

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP



Føreord

Dette er mi avsluttande oppgåve på studieretninga eigedomsfag ved Universitetet for miljø- og biovitskap. Oppgåva representerer 30 studiepoeng og er produsert hausten 2010.

Hensikta med oppgåva er å greie ut dei eigedomsrettslege problemstillingane som dukkar opp ved rydding av skog utanfor vegens eigedomsområde. Oppgåva har sitt utgangspunkt i eit forslag frå Kåre Belsheim i Statens vegvesen, Region nord. Arbeidet i oppgåva har gitt meg kunnskap til rettsleg grunnlag og praksis kring siktrydding, som er eit døme på offentleg verksemd på annan manns grunn.

Takk til rettleiar førsteamanuensis Håvard Steinsholt som har komme med råd og innspel undervegs i oppgåva.

Ås, 13. desember 2010

Ingrid Melheim

Samandrag

Oppgåva tek føre seg handtering av siktrydding på private eigedomar langs riks- og fylkesvegar. Siktrydding går ut på å rydde vegetasjon i eit belte ut frå vegkanten og skape eit meir oversiktleg sideterreng. Betra sikt i sideterrenget vil gje betre trafikktryggleik og aukar samstundes trafikantanes køyreoppleving på vegen. Omsyn til vilt er ein viktig faktor ved siktrydding, ved å fjerne attraktiv beitevegetasjon frå vegkanten vil køyrande tidlegare sjå viltet og viltet vil i mindre grad opphalde seg i vegkantane. For å oppnå ønska effekt med siktryddinga bør ein rydde meir enn 3 meter ut frå kantlina, det vil i mange tilfelle tilseie ei rydding ut over vegens eigedomsområde.

Oppgåvas hovudproblemstilling er å undersøke kva verkemiddel vegmyndigheita nyttar for å gjennomføre siktrydding på private eigedomar langs riks- og fylkesvegar, for så å finne ut kva alternative verkty vegmyndigheita disponerer for å drive siktrydding langs veg. Vidare skal eg finne ut styrker og ulemper ved desse gjennomføringsverkemidlane og kor operative dei er i bruk.

Problemstillinga undersøker korleis ein har handtert forholdet til private grunneigarar i 3 områder i Nord Noreg og kva som kunne ha vore alternativet til måtane dette har blitt gjort på. Alternative måtar til grunneigarhandsaming vert belyst gjennom å undersøke kva styrker og ulemper dei ulike prosessane har. Drøftingane er basert på ei undersøking av empiriske og rettslege forhold. Gjennom aktuell teori og litteratur ynskjer eg å danne eit grunnlag for å analysere empirien og samanlikne prosessane. Målet er å få meir innsikt i prosessane, samt å gje eit innblikk i kva verkemiddel vegmyndigheita har rådighet over.

I litteraturdelen av oppgåva har eg skildra verksemd det offentlege føretek seg på tilliggande eigedomar og ulike verkemiddel for gjennomføring av siktrydding. Delen tek føre seg rettsgrunnlaget for siktrydding og kva som er formålet med siktrydding. Vegmyndigheita rår over fleire verkemiddel for å gjennomføre siktrydding, men i praksis blir det truleg ikkje nytta andre verkemiddel enn avtale. Ut frå undersøkingar eg har gjort viser det seg at det ikkje er ynskje om å nytte tvang for å gjennomføre siktrydding. Årsaka kan vere samhøvet mellom tiltakets omfang og dei høge transaksjonskostnadane oreigning eller sakshandsaming av enkeltvedtak genererer.

Empiridelen er oppgåvas undersøkjande del og vil vere ei skildring av faktiske situasjonar. Eg har undersøkt organisering av siktrydding i Nord Noreg kor avtale har vore det einerådande verkemiddelet som har vore nytta for gjennomføring av siktrydding. Gjennom intervju med skogbrukssjefar og byggeleiarar for funksjonskontraktar i Statens vegvesen har eg fått eit innblikk i korleis ein handterer grunneigarar og korleis siktrydding blir utført. Ut frå undersøkingane har eg funne ut at det geografiske skilnadar på korleis avtalane blir gjennomført og breidda på ryddesona, medan formålet for siktryddinga hovudsakeleg er den same hjå alle prosjekta.

Bruk av kommunal organisering for å gjennomføre siktrydding kan vere med på å redusere transaksjonskostnadar og risiko til fordel for vegmyndigheita. Det kan tenkjast at bruk av kommunalt engasjement påverkar resultatane, det gjeld både når det gjeld handsaming av grunneigarar og forhold kring den praktiske ryddinga. Til dømes vil kommunen stå friare i forhold til funksjonskontraktar og kan justere breidda på ryddesona etter behov. Kommunane eg har undersøkt ser på siktrydding som del av tenestetilbodet dei ynskje å yte til innbyggerane i kommunen.

Hovudbiletet i mi undersøking er at vegmyndigheita synes å ha ei pragmatisk tilnærming og organisering av siktrydding på privat eigedomar. Dette viser seg mellom anna gjennom form og innhald i avtalar som blir inngått med private grunneigarar. Avtalane kviler ikkje på ei regulering eller viser teikn til å vere av langsiktig karakter. Dette kan vere fornuftig i eit ikkje prinsipielt og kortsiktig perspektiv, men det står fram som ei ad hoc løysing på ei evigvarande utfordring.

Innhald

1. Innleiing	6
1.1 Tema	6
1.2 Aktualitet	6
1.3 Problemstilling	6
1.4 Oppbygging av oppgåva	7
1.5 Metode	7
2. Vegmyndigheitas tilgang til å gjere inngrep på naboeigedomen langs riks- og fylkesvegar	9
2.1 Innleiing	9
2.2 Siktrydding	9
2.3 Verksemd det offentleg føretek seg på privat eigedom	10
2.3.1 Meir om eigedomsinngrep på vegen sin tilliggande eigedom	10
2.3.2 Gjeldande reglar for planlegging og erverv av sideareal langs vegar	11
2.3.3 Forslag til nye retningslinjer for planlegging og erverv av sideareal	12
2.3.4 Praksis kring erverv av sideareal langs veg i andre nordiske land	15
2.3.5 Handtering av grunneigarar ved siktrydding utanfor vegeigedomen	15
2.4 Verkemidlar for gjennomføring av siktrydding langs riks- og fylkesvegar	17
2.4.1 Generelt om verkemidlar for gjennomføring av siktrydding langs riks- og fylkesvegar	17
2.4.2 Avtalar som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	20
2.4.3 Bruk av påbod som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	23
2.4.4 Bruk av oreigning som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	25
2.4.5 Bruk av dom etter grannelova som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	26
2.4.6 Særskild om frisktsoner ved avkøyrslar	27
3 Empirisk del	29
3.1 Innleiing	29
3.2 Siktrydding i Alta	30
3.2.1 Intervju med byggeleiar for funksjonskontrakten i Alta	30
3.2.2 Intervju med Tor Håvard Sund, skogbrukssjef i Finnmark fylke og Kvænangen kommune (Troms)	32
3.3 Siktrydding i Sør Salten	34
3.3.1 Intervju med byggeleiar for funksjonskontrakten i Sør Salten	34
3.3.2 Arbeidsgruppa "Skogrydding langs hovedveger i Salten"	36
3.3.3 Intervju med Thor Nesje, skogbrukssjef i Bodø kommune	38
3.3.4 Intervju med Hilde Holtan, Fauske kommune	41
3.4 Siktrydding i Nord Salten	42
3.4.1 Innleiing	42
3.4.2 Intervju med Gjermund Laxaa, skogbrukssjef i Nord Salten	43
4. Oppsummerande drøfting	47
4.1 Innleiing	47

4.2	Avtalar som verkemiddel for gjennomføring	48
4.2.1	Innleiing	48
4.2.2	Siktrydding i Alta.....	49
4.2.3	Samarbeidsprosjekt mellom vegmyndigheita og kommunane i Sør Salten og Nord Salten. 51	
4.2.4	Avtale om eingongsrydding eller varig rett?.....	53
4.2.5	Kva fordeler og ulemper inneber det å nytte kommunen som forhandlingsagent?.....	55
4.3	Alternativa	57
4.3.1	Innleiing	57
4.3.2	Bruk av påbod etter veglova § 31 som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding.	60
4.3.3	Er det tenleg å oreigne eller erverve full eigedomsrett til sidearealet ut i frå eit samfunnsmessig perspektiv?.....	61
4.3.4	Bruk av dom etter grannelova som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	63
4.4	Gjennomføring av siktrydding utan bruk av verkemiddel	64
4.4.1	Innleiing	64
4.4.2	Er mykje arbeid med å underrette grunneigar ein grunn til å fråvike forvaltningslova § 27? 65	
4.4.3	Kvifor tek grunneigarar ikkje til motmæle?.....	66
5.	Avsluttande refleksjonar	67
6.	Kjelder	70
	Vedlegg	73

Figurliste

Figur 1	Døme på siktrydding i innersving, Ås kommune. Foto: Ingrid Melheim (2010).....	29
Figur 2	Kart over Alta kommune, henta frå Kart i skolen (2010).....	30
Figur 3	Før siktrydding, Kjosvegen ved Alta bru. Foto: Tor Håvard Sund	33
Figur 4	Etter siktrydding, Kjosvegen ved Alta bru. Foto: Tor Håvard Sund.....	33
Figur 5	Orientering i media om siktrydding. Annonse i Avisa Nordland 25. juni 2010.....	35
Figur 6	Kartutsnitt over Sør Salten, henta frå Salten Regionråd (2010).....	37
Figur 7	Kart over Nord Salten. Henta frå Statens kartverk (2010)	43
Tabell 1	Verkemiddel for gjennomføring av siktrydding	19
Tabell 2	Skjematisk oversikt over eigenskapar ved hypotetiske alternative verkemiddel (utanom avtale) for siktrydding.....	59

1. Innleiing

1.1 Tema

Tema for oppgåva er siktrydding langs riks- og fylkesvegar og handtering av eigedomsforhold der rydding skjer på utsida av vegegedomen. Eg vil sjå på rettsleg grunnlag for slik verksemd og vederlag knytt til slike prosjekt. Oppgåva undersøker siktryddingsprosjekt i Nord-Noreg og korleis handtering av grunneigarar har føregått der. Eg vil avslutte oppgåva med ei oppsummerande drøfting og ein avsluttande konklusjon.

1.2 Aktualitet

Landskapsbiletet har endra seg dei siste åra, opne landskap har grodd igjen til tette lauvkratt og tilplanta skog. Gjennom å fjerne vegetasjon i sideterrenget til veg vil ein få ei betre oversikt over sideterrenget, noko som vil gje auka trafikktryggleik og bidra til ei betre køyreoppleving for trafikantane. Siktrydding fører til at trafikanten på eit tidlegare tidspunkt vil få auge på viltet i vegkanten, samstundes som ein reduserer viltet sitt opphald i vegkanten gjennom fjernar av attraktiv beitevegetasjon.

I Statens vegvesen sine funksjonskontraktar om drift og vedlikehald av vegar vil ein frå 01.09.2009 rydde skog og kratt 6 meter ut frå vegkant , mot tidlegare 3 meter ut frå vegkant. Dette fører til at Statens vegvesen i større grad enn tidlegare vil måtte rydde skog på eigedom tilhøyrande private grunneigarar.

1.3 Problemstilling

Hovudproblemstilling for oppgåva er:

- **Kva verkemiddel nyttar vegmyndigheita for å gjennomføre siktrydding på private eigedomar langs riks- og fylkesvegar?**

Delproblemstillingar:

- Kva alternative verkemiddel disponerer vegmyndigheita for å gjennomføre siktryddingar på privat grunn?
- Kva styrker og svakheiter har desse gjennomføringsverktøya og kor operative er dei i bruk?

1.4 Oppbygging av oppgåva

Kapittel 1 framstiller tema og fortel litt om oppgåvas struktur og metodiske opplegg. I Kapittel 2 av oppgåva gjer eg greie for heimlar som kan tenkjast nyttast ved siktrydding. Dette er ei rein teoretisk tilnærming. Kapittel 3 består av eit case studie. Studia vil gje inntrykk av mangfaldet i måtar ein handterer eigedomsrettslege forhold vedrørande siktrydding. Eg vil så sjå fordelar og ulemper for dagens praksis. I kapittel 4 føregår ei drøfting av case studie i forhold til teoridel. Dette dannar grunnlaget for kapittel 5 som inneheld refleksjonar og nokre oppsummerande konklusjonar.

1.5 Metode

Metoden eg har valt for den empiriske delen er eit casestudie, noko som vil påverke arbeidet med problemstillingane. Som det følgjer av dette vil eg kunne svare på problemstillingane i dei einskilde tilfella eg studerer, men målet vidare er at funna eg gjer opnar for å gjere seg nokre refleksjonar over i det større biletet. Målet med arbeidet er å undersøke caseområda i lys av aktuell teori og litteratur. Eg vil forsøke å finne faktorar som er avgjerande for aktørane si åtferd i den gjevne samanhengen.

Kapittel 2 er litteraturdelen i oppgåva og er i stor grad basert på eksisterande litteratur og ikkje eigne empiriske undersøkingar. I arbeidet med teoridelen har eg i stor grad nytta ”Vegloven med kommentarer” av Arnulf og Gauer (1998) som informasjonskjelde og grunnlag for å finne andre kjelder. Det har vore viktig å utarbeide ein strukturert disposisjon for innhaldet, for å halde fokus og skape samanheng i kapitlet.

Datainnsamlinga for empiridelen har skjedd gjennom intervju, telefonsamtalar og e-post. Dei som har blitt intervjuet ved telefon, har fått tilgang til intervjuguiden på forkant av samtalen for å få eit innblikk i kva informasjon eg var ute etter. Eg tek atterhald om at eg kan ha forstått eller å ha tolka intervjuobjekt feil, slik at det kan førekome feil i presentasjonen. I samband med dette kan eg fastslå at å intervju kan vere krevjande, det er ei utfordring å delta i samtalen samstundes som ein skal notere ned så mykje som mogleg.

I den oppsummerande drøftinga har eg oppsummert interessante funn frå dei empiriske undersøkingane. Her har eg analysert kvifor avtalar slik som ein gjer og kva alternative gjennomføringsmåtar ein har der avtale ikkje blir inngått. Avslutningsvis har eg valt å drøfte gjennomføring av siktrydding utan bruk av virkemiddel, det vil seie der myndigheitene utfører siktrydding utan løyve frå grunneigar eller forvaltningsvedtak.

2. Vegmyndigheitas tilgang til å gjere inngrep på naboegedomen langs riks- og fylkesvegar.

2.1 Innleiing

Bruk av areal er i norsk rett basert på to prinsipp, det eine er privat eigedomsrett til grunnareal og det andre er at bruken av areal og forminga av våre ytre omgjevnadar er ei sak som høyrer til i den offentlege sfæren (Bugge 2009). Eigedomsretten gjev handlefridom for eigaren men berre innanfor rammene det offentlege set gjennom offentlege restriksjonar og planar. Dei fleste grunneigarar har liten erfaring med eigedomsinngrep og det vil variere mykje i type og omfang av inngrep. Enkelte grunneigarar vil bli påført store inngrep, medan det hjå andre berre er spørsmål om skogrydding av eit lite areal knytt til offentleg veg, areal til busshaldeplass eller framføring av eit par meter kabelgrøft.

Formålet med eit eigedomsinngrep kan vere av både privat og offentleg karakter, til dømes til bygging og utviding av nye og eksisterande infrastrukturtiltak, rettar til å legge vass- og avløpsleidningar, rettar til å legge kabeltraserar i lufta eller bakken, ulike former for vern og tilrettelegging for stiar eller løyper for allmenn ferdsel. Siktrydding utanfor vegegedomen er døme på eit eigedomsinngrep det offentlege føreteik på privat grunn. For å foreta slik verksemd må vegmyndigheitene ha heimel, enten ved avtale eller i lov. Lovverket opnar for offentlege eigedomsinngrep, som til dømes siktrydding, på privat grunn gjennom føresegner i veglova, grannelova og plan- og bygningslova.

2.2 Siktrydding

Siktrydding går ut på å rydde vegetasjon i eit belte ut frå vegkanten. Det er viktig at ryddinga skjer regelmessig slik at det ikkje veks opp attraktivt beite som til dømes ung- og krattskog. Ein bør ikkje fjerne all vegetasjon i siktsone, ytst i sone bør ein i staden kviste tre opp til 1,5 til 2 meter for å auke sikta kring vegen og samstundes vil dyra sleppe å måtte krysse store opne område. Oppkvistinga kan virke leiande på dyra og trekronene vil kunne gje mindre oppslag av gras og kratt.

Å rydde skog kring veg tener fleire formål. Viktige faktorar er reduksjon i talet påkøyrde hjortevilt, satsing på turisme og å betre køyregleda. Bakgrunn for siktrydding er mellom anna at det har blitt auka fokus på attgroing i media og at ein ynskjer å få hogd vekk kjensla av å køyre i ein grøn korridor. Utsyn mot bygder og sjø er med på å auke opplevinga ved å køyre langs vegar og er med på å tiltrekke seg turistar.

Vegetasjon langs vegane kan innverknad på talet dyr påkøyrde i trafikken (Iuell 2005). Ved å rydde vegetasjonen langs vegen kan ein skape eit meir oversiktleg sideterreng, dette vil auke moglegheita til å oppdage vilt i nærleiken av vegen. Det vil vere mindre attraktivt for hjortevilt å opphalde seg kring vegen dersom ein fjernar kratt, busker og tre i sideterreng. På strekningar kor hjortevilt har beita kantvegetasjon og nytta vegen som transportkorridor, har rydding gjeve gode resultat. Å flytte kantsona for vegen fører til at dyra sjeldnare føretek seg kryssingar og talet påkøyrslar har blitt redusert med over 60% (Iuell 2005). Dyra blir i tillegg meir synlege for trafikantane samstundes som trafikantane får auge på dei på eit tidlegare tidspunkt.

Standardkrav for siktrydding finn ein i temaheftet til "HB 111 Standard for drift og vedlikehold". Breidda som blir rydda varierer med stadlege tilhøve som topografi, viltfrekvens, alder og samansetning på vegetasjon. Det er vanleg å rydde ei flate på 5 til 10 meter frå vegkanten, i skogen utanfor det opne sidearealet kvistar ein opp tre for å gje sikt vidare inn i skogen. Kratt skal ikkje vere høgare enn 75 cm og ein bør fjerne hogstavfall for å unngå gjødseleffekt, forenkla framtidig skjøtsel og hindre beiting på skogsavfallet. Ved å plante føretrekte planteartar eit godt stykke frå vegen eller sette opp saltsteinar kan ein få dyra til å halde seg vekke frå vegbana. Dette kan føre til at dyra ikkje trekker over vegen og nyttast for å leie dyra mot tryggare kryssingspunkt.

2.3 Verksemd det offentleg føretek seg på privat eigedom

2.3.1 Meir om eigedomsinngrep på vegen sin tilliggande eigedom

I samband med bygging, drift og vedlikehald av veg vil det ofte vere naudsynt å erverve rettigheitar til permanente og midlertidige inngrep i fast eigedom utanfor vegeigedomen. Døme på midlertidige inngrep er erverv av rettigheitar for å opparbeide riggområde,

massedepot, anleggsområde med meir. Permanente inngrep kan vere opparbeiding av støyskjerm, leidningar og omlegging av vassrenner.

Den første kontakten mellom grunneigar og tiltakshavar er viktig for gjennomføring av prosessen. Saker som startar med at grunneigar føler seg utsett for overgrep, skapar skepsis, mistillit og uvilje (Rønningen 2010). Det kan ikkje setjast i verk tekniske inngrep eller vern på annan manns eigedom utan at vedkommande har gjeve løyve til det, det føreligg oreigningsvedtak eller vernevedtak. Vidare følgjer det av EMK- Tilleggsprotokoll (FTP) art.1 ”Enhver fysisk eller juridisk person har krav på å få nyte sin eiendom i fred. Ingen skal bli fratatt sin eiendom med mindre det skjer i den offentlige interesse og på betingelser som er fastsatt ved lov og som følger av folkerettens alminnelige prinsipper”.

Det førekjem nok ikkje så ofte at forvaltninga krenkar formuesrettar ved faktiske handlingar, då den sørgjer for å skaffe seg den rettsposisjon ved avtale eller oreigning (Eckhoff & Smith 2003). RG 1956 s. 129 gjev eit døme på kor det ikkje var gjort. Her hadde forsvaret byrja øvingskyting på Dovrefjell i ein statsallmenning kor innbyggjarane i bygda hadde allmenningsrettigheitar. Desse allmenningsrettane, til dømes beiting, kunne ikkje nyttast grunna skytinga. Innbyggjarane i bygda hadde ikkje gjeve samtykke til øvingskytinga og fekk medhald i at øvingskytinga skulle opphøre. Staten forsøkte å løyse saka ved å tilby erstatning til bygdefolket, utan at det førte til resultat og det ga ingen rett til skyting. Ein skulle ha oreigna rettigheita, som ein hadde heimel til, eller ha skaffa seg løyve ved lov eller avtale. Ein kan anta at resultatet hadde blitt likeeins om det hadde dreidd seg andre typar rettigheitar også (Eckhoff & Smith 2003)

2.3.2 Gjeldande reglar for planlegging og erverv av sideareal langs vegar

Standardføresegnene som vert nytta ved vegskjønn gjev uttrykk for gjeldande regel for erverv av sideareal langs riksveg. Dei alminnelege skjønnsføresegnene som vert nytta i dag blir sett på som utdaterte og går ut på at grunn blir oreigna ut til 1 meter frå fyllingsfot eller skjeringstopp, men at grensa for vegområdet ikkje skal trekkast nærare vegkant enn 3 meter (Arnulf & Gauer 1998). Alle mål gjeld horisontale avstandar. Standardføresegna følgjer ein mindre del av grunnervvssakene og ein har fått signal frå regionane i Statens vegvesen om dagens reglar ikkje sikrar tilstrekkeleg grunn for naudsynte installasjonar langs vegnettet og for effektiv drift og vedlikehald av vegnettet (Siviling. Reitan AS 2009).

Handbok 111 ”Standard for drift og vedlikehold av riksveger” skildrar behov for snølagring og fordelten ved å eige sideareal. Vidare skildrar handboka krav til sikt i kryss og avkøyrslar. I disse siktsonene skal ikkje busker vere høgare enn 50 cm over vegbana og i område med vilttrekk skal krattet vere i underkant av 75 cm. Offentleg eigarskap til sideareala vil gjere at ein kan utføre rydding som følgjer av siktkrava utan å innhente løyve frå private grunneigarar.

Handbok 231 ”Rekkverk” omhandlar sideareal i form av tryggleikssoner. Kapittel 2 fastset tryggleikssoner langs vegen. Innanfor tryggleikssoner som er definerte skal det ikkje finnast element som vil innebere fare ved påkøyrslar, til dømes tre, fjellnabbar, store steinar, skiltportalar, farlege vegskråningar og skjeringar med meir. Ein må vurdere om ein skal erverve eller disponere tryggleikssoner. Siktkrava i Handbok 231 er samanfallande med krav frå andre handbøker kor ein ser det som fordel å eige areal for å tilfredstille dei gjevne krava. Gjengroing fører til behov for å foreta vegetasjonsrydding ofte, skal dette bli gjort må veghaldar ha myndigheit til å gjere det (Siviling. Reitan AS 2009).

2.3.3 Forslag til nye retningslinjer for planlegging og erverv av sideareal

Vegdirektoratet har utarbeida forslag til retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng langs veg. Forslaget gjev retningslinjer for kor langt ut frå vegkanten det skal ervervast grunn i samband med bygging og utbetring av veg. Dagens generelle reglar går ut på erverv av 1 meter ut frå skjeringstopp eller fyllingstopp, eller minimum 3 meter ut frå vegkant. Nye retningslinjer bygger på praksis frå nye vegnormalar. Retningslinjene skal leggjast til grunn ved planlegging av ny veg og utbetring av eksisterande veg. Kor mykje sideterreng som skal ervervast vil normalt bli avklart i reguleringsplan for det einskilde tiltaket.

Nye vegnormalar krev større sideareal, dette gjeld særleg ved større veganlegg. Auka i ervervsbreidda følgjer av funksjonen ein no har tillagt sideterrenget som faktor for å betre trafikktryggleika. Ved å auke ervervsbreidda kan ein fjerne fysiske hindringar som vil utgjere fare ved utforkøyrslar, fjerne vegetasjon som hindrar sikt, både framover og til sidene. Betre sikt fører til redusere faren for viltpåkøyrslar og gje ei betre utsikt frå vegen. Å betre sikta er eit viktig tiltak for å auke trafikktryggleika og aukar dei køyrandes trafikkoppleving. Ved å fjerne buskar, tre og terrenghindringar i ei tilstrekkeleg avstand frå kantlina betrar ein sikta. For å oppnå ynskja effekt må ein rydde meir enn 3 meter utanfor kantlina. Vegar med mange

svingar vil få betre forbikøyringsikt og tilpassinga av fart vil betrast om ein fjernar tre og terrenghinder i tilstrekkeleg omfang.

I HB 231 er tryggleikssona på strekningar med fartsgrense 80 km/t definert til 6-8 meter frå kantlina. Ryddar ein sideareala 8 meter ut frå kantlina vil ein få betre sikt framover og til sidene. For at tryggleikssona skal vere utan sikthinder kan det vere naudsynt å rydde utover sona, det kan til dømes vere store tre med greiner som strekker seg inn mot vegen. For å kunne rydde sikt på ein effektiv måte bør areala ervervast slik at tiltaka kan gjennomførast utan forhandling og avtaleinngåing med råka grunneigarar. Den føreslegne ryddebreidda i HB 111 vil i nokre tilfelle skride over tryggleikssona.

Siktrydding vil, i tillegg til å betre sikta for vegfarande, medføre at attraktiv beitevegetasjon blir fjerna frå sideterrenget til vegen. Hjortevilt vil, særleg på vinterstid, nytte vegen som transportåre og beite på kantvegetasjon, noko som lett skapar trafikkfarlege situasjonar. Fjernar ein kantvegetasjon vil ein kanskje minimere hjorteviltets opphald kring vegen. Vidare vil rydding av vegetasjon bidra til at køyrebana får færre skuggeparti i vinterhalvåret. Skuggeparti aukar risikoen for uføreseielege glatte parti på vegar som generelt er bare. Vegopplevinga for den køyrande vil også bli større der ein fjernar høg vegetasjon langs vegen og opnar opp utsikta.

Når ein regulerer og ervervar grunn til vegformål skal ein følgje krava i Statens vegvesens handbok 231 "Rekkverk for etablering av tryggleikssone". I tillegg til erverv av tryggleikssone skal ein erverve 2 meter sideterreng utover tryggleikssona. Der krav til ryddebreidde i Handbok 111 "Standard for drift og vedlikehold av riksveger" er større enn tryggleikssona + 2 meter, vert det erverva grunn tilsvarende ryddebreidda i HB 111. Sideterrenget som blir erverva skal på lik line med tryggleikssona vere rydda for tre. Skjeringar og fyllingar som går utover dette arealet skal normalt også regulerast etter vegformål og ervervast.

Der kostnadane ved å etablere tryggleikssone er høge kan ein setje opp rekkverk, ein må då regulere og erverve naudsynt areal til vegformål for å kunne sette opp og vedlikehalde rekkverket. Reguleringsplan vil normalt innehalde ei avklaring om det skal setjast opp rekkverk i staden for ei etablering av tryggleikssone. Grunngevinga for utvidinga av anbefalt ervervsbreidde er i hovudsak at veghaldar bør eige areal som vert omfatta av tryggleikssona, ein skal sikre tilstrekkelege siktforhold og ein skal sikre tilkomst og naudsynt plass for arbeid

på objekt langs vegen. Ved å nytte tryggleikssona som grunnlag for grunnerverv relaterer ein sidearealets breidde til ÅDT, årleg dagstrafikk og fartsnivå/skilt på vegstrekninga.

Den føreslegne ervervsbreidda vil av og til måtte fråvikast ved spesielle omsyn (Siviling, Reitan AS 2009). Omsyna må vurderast med utgangspunkt i stadlege forhold og kan medføre auka eller redusert ervervsbreidde i forhold til dei føreslegne retningslinene.

1. Dyrka mark. Areal som vert regulert til vegformål og erverv bør reduserast slik at det vert tilrettelagt for ein forsvarleg bruk av dyrka mark. Det vil normalt vere tilstrekkeleg å erverve 3 meter frå kant.
2. Byar og tettbygde strok. Ein må gjere særskilde vurderingar for kva som skal regulerast til vegformål og som skal ervervast i tettbygde strok og mot bebygde tomter.
3. Verdifull natur og kulturlandskap. Eigne vurderingar skal gjerast kor verdifull natur og kulturlandskap blir råka. Etter ei vurdering av risiko og bøtande tiltak kan ein, der ein finn det forsvarleg, la det stå tre av historisk eller med estetiske kvalitetar i tryggleikssona.
4. Hjorteviltkryssingar. På strekningar kor hjorteviltkryssingar inneberer ein særleg fare kan ein særskild vurdere å auke ervervet.
5. Viltgjerde. Det må gå fram av reguleringsplan dersom det skal setjast opp viltgjerde. Viltgjerde skal stå utanom tryggleikssona og bør trekkast så langt ut at det vert skjult bak vegetasjon eller mindre terrengformer. Står viltgjerde inntil skog bør 2 meter bak viltgjerdet regulerast til vegformål ervervast, dette for å sikre rett til å fjerne vegetasjon som kan ødelegge viltgjerdet.
6. Sikt gjennom kurver. For å sikre sikt gjennom kurver kan det vere naudsynt å auke ervervsbreidda for å kunne fjerne skog og vegetasjon.
7. Trafikantens køyreoppleving. På monotone vegstrekningar kan det vere riktig å fjerne vegetasjon kring vegen som hindrar utsyn mot fine landskapselement, kulturlandskap, sjø og vatn. Vegetasjon bør fjernast med jamne mellomrom, ein bør av den grunn regulere areala til vegens eigedomsområde.
8. Opptining av snø og is. Har ein teke vekk skogen i ei stor ervervsone kring vegen sikrar dette jamn opptining av snø og is, og ei jamn opptørking av vegbana. Oppnår ein ikkje denne effekten bør auka ervervsbreidde vurderast.

2.3.4 Praksis kring erverv av sideareal langs veg i andre nordiske land

Sverige ervervar ikkje eigedomsrett til vegarealet, berre ein v grett, eller bruksrett. For vegar etter 1972 har ein ”kantremisor” eller kantsoner langs vegen (Siviling. Reitan AS 2009).

Kantsonene vert målte fr  skjeringstopp eller fyllingsfot og er i skogsterreng 2 meter og ved øker og mark 0,5 meter. Det er ikkje kantsoner kring tomtemark. Ein kan gjennomføre skog og krattrydding utover området bruksretten omfattar ved   komme fram til avtale med grunneigarar.

Finland har føresegner om sideterreng i Landsv glag, av den følgjer det at vegområdet strekker seg til 2 meter utanfor skjeringstopp/fyllingstopp eller ytterkant grøft. I Landv gslag er det teke inn føresegner som innskrenkar r digheita i ei tryggleikssone som strekk seg frå midtlina av k yrebana og 20 meter ut. Ved særskilde høve kan ein redusere denne tryggleikssona, men sona kan også utvidast til   gjelde 50 meter ut (Siviling. Reitan AS 2009). Det blir lagt f ringa for bruken av areal i frisiktsoner i kurver og kryss i lova og vegmyndigheita har rett til snølagring og sn skjerm på privat grunn.

