



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Landbruks- og matdepartementet
Postboks 8007 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
07/1191

Vår ref
14/1016-

Dato
19.06.2014

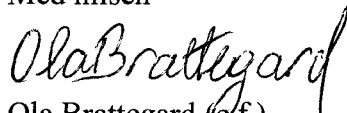
Ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveger, samt endring i forskrifter for tilskudd til næring- og miljøtiltak i skogbruk - Høring

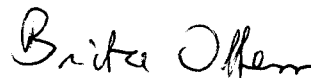
Vi viser til LMDs brev av 11.04.2014 med vedlegg og til melding på e-post 07.06.2014 om fristoverskridelse..

SD har forelagt saken for Vegdirektoratet, og mottatt brev av 27.05.2014 fra Vegdirektoratet og også brev av 05.06. 2014 fra Jernbaneverket. Etatene er samkjørte i sine uttalelser og benytter anledningen til å ta opp mer prinsipielle sider ved planlegging, bygging og drift av landbruksveger. Det blir pekt på utfordringer og hva som kan gjøres for å bedre situasjonen.

Vi viser nærmere redegørelse i vedlagte brev og ber om at LMD tar med seg innspillene i det videre arbeidet.

Med hilsen


Ola Brattgard (e.f.)
avdelingsdirektør


Brita Ottem
Seniorrådgiver

Vedlegg



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Sverre Setvik
Tlf.: 92287758
Faks:
E-post: sesv@jbv.no

Dato: 05.06.2014
Saksref.: 201403312-1
Deres ref.:
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveger, høringsuttalelse

Landbruksdepartementet har sendt på høring et utkast til ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveger. Forslaget til ny forskrift innebærer en del mindre endringer av gjeldende forskrift. Uttalelsen er samordnet med Statens Vegvesen.

Jernbaneverket ønsker å benytte anledningen til å ta opp en del mer prinsipielle sider ved planlegging, bygging og drift av landbruksveger. Jernbaneverket samarbeider med Statens Vegvesen og Norges vassdrags- og energidirektorat om NIFS-prosjektet (Naturfare-Infrastruktur-Flom- Skred). I dette prosjektet har det kommet fram flere eksempler på at flomskred og jordskred er utløst av skogsveger, og at disse har medført skade på veger, jernbane og bebyggelse. Selv om det ikke foreligger en samlet oversikt over omfanget av disse skadene, synes problemet og den potensielle faren for ny skade å være slik at dette bør bli viet større oppmerksomhet fra aktører både i og utenfor landbruksforvaltningen.

Gjeldende forvaltningspraksis

Forskriften gjelder for landbruksveger, dvs. både jordbruksveger og skogsveger. Vedtak blir fattet av kommunene med hjemmel i landbrukslovgivingen, etter en forutgående høring. Høringen kan være nokså begrenset, i mange tilfeller avgrenset til fylkesmannens landbruksavdeling og fylkeskommunens kulturavdeling. Søknadene blir ikke sendt Statens vegvesen, Jernbaneverket eller Norges vassdrags- og energidirektorat. De blir heller normalt ikke sendt til naboer. Dersom landbruksvegen skal ha avkjørsel fra offentlig veg, skal dette være avklart på forhånd gjennom eget vedtak i medhold av vegloven. Videre bør en landbruksveg som forutsetter atkomst som krysser jernbanen over en planovergang sendes til Jernbaneverket på høring.

Saksbehandlingen er følgelig frikopledd fra plan- og bygningsloven. Det har bl.a. som følge at regler for høring og medvirkning i denne loven ikke nødvendigvis blir fulgt. Det ser for oss videre ut til at formelle krav til sikkerhet mot naturfare formulert i TEK10 eller tilsvarende ikke gjøres gjeldende. På generelt grunnlag mener vi at de

sikkerhetskrav som ville blitt stilt om tiltaket ble behandlet etter plan- og bygningsloven også må følges for landbruksveger.

Noen utfordringer

Jernbaneverket vil peke på følgende utfordringer i planlegging og drift av landbruksveger:

