

Retningslinjer for søknader om tilskudd til bygging og ombygging av skogsveier i Drangedal kommune



Disse retningslinjene skal gi felles forståelse av hvordan NMSK-midlene prioriteres. Dokumentet er et styringsverktøy i kommunens samlede tiltaksstrategi for virkemidler i skogbruket og er fastsatt av hovedutvalg for teknikk, landbruk og miljø 28.05.2026 med hjemmel i Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket, fastsatt av Landbruks- og matdepartementet 04.02.2004, sist endret ved forskrift 21.12.2020.

Innhold

1.	Bakgrunn	3
1.1	Regelverk	3
1.2	Informasjonskilder	3
2.	Krav til søknaden	3
2.1	Byggeplan	3
2.1.1	Senterlinje	4
2.1.2	Detaljkart	4
2.1.3	Lengdeprofil.....	4
2.1.4	Tverrprofiler for masseberegning	4
2.1.5	Arbeidsbeskrivelse.....	4
2.1.6	Bredeutvidelser	5
2.1.7	Stikkrenneplan.....	5
2.1.8	Spesifisert kostnadsoverslag på grunnlag av mengdeoversikt.....	5
2.1.9	Gjennomføring av bygging	5
2.1.10	Avtaler ved fellestiltak.....	5
2.2	Oversiktskart.....	5
2.3	Lønnsomhetsberegning	5
2.4	Godkjenning	6
2.5	Byggestart.....	6
3.	Prioritering av skogsveier med tilskudd.....	6
3.1	Veistandard	6
3.2	Traktorveier	6
3.3	Lønnsomhet.....	6
3.4	Skoginteresser i veien	6
3.5	Samarbeidstiltak	7
3.6	Strekningsvis og punktvis ombygging (flaskehalsutbedring)	7
4.	Fastsetting av prosentsats for tilskudd	7
4.1	Produktivt skogareal.....	7
4.2	Kubikkmasse	7
4.3	Veiklasser for bilveier og byggeteknikk	7
4.3.1	Helårs bilvei (klasse 3 og 4) uten restriksjoner.....	7
4.3.2	Bilvei (klasse 3 og 4) med restriksjoner i teleløsnings- og nedbørsperioder.....	7
4.3.3	Sommerbilvei for tømmerbil uten henger beregnet for tømmertransport kun i barmarksperioden	7
4.4	Byggeteknikk og kvalitet.....	7
4.5	Traktorvei i veiklasse 7 (standard traktorvei)	8
4.6	Bruer	8
4.6.1	Trebruer.....	8
4.7	Lønnsomhet.....	8
4.8	Samarbeidstiltak	8
4.9	Tilskuddsnivå	8
4.10	Prosjektoppfølgning.....	8
5.	Andre forhold og forutsetninger for tildeling av tilskudd	9
5.1	Veiplanlegger.....	9
5.2	Områdeplanlegging	9
5.3	Tiltak på deler av skogsveianlegg	9
5.4	Avkjøringslommer	9
5.5	Driftsveier og enkle traktorveier.....	9
5.6	Minimumskostnad.....	9
5.7	Delbevilgning	9
6.	Innsending, frister og behandling av søknader.....	10

1. Bakgrunn

Behandling og prioritering av søknader skal foregå ut fra forskriftens formålparagraf som sier følgende: «*Formålet med tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket er at det ut fra regionale og lokale prioriteringer blir stimulert til økt verdiskaping i skogbruket, samtidig som miljøverdier knyttet til biologisk mangfold, landskap, friluftsliv og kulturminner i skogen blir ivaretatt og videreutviklet*».

1.1 Regelverk

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

- Det kan gis tilskudd til nybygging 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 landbruksveier (landbruksveiforskriften), eller etter plan- og bygningslovens bestemmelser.
- Veiene skal bygges i samsvar med gjeldende normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse, fastsatt av Landbruksdepartementet 1. juni 2013 med endringer august 2016.
- 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.