Danmark har ikkje fastsett reglar for kor mykje ut over k yrebana som er vegareal, i praksis vert vegarealet fastsett i samband med oreigning til veganlegget (Siviling. Reitan AS 2009). Normalt vil alle tekniske installasjonar vere omfatta av vegarealet. I ein standard utarbeida for kor eigedomsgrensa skal plasserast i forhold til motorveganlegga står det at eigedomsgrensa skal avmerkast ca. 1 meter frå skråningstopp, fr  bakkant av grøft.

På Island kan det i planleggingsfasen bandleggast 60 meter ut frå veg, men er det ikkje behov for meir enn 40 meter så kjøper ein 40 meter (Siviling. Reitan AS 2009). Resterande areal vert kjøpt ved behov. Generelt gjeld det for mindre vegar at ein kjøper 30 meter total ervervsbreidde, for vanlege tofeltsvegar kjøper ein 40 meters breidde og for hovudvegar og firefeltsvegar vert det kjøpt 60 meters breidde.

2.3.5 Handtering av grunneigarar ved siktrydding utanfor vegeigedomen

Regionvegsjefen har det formelle ansvaret for siktrydding på riks- og fylkesvegar som byggherre for drifts- og vedlikehaldskontraktar med funksjonsansvar. Byggherreansvaret kan ikkje delegerast vidare, men myndigheita til   utøve byggherreoppg ver kan delegerast til prosjektleiarar i samsvar med Byggherreforskriftas føresegner og byggherrens oppgåver. Vegplanlegging skal skje i samsvar med T-1057, ”Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven”.

Handtering av grunneigarar er kort nemnt i ”Håndbok 151, Styring av utbyggings, drifts- og vedlikeholdsprosjekter”. Av handboka går det fram at ein i god tid før prosjektet startar skal avklare behov for å gå utan for vegens eigedområde. Er det behov for å erverve nabogrunn, permanent eller midlertidig skal dette forsøkast løysast ved minneleg avtale (*Styring av utbyggingsprosjekter: kvalitetsplaner for planlegging og gjennomføring* 2003). Arealet regulert til vegformål som blir erverva etter veglova § 50, strekk seg sjeldan langt ut i sideterrenget. Ved siktrydding vil det vere nødvendig med eit samarbeid med grunneigar for å rydde vegetasjon rundt vegen, egne standardkontraktar er utforma for dette (Iuell 2005).

Ved etablering av frisiktsoner kan det vere naudsynt å erverve rett til å fjerne bygningar, vegetasjon og senke terrenget på delar av eigedomen. Frisiktsoner blir i Vegdirektoratet si handbok ”Grunnerverv til vegformål: forhandlinger” (1993) rekna for å vere ei rådigheitsinnskrenking. Vidare står det i handboka at det ikkje er naudsynt med eit særskild rettighetserverv når rådigheita over eit bestemt areal vert innskrenka ved lov, forskrift eller bindande plan. Det er berre ved særlege høve ein grunneigar kan krevje erstatning for rådigheitsinnskrenkingar. Byggegrense og frisiktsoner er ei rådigheitsregulering etter dei generelle føresegnene i veglova § 29 eller etter reguleringsplan. Grunneigar vil kunne halde fram med eksisterande bruk av arealet, sjølv om dette er i strid med reguleringa. Dersom det er etablert vegetasjon innanfor ei frisiktzone som er i strid med føresegnene for frisiktsona, kan vegmyndigheita likevel ikkje krevje at eigaren fjernar vegetasjonen utan at ein har fatta vedtak etter § 31, erverva rett gjennom avtale eller oreigning etter veglova § 50 eller plan- og bygningslova § 16-2. Då vedtak etter plan- og bygningslova ikkje er delegert har vegmyndigheita for riks- og fylkesvegar ikkje høve til å nytte denne.

Behovet for tinglysing av bruksrettar og rådigheitsinnskrenkingar som ikkje er synlege i marka, må vurderast opp mot risikoen for at tredjemann kan disponere eigedomen i strid med avtalas intensjonar. Frisiktsoner og byggeforbod langs offentleg veg er rådigheitsinnskrenkingar som ein ikkje behøver å tinglyse (*Grunnerverv til vegformål: forhandlinger* 1993). Vanleg byggesakskontroll vil vere tryggleik nok for at det ikkje blir gjort disposisjonar i strid med desse klausuleringane, jamfør veglovas byggegrenseføresegner og plan- og bygningslovas byggesaksføresegner. Tinglysing bør skje for tiltak som ikkje krev særskilde løyve frå myndighetene og vil vere i strid med avtalen. Det vere seg avtale om innskrenking av eigars bruksmoglegheiter i motfyllingsområde og område avsett til vegetasjonsbelte langs veg.

Bruk av avtale eller verkemiddel for å gjennomføre siktrydding som krev handsaming etter tvistelovas eller forvaltningslovas føresegner fører til store transaksjonskostnader. Til dømes vil bruk av veglova § 31 på lange strekningar krevje ein ganske stor byråkratisk innsats med å finne ut kven som eig langs vegen, gjere vedtak, underrette grunneigarar skriftleg og handsaming av klagar. Då vil det vere enklare å rydde og håpe det går bra, eventuelt sette i annonse i avisa og be grunneigarar om å melde seg dersom dei har sterke motførestillingar.

Lovføresegna i jernbanelova § 10 og veglova § 21 gjev høvesvis jernbanemyndigheita og vegmyndigheita kompetanse til å fjerne vegetasjon på naboegedom der det har blitt gjeve lovleg pålegg om fjerning av vegetasjon og at dette pålegget ikkje er etterkomme hjå grunneigar. I Sak 2005 side 312 for Sivilombodsmannen hadde ikkje Jernbaneverket førehandsvarsla eller underretta grunneigarar om skogryddinga på ein gyldig måte, berre kunngjort ryddinga i ei annonse i lokalavisa. Ombodsmannen meiner at underretninga av grunneigarar ved kunngjering i avisa ikkje oppfylte krava til sakshandsaming etter forvaltningslova § 27. Ombodsmannen uttalar at pålegget etter jernbanelova § 10 er eit enkeltvedtak og at krava til sakshandsaming såleis følgjer forvaltningslovas reglar.

2.4 Verkemidlar for gjennomføring av siktrydding langs riks- og fylkesvegar

2.4.1 Generelt om verkemidlar for gjennomføring av siktrydding langs riks- og fylkesvegar

Forvaltninga kan skaffe seg rettsposisjonar i formuesgode som den treng ved bruk av avtale, påbod eller oreigning. Offentleg myndigheit kan då brukast som ein ressurs som ein kan nytte til å forhandle til seg motytingar frå det private. For slike avtalar finnes det ingen klare lovreglar eller rettspraksis som er retningsgjevande, det må derfor vurderast i den einskilde sak om det offentlege har kompetanse til å inngå avtalar av denne typen. Utgangspunktet er at for ytingar den private har krav på, kan det ikkje krevjast motyting frå den private parten utan heimel i lov (Woxholth 2006). Er avtala ikkje sameinleg med den forvaltningsrettslege læra om misbruk av forvaltningsmyndigheit, vil den som regel vere ugyldig.

Forvaltningsmyndigheitene har normalt ikkje rett til å foreta tvangstiltak, men må skaffe seg tvangsfullbyrding ved dom i domstolen. Veglova heimlar at vegmyndigheita i særskilde

tilfelle kan i verksette tvangstiltak, dette gjeld tiltak etter veglova §§ 31, tredje ledd, 36, 51 og 56, siste punktum. Det føreligg ingen vilkår om at det skal føreligge særleg eller akutt fare for å i verksette tvangstiltaka (*Rt. 1968 s. 3*).

I nokre lover eller forskrifter finnes det føresegner som seier at det skal forhandlast om frivillige ordningar før det vert treffe vedtak om å bruke tvang, jf oreigningslova § 29 og konkurranselova § 3-11 femte ledd. Av dette går det fram at det ikkje kan reisast tvil om avtalas gyldigheit, sjølv om den er komen i stand under trussel om inngrep som lova opnar for. Faren ved minnelege ordningar er at omsyn til motpart kjem framfor omsyn lova krev skal bli ivaretekne eller at sakshandsaminga blir einseitig. Dette kan igjen føre til at ynsket om at forhandlingane skal la seg gjennomføre går framfor samfunnsinteresser, til dømes ved utbyggingsavtalar der kommune kan forhandle til seg økonomiske ytingar frå utbygger mot at utbygger får bygge ut.

Den som samtykker i ei minneleg ordning står svakare faktisk og rettsleg sett, enn om det hadde vore fatta eit vedtak (Hov & Høgberg 2009). Der det er fatta eit forvaltningsvedtak har ein ei konkret avgjerd å rette innvendingar mot og ein har krav på, med heimel i lov, at det ikkje er teke utanforliggende omsyn og at sakshandsaminga har gått riktig føre seg med meir. Ofte utgjer minnelege avtalar eit alternativ til lovleg tvang, til dømes ved at ein avtalar kjøp i staden for oreigning eller at det offentlege forhandlar til seg fordeler som ein ikkje kunne ha oppnådd utan samtykke frå det private (Eckhoff & Smith 2003). Avtalelova § 36 kan normalt ikkje nyttast ved myndigheitsutøving eller avtalar som trer i staden for myndigheitsutøving, her gjeld forvaltningslovas omgjeringsreglar, jf forvaltningslova § 35 siste ledd.

Tabell 1 Verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Heimel	Organisering	Finansiering	Grunneigarkontakt	Avtaletype/vedtak	Gjennomføring
Avtale om eingongsrydding eller varig/mellombels bruksrett	Kommunen Statens vegvesen	Kommunen Statens vegvesen Fylkesmann Andre?	Eigar blir kontakta via telefon eller brev .	Munnleg eller skriftleg avtale som gjeld ei eingongsrydding, mellombels eller varig bruksrett til siktrydding.	Dersom eigar seier nei kan ein ikkje foreta ryddinga.
Veglova § 31 Påbod	Regionvegkontoret for riks- og fylkevegar.	Regionvegkontoret for riks- og fylkevegar.	Eigarar og retts-havarar skal førehandsvarslast og bli gjeve frist for å uttale seg Jf. forvaltningslovas kap. IV.	Påbod, er eit enkeltvedtak som følgjer forvaltningslovas sakshandsamingsreglar	Etterkjem ikkje eigar eller rettshavar påbødet, kan vegstyremakta syte for at arbeidet blir gjort.
Veglova § 50 Plan- og Bygningslova § 16-2 Oreigning	Statens vegvesen Planmyndigheita (kommunen)	Statens vegvesen	Ein skal forsøke å komme fram til minnelege ordningar før oreigning vert nytta. Ved oreigningsvedtak skal eigarar og rettshavarar førehandsvarslast og bli gjeve frist for å uttale seg Jf. forvaltningslovas kap. IV	Oreigningsvedtak, Enkeltvedtak som følgjer forvaltningslovas samshandsamingsreglar.	Vegsjefen/kommunen gjennomfører oreigninga med heimel i veglova § 50/ plbl § 16-2. Oreigning gjev full eigedomsrett eller bruksrett til arealet.
Grannelova § 2 Dom	Vegmyndigheita (eigar av granneeigedom)	Vegmyndigheita (eigar av granneeigedom)	Der ein ikkje oppnår semje , kan vegmyndigheita pårope seg grannelova å føre saka inn for domstolen.	Dom	Sivilt søksmål for domstolen. Dom gjev tvangsgrunnlag. Vegmyndigheita står som saksøkar.

2.4.2 Avtalar som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Avtalar omgjev oss på alle lovområde og utgjer for retten og rettsvitskapen eit av dei viktigaste grunnlaga for rettar og plikter. Innanfor privatretten utgjer avtalen ein av dei viktigaste gruppene av rettsstiftande kjennsgjeringar. Utanfor privatretten er utøvinga av offentleg myndigheit ei viktig rettsstiftande kjennsgjering. Behovet for å inngå avtalar må sjåast i samband med arbeidsdelinga i samfunnet, jo større grad av spesialisering som pregar eit samfunn, dess fleire avtalar vil ein få.

Utgangspunktet i vår rett er avtalefridom, ein kan innanfor dei grenser som lov og ærbarheit set, slutte avtalar om kva som helst. Som hovudregel er ein munnleg avtale like bindande som ein skriftleg avtale. Prinsippet om å kunne binde seg ved avtale er eit utslag av førestillinga om den einskildes autonomi. Ein avtale vil ikkje alltid vere eintydig, ord og uttrykk kan forståast på fleire måtar. For å kunne fastlegge innhaldet må ein då tolke avtala. Når det offentlege inngår avtalar kan dei vere formuesrettslege og falle inn under avtalelova, men dei kan også skilje seg frå dei formuesrettslege avtalane ved at dei gjeld verdiar som ikkje er til gjenstand for vanleg omsetning. Dei sistnemnte avtalane kan variere i innhald og offentleg rettslege, særleg forvaltningsrettslege reglar og prinsipp, utgjer ein vesentleg del av rammeverket for slike avtalar.

Stat og kommunar inngår avtalar, med kvarandre og med private personar, bedrifter og organisasjonar. Forvaltningsrettslege reglar vil komme til bruk ved avtalar med offentleg myndigheit, dette vil også gjelde for typisk privatrettslege avtalar som til dømes kjøp og sal. Forvaltningslovas reglar om habilitet vil gjelde for den som kjøper eller sel noko på det offentleges vegne og offentlegheitslova vil gjelde for avtalen og for sakshandsaminga som eventuelt måtte ligge på førehand. Konfliktsituasjonar kan oppstå der privatrettslege ideal om avtalefridom kjem i konflikt med offentlege ideal om lovbunden forvaltning.

Kompetansen vegmyndigheita har til å inngå privatrettslege avtalar på statens vegne er i prinsippet ein del av forvaltningsmyndigheita. Kompetansen ligg i utgangspunktet til Kongen i statsråd etter grunnlova § 3, men kompetansen til å inngå avtale på staten sine vegne kan delegerast nedover i forvaltningshierarkiet (Hov & Høgberg 2009). Nokon av avtalane det offentlege gjer med private skil seg frå vanlege privatrettslege avtalar då dei gjeld verdiar som ikkje er gjenstand for vanleg omsetning.

Det er ingen alminneleg regel i norsk rett om at ein skal halde offentleg myndigheit og avtalekompetanse avskilt. Av den grunn vil det vere tilgang til å nytte offentleg myndigheit som byttemiddel eller forhandlingsressurs ved avtaleinngåing (Eckhoff & Smith 2003). Denne tilgongen har avgrensingar og det kan vere uklart kor grensene går for bruk av offentleg myndigheit ved avtaleinngåing. Spørsmålet er om forvaltninga kan binde si framtidige myndigheitsutøving eller om kompetansen til å treffe vedtak kan bli nytta som middel til å forhandle til seg fordeler. Grensa mellom førehandsvedtak og avtalebinding kan vere uklar, noko som kjem av at førehandstilsegn kan gå inn som del av eit større avtaleliknande forhold.

Som det går fram av Bernt (1981) vil kompetansen til å treffe bindande avgjerder på det offentleges vegne som ikkje er av privatrettsleg karakter, må bygge på eit offentleg rettsleg kompetansegrunnlag. Dette betyr at det er offentleg rettslege føresegner og prinsipp som avgjer om tilsegn kan gjevast, korleis tilsegn skal tolkast, krav til sakshandsaming og tilsegn bindande kraft. Kompetansen det offentlege har til å forplikte stat og kommune i privatrettslege spørsmål kan ikkje vidareførast til å forplikte det offentlege på kontraktmessig grunnlag i spørsmål om offentleg myndigheitsutøving (Bernt 1981).

Forhandling mellom offentlege og private partar kan by på gjensidige fordelar. Forhandlingar kan gje det offentlege informasjon om forhold dei ynskjer å gjere noko med, samstundes som ein tek omsyn til dei private partane. Når den private friviljug går med på ei løysing kan forenkle vidare samarbeid mellom partane og føre til at det blir enklare å gjennomføre løysinga, enn om det hadde vore nytta tvang (Eckhoff & Smith 2003). Svakheiter ved slike forhandlingar er faren for at offentlege interesser, samfunnsinteresser og omsyn til andre private enn dei involverte partane blir dårleg ivaretekne. Den private part kan inneha ein svak forhandlingsposisjon og det kan føre til at han går med på avtalar han kjenner seg pressa til å medvirke i. Avtalemekanismen har tendens til å favorisere dei som rår over byttemiddel som andre set høgt, har økonomisk styrke til å tenkje langsiktig og intellektuelle føresetnadar for å forhandle (Eckhoff & Smith 2003). Bruk av frivillige ordningar kan føre til at forvaltninga treffer avgjerder utan naudsynt heimel i lov eller at ein ikkje følgjer føresegner for sakshandsaming som elles ville ha bidrege til å sikre ei riktig avgjerd (Hov & Høgberg 2009).

Avtale er det viktigaste stiftingsgrunnlaget for servituttar (Falkanger & Falkanger 2007). For avtalar gyldigheit gjeld vanlege avtalerettslege føresegner. Ein kan derfor stifte ein servitutt ved å inngå ein avtale munnleg og formlaus, men det er å føretrekke å nytte skriftleg avtale, då dette er ein føresetnad for å oppnå rettsvern ved tinglysing. Servitutten vert då merka som ei hefting på tenande eigedomen. Det finnes tilfeller der særlege høve avgrensar moglegheita for å stifte ein servitutt, nokon av dei går fram av servituttløva som forbod mot å stifte visse servituttar eller forbod mot å gje visse servituttar lang levetid, jf servituttløva §§ 11-16.

Servituttar som har skogbestanden som objekt vert regulert av servituttløva § 12, grunngevinga for føresegna er beskyttelse av skogbestanden. Det er likegyldig om servitutten er reell eller personleg. Som det følgjer av servituttløva § 12 andre ledd kan ”rett til å taka anna skogsvyrke, eller eigedomsrett til skogstre på framand grunn” ikkje ”avtalast for lengre tid enn 3 år frametter”. Det vil seie at regulære uthogstkontraktar kan ha ei maksimum varigheit på tre år. Reglane er i nær slektskap med dei i viltløva § 28 og laks- og innlandsfiskeløva § 19. Ved lovsette innskrenkingar vil det måtte takast standpunkt til om forbodsføresegna vil gå føre den lovregel som isolert sett heimlar stifting av ein servitutt (Falkanger & Falkanger 2007). Ein alminneleg tolkingsregel er at den yngre lov går føre den eldre, men det vil alltid finnast nokre unntak.

Servituttløva § 12 første ledd er generell, medan andre ledd gjeld avtalestifting. Som det følgjer av føresegna vil den i tillegg til avtalar også ramme testamentariske disposisjonar og hevd. Kor vidt oreigning pålegge servituttar som går lenger enn det servituttløva § 12 tillet, må i følgje Falkanger & Falkanger (2007) avgjerast ved tolking av vedkommande oreigningsheimel. Det vert kravd tungtvegande grunnar for å la oreigningsføresegna gå framføre, men unntak kan skje der pålegginga av langvarige rettar kan tenkjast å ha eit fornuftig og akseptabelt formål (Falkanger & Falkanger 2007).

Utan samtykke frå grunneigar kan ein i prinsippet ikkje i verksette siktrydding. Får ein ikkje i stand avtale må ein vurdere tvangstiltak, det vere seg pålegg om rydding etter vegløva § 31, erverv av grunnen etter vegløva § 50 eller plan- og bygningsløva § 16-2 eller bruk av føresegnene i granneløva.

2.4.3 Bruk av påbod som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Veglova kapittel V heimlar vegmyndigheitas tilgang til å fatte vedtak innanfor byggegrensene for offentlig veg, fastsett med heimel i veglova § 29. Veglova § 29 er hovudføresegna for byggegreanseavstandar, men byggegrensa kan fastsettast breiare eller smalare i arealdelen til kommuneplan og i reguleringsplan. Utvidig av byggegrensa etter veglova § 29 får berre verknad for eksisterande veg i dei tilfeller kor det ikkje føreligg reguleringsplan.

Er området regulert, er det byggegrensene eller frisisiktsona i reguleringsplan som gjeld. Viser ikkje reguleringsplanen slike grenser, gjeld grensene som gjaldt i veglova det tidspunktet då reguleringsplan blei vedteke. Miljøverndepartementet tolkar det slik at veglovas byggegrense på vedtakstidspunktet i slike tilfeller blir ein del av planen, sjølv om grensa ikkje er vist i planen. Der reguleringsplanen er gammal kan det innebere at byggegrensa ikkje strekker seg særleg langt ut frå vegkanten, noko som fører til at den moglege bruken av påbod etter veglova § 31 blir innskrenka. Eldre reguleringsplanar finn ein stort sett i tettstadar og byar, då det ikkje var vanleg å lage reguleringsplanar utanfor tettbygde strok før 1963. Eldre og smal byggegrense vil av den grunn normalt berre finnast i tettbygde strok, her vil det komme omsyn som tilseier ei viss nyansering med tanke på vegetasjonsrydding.

Føresegner i veglova kapittel V heimlar vedtak som er naudsynte for å ta i vare framkomelegheit, trafikktryggleika og vegvedlikehaldet. Vedtak etter veglova kapittel V vil normalt ikkje forplikte vegmyndigheitene til å svare erstatning til grunneigarane (Gauer & Elnæs 2008). Inneber vedtaka rådigheitsinnskrenkingar for grunneigar, er dette eit enkeltvedtak som skal førehandsvarslast og som kan påklagast. Hovudregelen er i praksis at vegmyndigheita vert einig med rettshavar eller eigar om fjerning av vegetasjon (Arnulf & Gauer 1998). Vegkontoret kan etter veglova § 31 tredje ledd utføre rydding av vegetasjon dersom påbodet etter første ledd ikkje vert etterkomme.

Reglar for kva vegmyndigheita kan gjere med tre, busker med meir innanfor byggegrensene vert regulert av veglova § 31. Paragrafen gjev også føresegner for kven som kan påbod om rydding av vegetasjon og kven som må ta kostnaden for ryddinga. Føresegna gjeld alle typar vegetasjon innanfor byggegrenseområde. Vegmyndigheitas frie skjønn avgjer om det er naudsynt å fjerne vegetasjon, skjønnet må basere seg på ein veg- og trafikkfagleg vurdering og er underlagt forvaltningslovas sakshandsamingsføresegner. Ein ikkje utan vidare nytte

kjemikalier der ryddinga av vegetasjon skjer på privat grunn (Arnulf & Gauer 1998). Veglovas føresegner om byggegrenser regulerer utøvinga av eigedomsrådigeita, men fråtek ikkje grunneigaren eigedomsretten (Arnulf & Gauer 1998). Byggegrensa set ei grense for vegmyndigheitas innflytelse på tilgrensa privat eigedom, men det er vanleg å gje dispensasjon frå denne føresegna, til dømes ved regulering til avkøyrslar.

Det er berre omsynet til ferdsel eller vegvedlikehald som leggjast til grunn ved bruk av veglova § 31, dette medfører at ein ikkje kan vedta å rydde vegetasjon av omsyn til utsikt og viltskjøtsel. Omsyn til ferdsel gjeld trafikktryggleik langs vegen, noko som vil ramme vegetasjon som kan hindre sikt langs vegen. Ein kan også nytte føresegna til å rydde særskilde oversiktsareal i område med dyretrekk (Arnulf & Gauer 1998). Omsyn til vedlikehald vil å vere ein viktig faktor i vurderinga, dette går ut på å rydde soner langs vegen for å ha areal til å deponere snø langs vinteren og for å gjere det meir effektivt å nytte mekaniske vedlikehaldsmaskiner.

Veglova § 31 sin geografiske utstrekning er i prinsippet innanfor byggegrenseområdet, fastsett i eller med heimel i veglova § 29. Vegmyndigheita kan i tillegg gje påbod om rydding innanfor byggegrenseavstand fastsett i reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Innanfor vegens eigedomsområde kan vegmyndigheita utøve ein eigars rådigeit og ein er ikkje avgrensa av byggegrensa som følgjer av veglova § 31. Føresegna gjeld både i og utanfor regulerte område. Der omsyn ikkje vert tekne vare på i veglova, kan vegmyndigheita gjere gjeldande grannelova for å fjerne vegetasjon på annan manns grunn.

Påbodet om å fjerne vegetasjon etter § 31 første ledd er eit enkeltvedtak og skal følgje forvaltningslovas sakshandsamingsreglar. Vegmyndigheita skal varsle eigar eller rettshavar på førehand og ein bør saman med påbodet gje ein frist for når arbeidet skal vere gjort, jamfør veglova § 31 tredje ledd. Forvaltningslova stiller ei rekke krav til sakshandsaming ved enkeltvedtak, til dømes vil ikkje ein avisannonsen tilfredsstillende krava i forvaltningslova § 27 til underretning om vedtaket. Det følgjer av forvaltningslova § 27 at partane skal underrettast om vedtaket, med det inneberer det krav om at vedtaket skal formidlast direkte til kvar einskild grunneigar. Vidare er hovudregelen at denne underretninga skal vere skriftleg. Ei grunngevinga om at underretning til kvar einskild grunneigar vil vere meir ressurskrevjande for vegmyndigheita, vil ikkje gje grunnlag for å fråvike reglane i forvaltningslova § 27.

Vidare kan ei mangelfull underretning tenkjast å ha innverknad på innhald i vedtak, då klagarane ikkje får høve til å påklage vedtaket eller gjere gjeldande sine interesser.

Veglova § 31 andre ledd omhandlar eigars og rettshavars erstatningskrav. Kravet omfattar utgifter til fjerning av vegetasjon dersom grunneigar gjer dette sjølv, men dekker også skader og ulemper ved fjerninga. Kjem ein ikkje fram til minneleg avtale om kravet skal erstatninga fastsetjast ved skjønn. Veglova har inga føresegn som forpliktar vegmyndigheita til å svare erstatning til grunneigarar med eigedom innanfor byggegrenser langs offentlege vegar, avgjerande for spørsmålet om erstatningsplikt for den rådigheitsinnskrenking som følgjer av byggegrensene følgjer av grunnlova § 105. Som Høgsterett formulerte i Rt. 1970 s. 67 medfører rådigheitsinnskrenkingar normalt ikkje erstatning. Det vil heller ikkje bli gjeve erstatning der eigar eller rettshavar i god tid har fått skriftleg melding om planting av slike vekstar ikkje er tillete.

2.4.4 Bruk av oreigning som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Eigedomssinngrep vegmyndigheita føretekk er erverv av eigedomsrett, erverv av bruksrett og klausulering/bandlegging (Arnulf & Gauer 1998). Hovudregelen i Noreg er at grunn til offentlig veg blir erverva til eigedom. Vegmyndigheita kan med heimel i veglova § 50 oreigne det areal som ”trengs til bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksveg, fylkesveg eller kommunal veg”. Reguleringsformålet er vegformål, heimel til reguleringa finn ein i plan- og bygningslova. Erverv av full eigedomsrett vil normalt ikkje gje tilstøytande grunneigar nokon særskild bruksrett til veggrunnen, til dømes til beitebruk. Veglova § 50 må sjåast i samband med oreigningslova § 2 kring formål for oreigninga, jamfør forholdet mellom veglova § 49 og oreigningslova § 1.

Vegmyndigheita praktiserer den særskilde oreigningsheimelen i veglova § 50 for å gjennomføre reguleringsplanar etter plan- og bygningslova. Statens vegvesen har to moglegheter for å gjennomføre reguleringsplan ved bruk av tvangserverv, dei kan inngå avtale med kommunen om at kommunen oreignar etter plan- og bygningslova kapittel 16 eller at vegsjefen sjølv står gjennomfører oreigning med heimel i veglova § 50, med forskrifter. Oreigningsvedtak etter veglova § 50 er eit enkeltvedtak som følgjer

forvaltningslovas sakshandsamingsreglar. Føresegnene i oreigningslova gjeld så langt dei høver for oreigning etter veglova, jamfør oreigningslova § 30.

Plbl § 16-2 gjev planmyndigheita heimel til å oreigne for gjennomføring av reguleringsplan. Retten til å oreigne går ut dersom den ikkje vert nytta innan 10 år etter kunngjering av planen, jamfør plbl §§ 12-4 fjerde ledd og 16-2 første ledd. Myndigheita til å fatte vedtak med heimel i plan- og bygningslova er ikkje delegert til vegmyndigheita for riks- og fylkesvegar. For at vegmyndigheita skal kunne nytte plbl § 16-2 for gjennomføring av oreigning langs riks- og fylkesvegar må Statens vegvesen inngå avtale med kommunen om at kommunen gjennomfører erverv ved å stå som saksøkar i oreigningssaka.

Oreigningslova § 2 andre ledd gjev reglar om at ein ikkje kan vedta oreigning utan det må reknast med at inngrepet ”tvillaust er til meir gagn enn skade”. Det er opp til forvaltningas konkrete og skjønnsmessige vurdering om oreigninga skal tillatast eller ikkje, men domstolen kan ved særskilde forhold overprøve forvaltningas vurdering av inngrepets nødvendighet og samhøve. Ved å sjå til forarbeida gjev omgrepet ”tvillaust” uttrykk for eit klarheitskrav, ikkje eit krav om kvalifisert interesseovervekt som før har vore gjeldande i juridisk teori (Lie 2010). Dei samla ulempene tiltaket fører til må takast omsyn til ved ei slik vurdering. Der bustaden kjem nære veg vil vegetasjon ofte fungere som ein buffer mot støv, støy og innsyn til eigedomen. Å fjerne vegetasjon vil for grunneigaren føre til ulemper som må takast med i ei avveging om tiltaket kan setjast i verk eller ikkje.

2.4.5 Bruk av dom etter grannelova som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Statens vegvesen er kanskje den grunneigaren i landet med flest naboar (Arnulf & Gauer 1998). Grannelova kan visast til av både vegens nabo og vegmyndigheita. Vegmyndigheita kan ha trafikale interesser som kan gjerast gjeldande, dette omfattar også interesser som eigentleg tilgodeser trafikantane som enkeltvis passerar staden. Lova er deklarasjonslova, jamfør grannelova § 1, noko som gjer at lova kan fråvikast ved avtale. Grannelova har særføresegner om tre i §§ 3 og 12. Grannelova § 12 gjev reglar for tre, greiner og røter som overskrider grenselina. Tre lenger vekke, som ikkje overskrider grenseplanet, men er til ulempe for naboen, må avgjerast etter grannelova § 3. Grannelova § 3 sitt virkeområde er tre som er til ”skade” eller ”særleg ulempe” for naboen og som er ”nærare hus, hage, tun eller dyrka jord på

granneeigedomen enn tredjeparten av trehøgda”. Grannelova § 3 har altså eit avgrensa virkeområde og vil truleg ikkje kunne nyttast av vegmyndigheita med formål å rydde skog i samband med veg.

Den allminnelege føresegna i grannelova § 2 gjev den generelle norm om kva som er tillete. Som nabo må ein finne seg i ein del, men tolegrensa vert passert når ein vert påført skade eller ulempe som er ”uturvande” eller ”urimeleg”. Kva som er urimeleg eller uturvande beror på ei konkret interessevurdering mellom naboane. Forbodet i grannelova § 2 rettar seg mot den som har ei tilknytning til fast eigedom som er årsak til skade eller ulempe. Den som vert verna etter § 2 kan vere til dømes eigar eller brukar av granneeigedomen. Tre som er til ulempe for naboen har ein særleg heimel for i grannelova § 3, men det utelukkar ikkje at ein kan anvende § 2. For å få dom for fjerning eller nedkjæring av tre er det ikkje naudsynt for saksøkar å påvise økonomisk tap.