- Ettersom Jernbaneverket ikke får søknadene om vegbygging til uttalelse, så kan det bli bygd veger oppstrøms jernbane uten at vi er kjent med saken. Vegene kan dessuten tenkes bygd i områder der Statens vegvesen og Jernbaneverket allerede har problemer med flom og skred. Nye inngrep i slikt terreng kan forsterke disse problemene, uten at vi har hatt mulighet til verken å gi innspill eller å kunne forberede oss på et tilgrensende tiltak.
- Selv om det trolig blir bygd få landbruksveger i områder med marine leiravsetninger, så er potensialet for utløsning av kvikkleireskred til stede. Alle vanlige byggetiltak og vegtiltak i slike områder blir underlagt svært grundige utredninger. Det er ikke nødvendigvis tilfelle for landbruksveger.
- Landbruksveger kan medføre en endring i det naturlige dreneringsmønsteret, selv om det skal søkes unngått. Dette kan i sin tur medføre at stikkrenner nedstrøms under offentlig veg eller bane får økt belastning, som kanskje ikke er dimensjonert for den økte vannføringen.
- Klimaendringene vi står overfor ser bl.a. ut til å medføre økt nedbørintensitet. Dette stiller økte krav til dimensjonering av grøfter og stikkrenner. Det er viktig at dette blir ivare tatt for landbruksveger.
- Det er åpenbart mye god praktisk erfaring blant aktørene som er involvert i planlegging og bygging av landbruksveger. Derfor er det grunn til å tro at de fleste landbruksvegene blir bygd solid, og med tilstrekkelige dimensjoner bl.a. på stikkrenner. Slik sett er det trolig et større problem knyttet til eksisterende landbruksveger, der det for en del vegers vedkommende kan være mangel på tilsyn. Dette manglende tilsynet skyldes dels at vegen i sin tid ble bygd for en hogst, og at denne så er gjennomført. En annen årsak er at en økende andel skogeiere ikke lenger bor i bygda, og dermed er sjelden i skogen. Følgelig kan stikkrenner i slike veger bli tette uten at dette blir oppdaget, og vegen kan fungere som en «takrenne». Der vannet i slike tilfeller følger vegen et stykke, for så bryte gjennom, er faren for flomskred stor.

Hva kan bli gjort for å bedre situasjonen?

Jernbaneverket forstår behovet for at landbruksveger med svært lav trafikk og som går gjennom uregulerte områder kan bli saksbehandlet etter noe enklere rutiner enn andre veger. Dette må likevel ikke skje på en måte som ikke godt nok ivaretar viktige samfunnshensyn knyttet til sikkerhet mot naturskade.

Blant annet på dette grunnlaget har Statens vegvesen og Jernbaneverket gjennom NIFS-prosjektet etablert en dialog med Statens landbruksforvaltning. Formålet er i hovedsak at man skal se på mulige tiltak for å redusere faren for naturskade mot bebyggelse og offentlig infrastruktur fra skogbruksvirksomhet. Ettersom denne dialogen nylig er etablert er det for tidlig å vise til konkrete tilrådinger fra denne, men vi ser på denne muligheten for samarbeid som en positiv mulighet til å komme fram til tiltak som kan redusere faren for naturskade i utsatte områder.

Vi vil særlig peke på følgende:

1. Vi foreslår at Landbruksdepartementet utvider høringen av vegplaner til å omfatte Statens vegvesen og Jernbaneverket dersom det er riksveg, fylkesveg og/eller bane nedstrøms og/eller i umiddelbar nærhet av tiltaket. Hva som er «nedstrøms» må trolig defineres nærmere, men det gjelder områder som kan bli påvirket av flom og/eller skred utløst fra vegen. Landbruksveger som krysser jernbanen skal alltid forelegges Jernbaneverket for uttalelse.
2. Vi foreslår at det blir vurdert en generell rutine for nabovarsel av søknad om bygging av landbruksveg.
3. Vi foreslår at § 1-1 får følgende tilføyelse (i kursiv): «Det skal samtidig legges vekt på hensynet til miljøverdier.... *hensynet til fare for flom, erosjon og løsmasseskred,*»
4. Ansvar for at en landbruksveg ikke medfører økt fare for naturskade på omgivelsene ligger hos vegeier og entreprenør. Det bør komme tydeligere fram i saksbehandlingen, byggeplanen og i søknadsskjemaet at fare for flom og skred er vurdert, herunder gjennomgang av aktuelle aktsomhets- og farekart hos NVE, samt hvilke tiltak som ev. er gjennomført for å redusere faren.
5. I områder der en landbruksveg kan påvirke offentlig veg eller bane bør søknaden dokumentere hvordan hensynet til å opprettholde opprinnelige naturlige dreneringsveger er ivaretatt.
6. Vi ser ikke minst behovet for å sikre oss at ikke eldre landbruksveger blir liggende uten tilsyn og dermed med økt fare for utløsning av flom og flomskred/jordskred. Vi har i første omgang tro på at dette må bli sikret av vegeier og ev. landbruks-forvaltningen selv. Dette er et tema vi vil diskutere nærmere med SLF, kanskje kan gjeldende miljøsertifiseringsordning («Levende skog») utvides til å inkludere naturfare.

7. Vi ser av forslaget § 4-2 at kommunen kan føre tilsyn. Vi ser et behov for at både Statens vegvesen og Jernbaneverket skal kunne ha tilgang til landbruksveger i nærheten av egen infrastruktur. Dette forandrer selvsagt ikke på det ansvaret vegeier selv har for vedlikehold og tilsyn.
8. Vi foreslår at det blir gjort en vurdering av om statstilskudd til vedlikehold og oppgradering av landbruksveger kan bli prioritert til områder der vegene kan medføre naturfare.