1.2 Informasjonskilder

Informasjon om planlegging, søknader om bygging, søknader om tilskudd og gjennomføring av bygging mv. er tilgjengelig på følgende nettsteder:

- Landbruksdirektoratet – www.landbruksdirektoratet.no
- Skogkurs – www.skogsvei.no

2. Krav til søknaden

Søknad om tilskudd til veibygging skal skrives på skjema LDIR-903 utarbeidet av

Landbruksdirektoratet (LDIR) www.landbruksdirektoratet.no, jf. [LDIR-903 B Søknad om tilskudd til vegbygging.pdf \(landbruksdirektoratet.no\)](#)

Søknaden skal inneholde følgende:

2.1 Byggeplan

Byggeplan for skogsvei skal godkjennes av kommunen og vedlegges søknad om tilskudd. Planen skal inneholde viktige detaljer knyttet til gjennomføring av prosjektet, byggekvalitet og kostnader. Krav til

innhold og detaljeringsgrad vil variere ut fra prosjektets omfang og kompleksitet, jf. kravene til byggeplan i skjema LDIR-903 «Søknad om tilskudd til veibygging».

Byggeplanen skal blant annet inneholde:

- arbeidsbeskrivelse
- oversikt over planlagt tykkelse på bærelag samt eventuelle forsterknings- og avrettingslag
- opplysninger om massekvalitet og massesortiment
- spesifisert kostnadsoverslag

«Normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse» fra Landbruksdirektoratet skal legges til grunn som minimumskrav for de enkelte veiklassene. Byggeplanen skal i tillegg ta hensyn til lokale forhold og valgt byggeteknikk.

For bruer skal planen inneholde nødvendige skisser og tegninger av bru og brukar, samt opplysninger om bruas lengde. Bruer skal prosjekteres og dimensjoneres i samsvar med:

- typetegninger for bruer på landbruksveger utgitt av Skogkurs
- Statens vegvesens Håndbok N185
- «Inspeksjon av bruer på landbruksveier – Håndbok» utgitt av Skogkurs

Alternativt kan det benyttes tegninger utarbeidet av godkjente rådgivende konsulenter, forutsatt at disse oppfyller kravene til dimensjonering og øvrige krav i «Normaler for landbruksveier».

Byggeplanen som ligger til grunn for søknad om tilskudd skal være utarbeidet av profesjonell veiplanlegger godkjent av Skogkurs, eller av person med tilsvarende kompetanse. Planen skal kvalitetssikres av kommunen og inneholde følgende:

2.1.1 Senterlinje

For nyanlegg: Stukket senterlinje i terrenget, dokumentert i byggeplan eller nøyaktig inntegnet på kart.

For ombygginger: Stukket senterlinje kun der hvor veien fraviker eksisterende trasé.

2.1.2 Detaljkart

Kart med veiens beliggenhet på detaljkart i målestokk 1:5000 eller større.

2.1.3 Lengdeprofil

Lengdeprofil kan unntas fra byggeplanen for veier uten kritiske stigningsforhold. Med kritiske stigningsforhold menes stigninger mindre enn 2 % under maksimal tillatt stigning for den enkelte veiklasse.

2.1.4 Tverrprofiler for masseberegning

For mindre anlegg kan det etter kommunens godkjenning gjøres unntak fra denne bestemmelsen.

2.1.5 Arbeidsbeskrivelse

Detaljert arbeidsbeskrivelse kan erstattes av generell tverrprofil med angivelse av massekvaliteter og lagtykkelse for bærelag og evt. forsterkningslag og avrettingslag, for hele veistrekningen – eller for de enkelte strekninger – der hvor det er lik oppbygging og byggemetode.

2.1.6 Breddeutvidelser

Der det av ulike årsaker er krav til breddeutvidelse i henhold til veinormalene, skal dette framgå av arbeidsbeskrivelsen.

2.1.7 Stikkrenneplan

Stikkrenneplanen skal angi plassering av stikkrenner, dimensjon og skråstilling på detaljkart.

Stikkrenner skal dimensjoneres etter nedbørs- og avrenningsforholdene ved minimum 50-årsflom (Q50) i det aktuelle området. Grunnlaget for dimensjonering knyttes til en risikovurdering, spesielt med hensyn nedstrøms interesser. Når nedstrøms interesser er betydelige, skal stikkrenner dimensjoneres etter minimum Q200. Minste tillatte indre diameter er 400 mm.

Alle bekkeløp skal bevares, noe som innebærer at flere bekkeløp ikke skal ledes sammen. Dette gjøres i praksis ved å legge stikkrenner i alle bekkedaler.

Mht. risikovurdering og bygging av skogsveier i bratt terreng, områder med fare for løsmasseskred, helårsvannførende bekker, behov for alternative flomvei mv. vises til vedlegg i – Klimatilpasning og naturfare, jf. [vegnormal-2025-vedlegg-1-Klima-og-naturfare.pdf](#)

For stikkrenner som har drensfunksjon kan det tillates indre diameter ned til 300 mm.