Gjennomføring av ein tvangsfullbyrding krev at vegmyndigheita har eit tvangsgrunnlag. Ein rettskraftig dom som pålegg eigar av naboeigedomen til å fjerne tre er eit tvangsgrunnlag, jamfør tvistelova § 19-13, første ledd. Eit tvangsgrunnlag kan etter tvangsfullbyrdingslova § 4-1 også vere eit vedtak eller avtale. Det kan førekomme at tiltak eller verksemd blir regulert av fleire lover og det kan oppstå tvil om kva lov som vil gå føre. Som det følgjer av Ot.prp. nr 24 (1960-61) s.15 er hovudprinsippet for tolking ved kollisjonstilfelle om særføresegna, eller vedtak i medhald av særlova, har dei same omsyna som elles kunne ha blitt vist til som grunnlag for skade eller ulempe etter grannelova. Veglova kapittel V og VIII tek i vare vegmyndigheitas nabointeresser ovanfor dei som vegen har naboskap til.

2.4.6 Særskild om frisiktsoner ved avkøyrslar

Formålet med veglova § 43 er å gje tilgang til å oppretthalde frisiktliner utanfor byggegrensene fastsett i veglova § 29 og gje heimel for å pålegge eigar av avkøyrsla plikt til å oppretthalde frisiktliner. Heimelen føreset at det blir stilt krav til frisiktliner gjennom konkrete pålegg frå Regionvegkontoret, medan det er den private som er ansvarleg for å utføre naudsynte fysiske tiltak (Hjelmeng 2007). Ansvar for den private grunneigaren er tillagt erstattar ikkje ”vegmyndighetens overordnede ansvar”, jamfør Hjelmeng (2007) s. 6, då tilsynsansvaret ligg på vegmyndigheita. Dette går fram av heimelen vegmyndigheita har til å

pålegge eigaren utbetring av private avkøyrslar. Det er vegmyndigheita sitt ansvar å utøve myndigheit slik at ein har forsvarleg vedlikehaldne avkøyrslar.

Ansvar for rydding ved avkøyrslar for å oppretthalde siktforhold ligg til brukaren av avkøyrsla, grunneigaren, jamfør veglova § 43 med forskrifter av 16. juli 1964.

Vedlikehaldsplikta omfattar å oppretthalde frisiktsoner og forhindre at vegetasjon veks over fastsett høgde. Føresegna er ein unntak frå den generelle føresegna i veglova § 31, der eigar eller rettshavar kan krevje erstatning for fjerning og nedskjering av vegetasjon for å sikre frisikt innanfor byggegrensene. Vert ikkje vedlikehaldsplikta overhalde kan vegkontoret utføre arbeidet på eigars eller brukars rekning eller stenge avkøyrsla med heimel i veglova § 42, første ledd.

Veglova § 43 har vilkår som går ut over byggegrenseføresegna i veglova § 29 for løyve til avkøyrslar, ”om vegstyremakta finn det naudsynt, kan slike frisiktliner (mellom avkjørsel og den offentlige vegen) og gjerast gjeldande utanom byggegrensene”. Eigar eller rettshavar kan ikkje krevje erstatning for vegetasjon som bli fjerna for oppnå siktkrav etter påbod frå vegmyndigheitene (Arnulf & Gauer 1998). Virket som bli fjerna kan rettshavar eller eigar krevje å få behalde, men vegkontoret har moglegheit til å krevje omkostningar for arbeidet med vegetasjonsryddinga etter veglova § 42, jamfør § 59. Er frisiktsona til avkøyrsla på ein tredjemann sin eigedom kan eigar eller brukar av avkøyrsla nytte veglova § 53 for å krevje skjønn for å erverve rett til frisiktzone. Vert ikkje dette gjort kan vegmyndigheita med heimel i veglova § 31 fatte vedtak om frisiktzone, dei kan då krevje refusjon hjå eigar eller brukar av avkøyrsla.

3 Empirisk del

3.1 Innleiing

Eg har gjort eit studie av nokre siktryddingsprosjekt i Nord Noreg. Gjennom intervju med deltakarar i siktryddingsprosjekt har eg fått eit innblikk i korleis slike prosjekt vert organisert og handtert. Mitt fokus har i hovudsak vore eigedomsrettslege problemstillingar og korleis dei vert handtert ved rydding av skog utanfor vegeigedomen. Informasjonen er innhenta gjennom samtalar med deltakarar i siktryddingsprosjekt i kommunar og byggeleiar for funksjonskontraktar i Statens vegvesen. Felles for prosjekta eg har undersøkt er at ein forhandlar fram ein munnleg avtale med grunneigar som gjev løyve til rydding av skog på deira eigedom.



Figur 1 Døme på siktrydding i innersving, Ås kommune. Foto: Ingrid Melheim (2010)

3.2 Siktrydding i Alta

3.2.1 Intervju med byggeleiar for funksjonskontrakten i Alta

Bente Svendsen er byggeleiar for Alta-kontrakten. Alta-kontrakten er ein funksjonskontrakt mellom Statens vegvesen og entreprenør som gjeld drift og vedlikehald i eit avgrensa vegområde. Kontraktområdet storleik vert satt etter talet meter riks- og fylkesveg. Alta-kontrakten har 173 km av riksveg 93 innanfor sitt område og dekker delar av Alta kommune mot grensa til Finland og ned mot Øksfjord. Dei har erfaringar frå Reindriftsforvaltninga at talet viltpåkøyrslar har gått noko ned, Svendsen håpar at det kan følgje av skogryddinga dei har utført.



Figur 2 Kart over Alta kommune, henta frå Kart i skolen (2010)

Svendsen fortel at det blir tildelt midlar til fylkesveg eller riksveg, vidare vil ein prioritere fordelinga av midlane etter behov. Unntaket er der midlane på førehand er øyremerkte for den einskilde veg. Ein prioriterer skogrydding etter vegmerkinga, som til dømes forbiøyering, område utplukka i samarbeid med reinsdriftsforvaltninga, område med mykje elg og område der det ikkje er mykje utsikt langs vegen. Svendsen påpeikar at hovudsakeleg ryddar skog av omsyn til trafikktryggleiken. Alta kommune har eit prosjekt med å rydde fram utsikt, her får dei midlar mellom anna frå Statens vegvesen. Dette samarbeidet gjeld rydding av offentlege uterom, her prioriterer ein estetisk rydding der dei let nokre tre vekse opp.

Når ein planlegger skogrydding nyttar ein bilete tekne av vegstrekningane og jobbar ut frå dei. Svendsen er mykje ute på befaring og snakkar med grunneigarar og reindriftsforvaltninga. Måten ein ryddar skog på, det vere seg tynning eller snauhogst, er avhengig av kva som må til for å gje trafikktryggleik etter fartsgrensa. Då dei har ein eldre funksjonskontrakt ryddar ein tre meter ut på riksvegar og på fylkesvegar vert det rydda ein meter ut.

Statens vegvesen har gode eigedomskart dei arbeider ut i frå informerer Svendsen. Der det er sameige, kontaktar dei ein av personane som står oppført som eigar av sameiget. Svendsen påpeikar at erverv av sideareal på eksisterande vegar ikkje vil vere aktuelt, erverv av sideareal skjer berre i samband med nyanlegg. Vidare er ikkje erverv av veggrunn ikkje er ein del av oppgåvene som ein funksjonskontrakt omfattar. Statens vegvesen ringer eller reiser ut til grunneigar og lagar avtale om befaring av områda langs vegen dei har tenkt å rydde. Grunneigar ynskjer av og til å behalde enkelte tre, til dømes tre som hindrar innsyn på tomta deira. Det vert avtalt med grunneigar at dei kan få tilkøyrt veden frå deira eigedom dersom dei ynskjer det. Hovudsakeleg er det kratt og vier utan særleg økonomisk verdi som blir rydda langs vegane.

Svendsen fortel at avtalen med grunneigar skjer munnleg. Vidare gjeld avtalen ein varig rett og omfattar å ta vekk dei store trea som er på eigedomen. Etterpå kjem ein til å utføre ei årleg rydding med krattknusar for å hindre at det veks opp nye tre. Det er som regel Statens vegvesen som inngår denne kontrakten med grunneigaren opplyser Svendsen. Som grunneigar får ein ikkje erstatning for skogen som blir rydda, men får tilkøyrt tømmeret som blir hogge på hans eigedom om ynskjeleg. Grunneigarane har i all hovudsak vore positive til siktryddingsprosjektet og Statens vegvesen har fått mykje skryt for ryddinga dei har utført.

Der ein har komme bort i uvilje frå grunneigar har det ikkje blitt rydda skog. Somme gonger har grunneigarar, som ein ikkje har fått avtale med, sett at det er blitt rydda på naboieigedomar og det har vorte synleg for allmennheita at grunneigaren har vore ”vanskelege” og nekta vegvesenet å rydde skog. I dette høvet har grunneigaren kontakta Statens vegvesen og gjeve dei løyve til å rydde likevel. Årsaka til at det ikkje blir rydda er at grunneigar motset seg rydding, Svendsen trur dette kan vere fordi dei har hus nærme vegen og ikkje ynskjer innsyn eller støv frå vegen inn på tomte. Det er frå Statens vegvesen si side ikkje noko ynskje å ta i bruk tvangsmidlar som verkemiddel for å gjennomføre siktrydding opplyser Svendsen.

3.2.2 Intervju med Tor Håvard Sund, skogbrukssjef i Finnmark fylke og Kvæningen kommune (Troms)

Sund har ei interkommunal stilling og har skogfagleg ansvar i kommunar i Finnmark fylke og Kvæningen kommune i Troms fylke. Som leiar av skogbruksseksjonen i Alta har Sund drive mykje med siktrydding i Alta kommune og han var mellom anna med å organisera eit spleiselag i 2009. Spleiselaget kom blant anna som ein følgje av at Finnmark fylke mottok 600 000kr av Statens landbruksforvaltning som ei ekstraordinær investeringspakke til landbruket. Investeringspakka bidrog til ei spleiselag mellom Finnmarkseiendommen (Fefo), Statens vegvesen, kommunens skogmidlar (NMSK) og Alta kommune som vidare førte til at det vart utført utsiktrydding i Finnmark fylke for nærare 1,3 millionar kr (Sund 2010). Tiltaket førte til mykje aktivitet og det var god respons på prosjektet blant dei involverte aktørane.

Sund har ei interkommunal stilling og utsiktryddinga skjer gjennom eit samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkesmannens miljøvernavdeling, landbruksavdeling Fefo og fleire kommunar. Skogbrukssjefen har praktisert det slik at dersom kommunane ikkje bidreg med finansiering, så blir det heller ikkje gjort tiltak i dei kommunane. Sund prioriterer områder som skal bli rydda og tek i prioriteringa omsyn til spesielle ynskjer som kjem frå bidragsytarar. Det er viktig å fokusere siktryddinga på få områder og lengre vegstrekningar fortel Sund.

Sund fortel at i Finnmark har dei ein stor skogeigar, Finnmarkseiendomen, som han ser på som svært enkelt å forholde seg til, men innimellom har kommunen også små eigarar å forholde seg til. Kommunen gjer ingen tiltak på privat eigedom utan at dei har konferert med

grunneigar på førehand. Kontakten føregår telefonisk med aktuelle eigarar på eigedomar der ein ynskjer utsiktrydding. Avtalane som blir inngått er munnlege og gjeld ei eingongsrydding. Til no har grunneigarane vore positive og Sund trur det vil gå greitt å inngå nye avtalar om rydding når areala på nytt vil gro igjen. Virket som blir hogd er grunneigarens ressurs, der Fefo er grunneigar blir virket til bioenergi. Grunneigaren får inga erstatning for utsiktryddinga, men har moglegheit til å nekte att tiltaket blir utført avsluttar Sund.



Figur 3 Før siktrydding, Kjosvegen ved Alta bru. Foto: Tor Håvard Sund (2009)



Figur 4 Etter siktrydding, Kjosvegen ved Alta bru. Foto: Tor Håvard Sund (2009)

3.3 Siktrydding i Sør Salten

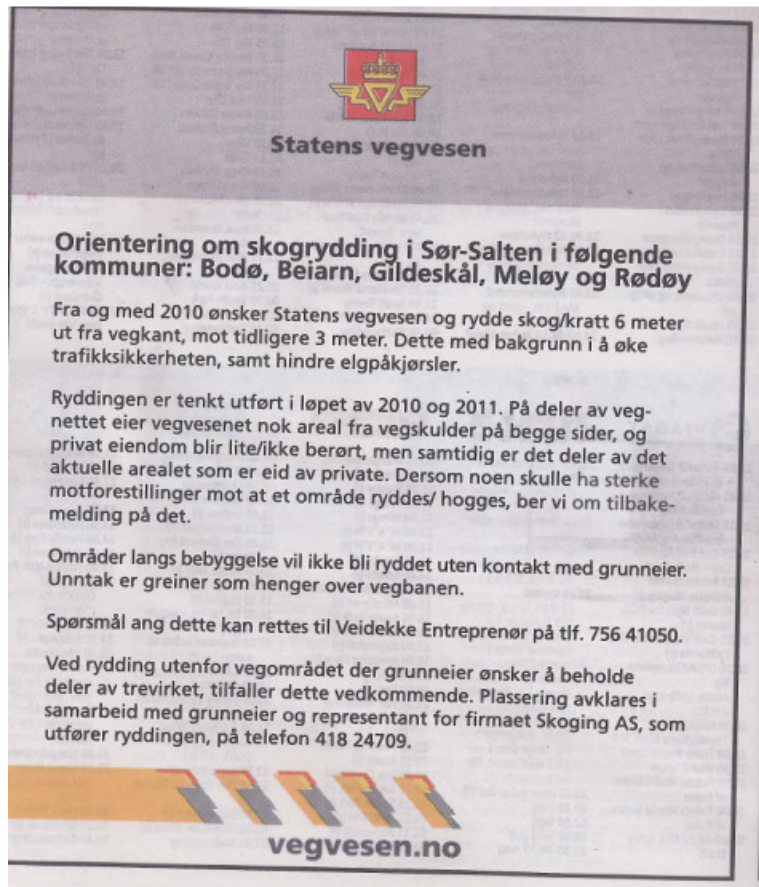
3.3.1 Intervju med byggeleiar for funksjonskontrakten i Sør Salten

Ivar Lillevold er byggeleiar for funksjonskontrakten Statens vegvesen har med Veidekke Entreprenør om drift og vedlikehald i Sør Salten. Han fortel at i funksjonskontrakten ligg det pålegg om å rydde kratt og busk. Frå 1.9 2009 skal det ryddast skog 6 meter ut frå vegkant, før var det berre 3 meter opplyser Lillevold. Ved funksjonskontrakt med krav om 6 meter frisisiktsone får ein ei meir effektiv handtering av siktryddingsproblematikken. Lillevold påpeikar at siktrydding skal i prinsippet ikkje gå utover vegens eigedomsgrense, då det er unntak for kravet om 6 meter rydding der ein støyter på ei eigedomsgrense.

Skogen skal fjernast innan 2 år og eksterne aktørar tek på seg skogryddingsoppdrag ved anbodskonkurranse. Med busk og kratt meiner Statens vegvesen kvistar som er mindre enn 5 cm i diameter. Tre og skog vil seie at stammen er meir enn 5 cm i diameter. Lillevold fortel at det vert siktrydda etter prinsippet om "vegens frie rom" og vidare at ein bør kutte greiner på store tre ut frå vegbreidda slik at vegen ikkje vert omslutta av tre.

Erfaringar Lillevold har gjort seg ved siktrydding utanfor vegeigedomen fører til mykje arbeid med å oppsøke grunneigarar, men erfaringane tilseier også at dei fleste grunneigarar er positive til tiltaket og tillet ryddinga. Lillevold opplyser at ein i Statens vegvesen ikkje har praksis med å kontakte grunneigar utanfor sensitive områder, til dømes utmark, då grunneigarar ikkje bryr seg. Sensitive område kan til dømes vere bustadfelt og tettstadar. Skogryddinga bør skje frå kvart 2. til 3. år meiner Lillevold, dette for å hindre at det veks opp igjen nytt kratt.

Ein har ikkje alltid oversikt over eigedomsgrenser, Lillevold si meining er at eigedomsgrenser burde ha vore ordna før siktryddinga var gjennomført. Nokre plassar er vegeigedomen stor, her vil det ikkje vere noko problem presiserer Lillevold. Før 1985 hadde kommunen ansvar for grunnerverv på fylkesvegnettet, dette har medført store skilnadar i kor stor sideareal som vart erverva ut frå vegkanten. Lillevold har ei kjensle av at langsiktig perspektiv har mangla ved tidlegare erverv av grunn utanfor vegbana.



Figur 5 Orientering i media om siktrydding. Annonse i Avisa Nordland 25. juni 2010

I ei annonse i Avisa Nordland 25.juni 2010 orienterer Statens vegvesen om skogrydding langs veg i Sør-Salten i Nordland. Følgjande står det om handtering av grunneigarar ”områder langs bebyggelse vil ikke bli ryddet utan kontakt med grunneier”, ut i frå dette kan det tyde på at i områder som ikkje er langs busetnad så vil grunneigar ikkje bli kontakta.

Ved regulering til nye vegar har ein i større grad enn før teke omsyn til skogrydding ved å regulere vegeigedommen 10-20 meter ut frå vegen informerer Lillevold. Breidda må kunne haldast vedlike og ein bør ha krav til estetikk ved ryddinga. Krattet bør ikkje vere meir enn 10 cm over bakken og takast vekk ved hjelp av krattknusar. Lillevold presiserer at det kan bli eit problem der skogen er rydda lenger ut enn 6 meter, då det ikkje er garanti for at skogryddinga blir drifta vidare. Grunnen til dette kan vere at det ikkje er fordelaktig med frisksiktone som overstig rekkjevidda til hogstmaskiner og usikkerheit i økonomiske løyvingar avsett til siktrydding. Ein må ha den breidda på siktsone som ein klarar å vedlikehalde fortel Lillevold.

Vert ikkje siktryddinga og frisiktsona halden i hevd vil ein oppleve ei massiv oppskyting av kratt som igjen vil bli elgfôr og føre til at viltet trekkjer til vegkanten.

Lillevold fortel at det er ingen fast struktur for tilskotsbeløp for finansiering av siktrydding langs veg. Statens Vegvesen har bidrege med vedlikehaldsmidlar og Fylkeskommunen i Nordland har gjeve midlar, men det har ikkje vore stabilitet i storleiken på beløpa.

Interkommunale samarbeid i Salten har fått tilskot av Statens Vegvesen til siktrydding under krav om forsvarleg handtering av avfall. Lillevold avsluttar med å presisere at ein ved funksjonskontrakt med krav om rydding ut til 6 meter vil ein få ei meir strukturert skogrydding og ein då ikkje vil vere avhengig av kommunalt engasjement. Dette vere seg særskild i utmark og andre områder utanfor busetnad der ein ikkje kontaktar rettshavarar av eigedom utanfor vegegedomen. Ein har fått få klagar på siktryddinga og Lillevold er av den oppfatning at folk flest er glad for at siktrydding langs vegane blir utført.

3.3.2 Arbeidsgruppa ”Skogrydding langs hovedveger i Salten”

Forhistoria til arbeidsgruppa var eit samarbeid frå 2000 til 2005 mellom kommunane Bodø, Fauske og Saltdal. Motivet for kommunane i prosjektet var å rydde skog for å redusere talet viltpåkøyrslar av elg. Statens vegvesen sitt fokus gjeld i tillegg til trafikktryggleik, fri sikt i innersvingar og utsikt til bygd og sjø. Arbeidsgruppa fekk midlar frå Jernbaneverket og Statens vegvesen. Viltpåkøyrslar er koordinatfesta i ein database som vert nytta når ein prioriterer strekningar for siktrydding. Samarbeidet mellom dei involverte kommunane i siktryddingsprosjektet vart avslutta i 2005, men teke opp igjen etter ynskje frå Statens vegvesen i november 2006. Prosjektet vart no utvida til å gjelde 7 kommunar og får årleg økonomisk støtte av Statens vegvesen til å gjennomføre siktrydding. Kommunane i arbeidsgruppa er no Bodø, Fauske, Saltdal, Sørfold, Gildeskål, Meløy og Beiarn. Frå åra 2007 til 2009 vart det hogd skog, det vil seie tre over 5 cm i diameter. I 2010 er krattknusing prioritert, dette for å halde vedlike område der ein allereie har rydda skog og hindre at ny skog veks opp der.



Figur 6 Kartutsnitt over Sør Salten, henta frå Salten Regionråd (2010)

Statens vegvesen og dei deltakande kommunar i prosjektet har ein prosjektansvarleg som sit i arbeidsgruppa. Skogbrukssjef Thor Arne Nesje i Bodø Kommune er leiar for arbeidsgruppa. Bodø kommune, ved landbrukskontoret, har ansvar for rekneskapsføringa for prosjektet og inngår kontraktar med entreprenørar. Arbeidsgruppa sender ein søknad om tilskot til rydding til Statens vegvesen i november og i februar året etter får dei vite om dei har fått tilsegn. Deretter møtes arbeidsgruppa for å fordele midlar og gjennomgår invitasjonen som dei skal sende ut til entreprenørar for å få pristilbod på ryddinga. Arbeidsgruppa har fått hjelp av Statens vegvesen når det gjeld det formelle kring anbudsprosessen. Då dei opererer med økonomiske summer under kr 500 000 kan dei be om pristilbod frå tre utplukka entreprenørar. Når pristilboda er komne inn møtes gruppa for å diskutere tilboda, ein vel i hovudsak entreprenør ut i frå pris. Før entreprenøren får kontrakt må han vise til avtale med ein mottakar av virket. Ved slutten av året vert det halde ei evaluering, då møtes arbeidsgruppa, representant frå entreprenøren og mottakar av virket.

Kostnaden ved ryddinga er sett til 10 kr pr løpemeter for ei side av vegen, det vert då rydda 10 meter ut frå vegen. Denne kostnaden føreset at entreprenøren får då eigedomsretten over virket. Grunneigarar får tilbod om å behalde virket som blir rydda på deira eigedom dersom dei ynskjer det. Ynskjer grunneigar å behalde virket, medfører dette ein kostnad for prosjektet

på kr 230 pr tonn. Dette er ein meirkostnad prosjektet må yte til entreprenøren, då entreprenøren misser moglegheita til å selje virket vidare til forbrenning.

Den enkelte kommune lagar kart over område langs vegen dei ynskjer skal bli rydda. Arbeidsgruppa opererar med tre måtar å rydde skog på. Desse er 1. Samanhengande rydding der ein fjernar all vegetasjon ned til 10 cm høgd, 2. Punktrydding, gjeld der ein vel å ta omsyn til busetnad, fører til meirarbeid med krattknusing seinare. 3. Sterk tynning, inneber at ein set att nokre lauvtre, som regel bjørk. Ein må ha eit langsiktig perspektiv over fleire år for å handtere kratt som veks opp. Etter erfaring frå andre stader vil årleg krattknusing svekke krattet og ein vil då få meir grasvekst. Skogryddinga må haldast vedlike, om ikkje vil krattet skyte opp og det blir produsert elgfôr.

3.3.3 Intervju med Thor Nesje, skogbrukssjef i Bodø kommune

Thor Arne Nesje er skogbrukssjef i Bodø Kommune og leiar av arbeidsgruppa for dei 7 kommunane som samarbeidar om skogrydding i samarbeid med Statens Vegvesen. Nesje fortel at forhistoria til arbeidsgruppa var eit samarbeid frå 2000 til 2005 med kommunane Bodø, Fauske og Saltdal. Motivet bak prosjektet var hovudsakeleg å rydde skog for å redusere talet viltpåkøyrslar av elg. Kommunane har også hatt eit samarbeid med jernbaneverket, då veg og jernbane går parallelt i somme dalføre, var det naturleg å sjå dette i samanheng seier Nesje. Arbeidsgruppa fekk økonomisk støtte frå Jernbaneverket og Statens Vegvesen til dette prosjektet.

Viltpåkøyrslar er koordinatfesta i databasen www.hjortevilt.no, skogbrukssjefen kan difor lett finne utsette strekningar som har behov for tiltak. Registeret viser fallvilt og ein ser tendensar på strekningar med mange påkøyrslar. Nesje påpeiker at viltpåkøyrslar vil få konsekvensar for uttak ved jakt. Om det skal takast ut 50 dyr i eit område vil mengda fellingsløyve bli nedjustert med talet dyr som er blitt påkøyrde. Vidare seier Nesje at talet på viltpåkøyrslar har vore konstant til tross for skogryddinga. Dette har for det første med bestandsutviklinga, talet elg har auka, for det andre har trafikken i områda det har vore rydda auka. For å halde bestanden av elg jamn har ein no byrja å auke uttaket av dyr, avsluttar Nesje.

I 2005 vart samarbeidet om skogrydding mellom Bodø, Fauske og Saltdal avslutta, skogbrukssjefen såg på dette prosjektet som vellukka. I november 2006 tok Skjerve i Statens vegvesen kontakt med Nesje, han kom med ynskje om at dei tre kommunane gjekk saman om å søke på midlar til skogrydding. Vidare vart prosjektet vart utvida til å gjelde 7 kommunar, Nesje tok sjølv kontakt med landbrukskontoret i dei andre kommunar og det var enkelt å få dei med på samarbeidet. Strekningar har blitt prioritert ut frå trafikktryggleik, for å redusere viltpåkøyrslar og for å utsikt til kulturlandskap. Den einskilde kommune lagar kart over område dei ynskjer skal bli rydda, desse karta blir sendt til Nesje.

Årsaka til at Statens vegvesen ynskja kommunalt engasjement trur Nesje kan vere at det er enklare for landbrukskontoret å spørje grunneigarar om skogrydding på eigedomen deira. Landbrukskontoret og skogbrukssjefen har jamn kontakt og oppfølging av grunneigarar og er nokon grunneigarar har tiltru til. Statens vegvesen er ein del av staten, hadde dei opptredd som ansvarlege ville det kanskje kjennast meir som eit ”overgrep frå det offentlege” og spørsmål om erstatning og oreigning kunne ha dukka opp. Eit samarbeid om siktrydding vil difor vere bekvemt for Statens vegvesen. Nesje sjølv ser på samarbeidet som ein vinn-vinn situasjon. På si side ynskjer kommunen ynskjer å redusere talet viltpåkøyrslar, medan Statens vegvesen sitt hovudfokus var at det skulle vere ei oppleving å køyre på vegen, ein skulle få tilbake utsikta på bygd og sjø fortel Nesje. Omsyn til trafikktryggleik var også ein viktig faktor for siktrydding og prioritering av ryddesoner, då tryggleiken langs vegen ville betrast ved å rydde skog i innersvingar. Erfaringar Nesje har frå samarbeidet med Statens vegvesen er at ein får rydda mykje skog med få midlar. For 1,5 mill. kr har dei rydda 154 km, kunn 100 000 kr er blitt nytta til å dekke administrasjonsutgifter.

Nesje fortel at langs E6 og riksveg 80 har mesteparten av det rydda arealet vore Statens vegvesen sin eigedom. Men der ein har gått inn på privat grunn, har grunneigarar blitt kontakta på telefon av den prosjektansvarlege i den enkelte kommune opplyser Nesje. Om det har vore behov for det har ein teke ein befarung saman med grunneigarar for å orientere nærare om inngrepet eller for å avklare eigedomsgrenser. Private grunneigarar har fått høve til å behalde virket ferdig kvista, denne ordninga har fungert bra. Har aldri vore snakk om eller komme krav om erstatning, seier Nesje.

Skogbruksrettleiaren i Meløy og Gildeskål kommune, Hans Yngvar Haraldstad har ikkje skrive avtale med grunneigar, men har sendt brev til grunneigarar med informasjon om skogryddinga opplyser Nesje. I brevet ba ein om tilbakemelding på ryddinga og ba om hjelp for å finne områder kor virke kan lagrast. Haraldstad fekk attende nokre tilbakemeldingar frå grunneigarane. I dei andre samarbeidskommunane er det er inngått ein munnleg, uformell avtale med grunneigar om ei eingongsrydding av skog fortel Nesje, ein har då gått ut i frå at krattknusing og fjerning av kratt ved seinare høve ikkje skal behøvast å spørjast om. Langs vegkantane veks det i hovudsak selje og vier, dette er førstesuksesjonsvekster som blir rekna som mindreverdige trevirke. At virke er av liten verdi kan vere årsak til manglande reaksjon frå grunneigar trur Nesje. Ved hogst vert det i hovudsak nytta hogstmaskin. Rundt jernbana har det vore prøvd ut kjemisk fjerning av skog.

Eigedomsgrenser langs vegen er blitt funne på kart, der det har vore tvil om eigedomsgrenser har skogbrukssjefen sjølv gått i vegkanten for å finne grensemerke. Det er ikkje ynskjeleg med misfornøgte grunneigarar, så der ein ikkje finn grensa blir grunneigar kontakta og ein har då hatt ei befaring saman med grunneigar for å finne riktig grense. Entreprenøren vert følgt opp medan han ryddar og det er antyda kor grensa går i kartet for å hindre rydding på eigedomar utover der ein har løyve. Det har i tillegg vore orientert i media om ryddinga.

Nesje opplyser at 150 meter rydda vegkant er nok til å varme opp ein einbustad ein vinter og at før ein entreprenør får kontrakt må han vise til avtale med mottakar av virket. Virket blir komprimert og bunta, det meste blir køyrt inn til mottakar av virket, som i åra prosjektet har pågått har vore Energiflis AS i Rognan. Vidare fortel Nesje at i dei første åra hadde dei nokre problem med feillagring og for lang lagring av virket, noko som førte til at virket rotta og ikkje vart brukandes.

Arbeidsgruppa har fått økonomisk tilskot frå Statens vegvesen til ryddinga, dei fekk 750 000 kr det første året, derav 100 000 kr av dette vart nytta til administrasjonskostnader. Seinare år har heile tilskotsbeløpet vorte nytta til praktisk rydding. Nesje synes dei har fått passeleg med tilskot for å handtere prosjektet. Hadde tilskotet vore på over 500 000 kr årleg må ein ha ein annan form for anbodskonkurranse som vil krevje meir arbeid å administrere. Arbeidsmengda som prosjektet medfører i dag er passeleg og arbeidsgruppa har tryggleik for at prosjektet vil vare over fleire år. Nesje påpeikar at ein må ha eit langsiktig perspektiv for å handtere kratt. Etter erfaring frå Rana vil årleg krattknusing svekke krattet og ein får tilslutt gras. Ryddinga

må vere fast ut til 6 meter og får ein ikkje midlar vil krattet skyte opp, det vil bli produsert elgmat i grøfta. Tilbakemeldingar Statens vegvesen har gjeve arbeidsgruppa gjev Nesje tru på at samarbeidet vil halde fram i åra framover.

Nesje ser på skogryddinga som eit tenestetilbod til innbyggjarane og for å bidra til turisme. Skogryddinga er blitt ein naturleg del av kommunen si arbeidsoppgåve og resultatet er at arbeidsgruppa har fått utført siktrydding på dei viktigaste strekningane.

