

Aktuelt fra Landbruksdirektoratet

Fagsamling veg, 22.oktober 2025, Arne Rannem

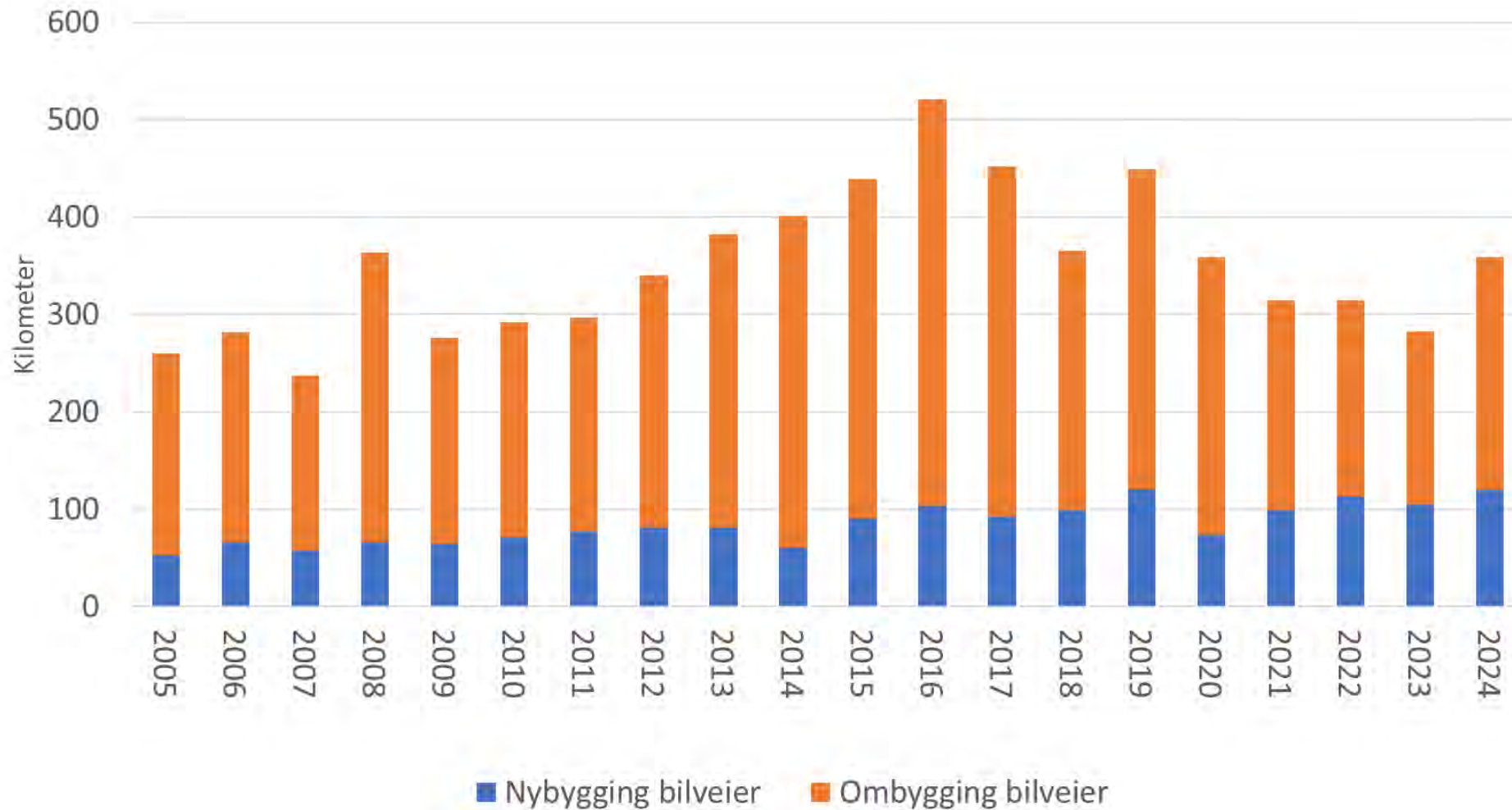


Landbruksdirektoratet
Eanandoallodirektoráhtta