2.1.8 Spesifisert kostnadsoverslag på grunnlag av mengdeoversikt

Spesifisert kostnadsoverslag skal fylles ut på regneark på grunnlag av mengdeoversikt eller annet oppsett med spesifikasjoner tilsvarende skjemaet [Anbud-for-bygging-av-landbruksvei.xlsx](#) (utgitt av Skogkurs).

Kostnadsoverslag ut fra byggekostnad pr. løpemeter (l.m.) kan brukes der denne kostnaden kan fastsettes ut fra byggemetode, byggeplan med spesifisert mengde, enheter og lokalt prisnivå.

2.1.9 Gjennomføring av bygging

For gjennomføring av skogsveiprojekter 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 eller annen person med tilstrekkelig kompetanse.

2.1.10 Avtaler ved fellestiltak

Når veger bygges som fellestiltak skal det foreligge en skriftlig avtale mellom deltagerne om fordeling av kostnader og ansvar i forbindelse med tiltakets gjennomføring. I tillegg skal det settes vilkår for hvordan oppfølging og vedlikehold av vegen skal følges opp. Norges Skogeierforbund har lagd forslag til normalvedtekter for skogsbilveilag, jf. [Forslag til normalvedtekter for skogsbilveilag SA](#)

2.2 Oversiktskart

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

2.3 Lønnsomhetsberegning

En lønnsomhetsberegning skal minimum inneholde økonomisk resultat av veibyggingen ut fra forventede inntekter av tømmer i veiens dekningsområde, fratrukket driftsutgifter og veikostnader.

For lønnsomhetsberegning av «reine» skogsveier, kan en forenklet lønnsomhetsberegning utgitt av Midt-Norsk Skogsenter benyttes, jf. [04 regneark MNS vegbyggingskalkulator.xls](#). Alternativt kan nettkalkulatoren «[LØNNSOMHET VEGBYGGING](#)» utgitt av Skogkurs benyttes, eller annen beregning.

2.4 Godkjenning

Godkjenning av søknad om bygging eller ombygging av skogsveien skal foreligge før tildeling av tilskudd.

2.5 Byggestart

Bygging av nye og ombygging av skogsveier skal ikke være påbegynt før søknad om tilskudd er behandlet av kommunen. Kommunen kan i spesielle tilfeller gi forhåndsgodkjenning til igangsetting av byggearbeidene når søknad om tilskudd med byggeplan foreligger.

3. Prioritering av skogsveier med tilskudd

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

3.1 Veistandard

Skogsbilveier prioriteres med tilskudd, og bilveier med høy bæreevne for transport med tømmerbil med henger hele året (forutsatt at veien er fri for is og snø) gis høyest prioritet. Dette er landbruksveier i veiklasse 3 og 4, standardvei og barmarksvei bygget som helårs skogsbilveier, som skal tåle trafikkbelastning av tunge kjøretøy, høy utkjøringsintensitet fra skogsdrifter med stor mengde tømmer og som gir varige veier med lavere framtidige vedlikeholdskostnader. Dette tilsvarer veier bygget med sprengfjellteknikk, jf. vedlegg 7 i veinormalen – Alternative byggemetoder og materialer.

3.2 Traktorveier

På steder der det ikke er teknisk mulig eller økonomisk forsvarlig å bygge skogsbilvei, kan det unntaksvis gis tilskudd til standard traktorvei, veiklasse 7, med viktig adkomstfunksjon. Dette gjelder hovedveier som dekker et stort og helhetlig skogområde for én eller flere skogeiendommer, og som planlegges brukt for årvis drift av skogen.

Det gis ikke tilskudd til enkel traktorvei i veiklasse 8.

3.3 Lønnsomhet

Skogsveier som ikke gir grunnlag for regningssvarende drift på kort eller lang sikt, inkludert veiens byggekostnader, skal normalt ikke tildeles tilskudd.

3.4 Skoginteresser i veien

Skogbruksinteresser utgjør tilskuddsgrunnlaget for skogsveien. Skogsveier som blir mulig å bygge som følge av bidrag fra andre interesser, kan prioriteres dersom andre interesser ikke legger vesentlige begrensninger på bruk av veien til skogbruk og skogsdrift, og økonomisk drivbar skog utgjør en viktig del av veiens dekningsområde.

3.5 Samarbeidstiltak

Hovedadkomstveier og fellesanlegg med flere interessenter kan prioriteres med økt tilskuddssats når disse veiene er strategisk viktige for å utløse skogbruksaktivitet.