3.3.4 Intervju med Hilde Holtan, Fauske kommune

Hilde Holtan er prosjektansvarleg for siktryddingsprosjektet i Fauske kommune og er med i arbeidsgruppa ”Skogrydding langs hovedveger i Salten”. Fauske kommune prioriterer å rydde strekningar med høgt tal viltpåkøyrslar og der ein treng sikt, til dømes i samband med forbikøyring og utsikt, fortel Holtan. Vegetasjonen blir rydda heilt ned til bakken og hovudsakleg ut til 10 meters breidde.

Som resultat av siktrydding viser Holtan til at viltpåkøyrslar i nokre av dei rydda områda viser tendens til å forandre seg i utfall, då bilen treff elgen i lågare fart. Det fører til at elgen bergar seg eller har fått mindre skade. Vidare fortel ho at påkøyrslar ikkje vil ha noko direkte verknad på uttak ved jakt. Ein har berekna fellingsløyve ut frå at ein viss andel elg kjem til å gå ut grunna påkøyrslar, talet påkøyrslar har halde seg innanfor denne andelen informerer Holtan.

Nokre gonger kjem skogryddinga inn på privat grunn, då blir grunneigarane på førehand kontakta av Holtan. Grunneigarar har til no vore positive til prosjektet og ein har fått løyve til å rydde skog hjå alle dei spurde. Avtalen som blir inngått mellom kommunen og grunneigar er munnleg og er ein eingongsavtale. Holtan fortel vidare at ein vil ta kontakt med grunneigar igjen dersom det blir lengre enn eit par år mellom kvar rydding.

Grunneigarar langs vegtraseen som er blitt rydda har blitt kontakta om det ikkje er heilt opplagt at deira areal ikkje blir råka av tiltaket. I eit område har ein kontakta elgforvaltninga, ved Ole Johan Kvanndal, i eit bestandsplanområde for elg. Her har jaktleiaren i Rødås som er på grensa mot Sørfold, Odd Kåre Bernhardsen, snakka med grunneigarar langs vegstrekninga og informert om siktryddinga.

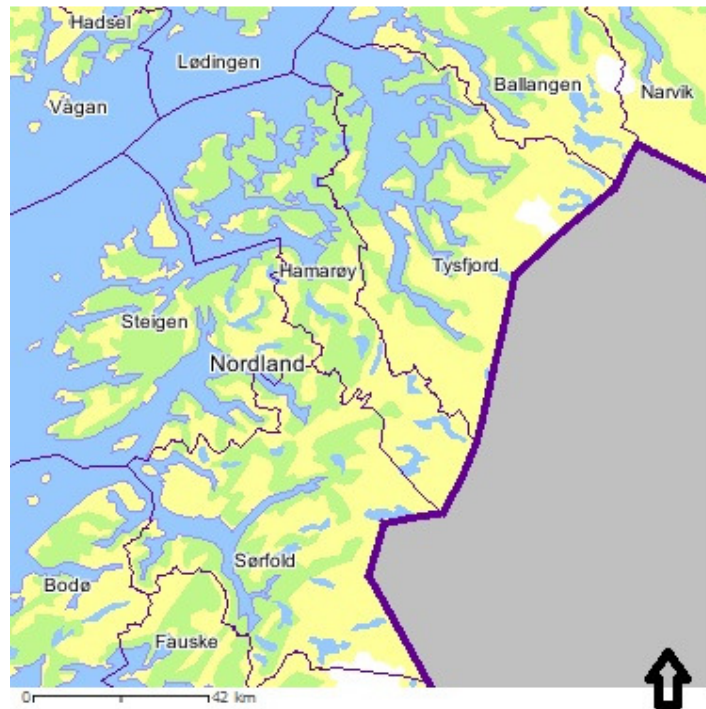
På eigedomar der dødsbu eller eldre eigarar står som rettshavarar har ein ringt til den pårørande ein kjenner til i området. Er det vanskeleg å finne eigaren vil Holtan sjå på inngrepet sin storleik, er det ubetydeleg kratt så er det truleg ikkje naudsynt å ta kontakt med grunneigar. Holtan har til no fått tak i alle grunneigarar eller pårørande til grunneigarar. Grunneigarane har fått tilbod om å hogge ned skogen sjølv eller få den hogde veden ferdig oppkvista.

Holtan har gode erfaringar med å inngå munnleg avtale med grunneigarar og det har ikkje vore noko problem med å få grunneigar til å inngå avtale om siktrydding på eigedomen deira. Ved kontakt med grunneigar har ein fokusert på viktigheita med prosjektet og ynskjer om å få ned talet viltpåkøyrslar. Holtan avsluttar med at det ikkje har vore noko økonomisk, så som erstatning, med i biletet ved avtaleinngåinga for å få gjennomført prosjektet.

3.4 Siktrydding i Nord Salten

3.4.1 Innleiing

Samarbeidet i Nord Salten består av kommunane Hamarøy, Tysfjord og Steigen. Kommunane har felles landbruksforvaltning og eit omfattande interkommunalt samarbeid. Landbruksforvaltninga er plassert i Steigen Kommune. Gjengroing langs veg og i kulturlandskapet er ein problematikk som dei seinare åra har fått større fokus, mellom anna i media. Andre viktige faktorar for å gjennomføre siktrydding er å få ned talet elgpåkøyrslar og å utnytte virke langs vegen til bioenergi. Somme stader veks det skog tett inn mot vegen og det har komme meldingar til kommunen frå allmennheita om at ein køyrer i ein grøn korridor. Kommunane ynskjer å satse på turisme og reiseliv, gjennom å betre utsikta langs vegane håpar ein å bidra til ei betre køyreoppleving.



Figur 7 Kart over Nord Salten. Henta frå Statens kartverk (2010)

3.4.2 Intervju med Gjermund Laxaa, skogbrukssjef i Nord Salten

Skogbrukssjef Gjermund Laxaa fortel at ein først hadde eit skogryddingsprosjekt i Steigen kommune. Tysfjord og Hamarøy kommune vart på seinare tidspunkt innlemma i prosjektet ved samanslåing av landbruksforvaltninga i 2007. Finansiering av skogryddingsprosjekta skjer gjennom øyremerkte midlar frå Statens vegvesen og gjennom kommunen sitt viltfond og NNSK-midlar (nærings- og miljøtiltak i skog) informerer Laxaa.

Prosjektet blir lagt opp ved at det vert laga ein plan i form av ei prosjektskildring utforma som ein arbeidsinstruks. Ein deler inn skogryddinga inn i to soner. I sone 1 som omfattar arealet ut til 5 meter frå vegskulder, høgg ein skogen og kratt heilt ned. I sone 2 som omfattar arealet frå 5 til 15 meter ut frå vegskulder utfører ein ei avstandsregulering der ein let det stå att 30 til 50 tre pr daa. Unntak er ved utsiktspunkt, fortel Laxaa, der det vert hogd etter behov. Ved vegstrekningar med granfelt som står inntil vegen vil ein foreta oppkvisting og ei tynning av beståande tre i staden for ordinær hogst.

Statens vegvesen eig gjennomsnittleg 3 meter ut frå vegskuldra og sidan skogryddinga omfattar ut til 15 meter, vil ein derfor komme ut for rydding på privat grunn. Ein prioriterer ryddesoner ut frå omsyn til utsikt og kryssingspunkt for elg. Formålet ved rydding av skog langs veg er å gje køyreturen ein betre opplevingskvalitet og vegtryggleik ved å gje køyrar lenger reaksjonstid, redusere talet elgpåkøyrslar og nytte seg av moglegheita for å bruke virke til bioenergi. Laxaa fortel at elgpåkøyrslar ikkje er det største problemet i Steigen, kommunen har berre mellom 5 og 7 påkøyrslar kvart år. Det er også nyttig å få testa ut metodikk når det gjeld hogstmåtar, skal prosjekt vidareførast må ein sjå på alternative arbeidsmåtar påpeikar Laxaa.

I Nord Salten har det gjennom prosjektet vorte rydda noko over 20 km i Steigen og 3,5 km langs E6 i Tysfjord. Dette tilsvarer om lag 500 dekar. Laxaa fortel at Statens vegvesen bidreg finansielt i skogryddingsprosjektet og at dei er i dialog med kommunane vedrørande måten det skal ryddast skog på og dei godkjenner det ferdigstilte prosjektet. Gjennom eit anna prosjekt, "Rydde langs offentlig veg", vart det føreteke utsiktrydding der ein fekk nokre hundretusen av Fylkesmann som krisepakkemidlar. Her vart det rydda 42 dekar i Steigen og 30 dekar i Hamarøy. Midlane frå Fylkesmann var eingongsmidlar, der prioriterte ein område der ein ynskja utsyn frå veg mot havet og det var ei noko hardare regulering av hogst enn ved vanleg skogrydding langs veg.

Skogbrukssjefen har ikkje god nok statistikk for å kunne seie noko om verknadane av skogryddinga, men ein håpar det har hindra elgpåkøyrslar. I Nord Salten har ein 20-30 episodar årleg mellom bil og elg, men i følge Laxaa er ikkje dette noko utstrakt problem i området. I eit elgkryssingsområde har ein ikkje registrert påkøyrslar etter att det var rydda skog for å betre sikta kring vegen. Skogbrukssjefen er overbevist om at betre utsyn der elgen trekk er positivt. Utfordringa, meiner Laxaa, er at skogen veks fort opp att i 15 metersbeltet som er rydda, vidare oppfølging og krattknusing vert derfor viktig i åra framover.

Laxaa tek kontakt med grunneigar som vert råka av siktryddinga gjennom eit orienteringsbrev der ein skildrar prosjektet. Det er medlagt svarslipp i brevet der ein gjev løyve til hogst, og dei fekk inn alle svarslippane etter nokre puringar. I svarslippen gjev ein også svar på om ein vil selje virke, behalde det sjølv etter at entreprenøren har foredla det eller at ein ynskjer å rydde sjølv. Svarslippen fungerer som ein skriftleg avtale for ei eingongsrydding. Å inngå ein varig avtale ville ha vore meir omfattande. Skogbrukssjefen

ynskjer heller ikkje å skape ei forventning om vidare rydding i regi av det offentlege, det ville kunne gje skuffelse og press på kommunen om så ikkje skulle skje. Dei fekk inn svarslipp hjå alle grunneigar og det var god respons blant grunneigarane for prosjektet.

Dei som ikkje ynskjer virket som blir hogd på eigedomen fekk 100kr/m³ for nyttbart virke, virket var selt vidare for 250 kr/m³ gjennom prosjektet til ein vedsentral informerer Laxaa. Skulle grunneigar behalde virket som var ferdig kvista og køyrt til vegen måtte dei betale 100kr/m³. I all hovudsak lot grunneigarane prosjektet handtere virket. Laxaa fortel at i nokre få tilfelle ville grunneigar rydde sjølv, her hendte det at grunneigar lot vere å rydde eller gjennomførte ei mangelfull rydding. Det vart ikkje rydda noko av prosjektet sin entreprenør på strekningar der grunneigar hadde utført mangelfull rydding opplyser Laxaa.

Kommunane har ansvar for gjennomføring av skogryddingsprosjektet og forholdet til grunneigar som prosjektansvarleg. Dei fleste grunneigarar har vore positive til prosjektet, fortel Laxaa. I løpet av prosjektet har ein grunneigar klaga på siktryddinga, det gjaldt eit tilfelle der grunneigar skulle få behalde nyttbart virke. Grunneigar meinte at hogstmaskina sitt kvistaggregat hadde teke for mykje virke som kunne nyttast. Grunneigar fekk utan vidare handsaming påskjøning for det tapte virket han påberopte seg med 100kr/m³.

Laxaa sendte med kart over grenser til grunneigaren saman med orienteringsbrevet. Her skraverer skogbrukssjefen den delen grunneigaren eig for å vise kor mykje av hans eigedom som vert råka av prosjektet. Han synes det er viktig å visualisere skogryddinga og gje eigar innblikk i kva han eig. Økonomisk kartverk vert nytta som kartgrunnlag, det er eit noko usikkert materiale, men skogbrukssjefen er avhengig å vite kor grensa går og grunneigar har moglegheit til å gje tilbakemelding han om noko ikkje stemmer. Skogbrukssjefen har ikkje fått tilbakemelding frå grunneigarar om feilaktige grenser. Eigedomskartet vert også nytta for at entreprenøren, slik at han skal sjå kor han skal rydde.

Ved sameige og dødsbu skriv Laxaa brev til ein i sameiget eller buet, men avgjersla om å gje kommunen løyve til siktrydding på eigedomen må avklarast internt. Kommunen synleggjer at dei kjenner til at det er sameige, til dømes der det er 3 til 4 sameigarar skriv ein inn alle namna i orienteringsbrevet. Kommunen oppfordrar sameigarane til å diskusjon om skogryddinga. Det er viktig at ein er ryddig når ein vender seg til fleire sameigarar og at ein ikkje viklar seg inn i meirarbeid.

Skogbrukssjefen har positiv erfaring med skogrydding, men opplyser at det tek tid å administrere prosjektet. Statens vegvesen har grunn til å vere fornøgd med kommunen si organisering av prosjektet og Laxaa påpeikar at dei ikkje nyttar midlar frå Statens vegvesen til administrasjonsutgifter. Administrasjonskostnadar vert sett på som ”kommunalt bidrag” i skogryddingsprosjektet fortel Laxaa. Han opplyser at ein må vere klar over at det veks fort igjen med kratt der ein har rydda og ein bør vurdere stubbehandsaming med roundup. Årsaka til at roundup ikkje er nytta er at bruk av kjemikaliar er kontroversielt og den kan øydelegge nyttbart virke utanfor ryddesona.

Etter at skogryddingsprosjektet starta har skogbrukssjefen lagt merke til at fleire grunneigarar på eige initiativ har byrja å hogge virke langs vegen, dette er ein vinn-vinn situasjon for kommunen og grunneigar. Kommunen sparar og pengar og virke langs veg er ofte lett tilgjengeleg for grunneigar. Kommunen ynskjer å få i stand eit bioenergi prosjekt i privat regi der grunneigarar og bioenergiselskapet kan inngå avtalar om virke. For å få grunneigarar til å rydde skog må dei få avsetning på virket fortel Laxaa. Det er også ynskjeleg for kommunen at ressursar vert nytta lokalt for bidra til lokal verdiskaping.

Skogbrukssjefen hadde sett på som ein fordel om Statens vegvesen hadde erverva grunn ut til forslagsvis 10 meter på E6 og 6 meter på riksvegar, dette er ei anbefaling for å få til ein ryddig prosess og det ville spare han for arbeid med å kontakte grunneigar for kvar gong det skulle ryddast. Det er viktig å tenkje framover i tid avsluttar Laxaa.

4. Oppsummerande drøfting

4.1 Innleiing

I denne drøftinga skal eg forsøke å svare på problemstillinga gjennom å diskutere den innsamla empirien opp mot teori og litteratur. Eg har i hovudsak valt å undersøke kor godt verktya tener formålet ut frå vegmyndigheitas perspektiv, men har og valt å ta med og drøfte nokre av vurderingane kommunane gjer. For å få tilgang til å utføre siktrydding på annan manns grunn er vegmyndigheita avhengig av å gjennomføre transaksjonar. Transaksjonar knytt til siktrydding kan i prinsippet omfatte overtaking av full eigedomsrett eller innskrenka rettar; evigvarande eller avgrensa i tid. I vurderinga om eit verkemiddel vil vere aktuelt å nytte for gjennomføring av siktrydding, vil ein måtte sjå på transaksjonskostnaden verkemiddelet genererer.

Oppgåvas hovudproblemstilling er å undersøke kva verkemiddel vegmyndigheita nyttar for å gjennomføre siktrydding på private eigedomar langs riks- og fylkesvegar. Vidare vil eg finne ut kva alternative verkemiddel vegmyndigheita disponerer for å drive siktrydding langs veg. Alternative løysingar vil bli vurdert ut frå styrker og svakheiter og kor operative dei vil vere i bruk.

Eigedomsgrenser er i stor grad rettlina og orientert på tvers av høgdekoter, det vil seie med fallet (Korsvolla et al. 2004). Dette gjeld både gardsgrenser og bruksgrenser. Avgrensinga av eigedomar kjem av ynskje om rettferdig fordeling av arealkategoriar og verdiar knytt til skog. Dette har ført til spreing av eit stort tal eigedomar over store område. Offentlege vegar vil ofte gå meir parallelt med høgdekotene, på tvers av eigedomsgrenser, for å unngå for bratte stigningar. Dette medfører høge transaksjonskostnadar, då ein må handtere eit høgt tal grunneigarar når ein skal erverve rettigheitar til siktrydding utanfor vegeigedomen på lange vegstrekningar.

4.2 Avtalar som verkemiddel for gjennomføring

4.2.1 Innleiing

Avtale er det virkemidlet som har vore nytta i dei områda eg har undersøkt. Andre metodar for å få heimel til siktrydding fører til ein meir tungrodd prosess. Ein avtale tener formålet og er den einaste moglegheita myndigheitene har for å skaffe seg løyve til siktrydding utan bruk av tvangsverktøy. Alternativet til avtale er kanskje at siktryddinga ikkje blir føreteke, då andre moglegheiter for å skaffe seg løyve til siktryddinga er for tidkrevjande eller ikkje blir økonomisk forsvarlege å gjennomføre. Får ein ikkje i stand avtale bør vegmyndigheita vuderer tvangsinngrep, særleg der trafikktryggleika er ein viktig grunn for ryddinga. Kommunen og Statens vegvesen har i dei tilfella eg har undersøkt, ikkje hatt noko ynskje om å nytte tvang for å gjennomføre siktrydding. Der ein ikkje får i stand avtale med grunneigar vil følgjene vere at det ikkje blir gjennomført siktrydding på denne eigedomen.

Ei personleg og uformell avtale vil føre til at vegmyndigheita må undersøke om det er komme nye eigarar på eigedomane som skal ryddast føre kvar nye siktrydding. Ein årsak til at munnlege og uformelle avtalar blir inngått, kan vere at dei som inngår avtalar på vegne av det offentlege ikkje har avtalerettsleg kompetanse. I mi undersøking er det korkje jurist eller grunnervervar som inngår avtalar, men personar med kompetanse innanfor skogbruk- og viltforvaltning eller drift og vedlikehald av vegar.

Det har også dukka opp interessante spørsmålsstillingar der rettshavar viser seg å vere sameige eller dødsbu. Empirien viser at ein hovudsakeleg kontaktar ein person i fellesskapet eller pårørande. I prinsippet er ikkje avtalar kring eigedomsinngrep gyldige med mindre ein har løyve frå dei som står som rettshavarar på eigedomen. Eit sameige står ein ovanfor når fleire har faktisk og juridisk rådigheit over ein og same ting. Den einskilde sameigar kan utøve den rådigheit ein eineigar normalt ville hatt, berre avgrensa av forholdet til medeigarane. Sameigarens rådigheit er prinsipielt knytt til heile tingen (Falkanger & Falkanger 2007). Generelt kan det seiast at overdraging eller andre disposisjonar etter stiftingsgrunnlag eller seinare vedtak, krev samtykke frå alle medeigarane, dersom det ikkje føreligg spesielle fullmakter (*Grunnerverv til vegformål: forhandlingar* 1993). På ei anna side kan dette vere ei føremon for å nytte avtale, Ved til dømes erverv og oreigning må ein kontakte alle rettshavarar for å deira samtykke for å få tinglyst kjøpekontrakten. Å gjere

uformelle avtalar med slike "representantar" for slike grupperingar, kan sjåast som ei pragmatisk, men ikkje formelt korrekt løysing på eit relativt uskuldig inngrep.

Mangel på føreseielegheit vil vere eit element som aukar transaksjonskostnadane, anten direkte eller indirekte. Meirarbeid til dokumentasjon, innhenting av opplysingar og ikkje minst vente- og forsinkingskostnadar er med på å auke transaksjonskostnadane. Der interessene til kommunen og Statens vegvesen ikkje er samanfallande lyt ein gjere ei avvegning mellom dei ulike interessene. Dette vil langt på veg knytte seg til resultat og løysingar som blir valt. Med bakgrunn i empirien vil eg konkludere med at Statens vegvesen utviser tillit ovanfor kommunen og deira engasjement for å gjennomføre siktrydding og at kommunen er nøgde med samarbeidet og den økonomiske støtta dei får frå Statens vegvesen. Sakshandsaminga heng saman med val av avtalegjensstand. Det vil vere fordelar og ulemper ved dei ulike avtalegjensstandane. Det kan vere gunstig med eingongsrydding, då forhandling om dette kan finne stad som ein meir uformell prosess og grunneigar vil normalt kvi seg mindre til binde seg til noko kortsiktig som ei eingongsrydding er. Ulempa er at avtale om eingongsrydding ikkje er varig og ein må inngå ny avtale for kvar gong ein skal utføre siktrydding, noko som på lengre sikt vil føre til meir arbeid og høgare transaksjonskostnadar enn å inngå avtale om varig rett eller eigedomsrett frå byrjinga av.

Dei ulike alternativna innanfor verkemiddelet avtale går ut over føreseielegheit ved handsaminga, både med omsyn til prosess og resultat. I empiridelen er det innteke uttalingar og dømmer på korleis ein gjennomfører avtalar kring ei eingongsrydding. Nokre av desse kjem frå kommunen og andre frå Statens vegvesen. Som eg har vore inne på viser det seg jamt over at dei fleste grunneigarar er positive til tiltaket og gjev god respons. Ut i frå ei meir generell betraktning er nok dette ganske naturleg, gjeve dei institusjonelle og økonomiske rammene dei er omslutta av. Det er viktig å ha med seg at dømestudiet relaterer seg til eit lite utval kommunar, slik at forholda eg skildrar med usikkerheit kan relaterast til andre kommunar eller aktørar innafør siktrydding.

4.2.2 Siktrydding i Alta

I Alta er det kommunen eller Statens vegvesen som inngår avtale med grunneigar om at vegmyndigheita kan utføre siktrydding på deira eigedom. Avtalen Statens vegvesen inngår med grunneigar skjer munnleg og avtalen gjeld ein varig rett som omfattar fjerning av store

tre som er mindre enn 3 meter frå vegen . Seinare kjem vegmyndigheita til å foreta ei årleg rydding av ryddesona med krattknusar for å hindre at det veks opp nye tre. Som grunneigar får ein ikkje erstatning for skogen som blir rydda, men får tilkøyrt tømmeret som blir hogge på hans eigedom om ynskjeleg. Grunneigarane har i all hovudsak vore positive til siktryddingsprosjektet og Statens vegvesen har fått god respons for ryddinga dei har utført.

Ved inngåing av avtale kring rydding har ein ikkje behov for sakshandsaming etter forvaltningslovas føresegner. Avtalane genererer låge transaksjonskostnadar i samanlikning med alternative verkemiddel for gjennomføring. Grunneigar kan stille svakare rettsleg enn ved enkeltvedtak, då ein ikkje har ein sakshandsamingsprosess, som til dømes fører til krav om grunngeving for vedtaket. Grunneigar kan kvi seg for å inngå eit varig hefte på eigedomen og derfor trenere avtala. Men sidan avtalen blir inngått munnleg kan den, for grunneigar, virke mindre bindande og varig enn det som ville vere tilfelle ved ein skriftleg avtale. Mi meining er at varige hefter på eigedomen som det offentlege inngår med private grunneigarar bør vere skriftlege og dei skal helst tinglysast på den heftande eigedom. At avtalen blir inngått munnleg fører til manglande notoritet og det kan vere vanskeleg å dokumentere avtalen for seinare eigarar.

Erfaringar Bente Svendsen, byggherre for Altakontrakten, har gjort seg er at grunneigarar som i første omgang ikkje har ynskja å inngå avtale, tek kontakt i ettertid av siktryddinga med ynskje om at det skal bli rydda skog på deira eigedom. Dette kan komme av dårleg informasjon om kva inngrepet skulle resultere i eller at det synlege resultatet av ryddinga av sosiale årsakar ikkje er til å leve med for grunneigaren, då det kjem tydeleg fram etter ryddinga kven som har nekta fjerning av tre på sin eigedom. Ein er avhengig av godvilje frå grunneigar for å få utført siktryddinga då det frå Statens vegvesen si side ikkje er ynskje om å bruke tvang for å gjennomføre siktrydding. Der ein har møtt uvilje frå grunneigar har det derfor ikkje blitt rydda skog. Det er særleg tre nær busetnad som grunneigar ikkje ynskjer skal bli fjerna, årsaka til dette trur Svendsen kan ha med at grunneigar ikkje ynskjer støv eller innsyn inn frå vegen.

Skogbrukssjef i Finnmark fylke og Kvænangen kommune, Tor Håvard Sund har enno ikkje opplevd at grunneigar har motsett seg avtale. Noko av årsaka til dette kan vere at avtalegjensanden gjeld ei eingongsrydding kring eit reversibelt inngrep. Gjennom tett samarbeid om prioritering av ryddesoner og finansiering med den største grunneigaren i

fylket, Finnmarkseiendommen, genererer grunneigarkontakt sjeldan store kostnadar i Alta kommune. Sund påpeiker at grunneigar har høve til å motsei seg rydding av skog på sin eigedom, dette er eit verktøy grunneigarar i kommunen ikkje har nytta seg av.

Eg har valt å ikkje gå inn i ei detaljert drøfting om kvifor tvangsverktøy ikkje vert nytta for å gjennomføre siktrydding. Ei årsak kan vere at siktrydding er delegert til drifts- og vedlikehaldsapparatet til vegmyndigheita, ei eining som kanskje ikkje innehar erfaring eller kompetanse til å utføre slike eigedomsinngrep. Ein annan grunn kan vere manglande kunnskap om kva verkemiddel som kan nyttast der ein ikkje får løyve til siktrydding. Den mest nærliggande grunnen er nok likevel at bruk av tvangsverktøy genererer så store transaksjonskostnadar, og at det ikkje kan forsvarast å nytte ein så omfattande byråkratisk prosess for å fjerne eit og anna tre langs vegen.

4.2.3 Samarbeidsprosjekt mellom vegmyndigheita og kommunane i Sør Salten og Nord Salten.

Utgangspunktet er samarbeidsprosjekt som kommunen har saman med Statens vegvesen kring siktrydding langs riks- og fylkesvegar i regionen. Målet med prosjektet var å rydde skog langs vegen, hovudsakeleg for å få betre sikt i kurver, få fortare auge på viltet langs vegen og betre køyreopplevinga. Prosessen med siktrydding omfattar fleire forhold, men eg har valt å diskutere den eigedomsrettslege aktiviteten det offentlege utfører for å kunne gjennomføre siktrydding på annan manns grunn.

For å skaffe seg rett til å rydde skog, må kommunen først få tak i rettshavarar til eigedomar som vert råka av prosjektet, deretter må kommunen forhandle fram løyve frå grunneigar til å gjennomføre siktryddinga. Slik eg ser det, er kommunen sin rolle i prosjektet å administrere prosjektet og fungere som ein forhandlingsagent for Statens vegvesen. Medan Statens vegvesen gjev støtte direkte til sjølve ryddinga og stiller med kompetanse innanfor til dømes anbodskonkurranse.

I Sør Salten vert det hovudsakeleg nytta uformelle, munnlege avtalar som gjeld ei eingongsrydding. Avtalen føreset at ein dei kommande åra kan drive krattknusing på arealet som vert rydda. Fordelen med å inngå munnlege avtalar er, så lenge ein får tak i grunneigar, at ein slepp å syte for at alle leverer inn ”svarslipp” til rett tid og moglegheita ein har for

umiddelbart å forhandle fram individuelle avtalar. Det vere seg kor tømmeret skal ligge eller om grunneigar ynskjer å hogge trea sjølv. Nord Salten opererer med skriftlege avtalar om eingongsrydding, i form av utsending av orienteringsbrev med svarslipp. Som skogbrukssjefen i Nord Salten sjølv fortel er det eit omfattande arbeid å sende ut orienteringsbrev til grunneigarar og syte for at vedkommande sender inn svarslippen til rett tid.

Personane som er involvert frå kommunen i prosjektet, er skogbrukssjefar og landbrukskonsulentar med kompetanse innanfor skog og viltforvaltning. Aktørane, forhandlaren og grunneigaren, kjenner kvarandre frå før av, noko som gjer at ein får ein gunstig forhandlingssituasjon. Avhengigheita mellom aktørane kan vere av større eller mindre grad, men det er ingen ting som tyder på uklarheit eller konflikt på førehand av sakene, etter det eg kjenner til. Ein opprettheld eit lågt konfliktnivå gjennom sakene med omsyn på servituttforhold, sameige- og grensekonfliktar, då ein ynskjer ein smidig og effektiv avtaleprosess.

Ulempa med avtalar som gjeld mellombels løyve til å rydde skog på eit areal, er at ein må gjennom avtaleinngåingsprosessen for kvar gong ein har behov for siktrydding eller får midlar til å rydde skog langs vegen. Over eit langsiktig perspektiv hadde kostnaden ved å erverve arealet kanskje vore mindre, då totalkostnaden over tid vil dreie seg om grunneigarkontakten som skogbrukssjefen må foreta seg kvar gong det skal ryddast skog. Årsaka til at ein vel denne løysinga kan vera at ved denne ordninga ligg transaksjonskostnaden hjå kommunen, ved regulering til vegformål og erverv av arealet vil transaksjonskostnaden ligge hjå vegmyndigheita, som for riks- og fylkesvegar er Statens vegvesen.

Mine kontaktpersonar i kommunane har kome med uttalingar om korleis dei er nøgde med prosessen og resultatet av siktryddingsprosjektet. Uttalingane har vore eintydig positive, både når det gjeld samarbeid med Statens vegvesen og bruk av avtale for å sikre seg rett til siktryddinga. Kommunane har etter det eg kjenner til nådd sitt mål med siktryddinga på ein tilfredstillande måte. Dei har fått gjennomført siktryddinga og har opplevd positive reaksjonar frå grunneigarar på prosjektet. Men eg stiller meg kritisk til oppfatninga at kommunen ved avtale kring eingongsrydding, føreset at ein kan drive krattknusar i ryddesona. Då vil avtalen

om eingongsrydding omfatte eit varig element, som inneber at skogen som ressurs og inntektskjelde, vert fråteken grunneigar for det areal som vert råka av siktryddinga i varig tid.

Under intervju har det ikkje kome fram at det har vore snakk om noko større forsinkingar, til dømes som følgje av grunneigarar som er motviljuge til å inngå avtale, som har fått store konsekvensar for prosjekta. Det er likevel blitt uttalt at ein helst hadde sett ei meir varig løysing på handteringa av grunneigarar, då det tek tid å avtale fram løyve med kvar einskild grunneigar for kvar gong ein skal rydde skog.

Eg vil oppsummere samarbeidsprosjekta i Salten med at det ser ut som prosjekta har vore lite prega av faktisk behov for forhandling og konfliktløysing, grunneigarar har i hovudsak gjeve løyve til siktrydding utan å komme med motkrav eller motførestillingar. Kommunen har ein gunstig posisjon som forhandlingsagent, då dei er fagpersonar som rettshavarar har tiltru til. Det empiriske materialet støtter opp om dette, ved å fokusere på viktigheita i forhold til viltpåkøyrse og turisme har ein fått løyve til å gjere eigedomsinngrep som elles hadde ført til ei omfattande sakshandsaming etter forvaltningslovas føresegner.