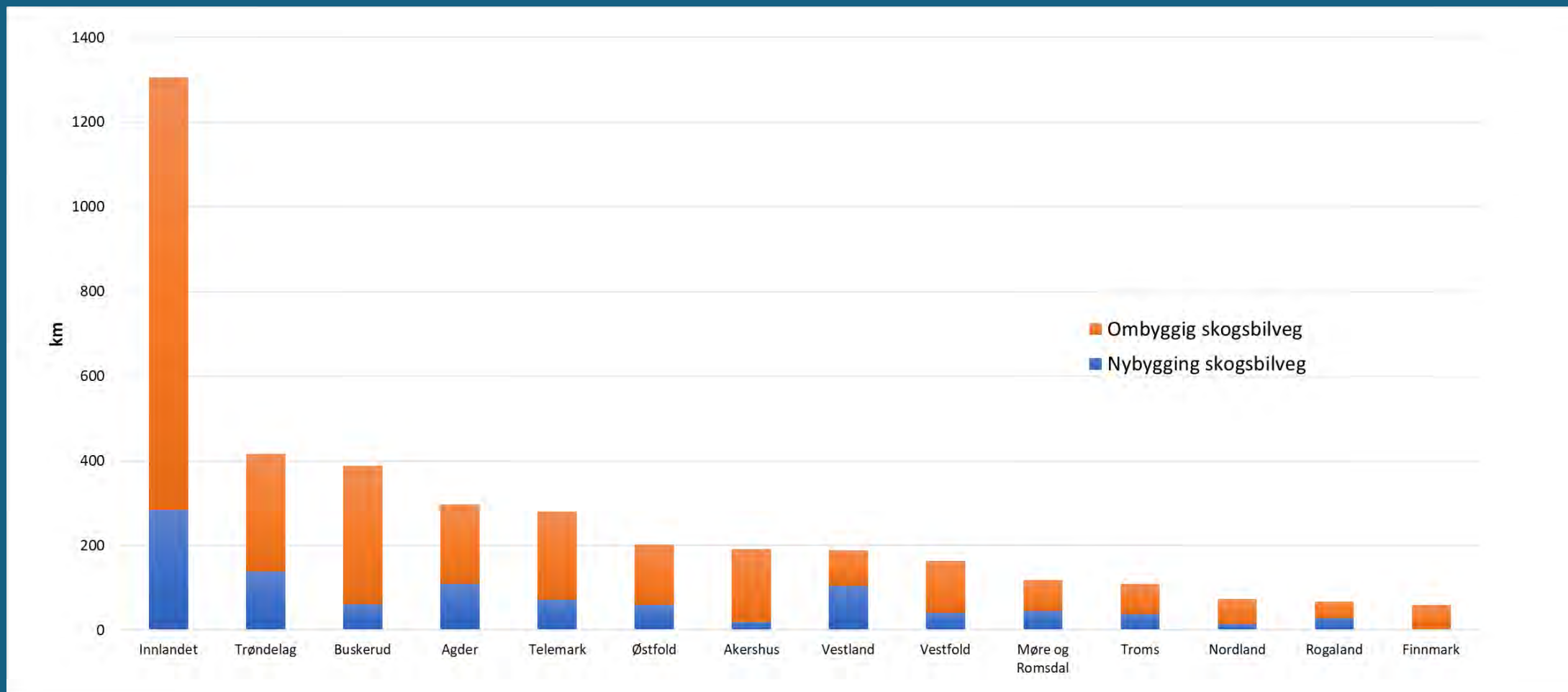
- Noe skogsveistatistikk for 2024
- Om rundskriv til landbruksveiforskrift
- RoadSens i offentlig skogforvaltning?
- Ny revidert versjon av Normaler for landbruksveier