Med hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Plan og teknikk, offentlig plan og forvaltning

Sverre Setvik
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk



Statens vegvesen

MOTTATT
03 JUN 2014

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:	Saksbehandler/innvalgsnr: Knut Sørgaard - 22073728	Vår referanse: 2014/049925-004	Deres referanse: 14/1016	Vår dato 27.05.2014
--------------------	---	-----------------------------------	-----------------------------	------------------------

Høring - Ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveger, samt endring i forskrift for tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket

Statens vegvesen viser til brev av 24. april.

Landbruksdepartementet har sendt på høring et utkast til ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveger. Forslaget til ny forskrift innebærer en del mindre endringer av gjeldende forskrift.

Statens vegvesen ønsker å benytte anledningen til å ta opp en del mer prinsipielle sider ved planlegging, bygging og drift av landbruksveger. Vi samarbeider med Norges vassdrags- og energidirektorat og Jernbaneverket om NIFS-prosjektet (Naturfare-Infrastruktur-Flom-Skred). I dette prosjektet har det kommet fram flere eksempler på at flomskred og jordskred er utløst av skogsveger, og at disse har medført skade på veger, jernbane og bebyggelse. Selv om det ikke foreligger en samlet oversikt over omfanget av disse skadene, synes problemet og den potensielle faren for ny skade å være slik at dette bør bli viet større oppmerksomhet fra aktører både i og utenfor landbruksforvaltningen.

Gjeldende forvaltningspraksis

Forskriften gjelder for landbruksveger, dvs. både jordbruksveger og skogsveger. Vedtak blir fattet av kommunene med hjemmel i landbrukslovgivingen, etter en forutgående høring. Høringen kan være nokså begrenset, i mange tilfeller avgrenset til fylkesmannens landbruksavdeling og fylkeskommunens kulturavdeling. Søknadene blir ikke sendt Statens vegvesen, Jernbaneverket eller Norges vassdrags- og energidirektorat. De blir heller normalt ikke sendt til naboer. Dersom landbruksvegen skal ha avkjørsel fra offentlig veg, skal dette være avklart på forhånd gjennom eget vedtak i medhold av vegloven.

Saksbehandlingen er følgelig frikoplet fra plan- og bygningsloven. Det har bl.a. som følge at regler for høring og medvirkning i denne loven ikke nødvendigvis blir fulgt. Det ser for oss videre ut til at formelle krav til sikkerhet mot naturfare formulert i TEK10 eller tilsvarende ikke gjøres gjeldende. På generelt grunnlag mener vi at de sikkerhetskrav som ville blitt stilt om tiltaket ble behandlet etter plan- og bygningsloven også må følges for landbruksveger.

Noen utfordringer

Statens vegvesen vil peke på følgende utfordringer i planlegging og drift av landbruksveger:

- Ettersom Statens vegvesen ikke får søknadene om vegbygging til uttalelse, så kan det bli bygd veger oppstrøms offentlig veg uten at vi er kjent med saken. Vegene kan dessuten tenkes bygd i områder der Statens vegvesen allerede har problemer med flom og skred. Nye inngrep i slikt terreng kan forsterke disse problemene, uten at vi har hatt mulighet til verken å gi innspill eller å kunne forberede oss på et tilgrensende tiltak.
- Selv om det trolig blir bygd få landbruksveger i områder med marine leiravsetninger, så er potensialet for utløsning av kvikkleireskred til stede. Alle vanlige byggetiltak og vegtiltak i slike områder blir underlagt svært grundige utredninger. Det er ikke nødvendigvis tilfelle for landbruksveger. Vi har seinest i vinter hatt et eksempel i Østfold på at et landbrukstiltak utløste et mindre kvikkleireskred og stengte en fylkesveg.
- Landbruksveger kan medføre en endring i det naturlige dreneringsmønsteret, selv om det skal søkes unngått. Dette kan i sin tur medføre at stikkrenner nedstrøms under offentlig veg eller bane får økt belastning, som kanskje ikke er dimensjonert for den økte vannføringen.
- Klimaendringene vi står overfor ser bl.a. ut til å medføre økt nedbørintensitet. Dette stiller økte krav til dimensjonering av grøfter og stikkrenner. Det er viktig at dette blir ivare tatt for landbruksveger.
- Det er åpenbart mye god praktisk erfaring blant aktørene som er involvert i planlegging og bygging av landbruksveger. Derfor er det grunn til å tro at de fleste landbruksvegene blir bygd solid, og med tilstrekkelige dimensjoner bl.a. på stikkrenner. Slik sett er det trolig et større problem knyttet til eksisterende landbruksveger, der det for en del vegers vedkommende kan være mangel på tilsyn. Dette manglende tilsynet skyldes dels at vegen i sin tid ble bygd for en hogst, og at denne så er gjennomført. En annen årsak er at en økende andel skogeiere ikke lenger bor i bygda, og dermed er sjelden i skogen. Følgelig kan stikkrenner i slike veger bli tette uten at dette blir oppdaget, og vegen kan fungere som en «takrenne». Der vannet i slike tilfeller følger vegen et stykke, for så bryte gjennom, er faren for flomskred stor, jf. skredet i Innfjorden i Rauma i 1991.