4.2.4 Avtale om eingongsrydding eller varig rett?

Ein skriftleg avtale, til dømes i form av bruksrett som vert tinglyst som hefte på eigedomen, inneber at ein ikkje treng å samrå seg med grunneigar for kvar gong ein skal rydde skog. Ulempa ved å inngå ein evigvarande avtale, er at det kan føre til større transaksjonskostnader å erverve ein varig rettingheit, men på lengre sikt vil ein truleg tene inn denne utgiftsposten ved at ein slepp å ha grunneigarkontakt for kvar gong ein ynskjer siktrydding. Transaksjonskostnadane vil variere, avhengig om transaksjonen gjeld avtale om bruksrett eller erverv av full eigedomsrett. Ved ein tinglyst, varig rett må ein ha løyve frå heimelshavarar, ved til sameige og dødsbu, må alle rettshavarar bli opplyste tiltaket og vere samd i avtala. Eg meiner at materialet mitt viser døme på at dette er noko ein lettare ser gjennom fingrane med ved uformelle avtalar som gjeld ei eingongsrydding.

Prosessen med å tileigne seg ein varig bruksrett bør vere meir formell enn ved inngåing av avtale om ei eingongsrydding. Ved inngåing av avtale om ein varig bruksrett, kan spørsmålet om økonomisk kompensasjon for ressursen som vert avskore, kanskje dukke opp. Det kan også trekkast i tvil om kommunen, ved skogbrukssjef, har den rette kompetansen for å utføre

eit eigedomsinngrep av ein slik karakter. Om Statens vegvesen skal stå som bruksrettshavar av arealet som skal ryddast, bør dei også stå som ansvarleg for ervervet, både finansielt og organisatorisk. Vil ein måtte yte erstatning for fjerning av tre i ryddesona, vil kanskje spørsmålet om ein ikkje heller skal erverve full eigedomsrett dukke opp. Når ein først skal erverve seg rettigheitar, vil det vere meir gunstig å eige enn å klausulere. Dette kan også sjåast i samanheng med funksjonane ein tileignar sideterrenget i dei nye retningslinene for planlegging og erverv av sideterreng. Ein bruksrett vil gjelde ein slags bruk, medan full eigedomsrett gjev eigaren rådigheit til fleire slags bruk.

Bruksrettar som har skogbestanden som objekt vert regulert av servituttlova § 12, grunngevinga for føresegna er beskyttelse av skogbestanden. Det er likegyldig om servituttten er reell eller personleg. Servituttlova § 12 andre ledd omhandlar regulære uthogstkontraktar og inneheld krav om at uthogstservituttar maksimum kan vare i 3 år. Mitt synspunkt er at denne føresegna i prinsippet kan skape vanskar for å avtale fram varige rydderettar, sjølv om regelen kanskje ikkje er like aktuell i dag. Det vert opna for å oreigne ein varig uthogstrett ved tolking av oreigningsheimel og kor ein har tungtvegande grunnar for å gjere eigedomsinngrepet. Slik eg ser det, så bør ikkje servituttlovas føresegner gå framfor moglegheita til å avtale fram ei løysing for ei siktrydding, som ein ville fått heimel til å oreigne for. Mi meining er at omsynet til trafikktryggleika må gå føre i ei slik sak. Ryddesona på ein eigedom i samband med siktrydding vil normalt vere svært liten i høve eigedomen sin storleik. Føremålet med paragrafen, ”beskyttelse av skogbestanden”, vil slik eg ser det, ikkje bli truga av ein avtale om langvarig rett til siktrydding til ei tilsynelatande smal ryddesona i samband med veg.

Tidsperspektivet kan vere ein avgjerande faktor, økonomiske løyvingar skjer årleg rett over nyår for dei kommunane eg har undersøkt. Kommunane er avhengig av vegmyndigheita økonomisk for å gjennomføre siktryddinga. Uvissa kring økonomiske løyvingar og kort tidshorisont for bruken av løyvingane gjer det praktisk vanskeleg for kommunen å inngå varige avtalar kring siktrydding med grunneigarar. Ein ulempe ved å inngå varig avtale er kor krava for siktrydding vert endra i løpet av kontraktperioden. Der ei endring i krav og breidd på ryddesone er pårekeleg i næraste framtid, bør ein kanskje inngå kortsiktige avtalar. Eventuelt kan ein ha med vilkår om at kontraktens utstrekning vil følgje dei krava vegmyndigheita til ein kvar tid har for siktrydding. På ei side kan det vere lurt for vegmyndigheita å vere ”føre var” og erverve seg rett til å rydde i eit tilstrekkeleg sideareal

som vil vere i tråd med kommande krav. På den andre sida vil grunneigarar som har inngått ein varig avtale kring siktrydding kunne få forventningar om at det faktisk blir rydda på deira del av vegstrekninga.

4.2.5 Kva fordeler og ulemper inneber det å nytte kommunen som forhandlingsagent?

Ved å nytte avtale, og kommunen som forhandlingsagent, vil ein etter mi mening oppnå eit godt resultat om visse vilkår er oppfylt. Det vere seg at kommunen har kompetanse til å inngå avtalar om eigedomsinngrep og ressursar til å organisere kontakt med grunneigarar. Sett frå vegmyndigheitas side vil ein med kommunal organisering oppnå svært låge transaksjonskostnadar, då det er kommunen som ber transaksjonskostnadane. Vidare vil eit samarbeid med kommunen redusere vegmyndigheitas risiko i forhold til transaksjonskostnadar. Eit viktig poeng i denne samanhengen er hovudmålet til vegmyndigheita, nemleg å gjennomføre siktryddinga. For å nå dette målet føreset ein at kommunen klarar å inngå avtalar med alle grunneigarar kring vegen som skal ryddast, slik at vegmyndigheita hovudsakeleg får nytta dei midlane dei har til rådighet til den praktiske siktryddinga.

Slik eg ser det gjev systemet til Statens vegvesen, der dei knyt til seg kommunane og yter økonomisk støtte til kommunalt engasjement, mindre transaksjonskostnadar og risiko for Statens vegvesen. Statens vegvesen veltar risiko over til kommunen ved å la dei gjere arbeidet med grunneigarkontakt, samstundes som dei risikerer å stå igjen med ansvar for ryddinga der som noko går gale då dei ikkje kan fråskrive seg ansvaret som vegmyndigheit. Dei forholde som kommunen som forvaltningsorgan er sett til å ivareta er ikkje nødvendigvis dei same som er prioritert hjå Statens vegvesen som vegmyndigheit. Ein refleksjon eg gjer meg er at det kanskje ikkje er så nøye at formålet med ryddinga er lik, dersom siktryddinga tener til fleire formål. Vegmyndigheita og kommunen har ei rekke felles interesser og i tillegg har dei ein del separate interesser. Ser ein til forhandlingsteori vil det her vere moglegheit for å kome i ein integrasjonssituasjon, det vil seie at båe partar vil vinne på å samarbeide kring ein tiltak, så framt ein klarar å bygge tillit og få til ein konstruktiv informasjonsutveksling.

Kommunen, ved skogbrukssjefane, er vande med å ha grunneigarkontakt og er ein fagperson grunneigarar flest har tiltru til og som dei ynskjer å ha eit godt samarbeidsforhold med.

Skogrydding langs veg blir også sett på som ein naturleg del av det offentlege tenestetilbodet kommunen ynskjer å tilby sine innbyggjarar. Dei ser på siktryddinga som ein positiv faktor for turisme, viltforvaltning og ei betra køyreoppleving for alle køyrande. Kommunen bidreg derfor med sin kompetanse innan kontakt med grunneigar som sin del av kostnaden ved siktrydding. Skogbrukssjefen har i mange tilfelle ansvar for viltforvaltning i kommunane og kan av den grunn formidle viktigheita av at siktrydding blir føreteke av omsyn til viltpåkøyrslar og forholdet til ynsket om uttak av vilt ved jakt. Denne kompetansen reduserer risikoen for at grunneigar trenerer avtalen.

God informasjon i forkant av tiltaket, der ein synleggjer formålet ved ryddinga og utstrekninga av tiltaket, trur eg er viktig for å hindre at grunneigarar motset seg avtale eller klagar på tiltaket i ettertid. Godt gjennomførte førebuingar gjev grunnlag for gode forhandlingar og vil føre til at avtaledeltakarane etterlev avtalen. Til dømes der uttak av elg ved jakt vert påverka av talet ihelkøyrde dyr, vil siktrydding fungere som ei felles problemløysing og integrasjon, noko som vil styrke forholdet mellom grunneigar og kommunen.

Etter mi vurdering får skogbrukssjefane i denne samanhengen ei viktig rolle som bindeledd mellom grunneigar og Statens vegvesen. Ved å ha kunnskap om forvaltning av vilt og skog, samstundes som dei har innsikt i forvaltningas praksis, vil dei ha moglegheit til å forhandle fram løyve til siktrydding gjennom å fokusere på viktigheita for å få prosjektet gjennomført. Statens vegvesen har lite erfaring med forvaltning av vilt og skog, deira motiv for ryddinga kan tenkjast å vere plikt til å gjennomføre ei oppgåve som er pålagd dei å utføre.

Å nytte kommunen som forhandlingsagent fører til at Statens vegvesen ikkje har utgifter til grunneigarkontakt. Min konklusjon er av den grunn at kommunalt engasjement kring siktrydding fører til at Statens vegvesen oppnår lågare transaksjonskostnadar, samanlikna med det som hadde vore tilfelle dersom dei hadde forhandla fram avtalar med grunneigarar eller hadde nytta andre verkemiddel. Om ein tillegg tek omsyn til kostnadar for kartlegging av områder for siktrydding og forhandlingar med entreprenør, også ut over det som er direkte økonomisk kvantifiserbart, så vil det vere god dekning for denne påstanden. Det er gjennomføringa av prosjektet som er viktig, både for kommunen og Statens vegvesen. At kommunen sjølv ynskjer siktrydding og innverknad på kor siktrydding skal gjennomførast i

kommunen, fører truleg til at Statens vegvesen tillet seg å velte risiko og transaksjonskostnadar over på kommunen.

Kommunane er prosjektansvarlege for siktryddinga som avtalepart med grunneigarar, men det er Statens vegvesen som har ansvar for drift og vedlikehald på riks- og fylkesveggar og bidreg økonomisk med støtte til dei undersøkte kommunane. Kommunen som inngår avtalar med grunneigarar om eigedomsinngrep og kontrakt med entreprenør, kan dei stillast til ansvar dersom noko skulle skjere seg? Her vil ein måtte utføre ei konkret aktsemdsvurdering i den konkrete sak og spørsmålet er om Statens vegvesen opptrer uaktsamt ved å la kommunen organisere siktrydding. Dette spørsmålet er prinsipielt interessant og etter ein samtale med Vegdirektoratet har eg kome fram til at det er Statens vegvesen som bør bære ansvaret, i kraft av å vere byggherre og vegeigar, men at kommunen truleg trur at det er dei som har ansvaret.

4.3 Alternativa

4.3.1 Innleiing

Eg vil no gå djupare inn i dei alternative verkemidla ein kan nytte for å gjennomføre siktrydding. Her vil eg drøfte prosessuelle og materielle eigeskapar ved verkemidla. Gjennom å sjå på eigeskapar til verkemiddelet kan eg undersøkje kvifor vegmyndigheita handsamar siktrydding langs vegar slik som dei gjer. Målet er å belyse problemstillingane ved mellom anna å sjå korleis dei ulike verkemidla påverkar transaksjonskostnadar og risiko. Dette er tilhøve eg meiner å ha konstatert tidlegare som viktige for vegmyndigheita. Eg har forsøkt å vinkle denne delen inn mot verkemiddel som vegmyndigheitene nyttar som alternativ prosess, i tilfelle der det ikkje er mogleg å få i stand avtale med privat grunneigar.

For å kunne gjere ei analyse av prosessane som har skjedd i siktryddingsprosjekta, blir det naudsynt å undersøke alternativa til denne prosessen. Då eg starta arbeidet med oppgåva såg eg føre meg å kome fram til ei mogleg skisse for korleis Statens vegvesen kunne løyse problemet gjennom ein alternativ prosess. Etter å ha undersøkt dette nærare har eg funne ut at det ikkje er mogleg å slå fast ei løysing av problemet som den riktige. Å få oversikt over alle vinklingar er utfordrande, så i drøfting av alternativa har eg konsentrert meg om kva som er blitt trekt fram som viktig i empirien. I hovudsak dreier dette seg om kva som er viktig for

Statens vegvesen og kommunar ved gjennomføring av ein slik prosess og korleis dei går fram for å få løyve til å utføre siktrydding.

Etter mi meining vil det vere gunstig for vegmyndigheita å nytte det verkemiddelet som tek vare på vegmyndigheitas interesser på best mogleg måte. Med andre ord vil det vere argument for å nytte dei verkemiddel som følgjer av veglova. Knytt opp mot teori og empiri vil dette dreie seg om langt på veg å nytte dei institusjonane som genererer lågast mogleg transaksjonskostnadar, og gjev best mogleg resultat. Her kan ein også velje å ikkje nytte verkemiddel, særleg i utmark ved mange grunneigarar, under grunngjeving om at grunneigar ikkje bryr seg og at arbeidet med å kontakte kvar einskild grunneigar vil vere for ressurskrevjande. På den andre sida vil det å utføre siktrydding på privat grunn utan løyve, vedtak eller dom vil vere i strid med ålmenne rettsprinsipp som vegmyndigheita må halde seg innanfor.

Det finnes fleire alternative moglegheiter for Statens vegvesen å tileigne seg rettigheitar for å rydde skog på privat eigedom. Dei ulike verkemidla eg har undersøkt har ulike kvalitative eigeskapar og det vil av den grunn vere vanskeleg å stille dei opp mot kvarandre. Eg har derfor valt å drøfte verkemidla og deira eigeskapar kvar for seg, utan å ta noko standpunkt til å velje eit verkemiddel som eit betre val enn dei andre verkemidla. Då eg ikkje har undersøkt noko nærare bruk av dei alternative verkemidla, har eg heller ingen bakgrunn for å seie kor lang tid sakshandsaming av dei vil ta eller kor store transaksjonskostnadar det enkelte verkemiddelet i røynda fører til.

Eit av forholda som gjer seg gjeldande i forhold til prosjekta som er omhandla i empiridelen, og som nødvendigvis vil gjere seg gjeldande for bruk av andre verkemiddel for gjennomføring av siktrydding, er sakshandsamingstida ved bruk av det aktuelle verkemiddelet. Tid er ein viktig faktor for val av verkemiddel, men vil ikkje vere overordna rammene for prosessen og endeleg sluttresultat. Ein del av sluttresultatet er å rydde til sikt for å tene dei formåla som kommunen og Statens vegvesen grunngjev siktryddinga med, det vere seg omsyn til trafikktryggleik og å få ned talet viltpåkøyrslar, utan å ta omsyn til eigedomsgrensar. Det vil seie at det samfunnsmessige gagnet siktryddinga fører til blir overordna eigedomsrettens avgrensingar.

Tabell 2 Skjematisk oversikt over eigenskapar ved hypotetiske alternative verkemiddel (utanom avtale) for siktrydding

Verkemiddel	Styrker	Svakheiter	Transaksjonskostnadar
Påbod Veglova § 31	Er vegmyndigheitas eige verkty i veglova for å fjerne vegetasjon på privat grunn.	Tung byråkratisk prosess. Liten kompetanse blant forvaltninga kring bruk av paragrafen. Truleg lite (ikkje) brukt for siktrydding	Middels høg kostnad, kostnaden vil gjentakast kvar gong ein skal rydde skog.
Oreigning Veglova § 50 Plbl § 16-2 a)Bruksrett b)Full eigedomsrett	Ved å oreigne til full eigedomsrett får ein rådighet over området og kan nytte eigedomen til andre funksjonar.	Myndigheita kan vegre seg for å nytte dette verkemiddelt i redsle for negativ omtale. Oreigningsprosessen tek tid. Truleg lite (ikkje) brukt berre for siktrydding	Høg eingongskostnad
Granelova Naboens "sjøltekt" Evt. dom	Nabo (vegeigar) kan i visse høve gjera ryddetiltak ved kryssing av grensa. Ein rettskraftig dom er bindande og kan ikkje påklagast.	Tvilsamt om granelova strekker seg til fjerning av trestammar som fullt og heilt står på grannen sin eigedom. Uforutsigbart resultat? Sakshandsaming for domstolen tek lang tid. Konfliktfremjande Truleg lite (ikkje) brukt for siktrydding ut over problem med større enkelttre	Høg eingongskostnad

4.3.2 Bruk av påbod etter veglova § 31 som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding.

Veglova § 31 gjeld både i og utanfor regulerte strøk. Påbod om rydding kan bli gitt av vegmyndigheita innanfor byggegrensa fastsett av veglova § 29 andre ledd eller der byggegrensa er fastsett i reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Veglova § 31 legg ikkje opp til at siktrydding innafor byggegrensene i veglova § 29 skal skje ved erverv av grunn, men gjennom enkeltvedtak med påbod om fjerning av vegetasjon. Med andre ord skal tre, busker og anna vegetasjon fjernast av grunneigar eller Statens vegvesen, mot erstatning, men ikkje gjennom erverv av grunn. Byggegrense og frisisiktsoner knytt til offentleg veg er rådigheitsinnskrenking som enten går fram av generelle føresegner i veglova § 29 eller av reguleringsplan. Er området regulert, er det byggegrensene eller frisisiktsona i reguleringsplan som gjeld. Viser ikkje reguleringsplanen slike grenser, gjeld grensene som gjaldt i veglova det tidspunktet då reguleringsplan blei vedteke.

Ved ei rådigheitsregulering vil grunneigar kunne halde fram med eksisterande bruk av arealet sjølv om dette er i strid med reguleringa. Er det etablert vegetasjon i frisisiktsona i strid med føresegnene for frisisiktsona, så har ikkje vegmyndigheita høve til å krevje at vegetasjonen vert fjerna utan at det er fatta vedtak etter veglova § 31, erverva rett gjennom avtale eller oering etter veglova § 50 eller plan- og bygningslova § 16-2. Myndigheit til å fatte vedtak med heimel i plan- og bygningslova er ikkje delegert til vegmyndigheita, plan- og bygningslova § 16-2 blir av den grunn ikkje nytta til erverv til riks- og fylkesvegar.

Kombinasjonen med at siktrydding etter veglova § 31 er ein omstendeleg prosess og at paragrafen ikkje legg opp til erverv av grunn, noko som kjem i motsetning til norsk policy om å erverve veggrunn til full eigedomsrett. Dagfinn Løyland (2010) i Vegdirektoratet meiner at årsaka til at paragrafen er så lite i bruk kan vere at dersom det breier seg ei forståing om at føresegna er lite eigna, kan det virke inn på bruken av føresegna. Det kan vere fordommar mot å nytte paragrafen og manglande kunnskap i organisasjonen som verkar inn, avsluttar Løyland. Eg ser på veglova § 31 som eit lite eigna verkemiddel for siktrydding, då fastsetting av vedtak om fjerning med klagetilgong, fastsetting av erstatning og ei påfølgjande fjerning av vegetasjon er ein tungvind og ressurskrevjande prosess. Mi vurdering av paragrafen er at prosessen med å gjennomføre tiltak etter veglova § 31 er ganske tung og omfattande i forhold til gevinsten ein får att. Skal ein først nytte tvangsverktøy, vil det ikkje

då vere fordelaktig å erverve ryddesona ein gong for alle i staden for å komme med krav om pålegg for kvar gong ein ynskjer rydding?

Heimelen er truleg lite eller ikkje nytta for siktrydding.

4.3.3 Er det tenleg å oreigne eller erverve full eigedomsrett til sidearealet ut i frå eit samfunnsmessig perspektiv?

I Noreg er hovudregelen at grunn til offentleg veg blir erverva til eigedom, til samanlikning ervervar vegmyndigheita i Sverige og Finland ein vegrett, som er ein bruksrett til grunnen (Arnulf & Gauer 1998). Ved nye retningsliner for erverv av sideterreng må ein spørje seg om all form for nytte er fråteke den private eigaren det vert erverva grunn frå. Er det nokon former for restnytte att på arealet som kan vere til gagn for eigar? Dette er ei konkret heilskapsvurdering som må takast i kvar enkelt sak. Med restnytte meiner ein til dømes areal for beite av husdyr med meir. Der det er nytte att til eigar bør ein vurdere sonering og servituttlegging av sideterreng der restnytte er påvist. Ein moglegheit for å løyse siktryddingsproblematikken er kanskje å erverve eller oreigne full eigedomsrett til areal som ligg i vegens umiddelbare nærleik og skal vere fri for tre og kratt heile tida, medan øvrig areal der ein tynnar ut skogen for å oppnå god sikt, berre skal servituttleggast.

Nye retningsliner tileignar sideterreng nye funksjonar og nye krav til siktrydding inneber så store eigedomsinngrep som at vegmyndigheita kanskje heller bør eige grunnen lengre ut enn det dei gjer i dag. Men retningslinene vil nok ikkje slå inn på eksisterande vegar med mindre det ikkje skal skje ei utbetring på vegen eller eit tiltak som går utanfor eksisterande eigedomsområde. På den andre sida har ein har fortløpande behov for å rydde skog og kratt utanfor vegeigedomens område på eksisterande vegar. I lengda vil kortsiktige løysingar på problemet, som avtale om eingongsrydding eller påbod etter veglova § 31, generere større transaksjonskostnadar enn ved å erverve eller oreigne det aktuelle sideterreng frå byrjinga av.

Skal ein erverve areal, må ein utarbeide reguleringsplan eller ein må gjennomgå ein reguleringsliknande prosess, som er naudsynt for å erverve grunn etter unntaket for plankrav. Ein regulerings- eller reguleringsliknande prosess sikrar at grunneigaren er kjend med

konsekvensane av grunnavståing i motsetning til alternativet at det vert lagt ein servitutt på arealet. Ulempa ved å måtte køyre ein reguleringslikande prosess er at grunneigarar truleg kan komme til å takke nei til avtaletilbod når dei ser at deira rettslege posisjon vert endra. Til dømes vil grunneigaren i framtida berre vere nabo dersom vegmyndigheita seinare vil sprengje bort fjellknausar, bygge busslomme eller gang- og sykkelveg på området. Ein prosess med heimel i veglova § 31 vil då kanskje vere like effektiv for vegmyndigheita som ein oreigningsprosess, samstundes som moglegheitene for grunneigar ikkje vert fullt avskorne for framtida.

Når det kjem til bruk av verkemiddelet oreigning, så er det ikkje opplagt vegmyndigheita har oreigningsheimel til eit breitt vilt- eller siktareal når vegmyndigheita allereie har ei føresegn, veglova § 31, som gjev heimel til å rydde vegetasjon utan oreigning. Her kan ein sjå til generelle oreigningsprinsipp som følgjer i veglova § 50 første ledd om at eigedomsinngrep berre kan setjast i verk av vegmyndigheita ”så langt ho finns at det trengs”. Det er klart at siktrydding til ein viss grad høyrer inn under ”utbetring, vedlikehald og drift”, men det kan diskuterast om denne heimelen til å gjere eigedomsinngrep omfattar røktning av vilt og rydding for utsikt til sjø eller bygd. Vidare kan det diskuterast om ein ” finn at det trengs” å oreigne, jamfør at ein allereie har heimel til å rydde vegetasjon i veglova § 31.

Etter oreigningslova § 2 andre ledd kan ein ikkje vedta oreigning utan det må reknast med at inngrepet ”tvillaust er til meir gagn enn skade”. Ut frå det vilkåret følgjer at ein må vurdere omsynet til samla ulemper for grunneigaren ved at fjernar vegetasjon frå eigedomen. Å fjerne vegetasjon kan føre til store ulemper for grunneigar i forhold til støy, støv og innsyn. Desse forholda kan føre til at grunneigar motset seg rydding, til dømes ved å ikkje inngå minneleg avtale kring rydding. Samfunnsmessige fordelar må vegast opp mot ulemper for grunneigar, ved til dømes utsiktsrydding vil vegmyndigheita truleg måtte kome med tungtvegande grunnar for slik rydding for overhalde prinsippet om at inngrepet skal vere ”tvillaust meir til gagn enn til skade”. Mi meining er at det kan vere vanskeleg å finne ei overbevisande overvekt av grunnar for å setje i verk siktrydding ved å bruk av oreigning, med mindre tiltaket skjer av klare samfunnsmessige grunnar, som til dømes kan vere omsyn til trafikktryggleik langs vegen.

Oreigning, tvangserverv av areal for ålmenn bruk, har ei stor rolle som verkemiddel for å oppnå offentlege mål. Ved oreigning er dei institusjonelle rammevilkåra annleis enn ved

friviljuge sal mellom private aktørar, dette forandrar spelereglane. Offentlege aktørar skal opptre på vegne av samfunnets beste, medan den det vert oreigna frå kan kjenne på oreigninga som eit overgrep frå myndigheitene. Som verkemiddel er oreigning kostbart, både økonomisk og politisk. Dei økonomiske kostnadane, til dømes advokatutgifter, blir i praksis borne av offentlege myndigheiter.

Virkemiddelet er truleg ikkje nytta på eksisterande veg, med mindre det skjer i samband med andre tiltak eller utbetringar som skal skje utanfor eksisterande eigedomsområde.

4.3.4 Bruk av dom etter grannelova som verkemiddel for gjennomføring av siktrydding

Spørsmålet er om grannelova kan nyttast for å fjerne vegetasjon på privat grunn. Grannelova § 12 gjev heimel for å fjerne vegetasjon som strekk seg inn over grensa, dette vil stort sett dreie seg om greiner og vil ikkje gjelde trestammar. For å fjerne trestammar kan ein eventuelt nytte veglova §§ 2 eller 3, dette føreset at naboen er samd i fjerninga av treet eller at ein har ei rettsavgjerd som igjen kanskje må gjennomførast ved tvang. Å gjennomføre ein slik prosess vil i praksis vere ubrukeleg.

Det er tvilsamt om grannelova §§ 2 og 3 kan nyttast for å gjennomføre siktrydding, spesielt sidan ein har særføresegner i veglovar som skal ivareta vegmyndigheitas omsyn. I tilfelle der ein ikkje kan nytte veglovas føresegner, til dømes der ein ynskjer ut over byggegrensa, vil det vere meir hensiktsmessig å foreta ei ny regulering for å utvide byggegrensene, ein vil då skaffe seg heimel til å rydde vegetasjon ved å komme med pålegg etter veglova § 31.

Forholdet mellom domstolen og vegmyndigheita, som forvaltningsorgan, kan vere interessant å sjå på ut frå eit generelt perspektiv. Ei utfordring ved bruk av domstolen for å gjennomføre siktrydding, kjem som følgje av dei institusjonelle rammene som vil skilje seg frå rammene vegmyndigheita er omfatta med. Partane i ei sak for domstolen har ei meir sentral rolle, prosessuelle føresegner og rettslege prinsipp gjev dei ein heilt anna posisjon enn når forvaltninga fattar enkeltvedtak. Truleg vil ei sak for domstolen gje grunneigaren større moglegheit for å legge fram sitt syn enn ved handsaming av enkeltvedtak etter forvaltningslovas føresegner.

Domstolen og vegmyndigheita tenkjer ulikt i si handsaming av ei sak, noko som kan vere ein konsekvens av dei institusjonelle rammene. Organa vil opptre rasjonelt ut frå den rolla i samfunnet dei har. Domstolen sin kommunikasjon med forvaltningsorganet må gå føre seg i forsvarlege prosessformer og handsaminga av saka må ivareta omsyn til domstolen si stilling som eit uavhengig organ. Frå vegmyndigheitas side vil kanskje ein av ulempene med handsaming av sak i domstolen vere at viktige samfunnsomsyn risikere å bli oversett der domstolen styrer prosessen. Dette kan komme av omsyna forvaltninga vanlegvis tek sikte på å ivareta. I motsetning til dei andre alternativa, der forvaltninga sit med kontroll over saka, så har ei sak for domstolen fokus på tvisten mellom partane og sakshandsaminga er forankra etter tvistelova sine føresegner.

Ved sak i domstolen misser forvaltninga kontrollen over prosessen, noko som fører til meir risiko og uføreseielegheit for vegmyndigheita dersom dei vel å nytte dette verkemiddelet framfor andre verkemiddel der dei sjølv sit med kontrollen. Mi vurdering er at transaksjonskostnadane og uføreseielegheita som ei sak for domstolen vil generere, truleg vil vere uforholdsmessig stor i forhold til kva utbytte vegmyndigheita har for å nytte dette verkemiddelet.

Grannelova er truleg lite eller ikkje nytta for siktrydding ut over problem med greiner på større enkelttre.

4.4 Gjennomføring av siktrydding utan bruk av verkemiddel

4.4.1 Innleiing

Bruk av verkemiddel som krev handsaming etter tvistelovas eller forvaltningslovas føresegner fører til store transaksjonskostnadar. Då vil det vere enklare for myndigheita å ture fram, rydde og håpe det går bra, eventuelt sette i annonse i avisa og be grunneigarar om å melde seg dersom dei har sterke motførestillingar. Byggeleiar for funksjonskontrakten i Sør Salten, Ivar Lillevold opplyser at ein i Statens vegvesen ikkje har praksis med å kontakte grunneigar utanfor sensitive områder, til dømes utmark, då grunneigarar ikkje bryr seg. Sensitive område blir omtala som bustadfelt, tettstadar eller generelt der busetnad er i nærleik til vegen.

Fordelen med å gjennomføre siktrydding utan bruk av avtale eller andre verkemiddel er at ein ikkje blir forseinka i tid av klagefristar og arbeid med grunneigarkontakt. Gjennomføringa genererer låge transaksjonskostnader, då ein til dømes ikkje har utgifter til grunneigarkontakt eller innsamling av eigedomsinformasjon. Ulempa og den store svakheita med ei slik gjennomføring er at den vil vere i strid med sentrale rettsprinsipp og konvensjonar som beskyttar den einskildes eigedomsrett i samfunnet.

4.4.2 Er mykje arbeid med å underrette grunneigar ein grunn til å fråvike forvaltningslova § 27?

I ei annonse i Avisa Nordland 25.juni 2010 orienterer Statens vegvesen om skogrydding langs veg i Sør-Salten i Nordland. Følgjande står det om handtering av grunneigarar ”områder langs bebyggelse vil ikke bli ryddet utan kontakt med grunneier”, ut i frå dette kan det tyde på at i områder som ikkje er langs busetnad så vil grunneigar ikkje bli kontakta. Det vil seie at grunneigarar utanfor sensitive områder ikkje får anna form for førehandsvarsel om tiltaket enn kunngjeringa i avisa. Denne situasjonen er tilnærma lik Sak 2005 side 312 for Sivilombodsmannen der Jernbaneverket ikkje hadde førehandsvarsla eller underretta grunneigarar om skogryddinga på ein gyldig måte, berre kunngjort ryddinga i ei annonse i lokalavisa. Der kom ein fram til at avisannonse ikkje tilfredstiller krav til underretning om vedtak etter forvaltningslova § 27. Det følgjer av forvaltningslova § 27 at partane skal underrettast om vedtaket, med det inneberer det krav om at vedtaket skal formidlast direkte til kvar einskild grunneigar. Vidare er hovudregelen at denne underretninga skal vere skriftleg.

Ei grunngeving for at ein ikkje underrettar grunneigar kan vere at siktrydding på lange vegstrekningar råkar eit stort tal grunneigarar, og at underretning til kvar einskild grunneigar vil vere meir ressurskrevjande enn å kunngjere tiltak ved avisannonse. Dette er grunnar som ikkje kan seiast å gje grunnlag for å fråvike reglane i forvaltningslova § 27. Ved å ikkje informere grunneigarar om tiltaket, misser grunneigarar sitt høve til å forsvare sine interesser ved gjennomføring av tiltaket. For å skape gode løysingar trur eg det er viktig å vere merksam på å ta omsyn til eigne, så vel som den andre parten sine interesser.