3.6 Strekningsvis og punktvis ombygging (flaskehalsutbedring)

Strekingsvis og punktvis ombygging av eksisterende veier som ellers tilfredsstiller kravene til aktuell veiklasse kan prioriteres med tilskudd.

4. Fastsetting av prosentsats for tilskudd

Tilskuddsbeløpet beregnes ut fra en fastsatt prosentsats for det enkelte veianlegg. Prosentsatsen kan variere fra år til år avhengig av søknadsmengde og tilgjengelige tilskuddsmidler i kommunen.

Følgende forhold legges vekt på ved fastsetting av størrelsen på prosentsats for tilskuddet:

4.1 Produktivt skogareal

Størrelsen på produktivt skogareal i veiens dekningsområde.

4.2 Kubikkmasse

Kubikkmasse i hogstklasse 4 (eldre produksjonsskog) og 5 (hogstmoden skog), i veiens dekningsområde.

4.3 Veiklasser for bilveier og byggeteknikk

Tilskuddsprosent fastsettes for de ulike veiklasser etter følgende prioritet:

4.3.1 Helårs bilvei (klasse 3 og 4) uten restriksjoner

Helårs bilvei med høy standard, dimensjonert for trafikk med lass gjennom hele året, eller når veien er fri for is og snø. Dette omfatter skogsbilveier bygget i samsvar med veiklasse 3 (standardvei) og veiklasse 4 (barmarksvei) etter gjeldende veinormaler. Veiene skal ha forsterknings- og bærelag som bidrar til framkommelighet også i bæresvake perioder.

En helårs skogsbilvei skal tåle stor trafikkbelastning fra tunge kjøretøy i perioder med intensiv tømmertransport, og skal bygges eller ombygges med sprengt fjell både som forsterkning av underbygningen og i veikroppen. Tiltaket skal samtidig ha karakter av et varig anlegg, jf. også pkt. 3.1.

4.3.2 Bilvei (klasse 3 og 4) med restriksjoner i teleløsnings- og nedbørsperioder

Bilvei som skal kunne trafikkeres med lass hele året (veiklasse 3) og når veien er fri for is og snø (veiklasse 4), men med begrensninger i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør. Dette er skogsbilveier beregnet for moderat til lavt trafikkgrunnlag.

4.3.3 Sommerbilvei for tømmerbil uten henger beregnet for tømmertransport kun i barmarksperioden

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

4.4 Byggeteknikk og kvalitet

Skogsveier bygd med forsterknings-, bærelags- og slitelagskvalitet av knust fjell på enten fjellskjæring eller steinfylling gis prioritet ved fastsetting av tilskuddsprosent.

4.5 Traktorvei i veiklasse 7 (standard traktorvei)

Det kan gis tilskudd til helårs traktorvei i veiklasse 7 med viktig adkomstfunksjon for tilstøtende skogareal. Veien skal være varig og kunne brukes av lassbærer hele året. Se pkt. 3.2.

4.6 Bruer

Ombygging av bruer på eksisterende skogsbilveinett prioriteres med tilskudd. Det forutsettes at tidligere bru erstattes med bru. Dersom bru erstattes med stikkrenne, kulvert, hvelvbue e.l., prioriteres søknaden som punktutbedring eller strekningsvis ombygging, jf. pkt. 3.6.

4.6.1 Trebruer

Bruk av tre som byggemateriale i bruer kan prioriteres mht. tilskuddsnivå.

4.7 Lønnsomhet

Skogsveier der tilskudd bidrar til adkomst og drift av større sammenhengende skogområder med eldre og hogstmoden skog med god lønnsomhet, prioriteres mht. tilskuddsnivå. Nyanlegg og ombygging av skogsveier med særskilt høy lønnsomhet prioriteres lavere.

4.8 Samarbeidstiltak

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

4.9 Tilskuddsnivå

Følgende tilskuddsnivå brukes som retningsgivende ved fastsetting av tilskuddsprosent:

Tiltak	Prioritet	Prosent
Helårs bilvei i veiklasse 3 og 4 – stor trafikkbelastning uten restriksjoner	1	30 – 40 %, unntaksvis inntil 50 %
Ombygging av bruer på skogsbilveier	2	30 – 50 %
Bilveier med restriksjoner i teleløsnings- og nedbørsperioder	3	20 – 30 %, unntaksvis inntil 40 %
Traktorvei klasse 7	4	20 – 30 %

Satsene gjelder både for nyanlegg og ved ombygging.

