



Landbruks- og matdepartementet  
Postboks 8007 Dep  
0030 Oslo

## Høring – Ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier.

Forslaget til ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier som nå foreligger er en forbedring på flere punkter. Kystskogbruket har stort fokus på utbygging av skogsveier og har følgende innspill til forskriften.

### **§ 1-2. Definisjoner, a )**

Hva er «andre veier»? I normaler for landbruksveier er de ulike veiklassene klart definert og vi kan ikke se hvilke veier som skal omfattes av begrepet «andre veier». Det er også presisert i § 1-3 ( se også under) hva som menes med unntakene fra forskriften eller andre veier, dvs. «veiltak som bare medfører ubetydelige terrenginngrep» og veier etter annet lovverk.

### **§1-3. Virkeområde**

Andre ledd gjelder unntak for ubetydelige terrenginngrep. I høringsbrevet er såkalte gravedrifter omtalt og det er kommentert at «slike driftsveier» kan medføre betydelige terrenginngrep. Vi mener at ordet «gravedrift» er et uheldig begrep fordi det kopler driftsmåte og veiløsning. I praksis vil det være snakk om driftsmåten hogst av tømmer i bratt terreng og fremdrift ved hjelp av hjulgående lassbærer i terreng eller over «enkle, midlertidige driftsveier» (ubetydelig inngrep, jfr. § 1-3) frem til leveringsted som er lunneplass ved godkjent landbruksvei. Enkel (midlertidig) driftsvei er et innarbeidet begrep i norsk skogbruk og det bør videreføres.

Graving av midlertidige enkle driftsveier blir i bratt terreng normalt utført med gravemaskin. Det er i dag innarbeidd praksis i kommunene (og delvis krav) at disse skal mest mulig slettes ved hjelp av gravemaskin i ettertid. Denne type skogsdrifter har blitt kalt «gravedrifter». Erfaring viser at dersom sletting (deaktivering) blir utført på rett vis, og vann (både overflate og i bekker) blir ledet dit det naturlig har rent før, går det helt greit og «inngrepet» får ingen konsekvenser for ettertiden. Uheldige skader skjer dersom veien ikke blir slettet og/ eller vann (overflate og bekker) blir ledet feil sted.

Dersom driftsveiene er forventet å forbli varige og overskrider definisjonen for lengde, areal og skjæring/ fylling (oppgitt 50 meter, 150 m<sup>2</sup> og 1 meter) vil det være snakk om en permanent vei og det må da søkes om godkjenning.

Vi mener derfor at «enkle midlertidige driftsveier» som hittil ikke skal være søknadspliktige.

Det vil være viktig å få presisert betydningen av å slette den midlertidige driftsveien (deaktivering) slik at den ikke er skjemmende og/ eller kan påvirke vanngangen i området. Det vil normalt være aktuelt å plante eller la driftsveien gro til igjen etter bruk.

Det bør vurderes om lengdebegrensingen for enkle, midlertidige driftsveier kan økes noe og oppgis pr. dekar (eks. 70 meter pr. dekar)

## **§2-2 Krav om konsekvensutredning og forhåndsgodkjenning.**

I forlaget til forskrift står; «Nybygging av landbruksveier med en lengde på over 5 kilometer skal konsekvensutredes før vedtak fattes, .....».

Vi mener at kravet om konsekvensutredning bør tas ut av forskriften. Vurderingene ivaretas allerede av bestemmelsene i forskriften. Krav om konsekvensutredning vil medføre økt byråkratisering og urimelig kostnader for små inngrep som er nødvendig for å gjennomføre skogbrukstiltak.

Konsekvensutredning vil normalt føre til ekstra plankostnader og dette vil automatisk prioritere anlegg under 5 km. Hovedplanarbeidet i kystskogfylkene er gjennomført nettopp for å unngå dårlige og bratte veiløsninger på enkelteiendommer. Dette har resultert i relativt mange planlagte skogsbilveier som er over 5 km. Disse veiene er planlagt uavhengig av eiendomsgrenser og vil være et minimum av veibehov i området. En oppdeling av veiplanen i 2 eller 3 prosjekter (for å komme under 5 km) vil normalt medføre flere antall meter vei, økt stigning og vil derfor bli et større inngrep i området.

**Vi vil også gi en kommentar til forskrift av 4. februar nr. 447 om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket.**

## **§5 Tilskudd til veibygging.**

I 2. ledd er det tatt bort unntaket for å gi tilskudd til bygging av permanente veier i «villmarkspregede områder». Dette er positivt og avklarende.

I 3. ledd vil vi foreslå ny tekst; «Tilskudd skal prioriteres *til veier som er i samsvar med godkjent kommunal hovedplan for skogsveier. Det kan bare gis tilskudd til veier som er godkjent etter den tid gjeldende forskrift.....osv*».

Hovedplanarbeidet for skogsveier i kystskogfylkene har pågått i flere år og de fleste kommunene (ca. 75 %) har i dag samlet grunnlagsmaterialet for disse hovedplanene. Den kommunale godkjenningen av planene vil være av avgjørende betydning for å kunne gjennomføre veitiltakene på en miljø- og skogfaglig god måte.

Bergen/ Steinkjer 06.06.14

Med hilsen

Helge Kårstad  
Prosjektleder infrastruktur Skognæringa Kyst  
48020261

Kjersti Kinderås  
Daglig leder Skognæringa Kyst