Skogveistatistikk 2024

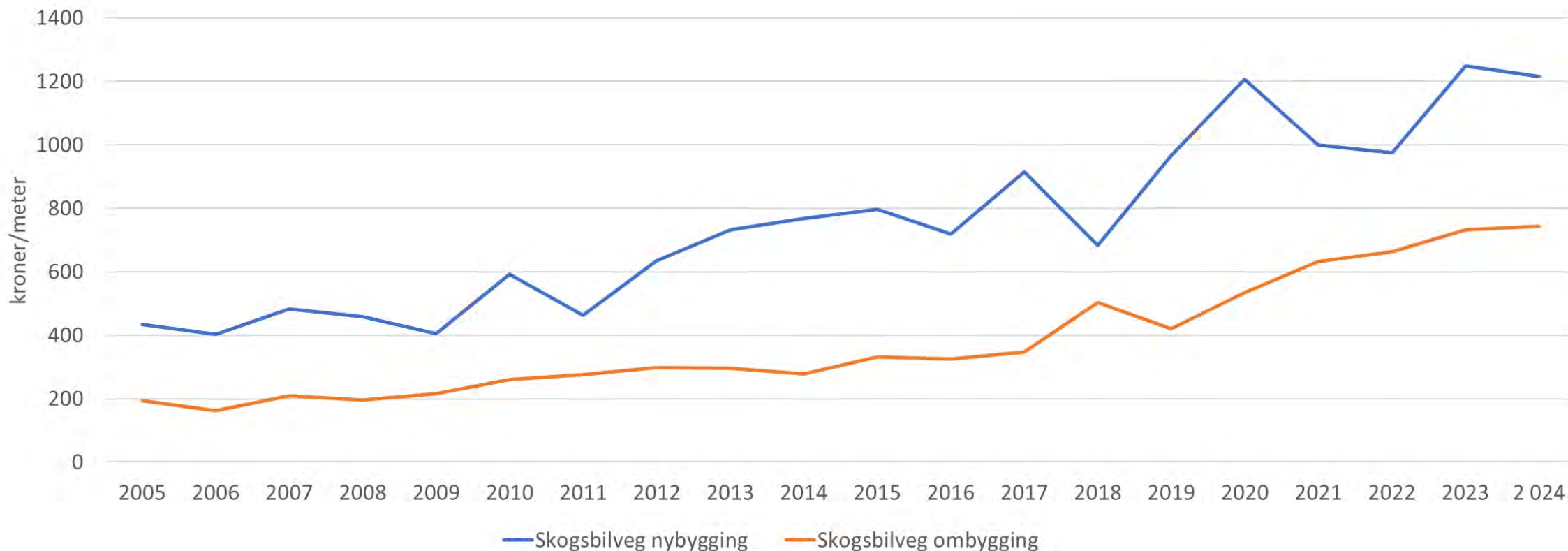
Skogsbilveibygging siste 20 år



Skogsbilvei byggeaktivitet i fylkene siste 10 år

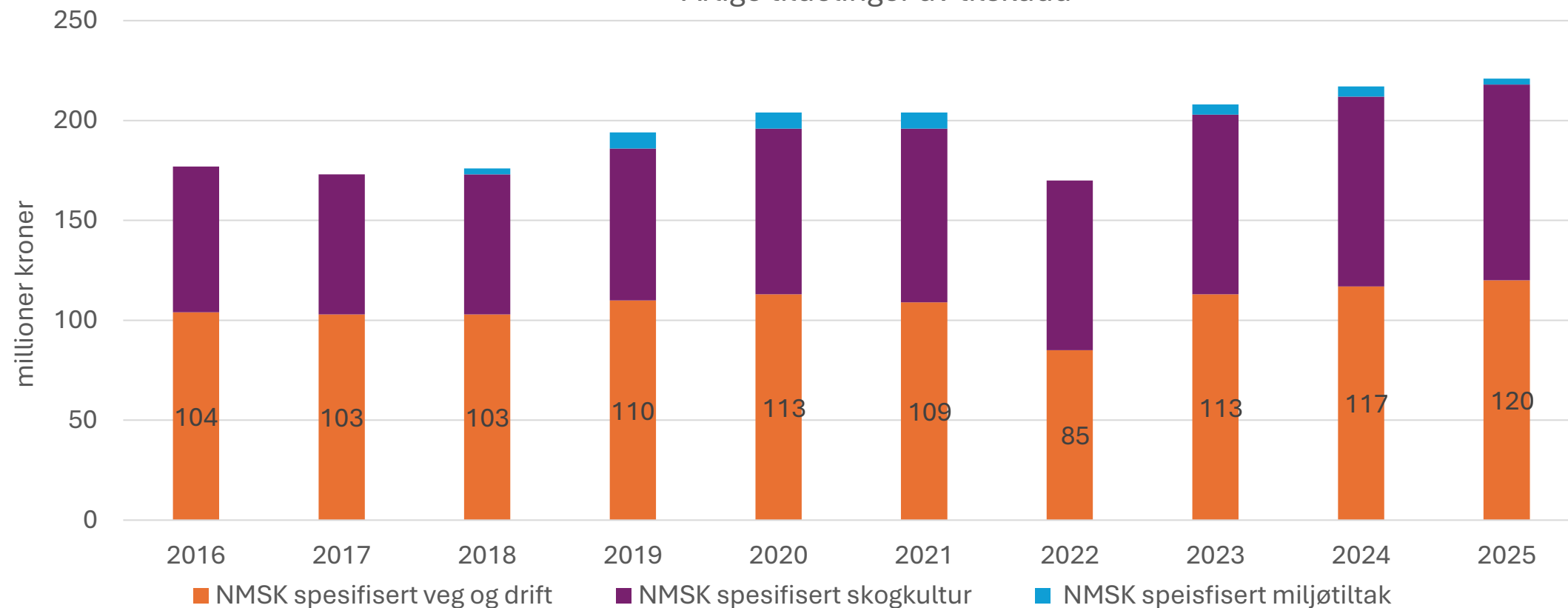


Kostnadsutvikling skogsbilveier



Årlige tilskuddsrammer

Årlige tildelinger av tilskudd



Skogfond til vei

- 251 millioner kr i skogfond utbetalt til vei i 2024
 - 140 millioner brukes av skogfond til veibygging i 2024
 - 111 millioner skogfond til veivedlikehold.
- Total skogfondsutbetaling i 2024 var 800 millioner kroner.