4.10 Prosjektoppfølgning

Avtale med godkjent veiplanlegger om oppfølging av hele veiprojektet fra byggestart og frem til ferdig godkjenning kan utløse et ekstra tilskudd beregnet av totalkostnaden. Ekstra tilskudd vurderes særskilt for det enkelte veianlegg. Bindene avtale med godkjent veiplanlegger må følge som vedlegg til søknaden om tilskudd. Kostnaden kan inngå som del av tilskuddsgrunnlaget. Ved større veiprojekter kan kommunen sette vilkår om bruk av godkjent veiplanlegger for oppfølging.

5. Andre forhold og forutsetninger for tildeling av tilskudd

5.1 Veiplanlegger

I vedtaket om godkjenning av byggesøknad kan kommunen sette vilkår om bruk av godkjent veiplanlegger for utarbeiding av byggeplan.

Kommunen kan sette av midler til dekning av inntil ett dagsverk pr. veianlegg uavhengig av om veien blir bygget eller ikke. Ved refusjon av slike kostnader settes det vilkår om at planleggingen skal utføres av profesjonell veiplanlegger godkjent av Skogkurs. Kostnader til veiplanlegging utover ett slikt dagsverk kan inngå i kostnadsgrunnlaget for beregning av tilskudd.

5.2 Områdeplanlegging

Ved større områdetiltak kan inntil tre dagsverk av veiplanlegger dekkes for utarbeiding av områdeplan for skogsveier innenfor planområdet.

5.3 Tiltak på deler av skogsveianlegg

Tiltak som ombygging av del av skogsvei, som heving av bæreevne over strekning, utbedring av kurve, avkjørsel, stigning, veibredde, stikkrenne, bru mv. kan tildeles tilskudd dersom øvrig del av veianlegget har tilfredsstillende standard og vedlikehold, og tiltaket ellers oppfyller formål med tilskudd til veibygging.

5.4 Avkjøringslommer

Det kan gis tilskudd til avkjøringslommer fra offentlig vei der formålet er opplasting av tømmer. Med avkjøringslomme menes her avkjørsel med vendehammer, avkjørsel inn til rundkjøring eller enveis avkjørsel inn til og ut fra lunneplass. Avkjøringslommer bygges så både tømmer lunnes og tømmerbil laster tømmer i sikker avstand fra offentlig vei. For avkjøringslommer legges det vekt på at planleggingen skjer i samsvar med veimyndighetene.

5.5 Driftsveier og enkle traktorveier

Driftsveier og enkle traktorvei (veiklasse 8) gis ikke tilskudd.

5.6 Minimumskostnad

Minimumskostnad for søknad om tilskudd til bygging og ombygging av skogsveier er kr 120 000. I særlige tilfeller ved punktopprusting kan dette fravikes.

5.7 Delbevilgning

Kommunen kan innvilge delbevilgning dersom den årlige tilskuddsrammen ikke er tilstrekkelig til å dekke beregnet tilskuddsbehov for et veiprojekt, herunder ved stor søknadsmengde og begrenset tilskuddsramme. Det er en forutsetning at veianlegget kan påbegynnes og gjennomføres før fullt beregnet tilskudd er tildelt.

6. Innsending, frister og behandling av søknader

Skogeier sender søknad om tilskudd med nødvendige vedlegg til kommunen. Der det er flere interessenter i veien, skal søknad om tilskudd være signert av alle interessentene. Søknad sendes:

E-post: postmottak@drangedal.kommune.no

Brev: Drangedal kommune, Gudbrandsveien 7, 3750 Drangedal

Frist for innsending av søknad om tilskudd er **10. oktober** kalenderåret før behandling og eventuell tildeling av tilskudd.

Kommunen melder inn behov for tilskuddsmidler til statsforvalteren innen 10. november basert på søknader innkommet innen fristen 10. oktober. Tildeling av tilskuddsmidler til kommunen skjer normalt i februar året etter. Kommunen kan behandle tilskuddssøknader etter å ha mottatt tildeling fra statsforvalteren. Søknader innkommet før søknadsfristen skal normalt være ferdig behandlet innen 4 uker etter tildeling fra statsforvalteren, og seinest 1. april.

Søknader som kommer inn etter søknadsfristen behandles fortløpende så lenge det er tilskuddsmidler igjen. Søknader som ikke kan tildeles tilskudd i mangel av tilskuddsmidler det enkelte år kan bli vurdert på nytt ved neste søknadsrunde eller dersom kommunen får tilleggsbevilgning.