4.4.3 Kvifor tek grunneigarar ikkje til motmæle?

Grunnar til grunneigarar ikkje klagar på at vegmyndigheita ryddar skog på deira eigedom, trur eg kan vere fordi dei er usikre på eigedomsgrenser eller trur at vegmyndigheita har heimel til å utføre tiltaket utan avtale eller vedtak. Årsaka kan også vere at grunneigarar ikkje trur det er bryet verdt eller mogleg å klage på hogst utført av det offentlege. Eg er av den oppfatning at myndigheitene kan tillate seg å gjere fleire inngrep på annan manns grunn enn det som vil vere tilfelle for allminnelege privatpersonar. Hadde det vore ein privatperson som hadde utført rydding av skog på annan manns grunn, trur eg reaksjonen hjå grunneigar hadde vore annleis. Årsaka til dette kan vere at ein kan gå direkte til ein privatperson, medan ved siktrydding av vegmyndigheita må leite lengre etter kven som har ansvaret. Til dømes vil grunneigar først høyre med han som føretek den praktiske ryddinga av skogen, for deretter blir vist til arbeidsformann, som viser til entreprenør, som viser til ein konsulent og så vidare. Vanskar med å finne ansvarshavande kan føre til at grunneigar gjev opp forsøket med å stogge ryddinga.

5. Avsluttande refleksjonar

Eg vil i dei avsluttande refleksjonane prøve å peike på essensen på dei funna eg har gjort i drøftinga. Eg vil presentere dei funna eg ser på som viktige og vil komme med konklusjonar i den grad det er mogleg. Samstundes vil eg prøve å gjere nokre refleksjonar av meir generell karakter, det vil seie forhold som kanskje kan tenkjast å gjere seg gjeldande i liknande situasjonar. Mine undersøkingar om offentleg siktrydding på privat eigedomar vil vere døme på noko meir generelt, offentleg verksemd på annan manns grunn.

Problemstilling for oppgåva var å finne ut korleis vegmyndigheita handterer forholdet til grunneigarar ved siktrydding utanfor vegeigedomens langs riks- og fylkesvegar og kva alternative verkemiddel som vil vere aktuelle å nytte for gjennomføring av slik verksemd. Både teori og empiri støttar opp om at bruken av avtale er det mest aktuelle og føretrekte verkemiddel å nytte. Denne vurderinga beror på transaksjonskostnadar og ei avveging av fordelar og ulemper ved bruk av verkemiddelet. Det som då vil vere interessant å sjå på er kva verkemiddel vegmyndigheita rår over for gjennomføring av siktrydding i dei tilfelle der ein ikkje får i stand avtale. Vurderinga av alternativa tek føre seg institusjonelle rammevilkår som omsluttar alternativa og alternativets generering av transaksjonskostnadar. Vidare har eg drøfta styrker og svakheiter ved alternativa ut frå kva som vil vere mest effektivt å nytte og ivareta vegmyndigheitas interesser best mogleg når ein skal tileigne seg rett til å drive verksemd på annan manns grunn.

Utan heimel, enkeltvedtak etter veglova § 31, reguleringsplan eller løyve frå grunneigar, kan ikkje vegmyndigheita foreta eigedomsinngrep på privat eigedom. Ei forsinking i prosessen, det vere seg grunneigar som trener avtale eller klagar på vedtak, kan føre til at tiltaket ikkje blir utført på den aktuelle eigedomens. På vegstrekningar der prosjektet fører til mange klagar eller få løyver frå grunneigarar til å rydde skog, vil kanskje den negative responsen frå grunneigar få konsekvensar for finansiering og gjennomføring av tiltaket på heile vegstrekninga. Det er viktig å få avklart med grunneigarar på førehand kor stor del av siktryddinga som faktisk skal gå føre seg på deira eigedom. Endringar i etterkant, det vere seg utviding av ryddesona ut over det ein har avtalt, vil føre til meirarbeid og kostnadar ved inngåing av ny avtale eller sakshandsaming.

Avhengigheita til ei felles semje til prosjektet blant grunneigarane kunne ha vore gjenstand for eit større forskingsarbeid. Fråver av løyve til ryddinga kunne ført til store utfordringar

med gjennomføring av prosjektet. Negative konsekvensar ved at nokre grunneigarar ga løyve og nokre ikkje, kan vere at det blir rydda i ei sagtannformasjon, alt etter kor stor vegeigedommen er på strekninga og kven av grunneigarane som ga løyve. Ei variabel ryddesone kan føre til vanskar for entreprenøren, som ofte nyttar store ryddemaskiner, å halde seg innanfor ryddesona. I tillegg kan ei variabel ryddesone føre til at elgen får nye opphaldsrom og ferdselsmønster, dette vil særleg slå negativt ut på uoversiktlege strekningar og i innersvingar.

Hovudbiletet i mi undersøking er at vegmyndigheita synes å ha ei pragmatisk tilnærming og organisering av siktrydding på privat eigedomar. Dette kan vere fornuftig i eit ikkje prinsipielt og kortsiktig perspektiv, men det står fram som ei ad hoc løysing på ei evigvarande utfordring. Utforming av nye retningslinjer for erverv av sideterreng vil vere ei løysing på problemet på framtidige vegar, men for eksisterande vegar vil erverv berre skje unntaksvis ved utbetring eller i samband med andre tiltak. Å auke romslegheita kring det eksisterande vegnettet ved å erverve ryddesona vil føre til eit kanskje uoverkommeleg arbeid for vegmyndigheita, men i eit langsiktig perspektiv kan ein kanskje finne det tenleg å erverve denne sona.

Når det gjeld bruk av kommunalt engasjement har eg i drøftinga vist til fleire forhold som talar for at bruk av kommunen som forhandlingsagent er med på å redusere transaksjonskostnadar og risiko til fordel for vegmyndigheita. Dette kan ikkje kvantifiserast på nokon måte, men er godt dokumentert. Det kan også tenkjast at bruk av kommunalt engasjement har påverka resultata, det gjeld både når det gjeld handsaming av grunneigar og forhold kring den praktiske ryddinga. Då kommunen ikkje har funksjonskontraktar å halde seg til, er dei truleg meir fleksible når det gjeld å justere breidda til ryddesona etter behov. I eit overordna perspektiv er mine undersøkingar eit døme på "outsourcing" av prosjekt, dette er ein aktualitet som kunne vore interessant å sjå nærare på. Her vil eg særleg nemne avtale- og ansvarsproblematikk der anleggseigar overlet gjennomføringsprosessen til andre instansar, for kven sit med ansvaret dersom noko skulle gå gale?

Oppgåva viser at vegmyndigheita rår over fleire verkemiddel for å gjennomføre siktrydding, men at det praksis truleg ikkje vert nytta andre verkemiddel enn avtale. Ut frå empiri har eg fått eit inntrykk av at det ikkje er ynskje om å nytte tvangsreiskap for å gjennomføre siktrydding. Årsaka til dette kan vere mange og komplekse, men det kan vere at samhøvet mellom tiltaket og den tungrodde byråkratiske prosessen med dei transaksjonskostnadar ei oreigning eller enkeltvedtak genererer gjer at ein ikkje kan forsvare ein prosess av slik karakter.

Sakshandsaming for vegmyndigheita for å få fjerna vegetasjon vil vere ressurskrevjande og langvarig, særleg dersom ein møter motstand frå grunneigarar. Dagens lovverk gjev grunneigarar sterke rettigheitar når det gjeld attgroing av vegetasjon langs offentleg veg. Etter mitt syn ville nok den mest effektive løysinga vore å hatt ein paragraf i veglova som ga vegmyndigheita løyve til å rydde vegetasjon ut til ei bestemt breidde ut frå vegkanten, uavhengig av bygge- og eigedomsgrenser. Ulempa med ein slik paragraf er at det kunne blitt stilt spørsmål om paragrafen var i strid med allminnelege føresegner om eigar og hans rettigheitar til fast eigedom.

Undervegs i arbeidet med oppgåva har det dukka opp problemstillingar som kunne vore gjenstand for vidare forskning og diskusjon. Det finnes ei rekke parallellar i det norske samfunn til mi undersøking om siktrydding, både av meir generell og spesiell karakter. Siktrydding må i denne samanheng sjåast på som eit døme på eit mindre inngrep på annan manns grunn og eit arealinngrep som presumptivt er utført utan ein reguleringsprosess. Dømer på liknande tilfeller er kabelgrøfter og rydding av kraftgater. Det kunne her vore av interesse å sjå på verkemiddel for gjennomføring av desse eigedomsinngrepa og sett dei i ein samanheng.

6. Kjelder

Personlege meddelingar

Holtan, Hilde (2010) *Landbruksavdelinga Fauske kommune*

Laxaa, Gjermund (2010) *Skogbrukssjef Steigen kommune*

Lillevold, Ivar (2010) *Byggeleiar for funksjonskontrakten i Sør-Salten*

Løyland, Dagfinn (2010) *Vegdirektoratet*

Nesje, Thor Arne (2010) *Skogbrukssjef i Bodø kommune*

Sund, Tor Håvard (2010) *Skogbrukssjef i Finnmark Fylke og Kvæningen kommune*

Svendsen, Bente (2010) *Byggeleiar for funksjonskontrakten i Alta*

Figurar

Kart i skolen. (2010). *Kart over Alta*. Tilgjengelig fra:

<http://kart.kartiskolen.no/adaptive2/default.aspx?gui=1&lang=2> (lest 09.11.2010).

Salten Regionråd. (2010). *Kart over Sør Salten*. Tilgjengelig fra: <http://www.kart.salten.no/>.

Statens kartverk, Norsk Eiendomsinformasjon & Asplan Viak Internet AS. *Kart over Nord Salten*: norge.no. Tilgjengelig fra:

http://kart.norge.no/default.asp?st=fylker&coordType=img&command=&geObjectType=auto_point&geObject=&mapWidth=375&mapHeight=375&zoomWidthValue=&zoomFactor=-8&mapExtent=482191%2C7455863%2C609055%2C7582727&mapType=2.

Rettspraksis

RG 1956 s 129, *Skytefelt Dovre*

Rt 1968 s. 3, *Veglova*

Rt 1970 s. 67, *Strandlovdommen*

Sak 2005 s. 312 for Sivilombodsmannen. *Sak om skogrydding ved planovergang – manglende forhåndsvarsling og underretning om vedtak*

Offentlege utredningar

Ot.prp. nr. 24 (1960-1961) *Om lov om avgrensing av eigedomsretten i grannehøve*

Litteratur

- Arnulf, O. & Gauer, E. (1998). *Vegloven med kommentarer*. Oslo: Kommuneforlaget. 430 s. s.
- Bernt, J. F. (1981). *Avtaler med stat og kommune: forhåndstilsagn om utøving av skjønnsmessig forvaltningsmyndighet og av myndighet til å pålegge skatter og avgifter : kompetansespørsmål og rettsvirkninger*. Bergen: Universitetsforlaget. XV, 351 s. s.
- Bugge, H. C. (2009). *Lærebok i miljøforvaltningsrett*. Oslo: Universitetsforl. 219 s. s.
- Eckhoff, T. & Smith, E. (2003). *Forvaltningsrett*. Oslo: Universitetsforl. XXI, 538 s. s.
- Falkanger, T. & Falkanger, A. T. (2007). *Tingsrett*. Oslo: Universitetsforl. 798 s. s.
- Gauer, E. & Elnæs, T. (2008). *Lover og kommentarer, Veglova*. Tilgjengelig fra: <http://abo.rettsdata.no/browse.aspx?sDest=gN19630621z2D23z2E0>.
- Grunnerverv til vegformål: forhandlinger*. (1993). Informasjon fra Vegdirektoratet, Planavdelingen, b. 7039, 1993. Oslo: Avdelingen. 1 b. (flere pag.) s.
- Hjelmeng, E. (2007). *Vedlegg B: Notat: Avkjørsel til riksveg ansvarsforhold opprettholdelse av sikt. privatrett, I. f.* Oslo: Statens Havarikommisjon for Transport,.
- Hov, J. & Høgberg, A. P. (2009). *Alminnelig avtalerett*. Oslo: Papinian. 480 s. s.
- Iuell, B. (2005). *Veger og dyreliv*. Håndbok, b. nr 242-2005. Oslo: Vegdirektoratet. 136 s. s.
- Korsvolla, K., Steinsholt, H. & Sevtdal, H. (2004). *Eiendomsforhold i utmark og næringsutvikling*. Rapportserie, Serie B, Rapporter og presentasjoner, b. nr 1/2004. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, UMB. 144 s. s.
- Lie, N. E. (2010). *Kommentar til lov om oreigning av eiendom*. Tilgjengelig fra: http://abo.rettsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19591023z2D3&hash=gL19591023z2D3&bid=direct&s_terms=oreigningslova (lest 15.11.2010).
- Rt. 1968 s. 3* Tilgjengelig fra: <http://abo.rettsdata.no/browse.aspx?grid=032586&grlinks=0&filter=gL19630621z2D23z2EzA731&sortby=grsort> +grtitle (lest 30.10.2010).
- Rønningen, N. (2010). *Grunneieren og eiendomsinngrep: rettigheter, plikter og muligheter : et veiledningshefte om planprosess, organisering, medvirkning og erstatning*. Oslo: Norges bondelag. 53 s. s.
- Siviling, Reitan AS. (2009). *Forslag til retningslinjer for valg av ervervsbredde ved grunnerverv*. Oslo: Vegdirektoratet. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/attachment/162979/binary/308370> (lest 21.10.2010).
- Styring av utbyggingsprosjekter: kvalitetsplaner for planlegging og gjennomføring*. (2003). Håndbok, b. 151. Oslo: Vegdirektoratet. 82 s. s.
- Sund, T. H. (2010). *Utsiktsrydding i Finnmark fylke*. Alta. Tilgjengelig fra: <http://www.alta.kommune.no/utsiktsrydding-i-finnmark.4664585-75105.html> (lest 20.11.2010).
- Woxholth, G. (2006). *Avtalerett*. Oslo: Gyldendal akademisk. 508 s. s.

Lover

Avtalelova. Lov av 31. mai 1918 nr 4. *Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer.*

EMK-tilleggsprotokoll (FTP) art. 1. Vedlegg av 23. mars 1976. *Internasjonal konvensjon om sivile og politiske rettigheter.*

Forvaltningslova. Lov av 2. oktober 1967. *Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker.*

Grannelova. Lov av 16. juni 1961 nr. 15. *Lov om rettshøve mellom grannar.*

Grunnlova. *Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814*

Jernbanelova. Lov av 11. juni 1933 nr 100. *Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.*

Lakse- og innlandsfiskelova. Lov av 15. mai 1992 nr. 47. *Lov om laksefisk og innlandsfisk m.v.*

Oreigningslova. Lov av 23. oktober 1959 nr 3. *Lov om oreigning av fast eigedom.*

Plan- og bygningslova. Lov av 27. juni 2008 nr 71. *Lov om planlegging og byggesaksbehandling.*

Sameigelova. Lov av 18. juni 1965 nr 6. *Lov om sameige.*

Servituttlova. Lov av 29. november 1968. *Lov um særlege råderettar over framand eigedom.*

Tvangsfullbyrdelseslova. Lov av 26. juni 1992 nr.86. *Lov om tvangsfullbyrdelse.*

Tvistelova. Lov av 17. juni 2005. *Lov om mekling og rettergang i sivile tvister.*

Veglova. Lov av 21. juni 1963 nr 23. *Veglov.*

Viltlova. Lov av 29. mai 1981 nr 38. *Lov om jakt og fangst av vilt.*

Vedlegg

1. Forslag til masteroppgåve
2. Funksjonskontrakt "Krav til sikt, vegens frie rom og vekstzone"
3. Høyring "Forslag til retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng"
4. Intervjuguide
5. Sør Salten
 - a) Søknad og skildring av siktryddingsprosjekt som blir sendt til Statens vegvesen.
 - b) Invitasjon til å gje pristilbod
 - c) Protokoll for anskaffingar
 - d) Tilsegn om tilskot
 - e) Overføring av tilskot
 - f) Val av entreprenør
 - g) Kontrakt mellom arbeidsgruppa og entreprenør
 - h) Utført kantrydding i 2007
 - i) Utført kantrydding i 2008
 - j) Orienteringsbrev som blir sendt til grunneigar i Gildeskål kommune
6. Nord Salten
 - a) Skildring av siktryddingsprosjekt
 - b) Brev til grunneigar
7. Kartdøme frå Sørfold i Sør Salten, vert nytta av entreprenør.

Forslag til tema for masteroppgave

Siktrydding langs riks- og fylkesvegar i Nord-Norge – eiendomsrettslige sider

Statens vegvesen Region nord gir støtte på kr. 25 000 for ferdig innlevert masteroppgave. I tillegg kan vi tilby sommerjobb i Regionen som kan kombineres med evt. feltarbeid for masteroppgaven. Vi er også behjelpelige med å skaffe bosted i forbindelse med evt. sommerjobb.

Hvem: (kontaktperson, mail, tlf.)

Kåre Belsheim - karbel@vegvesen.no – tlf 75 55 28 33

Hvor: (stedet oppgaven er knyttet til)

Statens vegvesen Region nord (Nord-Norge) – med base i Bodø eller Tromsø

Hvorfor: (bakgrunn for oppgaven)

De siste åra er det gjennomført mye skogrydding langs riks- og fylkesvegene, blant annet med den hensikt å skape bedre sikt for trafikantene og redusere antall viltpåkjørslar. Ryddingen er dels gjort dels i regi av kommuner (ofte landbruksetaten), dels i regi av vegvesenet og dels i andres regi(?). Kostnadene har vært dekket fra ulike kilder, blant annet tilskudd fra fylkesmannen, fylkets trafikksikkerhetsutvalg, vegvesenet? Etc.

Mye av ryddinga har skjedd utenfor vegens eiendomsområde. Forholdet til grunneierne er håndtert på ulike måter, trolig delvis kortsiktig. Vi ønsker å få kartlagt og vurdert de måtene dette er gjort på.

Hva: (hva ønsker forslagsstiller å få belyst - utredet)

Statens vegvesen Region Nord ønsker mer kunnskap om hvordan forholdet til skogeierne/grunneirne er ordnet i de forskjellige skogryddingsprosjekter:

- Hvor langt ut fra vegkanten er det ryddet?
- Er skogrydding gjort av skogeier selv, eller i hans regi?
- Dersom skogrydding er gjort i andres regi:
 - Hva har vært brukt som rettslig grunnlag for ryddinga? Avtaler – Lov – Intet?
 - Er skogrydding gjort uten å innhente tillatelse fra skogeier?
 - Er skogrydding gjort etter uformell, muntlig avtale med skogeier?
 - Er skogrydding gjort etter formell, skriftlig avtale med skogeier?
 - Har skogeier i avtalen gitt tillatelse til en "engangstrydding", eller en mer varig rett for noen til å holde skogen nede?
 - Hvem har fått disse rydderrettighetene? Er det kommunen, vegvesenet, evt andre?
 - Har skogeier fått noen erstatning?

Når ?

Bakgrunnsstoff ? (kart, utredninger etc)

Vedlegg 2

D2-ID7480a Krav til sikt, vegens frie rom og vekstzone

Filnavn: D2-ID7480a-KravTilSiktVegensFrieRomOgVekstzone-20100614

Henvisning: Kap. D1, prosess 74.8 Grøntarealer og skråninger

Dato: 2010-06-14

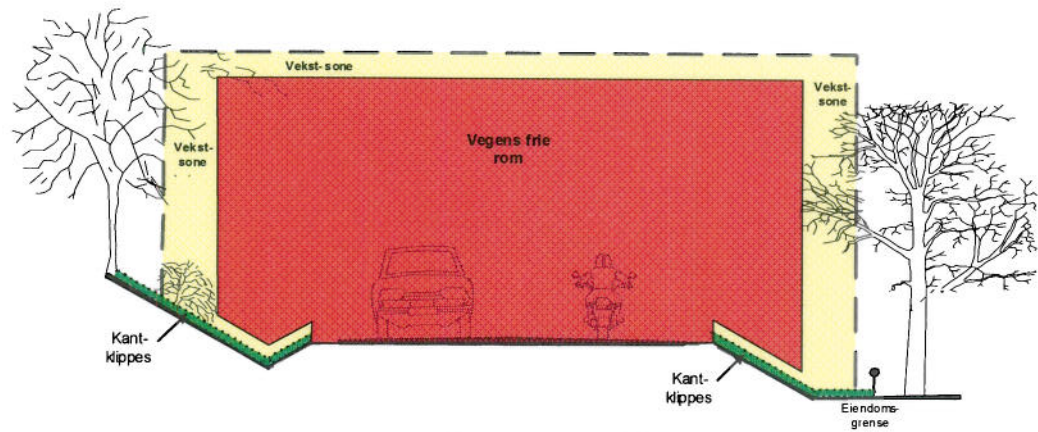
Innhold

Prinsippskisser for rydding av vegens frie rom og vekstzone

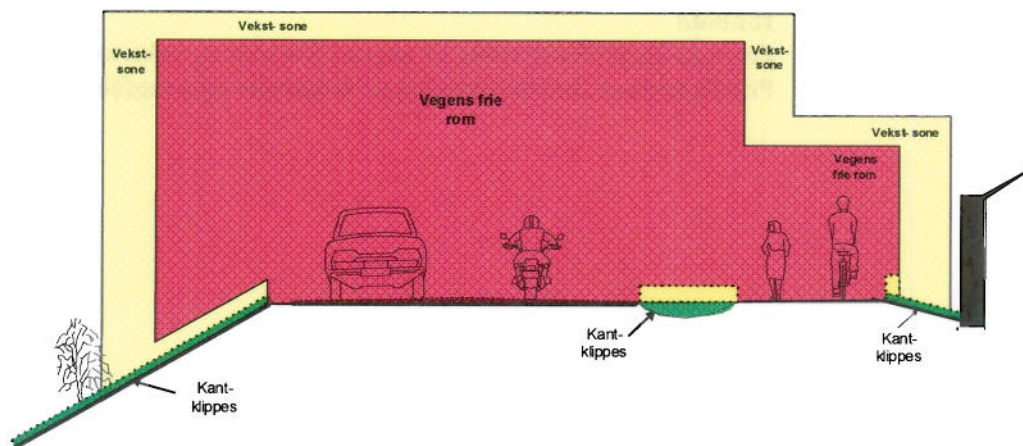
Prinsippskisser for siktkrav i kryss, avkjørsler og gangfelt

Krav til sikt, vegens frie rom og vekstzone

1a Prinsippskisse for rydding av vegens frie rom og vekstzone




1b Prinsippskisse for rydding av vegens frie rom og vekstzone



2 Prinsippskisser for siktkrav i kryss, avkjørsler og gangfelt

I prinsippskissene nedenfor er vist sikt i noen typiske kryss m.m.

Symbolet  angir fra hvilket punkt det skal være fri sikt til trafikanter på tilstøtende veger. Areal med krav til sikt ligger i trekanten mellom veg og siktklinje (← →).

Tabell for siktkrav (L1) i skissene nedenfor:

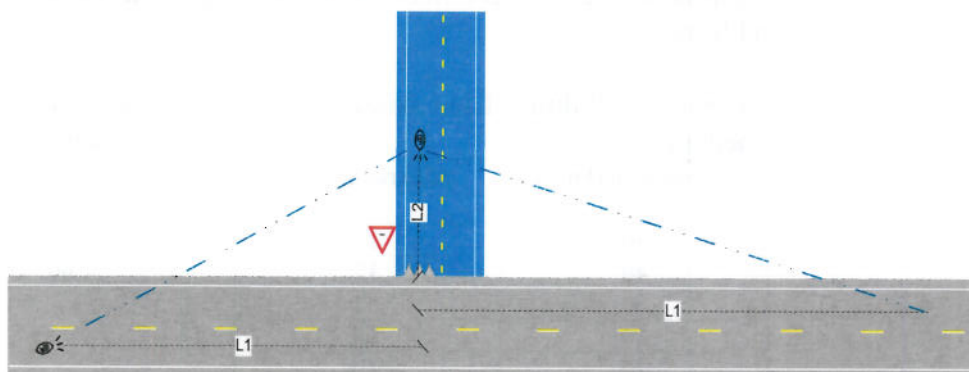
Fartsgrense (km/t)	Siktkrav L1 (m)
30	25
40	35
50	55
60	80
70	105
80	130

Tabell for siktkrav (L2) i skissene nedenfor:

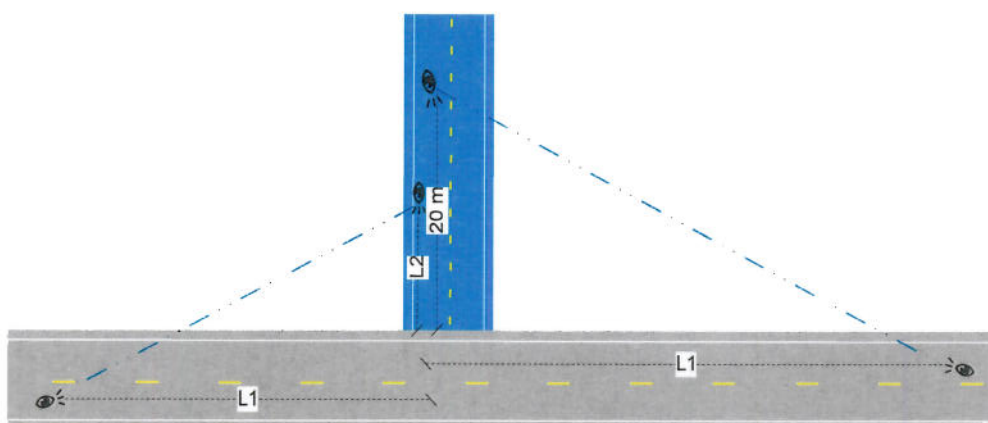
Fartsgrense (km/t)	Siktkrav L2 (m)
≤ 60	6
> 60	10

2a Siktkrav i kryss mellom offentlige vegger

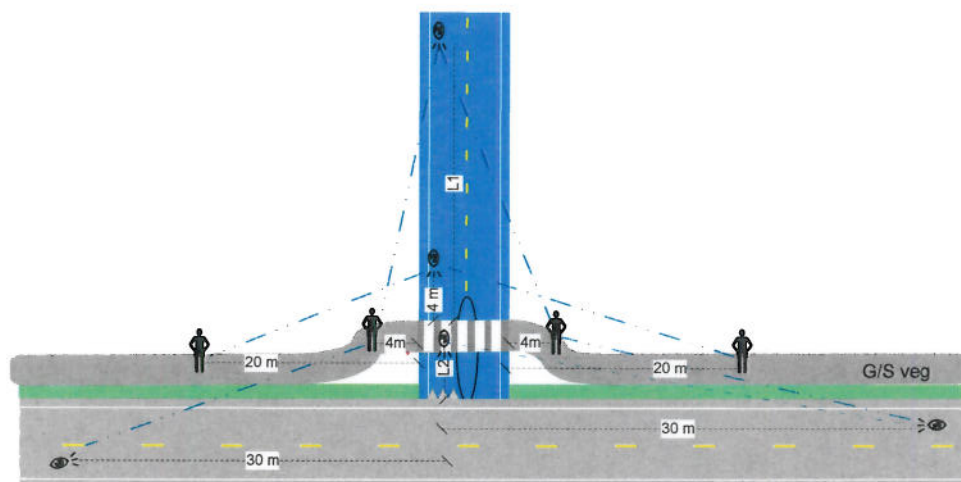
Forkjørsregulert kryss



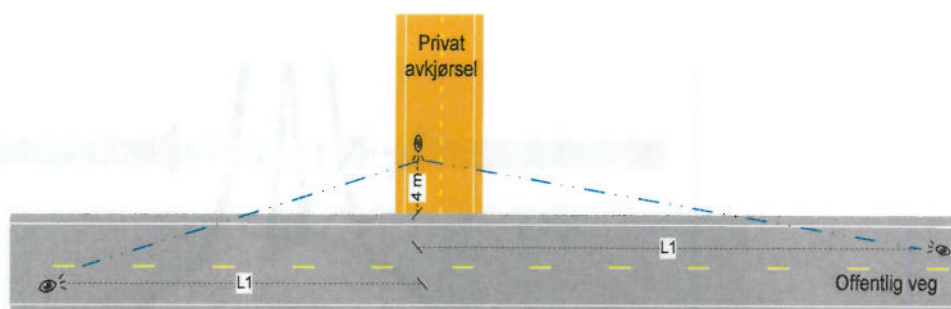
Kryss med høyreregel



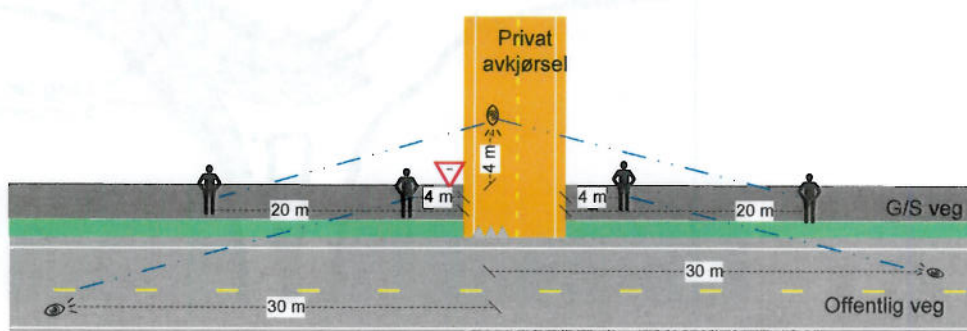
Forkjørsregulert kryss med gang- og sykkelveg – sikt mot gang/sykkelveg



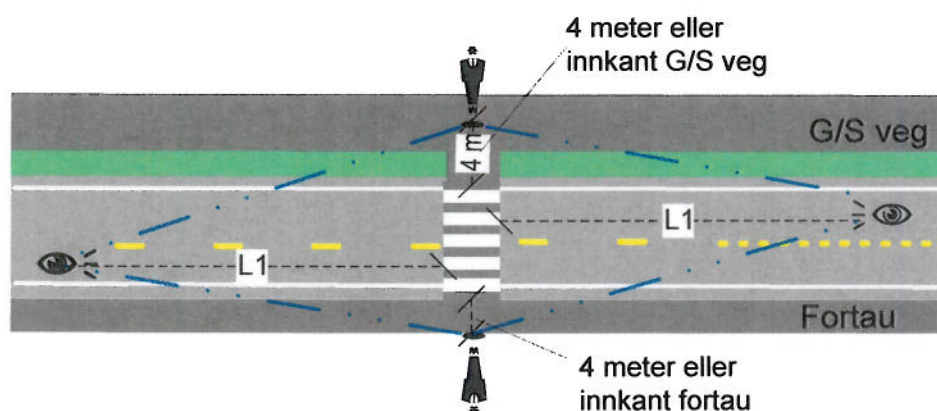
2b Siktkrav mellom privat avkjørsel og offentlig veg



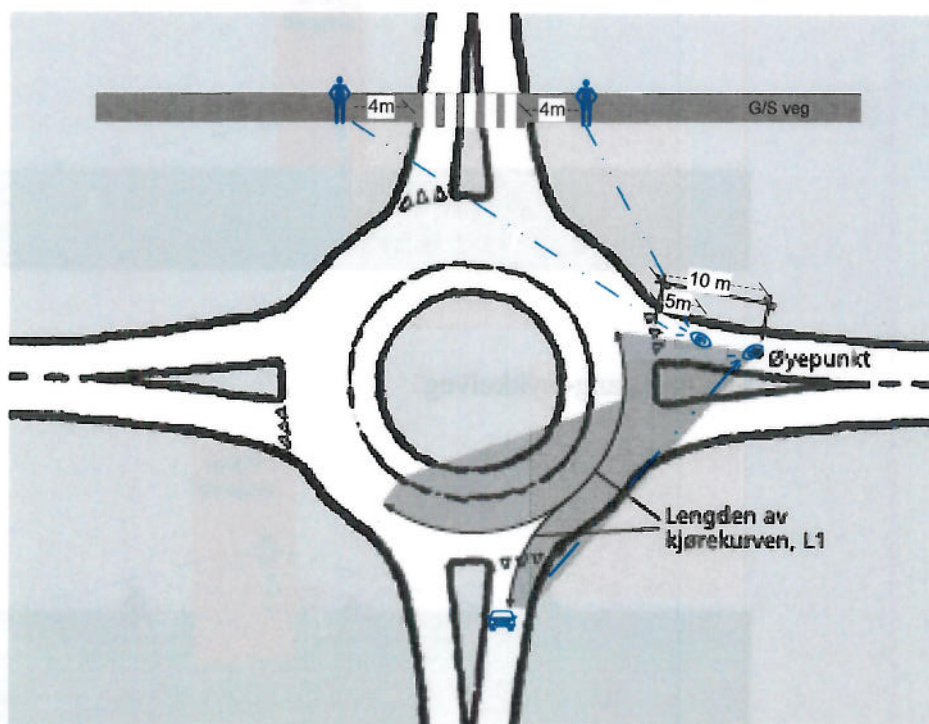
Sikt mot gang-/sykkelveg



2c Siktkrav ved gangfelt



2d Siktkrav i rundkjøringer



Fartsnivået i rundkjøringer er normalt maks 60 km/t.