Rundskriv til Landbruksveiforskriften

Status rundskriv landbruksveiforskriften

- Skal bli en god og oppdatert veiledning for forvaltningen
- Nye avklaringer, eks mot annet lovverk som Plan- og bygningslov
- Skal erstatte dagens kommentarer til regelverk for landbruksveiforskriften som ligger på våre hjemmesider
- Tar sikte på bli ferdig før sommeren 2026.

RoadSens i offentlig skogforvaltning?

RoadSens

- Mulig å dra nytte av denne sensoren i kommunal forvaltning?
 - Eks resultatkontroll veg
- Testing skal etter planen skje i et utvalg kommuner.



Ny revidert versjon av Normaler for landbruksveier

Bakteppe

- Siste revisjon i 2013 (2016)



- Siden 2013/16 er det samlet en lang liste over behov for endringer

A	B	C	D	E	F	G	H
Indeks	Tema	Inndeling	Forskning/utvikling/ Kunnskapsammenheng	Dagens normal	Momentet	Kommentar veipnleggere og andre ressurspersoner	Endreks til
1	Bru	Bru	JÅ	Lå tonn	Se presentasjonen til Safecontrol: https://www.dropbox.com/sh/qxk5Lpg7vsmapi/AABt6xiDPZsv7vs?dl=0 4/5FuJa/6 %2DBrukssikring-Safecontrol.pdf?dl=0 «Å eksellast 13tonn står referert til i byggebeskrivelsen for bruene er ikke (heilt) logisk da dette ikke er en lastklasse som hysyntar bogen»	Dag: Tilpass oss det SVV har. Lage et oppdrag og utlyse dette for nom med pølling. Per-Odd og Jan er også enig. Krevr da en omformuleri i veinormalene. Det er det samme om veien er på riksvei, kommunal eller privat vei, må forholdes os til det samme.	
2	Bru	Bru		Bredde	3.5 kjørbane - problemer med at rekkverk står for tett på 3m e-gjns fra MF (Bjørn Lauritzen 3D.02.21).	Kjørebane på 3.5 m, så kommer rekkverk på utsiden. Koble dette til pkt. 8. Skilts treforår å på urealistiske opprustningsprosjekter på eksisterende bruer. På nye bruer bør ikke dette være et problem og dimensjonere tilstrekkelig?	
3	Bru og dimensjonerende eksellast	Bru		I Veinormalen står det at dimensjonernde eksellast på bruer er 13 tonn og veg er 10 tonn. Bru per definisjon brukonstruksjon eller kulvert med fyllgrop over 2.5 meter. Kulvert er definert for lysdøning fra 1.0 til 3.5 meter. Hva er dimensjonerende eksellast for disse?		Se pkt. 1. Må tas med i bestillinga over hva som blir føringa	
4	Kompriering	Byggebeskrivelser	JÅ	Nær som løst fremdrift?	Justerne byggebeskrivelsen for å fremme viktighet.	Bør skrives annerledes enn i dag? Farlig å fjerne fleksibilitet. Planlegging og oppfølging av plan er kanskje viktigst! Definisjonen om hva kompriering innebærer må komme bedre fram. Bør være noen krav til utstyr i Anvendning om å benytte dumper framfravellet på ligamsveier? Bør kanskje legges til infoark etc. for å belaste viktighet ut over normale. MÅ PROVE Å TA INN NOE SOM SIKKER KOMPRIERING PÅ VEIENE BEDRE ENN I DAG, UTEN Å FJERNE FLEKSIBILITETEN I VEINORMALENE.	