Hva kan bli gjort for å bedre situasjonen?

Statens vegvesen forstår behovet for at landbruksveger med svært lav trafikk og som går gjennom uregulerte områder kan bli saksbehandlet etter noe enklere rutiner enn andre veger. Dette må likevel ikke skje på en måte som ikke godt nok ivaretar viktige samfunnshensyn knyttet til sikkerhet mot naturskade.

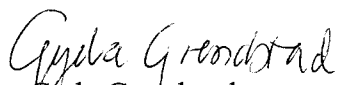
Blant annet på dette grunnlaget har Statens vegvesen gjennom NIFS-prosjektet etablert en dialog med Statens landbruksforvaltning. Formålet er i hovedsak at man skal se på mulige tiltak for å redusere faren for naturskade mot bebyggelse og offentlig infrastruktur fra skogbruksvirksomhet. Ettersom denne dialogen nylig er etablert er det for tidlig å vise til konkrete tilrådinger fra denne, men vi ser på denne muligheten for samarbeid som en positiv mulighet til å komme fram til tiltak som kan redusere faren for naturskade i utsatte områder.

Vi vil særlig peke på følgende:

1. Vi foreslår at Landbruksdepartementet utvider høringen av vegplaner til å omfatte Statens vegvesen og Jernbaneverket dersom det er riksveg, fylkesveg og/eller bane nedstrøms og/eller i umiddelbar nærhet av tiltaket. Hva som er «nedstrøms» må trolig defineres nærmere, men det gjelder områder som kan bli påvirket av flom og/eller skred utløst fra vegen.
2. Vi foreslår at det blir vurdert en generell rutine for nabovarsel av søknad om bygging av landbruksveg.
3. Vi foreslår at § 1-1 får følgende tilføyelse (i kursiv): «Det skal samtidig legges vekt på hensynet til miljøverdier. ... *hensynet til fare for flom, erosjon og løsmasseskred,*»
4. Ansvar for at en landbruksveg ikke medfører økt fare for naturskade på omgivelsene ligger hos vegeier og entreprenør. Det bør komme tydeligere fram i saksbehandlingen, byggeplanen og i søknadsskjemaet at fare for flom og skred er vurdert, herunder gjennomgang av aktuelle aktsomhets- og farekart hos NVE, samt hvilke tiltak som ev. er gjennomført for å redusere faren.
5. I områder der en landbruksveg kan påvirke offentlig veg eller bane bør søknaden dokumentere hvordan hensynet til å opprettholde opprinnelige naturlige dreneringsveger er ivaretatt.
6. Vi ser ikke minst behovet for å sikre oss at ikke eldre landbruksveger blir liggende uten tilsyn og dermed med økt fare for utløsning av flom og flomskred/jordskred. Vi har i første omgang tro på at dette må bli sikret av vegeier og ev. landbruksforvaltningen selv. Dette er et tema vi vil diskutere nærmere med SLF, kanskje kan gjeldende miljøsertifiseringsordning («Levende skog») utvides til å inkludere naturfare.
7. Vi ser av forslaget § 4-2 at kommunen kan føre tilsyn. Vi ser et behov for at både Statens vegvesen og Jernbaneverket skal kunne ha tilgang til landbruksveger i nærheten av egen infrastruktur. Dette forandrer selvsagt ikke på det ansvaret vegeier selv har for vedlikehold og tilsyn.
8. Vi foreslår at det blir gjort en vurdering av om statstilskudd til vedlikehold og oppgradering av landbruksveger kan bli prioritert til områder der vegene kan medføre naturfare.
9. Dersom en landbruksveg tar av fra riksveg eller fylkesveg ønsker Statens vegvesen informasjon om dette i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Følgelig bør § 3-4 vise til at i slike tilfeller må kommunen gi særskilt beskjed til Statens vegvesen, med

sluttdokumentasjon om stikkrenner, grøfter og ev. ny skilting. Vi ber om at Landbruksdepartementet tar kontakt med vår seksjon for NVDB og geodata for endelig utforming av formuleringer her. Henvendelsen kan rettes til seksjonsleder Per Andersen (per.andersen@vegvesen.no).

Seksjon for Planlegging og grunnverv


Gyda Grøndstad
avdelingsdirektør


Knut Sørgaard