Statens vegvesen

Se vedlagt adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Olaf Ballangrud - 22073698

Vår referanse:
2010/122988-001

Deres referanse:

Vår dato:
15.06.2010

Forslag til retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng - Høring

Vegdirektoratet har utarbeidet forslag til retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng. Retningslinjene sendes med dette på høring.

Retningslinjene angir hvor langt ut fra vegkanten det skal erverves grunn i forbindelse med bygging og utbedring av veg.

Til nå har man hatt generelle regler om erverv av 1 meter utenfor skjæringstopp/fyllingsfot eller minimum 3 meter fra vegkant. Ut fra den funksjon sidearealene har, har det vist seg at dette er for lite – særlig ved anlegg av større veger. Således krever vegnormalene som det bygges etter nå større erverv. Det har derfor blitt mer og mer vanlig å fravike disse reglene.

Retningslinjene som nå er utarbeidet innebærer ingen store endringer i forhold til den praksis som har utviklet seg på basis av de nye vegnormalene. I forhold til de gamle reglene om 3-meterserverv er det imidlertid til dels store forskjeller. Et unntak gjelder dyrka mark hvor det ikke er forutsatt noen økning.

Økningen i ervervsbredde er først og fremst en følge av at vegens sidearealer nå tillegges økt betydning i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten. Inntil en viss avstand fra vegkanten – avhengig av fartsgrense og årstdøgntrafikk - ønsker man f. eks. nå å fjerne alle fysiske hindre (trær, steiner ol.) som kan utgjøre en fare ved utforkjørsel. Dessuten ønsker man å rydde unna vegetasjon som kan hindre sikten, både framover og til sidene. Bedre sikt til sidene vil redusere faren for viltpåkjørsler og dessuten føre til at utsikten fra vegen blir bedre.

I en rapport utarbeidet av Siv. ing. Reitan AS på oppdrag fra Vegdirektoratet er det redegjort mer utførlig for de hensyn som ligger til grunn for økningen i ervervsbredden. Vi viser til kapittel 5 i rapporten som vedlegges.

Som det framgår av forslaget til retningslinjer, skal standard ervervsbredde tilsvare de sikkerhetssoner som er fastlagt i Statens vegvesens håndbok 231 Rekkverk, pluss et tillegg på

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

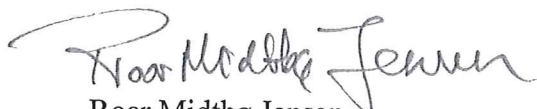
2 meter. Sikkerhetssonene framgår av en tabell som er tatt inn på side 20 i den vedlagte rapporten. I forhold til de tall tabellen viser, skal man altså – for å komme fram til standard ervervsbredde – plusse på 2 meter.

På side 20 i rapporten er også konsulentens forslag presentert. Vi gjør oppmerksom på at dette avviker litt fra de retningslinjer Vegdirektoratet nå foreslår.

Retningslinjene vil kun gjøres gjeldende for riksvegene. Det vil være opp til fylkeskommunene om de også skal gjelde for fylkesvegene.

Frist til å avgi høringsuttalelse er **15. september 2010**.

Seksjon for planlegging og grunnnerv
Med hilsen



Roar Midtbø Jensen
Seksjonsleder



Olaf Ballangrud

3 vedlegg

Høringsinstanser:

Landbruks- og matdepartementet
Miljøverndepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Justis- og politidepartementet
Fylkesmennene
Fylkeskommunene
Utvalgte kommuner
Direktoratet for naturforvaltning
Finnmarkseiendommen
Jernbaneverket
Kommunenes Sentralforbund
Norges Bondelag
Norges Naturvernforbund
Norges Skogeierforbund
(NVE) Norges vassdrags- og energidirektoratet
NORSKOG
Norsk Bonde- og Småbrukarlag
Norske Reindriftsamers Landsforbund
Opplysningsvesenets fond
Reindriftsforvaltningen
Riksantikvaren
Statens landbruksforvaltning
Sametinget
Statskog SF
Norges Fjellstyresamband
Statnett SF
Telenor ASA
KS Bedrift
Norsk Vann BA
Energi Norge

Retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng – Høringsforslag

Disse retningslinjene skal legges til grunn både ved planlegging av ny veg og ved utbedring av eksisterende veg.

Retningslinjene gir generelle anvisninger for planlegging og grunnerverv. Endelig avklaring av hvor mye grunn som skal erverves skjer normalt i reguleringsplan for det enkelte tiltaket.

1. Hovedregel

Det skal reguleres og erverves tilstrekkelig grunn til vegformål for å etablere sikkerhetssone i henhold til kravene i Statens vegvesens håndbok 231 Rekkverk.

I tillegg skal 2 meter utover sikkerhetssonen reguleres til vegformål og erverves. Dette tillegget skal, på samme måten som sikkerhetssonen, være ryddet for trær. Eventuelle skjæringer og fyllinger ut over dette, skal normalt også reguleres til vegformål og erverves.

Der kostnadene ved å etablere sikkerhetssone er høge, kan det settes opp rekkverk. Nødvendig areal til å sette opp og vedlikeholde rekkverket, reguleres til vegformål og erverves. Avklaring av om det skal settes opp rekkverk i stedet for å etablere sikkerhetssone skal fortrinnsvis skje i reguleringsplan.

Mot fjellskjæring skal sikkerhetssonen etableres som vist i Rekkverksnormalens figur 2.11 (side 29). Vegarealet og ervervsbredden inkluderer 3 meter utover topp fjellskjæring.

2. Unntak fra hovedregelen

- a. Mot dyrket mark bør arealet som reguleres til vegformål og erverves reduseres slik at det tilrettelegges for en forsvarlig bruk av dyrket mark. Normalt vil det være tilstrekkelig å erverve 3 meter fra vegkant.
- b. I byer og tettsteder og mot bebygde tomter må det gjøres særskilte vurderinger av hva som skal reguleres til vegformål og erverves.
- c. Det skal gjøres egne vurderinger hvor verdifull natur og kulturlandskap blir berørt. Trær av historiske og/eller med estetiske kvaliteter kan stå i sikkerhetssonen, dersom dette anses som forsvarlig etter en vurdering av risiko og avbøtende tiltak.
- d. På strekninger hvor hjorteviltkryssinger innebærer en særlig fare, vurderes økt erverv spesielt.
- e. Dersom det skal settes opp viltgjerde, skal dette framgå av reguleringsplanen.

Viltgjerde skal stå utenfor sikkerhetssonen. For å bryte monotonien, bør viltgjerdet på partier trekkes så langt ut at gjerdet kan skjules bak vegetasjon eller mindre terrengformasjoner.

Der viltgjerdet står i eller inntil skog, bør også 2 meter bak viltgjerdet reguleres til vegformål og erverves for å sikre rett til å fjerne vegetasjon som kan ødelegge viltgjerdet.

- f. For å sikre sikt gjennom kurver kan det være nødvendig å øke ervervsbredden for avskoging.
- g. Trafikantens opplevelse på reisen skal man tenke igjennom. På monotone vegstrekninger kan det være riktig å fjerne vegetasjon i nærheten av vegen som hindrer utsyn mot fine landskapselementer, kulturlandskap eller sjø og vann. Arealene bør inngå i vegens eiendomsområde slik at vegetasjon kan fjernes med jamne mellomrom.
- h. En god ervervsone hvor skogen er tatt bort, vil sikre en jamn opptining av snø og is, og en jamn opptørking av vegbanen. Dersom denne effekten ikke oppnås, bør det vurderes å øke ervervsbredden.

Skogrydding langs veg i Nord Norge

Korleis blir skogrydding langs vegane gjennomført?

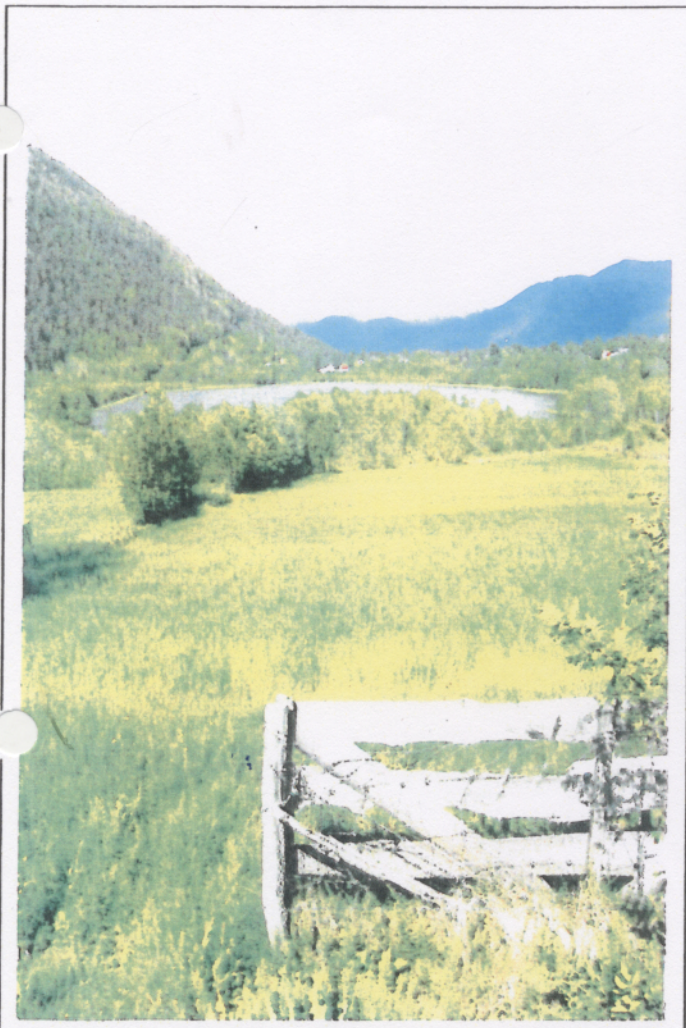
- Har de nokon plan for ryddinga?
- Blir det rydda skog utanfor vegeigedommen?
- Formål med ryddinga?
- Kor omfattande er skogryddinga, finnes det fleire modellar?
- Kva aktørar samarbeider dykk med? (svv, fylkeskommunen, fylkesmann)
- Har vilt påkøyrslar påverknig på talet på uttak av dyr ved jakt?

Korleis blir forholdet til grunneigarar handtert?

- Tek dykk kontakt med grunneigar?
- Kva gjer ein der ein er usikker på eigedomsgrensar?
- Kva gjer ein der grunneigarane er mange eller grunneigar er eit dødsbo?
- Erverv av grunn?

Blir det inngått avtale med grunneigar ved skogrydding på deira eigedom?

- Er det ein skriftleg eller munnleg avtale?
- Eingongsrydding eller varig rett? Forutset rydding av skog/tre at ein vidare kan drive krattknusing utan vidare løyve frå grunneigar?
- Kven inngår avtalen?
- Har det vore tale om erstatning?



SØKNAD

**TILSKUDD
SKOGRYDDING**

2010



LANGS HOVEDVEGENE

I

**SALTDAL, FAUSKE, SØRFOLD, BODØ, BEIARN,
GILDESKÅL OG MELØY KOMMUNER**

Statens vegvesen Region Nord, v/ Kjell Skjerve

Dreyfushammarn 31/33
8002 BODØDato: 03.12.2009
Saksbehandler: Thor Arne Nesje
Telefon direkte: 75 55 44 92
Deres ref.:
Løpenr.: 67411/2009
Saksnr./vår ref.: 2002/1344
Arkivkode: V70

Søknad om tilskudd til skogrydding langs hovedveger i Salten 2010.

Kommunene Saltdal, Fauske, Sørfold, Bodø, Beiarn, Gildeskål og Meløy har etablert en arbeidsgruppe som ser på problematikken omkring gjengroing av skog langs hovedvegene i Salten.

Det at en mange steder ikke kan se landskapet fra hovedvegene og følelsen av å kjøre gjennom en grønn tunnel er et voksende problem og en stor utfordring å få løst. Opplevelsesverdien for fastboende, tilreisende og turistnæringen reduseres. Gjengroingen er også et stort problem i forhold til trafikksikkerheten og viltpåkjørsler.

Takket være vegvesenets bevilgninger i de tre siste årene er lengden av de grønne tunnelene kraftig redusert på E6, mange riks- og fylkesveger. Tilbakemeldingen fra trafikktøverne er svært positiv.

Historikk rydding 2007, 2008, 2009:

År	Bevilgning	Ryddet lengde	Kostnad	Adm.sjon	Overført	Virkesmengde	Veger
2007	kr. 750.000	81.755 m	kr. 650.000	kr. 100.000		2000 tonn	E6, Rv:80,17,77,812,813,826,830, Fv494
2008	" 600.000	43.330 "	" 435.000	" 0	kr.165.000	1400 "	E6, Rv: 17,812,813, Fv 494
2009	" 200.000						
	+ 165.000	28720 "	" 365.000	" 0		800 "	E6, Rv: 17, Fv 494
Sum:	kr. 1.550.000	153805 m	kr. 1.450.000	kr. 100.000		4200 tonn	

*Gjennomsnittlig ryddekostnad (kr/m) : 2007: 7,95 - 2008: 10,04 - 2009: 12,71 *Kostnadene er inkl. mva. *Overført = mva.komp.

2007: Bodø, Fauske, Sørfold, Saltdal, Beiarn, Gildeskål
2008: Bodø, Fauske, Sørfold, Saltdal, Beiarn, Meløy
2009: Bodø, Sørfold, Beiarn, Gildeskål

Virkesmengden tilsvarer vinteroppvarming av 1000
eneboliger. 150 m ryddet veg = energi til en bolig.

I 2007 og 2008 er arbeidet utført av Salten Skogsservice AS, 2009 utført av Skoging AS.

I tillegg har arbeidsgruppen mottatt kr. 300.000 fra Fylkesmannen i Nordland, landbruksavd., til utsiktsrydding. Dette beløpet er i stor grad knyttet opp mot prosjektet og er blitt en forlengelse av ryddede strekninger. Det er ikke gitt at midler bevilges fra Fylkesmannen for 2010.

Arbeidsgruppen har nå 3 års erfaring i prosjektet. Interessen innad i kommunene er stor, det samarbeides godt kommunene imellom og i forhold til vegvesenet. Arbeidsgruppen mener at det er funnet en arbeidsform som gjør det forholdsvis greit å gjennomføre tiltak og som er lite byråkratisk og krever lite administrasjon. Det ble valgt en annen entreprenør i 2009 da denne lå ca. kr. 40.000 under i pris. Entreprenørens utføring av arbeidet er ennå ikke evaluert i arbeidsgruppen.

Tiltak 2010.

Etter 3 års avvirking/rydding av større skog på en strekning av 153,8 km vil arbeidsgruppen i 2010 prioritere rydding av stubbeskudd/krattskog fra hovedsakelig de 2 første årene.

Tiltaket er svært nødvendig å få utført da dette allerede begynner å redusere trafikksikkerheten ved særlig dårligere sikt i innersvinger og økt fare for opphold av elg langs vegene samt opplevelsesverdien.

Arbeidsgruppen er klar over at det meste av riksvegene er overført til Fylkeskommunen fom. 1.1.2010. I samråd med Ivar Lillevold, Statens Vegvesen, sendes det en søknad om midler for både vegvesenets og fylkeskommunens veger.

Videre er en klar over at fom. 2010 skal etterryddingen langs alle vegene økes fra 3 til 6 meter.

I praksis betyr det at arbeidsgruppen søker om midler for etterrydding av bredden fra 6 til 10 meter og at dette skjer etter at de første 6 meterne er ryddet.

For en best mulig logistikkutforming må tiltaket utføres i samarbeid med vegvesenet og kontraktinnehaver.

I 2007 og 2008 ble det ryddet til sammen 139 km og det meste har behov for etterrydding. Aktuelle strekninger for begge disse årene vises på vedlagte oversikter:

<u>År</u>	<u>Veg</u>	<u>Kommuner</u>	<u>Lengde</u>	<u>Sum</u>
2007:	E6	Saltdal, Fauske, Sørfold	30205 m	
	Rv80	Fauske	1000 "	
	Rv17	Gildeskål, Bodø	17150 "	
	Rv77	Saltdal	7800 "	
	Rv812	Bodø	6200 "	
	Rv813	Beiarn, Bodø	14000 "	
	Rv830	Fauske	5400 "	= 81755 m
2008:	E6	Saltdal, Fauske, Sørfold	17270 m	
	Rv17	Meløy	10800 "	
	Rv812	Bodø	5260 "	
	Rv813	Bodø	3100 "	
	Fv494	Beiarn	6900 "	= 43330 m
	+ Rv17	Meløy (utenom arb.gr i 2007)		14000 m
		2007 + 2008		= 139085 m

Arbeidsgruppen har ikke erfaringstall for kostnadene ved utføring av krattknusing. Inkludert verdien av ca. 4000 tonn virke som tilfaller entreprenøren er gjennomsnittlig ryddepris pr. meter i 3 år ca. kr. 14 inkl. mva.

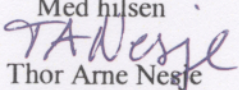
Arbeidsgruppen vurderer å legge seg på ca. 30% av kostnadene i de 3 første årene. Etterrydding/risknusing er mindre kostnadskrevende da det ikke er behov for sammenkjøring av virke og at det meste av arbeidet kan utføres av maskin.

Med dette som grunnlag legger søknaden seg på 4 kr inkl. mva pr. meter for rydding i bredden fra 6 til 10 meter. Dette innebærer en søknadssum på: 139.000 m a kr. 4 pr. m = kr. 560.000.

Søknad.

Det søkes herved om kr. 560.000 inkl. mva. i tilskudd til risknusing/etterrydding av strekninger som ble ryddet for større skog i 2007 og 2008. Til sammen 139 km på E6, riks- og fylkesveger i Bodø-, Fauske-, Sørfold-, Saltdal-, Beiarn-, Gildeskål- og Meløy kommuner i 2010.

Et evt. tilskudd bes bevilget samlet til arbeidsgruppen som fordeler midlene mellom kommunene.

Med hilsen

Thor Arne Nesje
skogbrukssjef Bodø kommune

Rune Berg
utmarkskonsulent

Hilde Holtan
viltansvarlig

Gerd Bente Jakobsen
nærings- og landbr.sjef

Otto John Navjord
skogbrukssjef

Sturla Andersen
avd.l. plan og utvikling

Hans Haraldsen
skogbrukssjef

Saltdal kommune

Fauske kommune

Sørfold kommune

Beiarn kommune

Gildeskål kommune

Meløy kommune

Søknad om tilskudd til skogrydding langs hovedveger i Salten 2010.

2 av 3

Kopi til:

Statens vegvesen Region Nord, Ivar Lillevold Dreyfushammarn 31/33 8002 BODØ

«MOTTAKERNAVN»
«KONTAKT»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Dato: 25.05.2010
Saksbehandler: Thor Arne Nesje
Telefon direkte: 75 55 44 92
Deres ref.: «REF»
Løpenr.: 29113/2010
Saksnr./vår ref.: 2010/10085
Arkivkode: V75

Invitasjon til å gi pristilbud på skogrydding langs E6 i Sørfold kommune.

Innledning.

Arbeidsgruppen i prosjekt "Skogrydding langs hovedveger i Salten" inviterer følgende entreprenører til å gi pristilbud for skogrydding langs hovedveger i Salten: Skoging AS, Salten Skogservice AS og Allskog BA.

Tiltaket er skogrydding langs veg og fjerning av skogsvirket fra veg til lagringsplass, samt å sørge for avsetning av virket.

Lagrene av skogsvirke til bioenergi må ikke være mindre enn 25 tonn. Virket plasseres utenfor veg slik at ikke trafikken hindres ved henting av virket.

Tilbud om pris gjelder for strekninger i Sørfold kommune.

Kart over tiltaksstrekninger i nevnte kommuner vedlegges. Hel grønn strek er sammenhengende rydding, et grønn strek er punktrydding. Merk at i Kjeldvik, kart nr. 5 a og b, er det markert større ryddebredde med bredere grønn strek og med piler. (Sørenden av Kjeldvikvatnet, og på begge sider av P-plass til Kjeldvik gård).

Det er satt som mål å få ryddet til sammen ca. 10 km i Sørfold kommune med en gjennomsnittlig ryddebredde fra autovern/asfaltkant på ca. 10 meter.

Det er kommunens ansvar å avklare/varsle berørte grunneiere og i samråd med valgt entreprenør å tilrettelegge for lagring av skogsvirke langs veg.

Spørsmål vedrørende tiltaksstrekningene stilles til fagansvarlig i kommunen, Gerd Bente Jakobsen: Mobil: 90506096, e-postadr.: gerd-bente.jakobsen@sorfold.kommune.no og om det er ønskelig kan fagansvarlig delta på befaring av de enkelte strekningene

Landbrukskontoret

Postadresse:
Postboks 319, 8001 Bodø
Besøksadresse:
Speiderveien 4, 8008 Bodø

Telefoner:
Sentralbord: 75 55 50 00
Ekspedisjon: 75 55 44 90
Telefax:

Elektroniske adresser:
postmottak@bodo.kommune.no
thor.a.nesje@bodo.kommune.no
www.bodo.kommune.no

Orgnr.:
972 418 013
Bankkonto:
4500 55 00080

Pristilbud.

På bakgrunn av tilsendte kart over tiltaksstrekninger bes det om pristilbud fra interessentene, samt svar på følgende punkter arbeidsgruppen ønsker opplysninger om:

1. Organisasjonsnummer og kort historikk om interessentenes bakgrunn og praksis
2. Pris pr. løpemeter ryddet skog og gj.sn. 10 meter ryddebredde målt fra vegkant
3. Hvordan skal arbeidet utføres og med hvilket utstyr
4. Kan arbeidet utføres innen 30.november 2010.
5. Innehas det dokumentasjon for utarbeidelse av skiltplan og kompetanse for skogsarbeid
6. Har interessent avtale med mottaker av virke til flising og kan virket fjernes fra lagringsplass i løpet av 2011
7. Hvis skogsvirke hogd på privat eiendom skal legges igjen ferdig kvistet, oppgi kostnad pr. m3 eller tonn.

Punktene bes besvart i samme nummerert rekkefølge.

Frist for pristilbud og opplysninger om nevnte punkter må være arbeidsgruppen i hende innen 14.juni 2010, pr. e-post og postlegging innen samme frist.

Det gis kortere frist enn tidligere da ryddestrekningene er kjent fra utsendelse i 2009.

Vedlegg: Kart over tiltaksstrekningene

Med hilsen



Thor Arne Nøse

Arbeidsgruppe – Prosjekt
"Skogrydding langs hovedveger i Salten"

Saltdal kommune – Fauske kommune – Sørfold kommune – Beiam kommune – Meløy kommune – Bodø kommune

Adresseliste:

Skoging AS. Simen Strømsvik. Saur, 8283 Leinesfjord

Salten Skogservice AS. Elgvn. 5A. 8226 Straumen.

Allskog BA. Kirkegt. 23. 8250 Rognan.

Protokoll for anskaffelser mellom 100 000 – 500 000 kroner eks. mva.

Protokollen skal beskrive alle vesentlige forhold og viktige beslutninger gjennom hele anskaffelsesprosessen. Protokollen^[1] skal minst inneholde følgende opplysninger:

1.1 Virksomhetens navn	1.2 Protokollførers navn
Prosjekt "Skogrydding langs hovedveger i Salten"	Saltdal kommune, utmarkskons. R.Berg Fauske kommune, viltforvalter S.Jensen Sørfold kommune, tekn.sjef K.Isaksen Beiarn kommune, skogbr.sjef O.J.Navjord Gildeskål kommune, avd.leder A.Knutssøn Meløy kommune, skogbr.veil. H.Haraldsen Bodø kommune, skogbr.sjef T.A.Nesje Arbeidsgruppens sekretær: T.A.Nesje

1.3 Kort beskrivelse av hva som skal anskaffes

Skog- og krattrydding langs E6, riksveger og fylkesveger i Saltdal-, Fauske-, Sørfold-, Beiarn- og Bodø kommuner.

1.4 Anslått verdi på kontrakten^[2]

Kr. 300.000 eks.mva.

1.5 Hvilke tiltak gjennomføres for å sikre reell konkurranse om kontrakten^[3]

Invitasjon til følgende entreprenører, jf. brev fra arbeidsgruppen datert 02.04.09:

- Skoging AS. Saur, 8283 Leinesfjord
- Salten Skogservice AS. Elgveien 5A. 8226 Straumen
- Allskog BA. Kirkegt. 23. 8250 Rognan

1.6 Hvis det ikke skal gjennomføres konkurranse om kontrakten, angi en konkret begrunnelse

1.7 Kort begrunnelse for valg av leverandør og kontraktsverdi

I invitasjonen til å gi pristilbud stilte arbeidsgruppen helt konkrete krav som en ba interessentene om svar på innen fristen 23.04.09. Innen fristen hadde alle tre interessenter gitt pristilbud. Skoging AS fikk oppdraget til en kontraktverdi på kr. 300.000 eks.mva. med følgende begrunnelse:

- Firmaet ga lavest pris pr. meter rydding i 10 meters bredde fra asfaltkant, kr. 9,70.
- Firmaet er registrert i Brønnøysundregisteret med org.nr. 988 715 905 MVA
- Firmaet har et godt etablert driftapparat, som en mener passer godt til oppdraget
- Kan konkurrere på pris som er lett målbar i forhold til arbeidet som skal utføres
- Har avsetning av virke til ved og flising til sluttmottaker
- Kan starte opp medio mai og løpende framdrift til utgangen november 2009
- Firmaet besitter sertifisering for skiltkurs/arbeidsvarsling for å jobbe på offentlig veg.

^[1] Oppdragsgiver kan benytte andre typer protokoller eller ha vedlegg til protokollen, så lenge samtlige punkter besvares i den protokollen som benyttes. Denne protokollen finnes elektronisk på Moderniseringsdepartementets hjemmeside.

^[2] Kontraktens anslåtte verdi skal vurderes i begynnelsen av anskaffelsesprosessen .

^[3] For eksempel kunngjøring, annonse eller navn på leverandører som er blitt invitert til å gi tilbud.

1.8 Hvis relevant, andre vesentlige forhold og viktige beslutninger som er av betydning for konkurransen

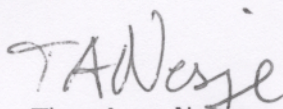
Medlem i arbeidsgruppen fra Sørfold kommune var inhabil i møtet 17.03.09 om tildeling av oppdraget grunnet nær familie med innehaverne av Salten Skogservice AS og møtte derfor ikke. Teknisk sjef Kåre Isaksen møtte for kommunen.

Prosjektets dokumenter vedlegges protokollen og gjelder:

- Plan for skogrydding langs hovedveger i Salten 2009
- Søknad til Statens vegvesen om midler, datert 21.11.09
- Bevilgningsbrev fra Statens vegvesen, datert 09.03.09
- Kart over ryddestrekninger
- Invitasjon til å gi pristilbud for skogrydding, datert 02.04.09
- Pristilbud fra Skoging AS, datert 18.04.09
- Pristilbud fra Salten Skogservice AS, datert 22.04.09
- Pristilbud fra Allskog BA, datert 20.04.09
- Valg av entreprenør, brev til Skoging AS, Salten Skogservice AS og Allskog BA, datert 30.04.09

1.9 Dato og protokollførers signatur

Bodø, 11.05.2009


Thor Arne Nesje

Saltdal-, Fauske-, Sørfold-, Beiarn-, Gildeskål-, Meløy og Bodø kommuner


Statens vegvesen

Bodø kommune Landbrukskontoret
v/Thor A Nesje
Postboks 319
8001 Bodø

Landb. 03/398-55
K48 140308
nestho

Behandlende enhet:
Region nord
Salten distrikt

Saksbehandler/innvalgsnr:
Tonil Barthel - 75552945

Vår referanse:
2003/052701-024

Deres referanse:

Vår dato:
13.03.2008

Tilsagn om tilskudd - skogrydding langs hovedveger i Salten 2008

Vi viser til Deres brev av 22.11.2007 med søknad om tilskudd på kr. 900.000,- til videreføring av skogryddingsprosjekt som ble startet i 2007 og til vårt svarbrev av 11.12.2007.

Vi gir med dette tilsagn om tilskudd begrenset oppad til kr. 600.000,- i 2008. Tilskuddets størrelse må justeres i forhold til faktisk gjennomført skogrydding.

Roald Birkeli er fortsatt Statens vegvesen sin kontaktperson i forbindelse med dette arbeidet og må tas med i videre planlegging/prioritering av strekninger som skal ryddes i 2008.

Med hilsen

Kjell Skjerve
Kjell Skjerve
distriktssjef

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Dreyfushammarn 31
8002 Bodø

Telefon: 06640
Telefaks: 75 55 29 51
firmapost-nord@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31/33
8002 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Statens vegvesen, Kjell Skjerve

Dreyfushammarn 31/33
8002 BodøDato: 29.08.2008
Saksbehandler: Thor Arne Nesje
Telefon direkte: 75 55 51 12
Deres ref.:
Løpenr.: 48634/08
Saksnr./vår ref.: 02/398
Arkivkode: K48**Skogrydding langs hovedveger i Salten 2008.****Overføring av tilskudd.**

Viser til Deres tilsagn om tilskudd på kr. 600000 inkl. mva til skogrydding langs hovedveger i Salten i 2008, jf. Deres brev datert 13.03.08.