5	Kornfordelingskurve bærelag	Byggebeskrivelser	JÅ	Står ikke hvordan veier bygd opp av sprengfjell under verklaarene f.eks. 8-1.1. Byggebeskrivelsen åpner for "Bærelag av mekanisk stabiliserte masser" f.eks. 30-40. følger like kornfordelingen.	Multighetsrommet bli utydelig da byggebeskrivelsene åpner opp for mer enn minimumskravene.		Spesifisere multighetsrommet?
6	Med og uten lass	Byggebeskrivelser		Siging og fall		Forklare dette med motkjøring med og uten lass bedre. Se pkt. 14!	
7	Plastring og tårmmuring	Byggebeskrivelser	JÅ	Ikke beskrevet i noen god grad	Må beskrive hvordan plastring og tårmmuring skal utføres, når går grensa for tårmmuring når skjæring blir for bratt - hvem kan prosjektere, hva kreves av beskrivelser for det ene og det andre. Dersom det plastres, kan det tillates brattere skjæring?		
8	Rekkverk/sikringstiltak	Byggebeskrivelser	JÅ	Ingen rettslinjer, utøver vurderinger	Dette må diskuteres i en revisjon. Bør involvere Lastebilfarforbundet, Løft, LMO, Vegvesen, Kogbrand og andre. Forsirende om når og hvordan. Henvises til AOT 1500... kommer aldri dit på en tøndbruksvei...	EG: Når intrer noen krav? Når kreves kjørestyrte rekkverk og hvor langt skal rekkverket forankres utover "fare sonen". Hvordan er forholdene rundt steinblokkene som ofte benyttes. Jan, Godkjente veipnleggere bør kunne differensiere og det er vanskelig å komme med noe absolutte krav. Steinar: forskningselskapene er et moment her - må ikke lage for mange regler som medfører konsekvenser. EG - sette opp skilt, sette ned fart etc. er gode sikringstiltak utvilsomt. Steinar: bruk av stabilitetsbær ber beskrives hvordan det utføres og størrelse og kanskje utforming av steinene.	
9	Rom for avvik fra veinormalene	Byggebeskrivelser	JÅ	Hvor rommelig kan man være - spesielt for veibredde	Veibredde gir mer solide veier. Lavere breddeutvidelse kan på enkelte punkter gi rimligere veier - f.eks. i forbindelse med breddeutvidelse i øving.	EG etter spør at det står noe om at veipnleggere/byggeplan kan gjøre unntak. For å ha hjemmel.	Se pkt. 26
10	Sikringstiltak	Byggebeskrivelser		Viktig å definere hva tyngdere når den er aktivt og hvordan	Er veldig bra med fleksibiliteten her, men kan bevist freitilbak spesielt da det er usikkert om kompensasjonssveier fra offentlige som ønsker å spare. Slenger satter til slutt med ansvaret.		
11	Sprengning under planum	Byggebeskrivelser		Skjærte og fjell under 20 cm u-planum	Der det brukes mekanisk stabile masser, er dette nødvendig hvis massene går over fjell.	Må mener at steiner og fjell kan stor innvirkning på teilegenskaper selv der veien bygges opp av knust fjell. Se i SVV håndbok.	Vurdere unntak?

