandard.

Veiklasse 6:

Vintervei som baserer bæreevne på tele og snø. Veiklassen egner seg i strøk med stabile vinterforhold.

Veiklasse 7:

Standard traktorvei tiltenkt bruk av lassbærer eller traktor med tilhenger hele året.

Veiklasse 8:

Enkel traktorvei der standarden må tilpasses det formål og transportutstyr veien bygges for.

Det er i utgangspunktet et generelt lokalt krav at bilveier med tilskudd bygges med bærelags- og slitelagskvalitet av knust fjell på enten fjellskjæring, steinfylling eller duk/geonett. Det stilles ikke krav til knusing eller bearbeiding av bærelaget der sprengning fra sidetak gir brukbar fraksjon til kombinert overbygning/bærelag. – Såkalt sprengsteinsvei. Det kan være et tilleggskrav om å bruke vibrovals for komprimering av bærelaget før utlegging av slitelaget. Denne byggeteknikken gis prioritet ved fastsetting av tilskuddsprosent. Annen byggeteknikk (beskrevet i byggeplanen for det enkelte prosjekt) som likevel tilfredsstiller veinormalenes krav, utgjør unntak i skogsveibyggingen i Agderfylkene og prioriteres lavere ved tildeling av tilskudd.

5. Prioritering og fastsetting av prosentsats for tilskudd av skogsbilveier

Skogsveier som ikke gir grunnlag for regningssvarende drift inkludert veiens byggekostnader skal normalt ikke tildeles tilskudd.

Snu-/leveringsplasser, vendehammere som bygges i direkte tilknytning til offentlig vei og som bygges for å få tømmerleveringen unna offentlig vei som trafikksikkerhetstiltak, kan vurderes mer fleksibelt og underlegges en bredere samfunnsøkonomisk og trafikksikkerhetsmessig vurdering.

Kommunen legger spesielt vekt på følgende forhold for prioritering av søknader om tilskudd til bygging av skogsveier, jf. forskriftas § 3:

5.1 Traktorveier

Traktorveier gis ikke tilskudd.

5.2 Skoginteresser i veien

Skogsveier der skogbruksinteressene er dominerende prioriteres framfor veier med vesentlige utmarksinteresser og andre landbruksinteresser. Det er skogbruksinteressene som utgjør tilskuddsgrunnlaget for skogsveien.

5.3 Fastsetting av prosentsats for tilskudd

Tilskuddet beregnes ut fra en fastsatt prosentsats for det enkelte veianlegg. Følgende forhold legges vekt på ved fastsetting av størrelsen på prosentsats for tilskuddet:

5.3.1 Produktivt skogareal

Størrelsen på produktivt skogareal i veiens dekningsområde.

5.3.2 Kubikkmasse i h.kl. IV og V,

Kubikkmasse i h.kl. IV og V, eldre produksjonsskog og hogstmoden skog, i veiens dekningsområde.

5.3.3 Antatt årlig hogstkvantum

Antatt årlig hogstkvantum i veiens dekningsområde.

5.3.4 Samarbeidstiltak

Skogsveier hvor planlegging og bygging gjennomføres som fellestiltak gis prioritering ved fastsetting av tilskuddsprosent som for eksempel ved jordskiftesaker.

5.3.5 Prioritering av veiklasser

Tilskuddsprosenten fastsettes for de ulike veiklasser etter følgende prioritet:

Helårs- og standardvei

Nyanlegg og ombygging til veiklasse 3 (eventuelt veiklasse 2) prioriteres.

Barmarksvei for tømmerbil med henger

Veiklasse 4 bør bare bygges i områder der tømmerkvantum og transportavstand tilsier biltransport, men der terrengforhold og tilgjengelige ressurser ikke gir økonomisk grunnlag for å bygge en helårsvei.

Barmarksvei for tømmerbil uten henger

Veiklasse 5 må bare bygges på steder der det ikke er teknisk mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge i en høyere veistandard. Denne veiklassen skal bare brukes i unntakstilfeller og prioriteres lavt i tilskudd.