Bakteppe

- Klima i endring



Bakteppe

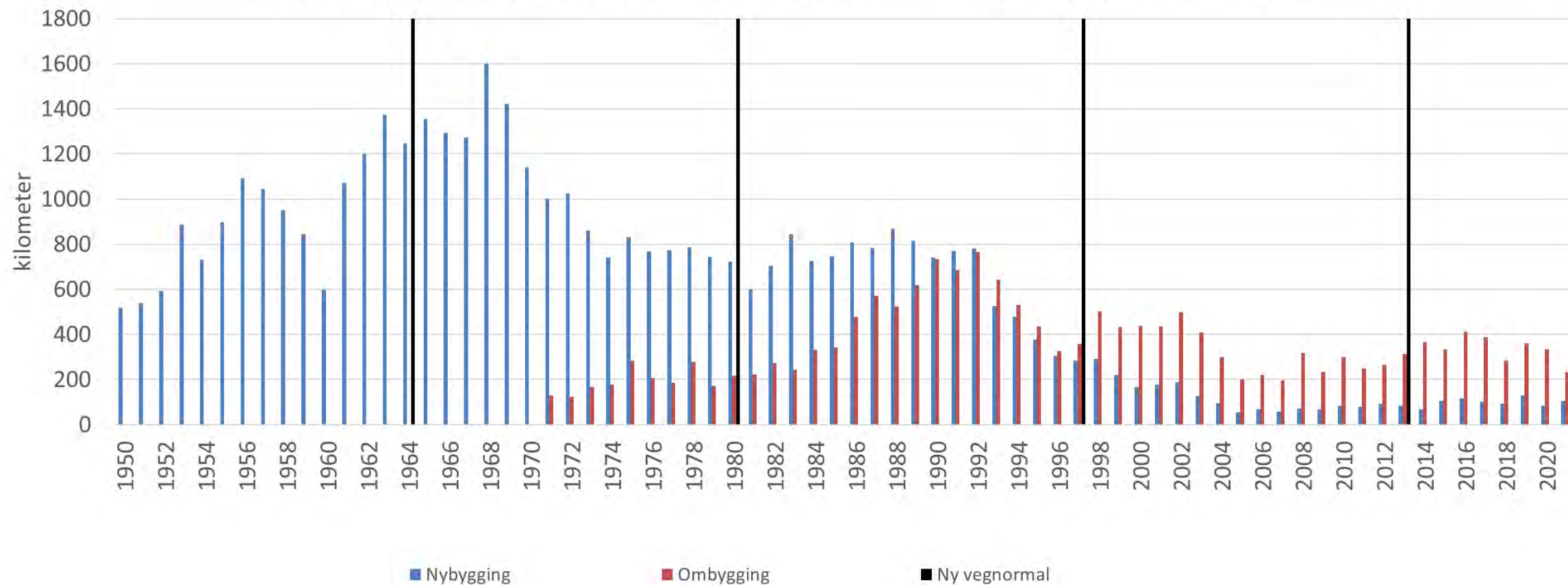
- Naturfare



Foto: NVE

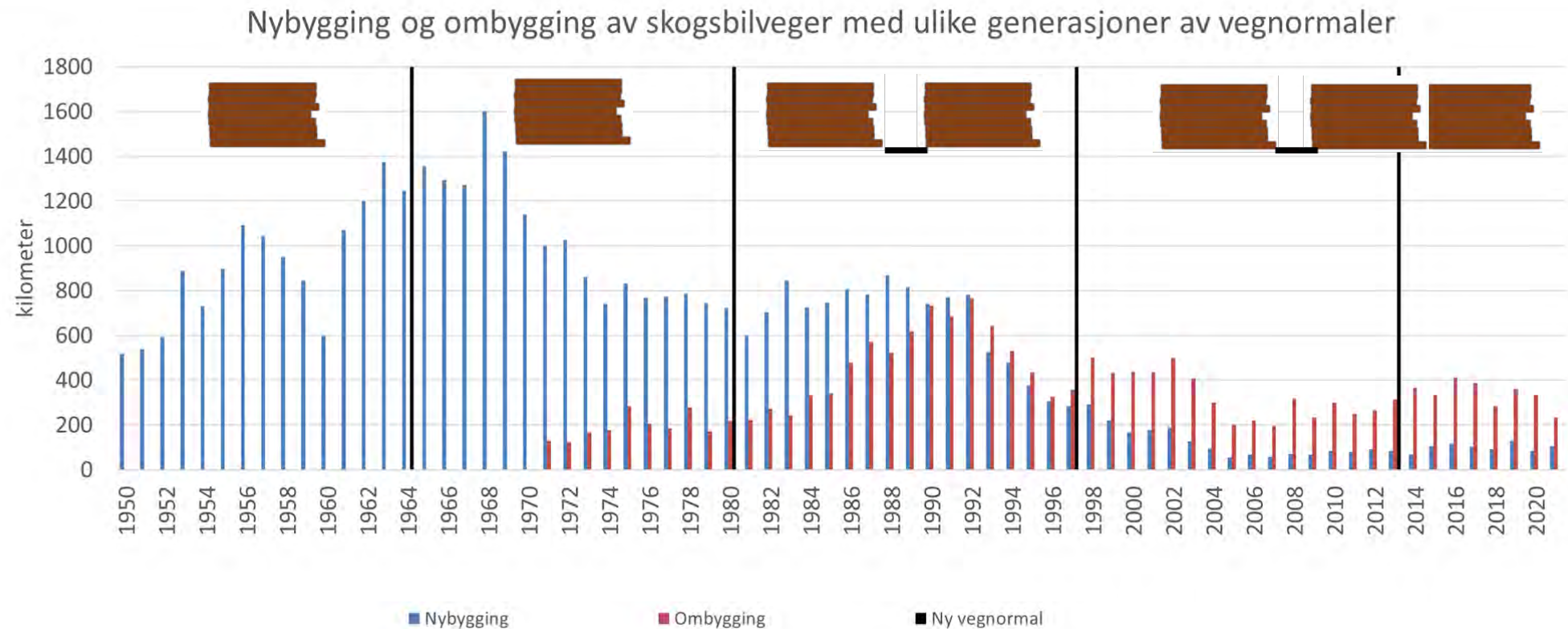


Nybygging og ombygging av skogsbilveger med ulike generasjoner av vegnormaler



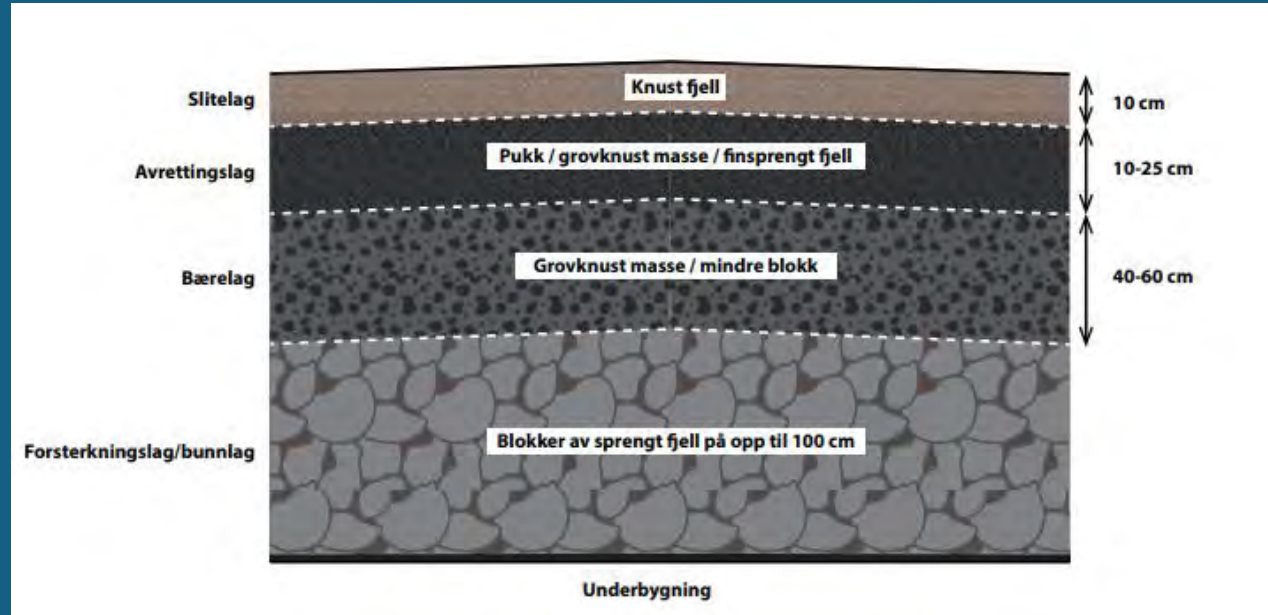
Bakteppe

- Kjøretøyene endrer seg



Bakteppe

- Nye byggemetoder er tatt i bruk



Oppdrag fra LMD:

«Landbruksdirektoratet gis i oppdrag å gjennomføre en revisjon av Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse, med oppstart i 2023»

Ldir utlyste oppdraget:

- Revisjon av «*Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse*»
 - Skal innarbeide klimatilpasning og hensyn til naturfare.
 - Tilpassing av veinormalene til dagens transportsystemer og byggemetoder skal også inngå i revisjonen.

Organisering:

Prosjekteier: Landbruksdirektoratet

Prosjektledelse og selve revisjonsarbeidet:

Skogkurs v/ Martin, Even og Dag

Styringsgruppe:

Jan Bjerketvedt, frittstående fagkonsulent

Dag Skjølaas, Norges Skogeierforbund

Stephan Hoffmann og Helle Ross Gobakken, NiBIO

Elisabeth Hansen, Arne Rannem og Heidi Yvonne Paulsen, Ldir.

Innspill i prosessen:

Statsforvalterne, veiplanleggere, tømmertransportører, skogsmaskinentreprenører
transportforeninger/tømmerkjøper, NVE (om klimatilpasning og naturfare)

Normaler for landbruksveier

- med byggebeskrivelse og veileder for klimatilpasning og naturfare



Vedlegg 1- Klimatilpasning og naturfare

Se kapittel 1.4 Klimatilpasning og hensyn til naturfare
Et villere og våtere klima krever aktive grep for å redusere flom, erosjon og løsmassefare. Naturfarene på landbruksveier forekommer på steder der vi tidligere ikke har observert. Overordnede mål for klimatilpasning og naturfare ses i tabell 1. Klima, grunnforhold og topografi er de viktigste faktorene som påvirker naturfarene. Dette for å ivareta sikkerheten på landbruksveier tar i rimelig grad hensyn til ulike klimatiske forhold. Dette for å ivareta sikkerheten på landbruksveier tar i rimelig grad hensyn til ulike klimatiske forhold. Dette for å ivareta sikkerheten på landbruksveier tar i rimelig grad hensyn til ulike klimatiske forhold.



SKOGKURS

Normaler for landbruksveier

Forenklet sammenstilling av geometriske krav for bruk i felt



Landbruksdirektoratet
Eiendoms- og driftsrett

Veiklasse (Vkl)	Minimum veibredde (m)	Minimum kuveradius (m) (Horison- talkurver)	Maks stigning (%)		Radius i meter	Maks stigning i horisontalkurver					
			For kurver med radius større enn 100 m			Veiklasse 3		Veiklasse 4		Veiklasse 5	
			Lassretning	Returretning		Lassretning	Returretning	Lassretning	Returretning	Lassretning	Returretning
2	4,5	20	8 (10)	8 (10)	10	2	5	4	7	10	12
3	4	10	10 (12)	12	15	4	7	6	9	11	14
4	4	10	12 (14)	18	20	6	8	8	11	12	15
5	4	10	18	20 (22)	25	7	9	9	12	13	16
7	3,5	10	15(1) 20(1) *	30 *	30	8	10	10	13	14	17
8	2,5		20	30	40	9	11	11	14	15	18
					50	9	11	11	15	15	19
					60	10	12	12	16	16	20
					80	10	12	12	16	16	20
					100	10	12	12	16	16	20

Kjørebånen skal være minimum 3,5 m (vkl. 2-5). I fyllinger høyere enn 2 m, målt på veikant på den ene siden skal veibredden økes med 0,5 m. Veibred- den skal også økes med 0,5 m der stigningen er over 12 % i vekl. 4 og 14 % i vekl. 5.

Breddeutvidelsen foretas i innersving og skal gjøres i full bredde mellom tangentpunktene. Fra tangentpunktene skal bredden innsnævres over en avstand på 20 m til ordinær veibredde. (Krav til økning framgår av tabell s.2. Ytterligere informasjon finnes i Normaler for landbruksveier).

For kurver med radius over 60 meter skal veien ha tosidig tverrfall. Veien skal ha ensidig tverrfall ned mot innterkan av kurve, når kurven har radius under 60 meter.

1) Landbruksstraktor med henger
2) Lassbærer*

*Kommunen kan godkjenne lassbærere med høyere stigning.
se Normaler for landbruksveier kapittel 3 s.1.6.

Maks avstand mellom stikkrenner	
Veiens stigning i %	Maks avstand i meter
8	100
10	90
12	70
14	50

Naturfare

Begrepet naturfare omfatter blant annet flom og skred, samt andre materielle verdier. Bygging av skogsveier og andre veier, særlig i bratt terreng, må vurderes både ved ombygging og oppbygging. Naturfarehendelser endres i takt med klimaendringene som vurderes.

En justering eller tillegg som tas med i planlegging, for å håndtere fremtidige klimaendringer, er økt nedbør, ekstremvær og endrede vannressurser, sa miljø. Informasjon om hvilket klimapastag som anbefales i ulike regioner finnes hos

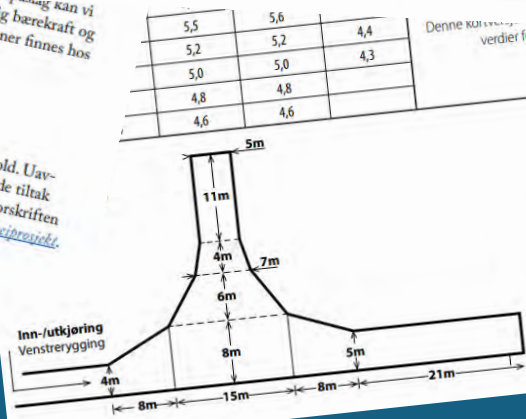


Landbruksdirektoratet
Eiendoms- og driftsrett

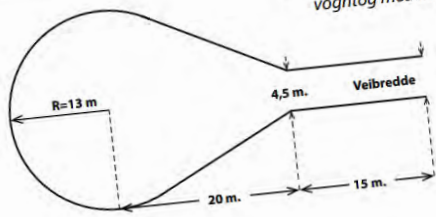
Veileder til klima- og naturfare

Veileder til bruk: Planlegging, prosjektering, bygging og bruk/vedlikehold. Uavhengig av om det er snakk om nye eller gamle veier. Dette er også et krav i henhold til arbeidsmiljøloven og byggherreforskriften. Veileder og veiplanlegger anbefales å ta kurset [Byggherre på et skogsveiprojekt](#).

V01.01.2026



Denne kurvelengden gjelder for kurvelengde



Standardrundkjøring, vogntog med lass

Landbruksdirektoratet

30 %
b)
%)
3,3 %

Andre verdier, som f.eks. er benyttet.

Side 1