5.4 Trebruer og andre spesielle byggetekniske forhold

Spesielle trebruprosjekter kan prioriteres med økt tilskuddssats for å stimulere til økt bruk av tre som byggemateriale. Bruk av vibrovals før utlegging av slitelag. Andre tekniske forhold som kan være fordyrende for prosjektet, men vil være ei god løsning sett ut fra miljøhensyn

5.5 Tilskuddsnivå

Følgende tilskuddsnivå brukes som retningsgivende ved fastsetting av tilskuddsprosent:

Veiklasse	Prosentsats
Helårs- og standardvei (veiklasse 2 og 3)– stor trafikkbelastning med tunge kjøretøyer	20 – 35 %
Barmarksvei (veiklasse 4) med trafikk begrensninger for tømmerbil med henger	15 – 30 %
Barmarksvei (veiklasse 5) for tømmerbil uten henger	10– 25 %
Traktorveier (veiklasse 7) tunge traktorveier	0 %

6. Andre forhold og forutsetninger for tildeling av tilskudd

6.1 Tiltak på deler av skogsveianlegg

Ombygging av del av skogsvei som heving av bæreevne over strekning, utbedring av kurve, avkjørsel, stigning, veibredde, stikkrenner, bru mv. og snuplass, kan tildeles tilskudd dersom øvrig del av veianlegget har tilfredsstillende standard og tiltaket for øvrig oppfyller formålet med tilskudd til veibygging.

6.2 Minimum kostnad

Minimum kostnad for søknad om tilskudd skogsveier og tiltak på skogsveier settes til **kr 100 000,-**.

6.3 Vedlikeholdsplikt

Kommunen stiller som vilkår ved tildeling av tilskudd at veien vedlikeholdes i den standard og veiklasse den er bygd i 25 år. Den generelle vedlikeholdsplikten framgår av forskrift om tilskudd til nærings og miljøtiltak i skogbruket. Kommunen kan gjennomføre vedlikeholdskontroll av skogsbilveinettet.

7. Frister for innsending og behandling av søknader

Frist for innsending av søknad om tilskudd til kommunen settes til 1. februar det enkelte år. Søknader kan deretter sendes fortløpende utover året. De etterfølgende søknader behandles og prioriteres etter første mann til mølla prinsippet så lenge årets bevilgning til kommunen rekker.

8. Om innsending av søknad om tilskudd

8.1 Søknad fra skogeier

Skogeier sender søknad om tilskudd med nødvendige vedlegg til kommunen. Skjema LDIR 903 skal nyttes.

8.2 Kommunens behandling av søknad

Kommunen behandler søknadene som er kommet inn innen søknadsfristene 1. februar, med svar innen 3 uker. Etter søknadsfrist og ut året etter hvert som søknadene kommer inn med svar innen 3 uker om det er midler igjen. Er midlene brukt opp, vurderes søknaden i lag med andre søknader påfølgende år. Svarbrev sendes som standardisert tilsagnsbrev til søker.

8.3 Registrering av byggesøknad og søknad om tilskudd i ØKS (Økonomisystemet for skogordningene)

Søknad om bygging og byggetillatelse registreres i ØKS før det søkes om tilskudd. Kommunen skal videre registrere og laste inn den innsendte tilskuddssøknaden skjema LDIR-903, byggeplanen, eventuelle andre dokumenter/notater av betydning for vurderingen av søknaden og kartskisser. Søknadsbildet i ØKS inneholder merknadsfelt der kommunen kan skrive inn merknader. Eksempelvis kommunens anbefaling-prioritering av søknaden, forhold knyttet til byggingen som påvirker kostnad, byggetekniske forhold, befaringer, kontroller underveis mm..

9. Kontroll og oppfølging underveis i bygginga

For å sikre at byggingen av skogsveien skjer i samsvar med veinormaler og byggeplan og at arbeidet gjennomføres med høy kvalitet er kontroll og oppfølging gjennom byggeperioden helt nødvendig. Kommunen er ansvarlig både for sluttkontroll og for kontroll underveis ved bygging og ombygging av skogsveier med tilskudd.

Resultatkontrollen av ferdigstilte veier registreres i ØKS.

10. Kostnader

Via rentemidler kan det dekkes inntil 1 dag (10 timer) inklusiv kjøring for bruk av veiplanlegger til å planlegge veiprojekt. Avtales mellom kommunen, veiplanlegger og veilag i forkant.

Som kostnadsgrunnlag godkjennes:

- Faktura fra entreprenør som samsvarer med utført arbeid.

- Eget arbeid dokumenteres med timeliste eller enhetspriser.
- Dokumentert underskudd ved hogst av veilinje.
- Rydding av veilinje med yngre skog forhåndsgodkjennes (fastsatt dekarpris).
- Administrasjonskostnader i samband med utarbeidelse av søknad, byggeplan og byggeledelse kan inngå i kostnaden ved framlagt faktura og/eller timeliste. Utgifter til planlegging må stå i rimelig forhold til kostnad.

11. Klage

Vedtak av kommunen kan påklages til Statsforvalteren, jf. forskriftas § 11 og forvaltningsloven.

12. Dispensasjon

Kommunen kan i særlige tilfeller dispensere fra disse retningslinjene.

Disse retningslinjene trer i kraft jfr. vedtak i den enkelte kommune.