Salten Skogservice AS har i år som i fjor fått oppdraget med rydding langs diverse statlige veger i 7 salten kommuner. Vedlagte oversikt viser hvordan tilskuddet i første omgang er fordelt på kommunene.

Arbeidet er godt i gang og til nå er det ryddet i Sørfold, Fauske, Beiarn kommuner og ryddingen skjer akkurat nå i Misværområdet.

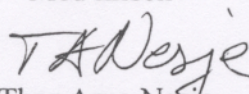
Til orientering har Gildeskål Vekst AS trukket seg fra prosjektet og oppdraget (kr. 65.000) overføres til Salten Skogservice AS slik at kontraktens kostnadsramme øker fra kr. 400.000 til kr. 465.000.

Bodø kommune har opprettet prosjektkonto og forskuddterer utgiftene etter hvert som fakturaene fra firmaet kommer inn. Undertegnede fører regnskap og holder kontroll over økonomien i prosjektet.

Det bes om at kr. 600.000 overføres til:

Bodø kommune, regnskapsenheten. Postboks 294, 8001 Bodø.
Merkes: avd.nr. 1540 – landbrukskontoret, prosjektnr. 54520
Kontonr. 4500 55 00080

Med hilsen


Thor Arne Nesje
skogbrukssjef

Skoging AS
Saur
8283 LEINESFJORD

Dato: 30.04.2009
Saksbehandler: Thor Arne Nesje
Telefon direkte: 75 55 44 92
Deres ref.:
Løpenr.: 24443/2009
Saksnr./vår ref.: 2002/1344
Arkivkode: V70

Valg av entreprenør til prosjektet "Skogrydding langs hovedveger i Salten".

Viser til arbeidsgruppens invitasjon i brev datert 02.04.09 til entreprenørene Skoging AS, Salten Skogservice AS og Allskog BA om å gi tilbud på rydding langs hovedveger i fire kommuner. Innen fristen 23.04.09 har arbeidsgruppen mottatt pristilbud fra alle entreprenørene.

Arbeidsgruppen kom i møte 30.04.09 fram til følgende valg av entreprenør:

Viser til tilbud fra Skoging AS datert 18.04.09.

Deres tilbud og betingelser er godtatt og arbeidsgruppen gir Skoging AS oppdraget innenfor en ramme på kr. 300.000 eks. mva til utføring av skogrydding langs hovedveger i Sørfold-, Beiarn-, Gildeskål- og Bodø kommuner i 2009.

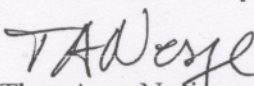
Kostnadsrammen gjelder for de strekninger som framkommer i utsendte kart i forbindelse med invitasjon til å gi pristilbud datert 02.04.09.

Det er undersøkt og fått bekreftelse på at entreprenøren har tilfredsstillende avtale om mottak av virke til flising, Nord-Salten Bioenergi AS og Energiflis AS. Det som skiller entreprenørene fra hverandre er pris for utførelse av oppdraget og som er veklagt i valg av entreprenør.

Salten Skogservice AS og Allskog BA gis en frist til å klage på vedtaket innen 08.05.09. Kontrakt mellom avtalepartene inngås når alt er klart.

Kopi: Salten Skogservice AS, Elgveien 5A, 8226 Straumen
Allskog BA, Kirkegt. 23, 8250 Rognan

Med hilsen



Thor Arne Nesje

for

Arbeidsgruppe – Prosjekt
"Skogrydding langs hovedveger i Salten"

Saltdal kommune	Fauske kommune	Sørfold kommune	Beiarn kommune	Gildeskål kommune	Meløy kommune	Bodø kommune
Rune Berg Utmarkskonsulent	Hilde Holtan Landbrukskonsulent	Kåre Isaksen Teknisk sjef	Otto John Navjord Skogbrukssjef	Anne Knutsson Avd.leder plan og utvikling	Hans Haraldsen Skogkonsulent	Thor Arne Nesje Skogbrukssjef

KONTRAKT

Vedlegg 5 g

mellom

Skoging AS

og

Arbeidsgruppe - Prosjekt "Skogrydding langs hovedveger i Salten"

Kontrakten er basert på følgende dokument og forutsetninger:

- Invitiasjon til å gi pristilbud 02.04.09
- Kartoversikt veirydding 2009 02.04.08
- Pristilbud fra Skoging AS 18.04.08
- Valg av entreprenør 30.04.08

Entreprenørens navn, adresse: Skoging AS, Saur, 8283 Leinesfjord.

Kontaktperson, telefonnr: Simen Strømsvik, mobilnr. 41804709

E-post adr.: Simen@skoging.no

Organisasjonsnr.: 988 715 905 MVA **Bankkontonr.:** 96502744302

Pris: kr. 9,70 pr. meter eks. mva. i en bredde på i utgangspunktet 10 meter fra vegens asfaltkant. Ved økt ryddebredde, for eks. i innersving, må pris diskuteres for den konkrete strekningen med utgangspunkt i kr. 9,70 og omvendt ved mindre ryddebredde.

Kostnadsramme: kr. 300.000,- eks. mva.

For prisen gjelder følgende betingelser:

- Skoging AS overtar vederlagsfritt eiendomsretten til alt felt virke og selger dette videre, hovedsakelig til bioenergiformål. Firmaet har avtale med Nord-Salten Bioenergi AS og Energiflis AS om avsetning for virket fra slik rydding.
- Dersom private grunneiere ønsker å beholde virke til ved selv kan entreprenør kviste og kappe virket og legge det inn mot veien mot en godtgjørelse på kr 230 pr. tonn eks. mva. Ved trafikkfarlig strekning må virket samles og legges på et sikkert sted.
- Virke med diameter i brysthøyde under ca 3 cm vil i hovedregel kun bli felt med ryddesag og forlatt på stedet. Dette kan også gjelde grovere virke som blir liggende ved fyllingsfot utenfor maskinens normale rekkevidde.
- Skoging AS er ansvarlig for alt det praktiske med arbeidet, herunder skilting, kursing av mannskaper i bruk av skilt, hogst, kjøring og lignende. Firmaet besitter sertifisering (skiltkurs/arbeidsvarsling) som er krevd for å jobbe på offentlig vei

- I henhold til gjeldende plan settes oppstart av arbeidet til mediomai og ferdigstillelse settes til utgangen av november 2009.
- Kommunen er ansvarlig for nødvendig kontakt med tilstøtende grunneiere, bistå entreprenør ved nødvendige avklaringer av velteplasser og generell varsling av berørte parter.
- Det skal utføres rydding i Sørfold-, Bodø-, Beiarn- og Gildeskål kommuner, henholdsvis ca. 9960 m, 3300 m, 2900 m, 10000 m.
- Vesentlige endringer i henhold til vedlagte ryddeoversikt avklares med den enkelte kommune og lederen av arbeidsgruppen.

Utbetaling:

Skoging AS fakturerer omtrent hver 14. dag for utført rydding til avtalt meterpris etter at kommunens kontaktperson har godkjent arbeidet.

Faktura sendes til: Bodø kommune, regnskapsenheten.

Postboks 294, 8001 Bodø

Faktura merkes: landbrukskontoret, ansv.nr. 6540

Simen Strømsvik

Simen Strømsvik
Daglig leder

for Skoging AS

Thor Arne Nesje

Thor Arne Nesje

for

Arbeidsgruppe – Prosjekt
"Skogrydding langs hovedveger i Salten"

Saltdal kommune	Fauske kommune	Sørfold kommune	Beiarn kommune	Meløy kommune	Bodø kommune
Rune Berg Utmarkskonsulent 99462057 75682023	Hilde Holtan Fagkons. jordbruk 91783826 75600789	Kåre Isaksen Teknisk sjef 90641960 75685000	Otto John Navjord Skogbruksjef 97061192 75569031	Hans Haraldsen Skogbruksveil. 95837248 75710580	Thor Arne Nesje Skogbruksjef 97636290 75555112

Dato: 11.05.2009

Utført kantrydding i forhold til planlagt 2007

KOMMUNER	Lengde													Kostnad	
	E 6	Rv 80	Rv 17	Rv 77	Rv 812	Rv 813	Rv 826	Rv 830	Fv 494	Sum planl. Sum utført	Ekstra rydd.br.	Virke til grunne.	Sum planl. Sum utført	Admin.	
		planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	planl. utført	
GILDESKAL		14000								14000			140.000	18.666	
BEIARN		10000				6000		4000		10000			78.000	14.500	
SALTDAL	9000			1400	1500	12000				12000			100.000	18.667	
BODØ	15700			7800						11900			93.600	14.500	
FAUSKE		200	4000		4000	2500				23500			119.000	18.666	
SØRFOLD					6200	2000				10700			183.300	14.500	
	1700	2200					1800			16350	1000		107.000	18.667	
	1750	1000					5400			5700			127.500	27.500	
	10000					1500				8450	300	10	57.000	18.666	
	12755									11500			68.110	14.500	
Sum lengde	20700	2400	18000	1400	5500	8500	1500	1800	4000	63800	0	0	115.000	18.667	
Sum kostnad	30205	1000	17150	7800	6200	14000	0	5400	0	81755	1300	10	99.490	14.500	
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m ³	kr. eks. mva	kr.	
													638.000	112.000	
													650.000	100.000	

Entreprenør: Gildeskål Vekst AS utført rydding i Gildeskål kommune, manuelt. Rydding i de andre kommunene er utført av Salten Skogservice AS, 110 dv. hogstmaskin / 55 dv. lassbærer / 80 dv. Manuelt. Gjennomsnittlig ryddet bredde er 10 meter fra asfaltkanten. Arbeidet startet medio mai og sluttet medio desember. Opphold i egen ferie samt mens verste ferietrafikken stod på.

Skogsvirke: Totalt avirket 2000 tonn med virke (overveiende selje, vier,olde) som leveres til Energiflis AS. Energimengden ^{er} 5 mill. kwh, varmer opp 500 bolighus a 10000 kwh pr. år, eller for hver 150 meter ryddet lengde nok energi til oppvarming av ett bolighus.

UTFØRT SKOGRYDDING LANGS HOVEDVEGER I 2008.

PLAN 2008: Vegstrekninger, rasteplasser, lengde (m) og vurderte kostnader (kr)

KOMMUNER	Grunnlag for søknad om midler for utførelse i 2008										Sum lengde	
	E 6	Rv 80	Rv 17	Rv 77	Rv 812	Rv 813	Rv 830	Rv 826	Fv 494	Fv 452		Fv 554
Meløy			10800									10800
Gildeskål			6350									6350
Beiarn								6750				6750
Saltdal	3880											3880
Bodø			3300		2300	1150						6750
Fauske												3300
Sørfold												8600
Sum lengde	15780		20450		2300	1150		6750				46430

Kommuner	Sum lengde	Sum kostnad	UTFØRT 2008		
			lengde	kostn.	Volum
Meløy	10800	110160	10800	112360	10
Gildeskål	6370	65000	0	0	
Beiarn	6320	64440	6900	70380	
Saltdal	3880	39580	4200	63240	
Bodø	6320	64440	8360	100685	70
Fauske	3300	33660	2950	30090	
Sørfold	8600	87720	10120	103245	
Sum	45590	465000	43330	480000	
Sum		15000			

Kommunal administr.

Total kostnad eks. mva.

Kostnader:

Tilskudd til hogst og bortkjøring av virke på vegvesenets og privat eiendom
 Den/de som utfører arbeidet beholder virket til bioenergi. I enkelte tilfeller
 beholder grunneierne virket ferdig kvistet.
 Hogs/rydding/virkefransport: 10,20 kr pr. løpemeiter i 10 m bredde fra asfaltkant
 Hogst til grunneier, kr. 230 pr. tonn
 Virkeslagring: minimum 50 tonn pr. virkesdunge

Annet:Virkesmengde: gjennomsnittlig 0,03 m³ pr. løpemeiter (erfaringstall fra 2007)

Hver kommune har kartfestet strekningene på økonomisk kartverk M 1:5000 og N-50 raster M 1:50000

for arbeidsgruppen: Thor Arne Nesje, 21.11.08

PLAN- OG UTVIKLINGSAVDELINGEN
Primærnæringer

Dato 24.08.2009
Saksnr. 08/1612
Arkivkode V70
Objektkode
Vår ref. 08/1612 09/14495
Deres ref.

Berørte grunneiere langs
RV 17 i Gildeskål kommune
Se adresseliste.

**ORIENTERING OM:
PROSJEKT SKOGRYDDING LANGS HOVEDVEGER I SALTEN -RYDDING 14
KM I GILDESKÅL 2009**

Gildeskål kommune deltar i et prosjektsamarbeid med de andre kommunene i Salten, og i år har Gildeskål kommune mottatt midler til rydding langs RV17. Til sammen er det i løpet av høsten planlagt rydding av ca 14 km veistrekning.

Midlene er bevilget til prosjektgruppa som består av en representant fra hver kommune og hvor skogbrukssjef Thor A. Nesje i Bodø kommune er prosjektleder. Undertegnede representerer Gildeskål i dette samarbeidet og i år er det Gildeskål som har fått størsteparten av bevilgningen.

-Bakgrunnen for at det er satt i gang stortilt rydding langs RV 17 og andre hovedveier i Nordland er at skogen mange steder har vokst seg inn på veien med vide trekroner. Mange sier at de får en følelse av å kjøre i en "grønn tunnel". Med skogen så nært innpå veien fører dette til dårligere sikt og dermed redusert trafiksikkerhet, spesielt i innersvinger kan sikten være redusert p.g.a. tett kratt og skog.

Elgpåkjørseler er et problem og områder med tett skog inntil veien blir ofte områder der elgen ynder å krysse bilveien og slike områder er det viktig å få ryddet på begge sider av veien. I tillegg ønsker en å åpne opp å skape utsikt i områder der dette er mulig.

Mye av virket består av kratt og "seljekruller" som felles utan at det kvistes. Dette blir lagret langs veien i påvente av at det blir hentet av firmaet skogflis AS.

Det vil være av stor betydning for arbeidet hvis grunneiere er behjelpelig med å finne områder hvor virket kan lagres.

Postadresse	Telefon	75 71 00 00	Saksb.	Hans Yngvar Haraldsen
Gammelveien 5	Telefaks	75 71 00 01	Telefon	75 71 05 80
8150 Ørnes	Org.nr.	970189866	E-post	postmottak@meloy.kommune.no

Vedlagt følger kart som viser strekninger hvor vi har tenkt å rydde høsten 2009 i deres område.

For RV 17 strekningen Ertenvåg til Skauvold eier veivesenet normalt ca 10m fra veiskulder på begge sider, og privat eiendom blir lite/ikke berørt, men hvis noen skulle ha sterke motforestillinger mot at et område hogges må vi få en tilbakemelding på det. Vi ber også om tilbakemelding på områder hvor virke kan lagres.

Vi håper at dere ser positivt på prosjektet slik at Gildeskål kan vise til velstelte veistrekninger i årene fremover.

Med hilsen

Hans Yngvar Haraldsen
skogbruksveileder

Kopi til : - Gildeskål Kommune, Plan og Utvikling.
- Skov & Strømsvik, v/ Simen Strømsvik, Saur, 8283 Leinesfjord

Addresseliste:

Postadresse
Gammelveien 5
8150 Ørnes

Telefon 75 71 00 00
Telefaks 75 71 00 01
E-post postmottak@meloy.kommune.no

Saksb. Hans Yngvar Haraldsen
Telefon 75 71 05 80

Rydding langs offentlige veier i Nord-Salten 3- årig prosjekt

Prosjektbeskrivelse

Bakgrunn.

Stadig flere blir opptatt av gjengroingsproblematikken. Landskapsbildet har endret seg kraftig de siste årene. Det som før var åpent landskap, er nå i ferd med å gro igjen. Særlig langs veiene legger folk flest merke til denne endringen. I vegetasjonsperioden får en følelsen av å kjøre i en ”grønn tunnel”. Økt satsing på turisme i distriktet har også satt større fokus på dette. Nord-Salten har et etablert samarbeid (”Reiseliv i Hamsuns rike”) hvor en ønsker å utvikle potensialet i turistnæringen. I denne sammenhengen vil opplevelseskvaliteten være avhengig av at konkrete tiltak settes inn på gjengroingsproblematikken.

I tillegg til det estetiske, medfører dette trafikksikkerhetsmessige problemstillinger. Dårlig innsyn skaper fort farlige situasjoner, ikke minst øker faren for viltpåkjørslar. I Nord-Salten har en flere strekninger som er belastet med viltpåkjørslar.

Virket som står langs veiene representerer en betydelig ressurs. En har konkrete planer om etablering av bioenergianlegg i distriktet (bla Leinesfjord og Oppeid). Det er ønskelig å koble ryddeprosjektet opp mot dette. Ellers er det god avsetning på skogvirke til vedproduksjon.

For å få kontinuitet i arbeidet ønsker en å etablere et 3-årig prosjekt. I Steigen har en i 2007 gjennomført et prosjekt. Erfaringene fra dette vil innarbeides i Nord-Salten prosjektet.

Målsetting

Med utgangspunkt i dette ønsker kommunene i Nord-Salten å etablere et flerårig prosjekt, som har som hovedmål å :

- rydde/regulere skogvegetasjonen langs offentlige veier for å øke opplevelseskvalitet og sikkerhet for lokalbefolkningen og andre veifarende.
- Utnytte lokale skogressurser til lokal verdiskaping
- Teste ut ulike arbeidsmetoder-prestasjoner

Følgende problemstillinger blir sentrale i gjennomføringen av prosjektet

- Organisering
- Grunneierkontakt
- Praktisk utførelse
- Prioritering
- Økonomi/Finansiering

Organisering

Kommunene ved skogbruksetaten får hovedansvaret for at arbeidet utføres i henhold til avtaler og planer.

Grunneierkontakt.

Kommunene ved skogbruksetaten sørger for å ta kontakt med berørte grunneiere, og gjøre nødvendige avtaler for rydding på privat grunn.

Praktisk utførelse

Prosjekteier (kommunene) står fritt til å knytte seg til ulike aktører for å få gjennomført prosjektet. Det vil bli stilt krav til kompetanse og erfaring når det gjelder ryddearbeidet, og

det skal utarbeides en egen arbeidsinstruks. Arbeidet skal skje i samråd med Statens Vegvesen.

Det ryddes/ tynnes i et belte på 15-20 m hver side av veien i skogområder. I kulturlandskapsområder kan det være snakk om regulering eller hogst av kantsonen. Snauhogst kan være aktuelt på enkelte steder (eks utsiktspunkter).

Virkes skal samles i lunner slik at det kan nås fra veien av kran. Skogbruksetaten i samråd med grunneierne utarbeider konkrete arbeidsplaner for dette arbeidet.

Prioritering av områder

Veioversikt. (km)

Kommune	km
Steigen kommune	266
Hamarøy kommune	180
Tysfjord kommune	90
SUM	536

Prioritering av ryddeområder foretas av en **interkommunal arbeidsgruppe**. Prioriteringen skal være kommunevis

Framdriftsplan

- Søknad om støtte- Statens Vegvesen - innen uke 49
- Avklare finansieringen - vinter 2008
- Etablering av interkommunal arbeidsgruppe - vinter 2008
- Avtaler med berørte grunneiere - innen uke 16
- Organisering/ avtale med entreprenører - innen uke 20
- Gjennomføring av planlagt arbeid - innen uke 44

Økonomi.

Kostnadene for arbeidet er fastsatt etter en skjønnsvurdering med bakgrunn i arbeidsinstruksen og en vurdering skog og driftsforhold langs den aktuelle veistrekningen, samt erfaringene fra ryddearbeidet som ble utført i Steigen kommune i 2007

Utgifter	2008	2009	2010
Administrasjon- kommunene	60.000	60.000	60.000
Rydding 30 km a kr 30 pr m	900.000	900.000	900.000
Sum	960.000	960.000	960.000
Finansiering			
Kommunene (Nmsk/SMIL- midler/)	270.000	270.000	270.000
kommunene Viltfondet	60.000	60.000	60.000
kommune adm	30.000	30.000	30.000
Statens Vegvesen	500.000	500.000	500.000
Salg av nyttbart virke 400 m3	100.000	100.000	100.000
Sum	960.000	960.000	960.000

Oppfølging –vedlikehold

All erfaring viser at en etter en slik rydding i løpet av kort tid vil få nytt krattoppslag. Gjennom etablering av en skjerm vil en dempe dette, men spesielt i den nærmeste sonen (snauhøgda areal) mot veien vil dette skje ganske raskt. Etter prosjektperioden (2010) bør en derfor sette av midler til krattrydding. Et slikt vedlikehold vil være nødvendig for å oppnå ønsket resultat. En bør også vurdere om stubbebehandling med Roundup kan være aktuelt. I prosjektperioden kan en legge ut en eller flere prøveflater for å vurdere effekten av dette.

Leinesfjord 29.11.07

Gjermund Laxaa
Skogbrukssjef i Nord-Salten

Vedlegg:
- Arbeidsinstruks

ARBEIDSINSTRUKS

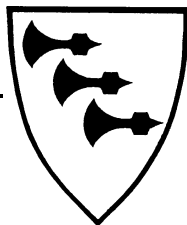
Sikkerhet

- Arbeidsområdet skal skiltes
- Arbeiderne skal være bekledd med signalfarget verneutstyr
- Felling inn på veibanen skal ikke forekomme

Utføring (Hovedprinsipper)

- Sone 1 – snauhogst (5 m fra veiskulder)
- Sone 2 – avstandsregulering (10 m ut fra sone 1).
 - alt kratt hogges
 - Skjerm settes igjen (30-50 tre/daa)
Det legges vekt på variasjon i treslag, kvalitet og dimensjon på det som skal settes igjen
 - Hardere regulering/utvidelse av sone 2 på utsiktspunkter kan være aktuelt
 - Etablerte granfelt kan stå tettere (sone 1 snauhogges)
 - Eldre granfelt – tynning og oppkvisting i 10m sone fra veiskulder)

Alt virke skal samles/vinsjes inn i lunner slik at flishogger/kran når virket fra vei. Virket/hogstavfall skal ikke legges i veigrøft.



Leinesfjord 06.12.2010

Til skogeierne

Rydding av skog langs RV 81 Botn – Nordfold

Stadig flere blir opptatt av gjengroingsproblematikken. Landskapsbildet har endret seg kraftig de siste årene. Det som før var åpent landskap, er bevokst med tett lauvkratt og tilplantet skog. Særlig langs veiene legger folk flest merke til denne endringen. I vegetasjonsperioden får en følelsen av å kjøre i en ”grønn tunnel”.

I tillegg til det estetiske, medfører dette trafiksikkerhetsmessige problemstillinger. Dårlig innsyn skaper fort farlige situasjoner, ikke minst øker faren for viltpåkjørslar. I samråd med Statens Vegvesen vil en dette året prioritere strekningen Botn – Korsvegen (Nordfold)

Målsetting

Med utgangspunkt i dette startet landbruksforvaltningen i Nord-Salten et prosjekt som har som hovedmål å :

- **rydde/regulere skogvegetasjonen langs offentlige veier for å øke opplevelseskvalitet og sikkerhet for lokalbefolkningen og andre veifarende.**

Statens vegvesen har gitt tilsagn om støtte til prosjektet. I tillegg vil kommunene bidra med midler. For å få god effekt av et slikt prosjekt, må det ryddes ut over det som Statens vegvesen eier. Dette fordrer at en skaffer seg en avtale med grunneierne. I utgangspunktet er det snakk om en snauhogst 6 m fra veiskuldra, og en avstandsregulering/tyning i en 10 m sone (se vedlagt instruks).

Landbruksforvaltningen v/ skoetatens vil påta seg oppgaven med å administrere prosjektet. I dette ligger det å påse at arbeidet blir utført i henhold til instruks og inngåtte avtaler. I tillegg vil skogbruksetaten kontrollere måling av nyttbart virke.

Vi håper grunneierne er positive til dette prosjektet, og vi tilbyr med dette en betaling **på kr 100,- pr m³ for nyttbart virke**. Hvis skogeier vil beholde noe av virket selv kan dette gjøres etter nærmere avtale. Prosjektet vil da måtte få **inndekt kr 100,- pr m³** i driftsutgifter. Nyttbart virke er da kvistet, samlet og ligger ved vei. Skogeier har da ansvaret for å hente virket selv. På enkelte strekninger vil skogryddingen kunne være tilskuddsberettiget. Eventuelt tilskudd vil da tilfalle skogeier

Vi håper dere kan gi tilbakemelding på denne henvendelsen på vedlagt svarslipp **innen 20.06.08**. Målsettingen er å få utført dette arbeidet innen uke 45. 2008.

Hvis dere har spørsmål, ta gjerne kontakt.

Med vennlig hilsen

Gjermund Laxaa
skogbrukssjef

mobil nr 97505684

Vedlegg: Svarslipp, kart og instruks

Postadresse:
Rådhuset
8281 LEINESFJORD

Besøksadresse:
Rådhuset
Leinesfjord
E-post: gjermund.laxaa@steigen.kommune.no
Telefon: 75 77 88 00 Direkte: 75778843
Telefaks: 75 77 88 31

Svarslipp

Rydding langs RV 81 Botn – Nordfold

Gnr Bnr

Eier(e).....

Jeg gir tillatelse til at det blir utført skogrydding i henhold til instruks, og aksepterer betingelsene på **kr 100,- pr m3** for nyttbart virke.

.....

Jeg ønsker å beholde nyttbart virke selv, og aksepterer å betale **kr 100 pr m3** i driftsutgifter.

.....

Sendes i retur innen 20.06.08 til

Steigen kommune v/ skogbruksetaten 8283 Leinesfjord

ARBEIDSINSTRUKS

Sikkerhet

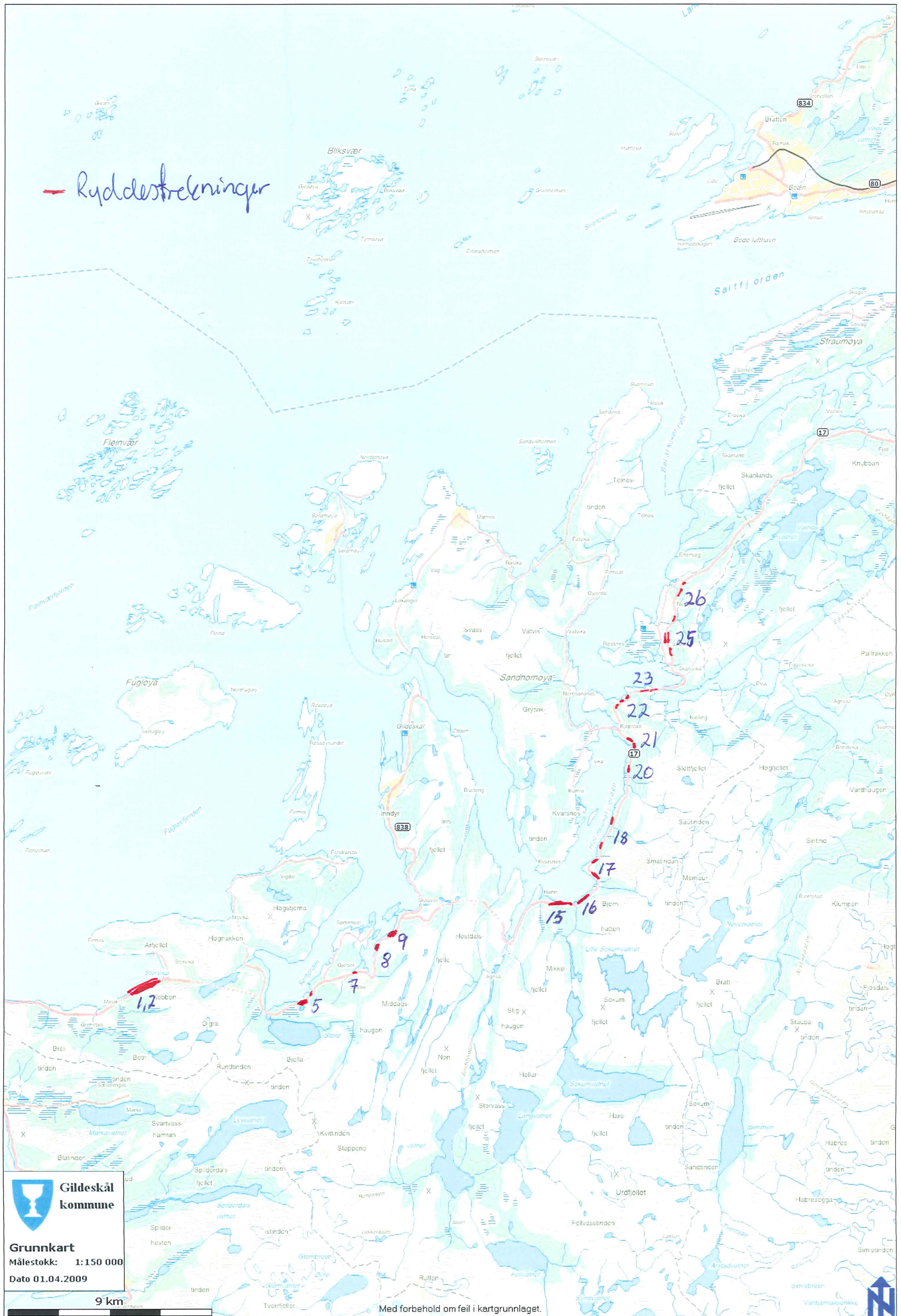
- Arbeidsområdet skal skiltes
- Arbeiderne skal være bekledd med signalfarget verneutstyr
- Felling inn på veibanen skal ikke forekomme

Utføring (Hovedprinsipper)

- Sone 1 – snauhogst - 6 m fra veiskulder
- Sone 2 – avstandsregulering- 10 m
 - alt kratt hogges
 - Skjerm settes igjen (30-50 tre/daa)
Det legges vekt på variasjon i treslag, kvalitet og dimensjon på det som skal settes igjen
 - Hardere regulering på utsiktspunkter kan være aktuelt
 - Etablerte granfelt kan stå tettere (sone 1 snauhogges)
 - Eldre granfelt – tynning og oppkvisting i 10m sone fra vei)

Alt virke skal samles/vinsjes inn i lunner slik at kran når virket fra vei. Virket/hogstavfall skal ikke legges i veigrøft.

Figur.



Ryddestrøkinger i Gldeskål kommune

RV 17 - 2009

Side 1 og 2	kant	Mevik-Storvik	2800 m
- " - 3	"	Storvik	0
- " - 4	"	Oterstranda	0
- " - 5	"	Oterstranda - T6a	625 m
- " - 6	"	T6a	0
- " - 7	"	Oppsahl	100 m
- " - 8	"	Bratsberg	150 m
- " - 9	"	Skauvoldkrysset	400 m
- " - 10	"	Skauvold nord	0
- " - 11 og 12	"	Melbom tunnelene	0
- " - 13	"	Sundsøfjord	0
- " - 14 og 15	"	Hamn	500 m
- " - 16	"	Breivika	450 m
- " - 17	"	Breivika - Tind	650 m
- " - 18	"	Tind	525 m
- " - 19	"	Asqosletta	0
- " - 20	"	Asqosletta nord	300 m
- " - 21	"	Kjøpstad	450 m
- " - 22	"	Kjøpstad Nord	675 m
- " - 23	"	Gellingkrysset	300 m
- " - 24	"	Lamerøken	0
- " - 25	"	Saura	1475 m
- " - 26	"	Nygaardslon	560 m
- " - 27 og 28	"	Ertenvåg dale	0
		SUM	<u>9960 m</u>

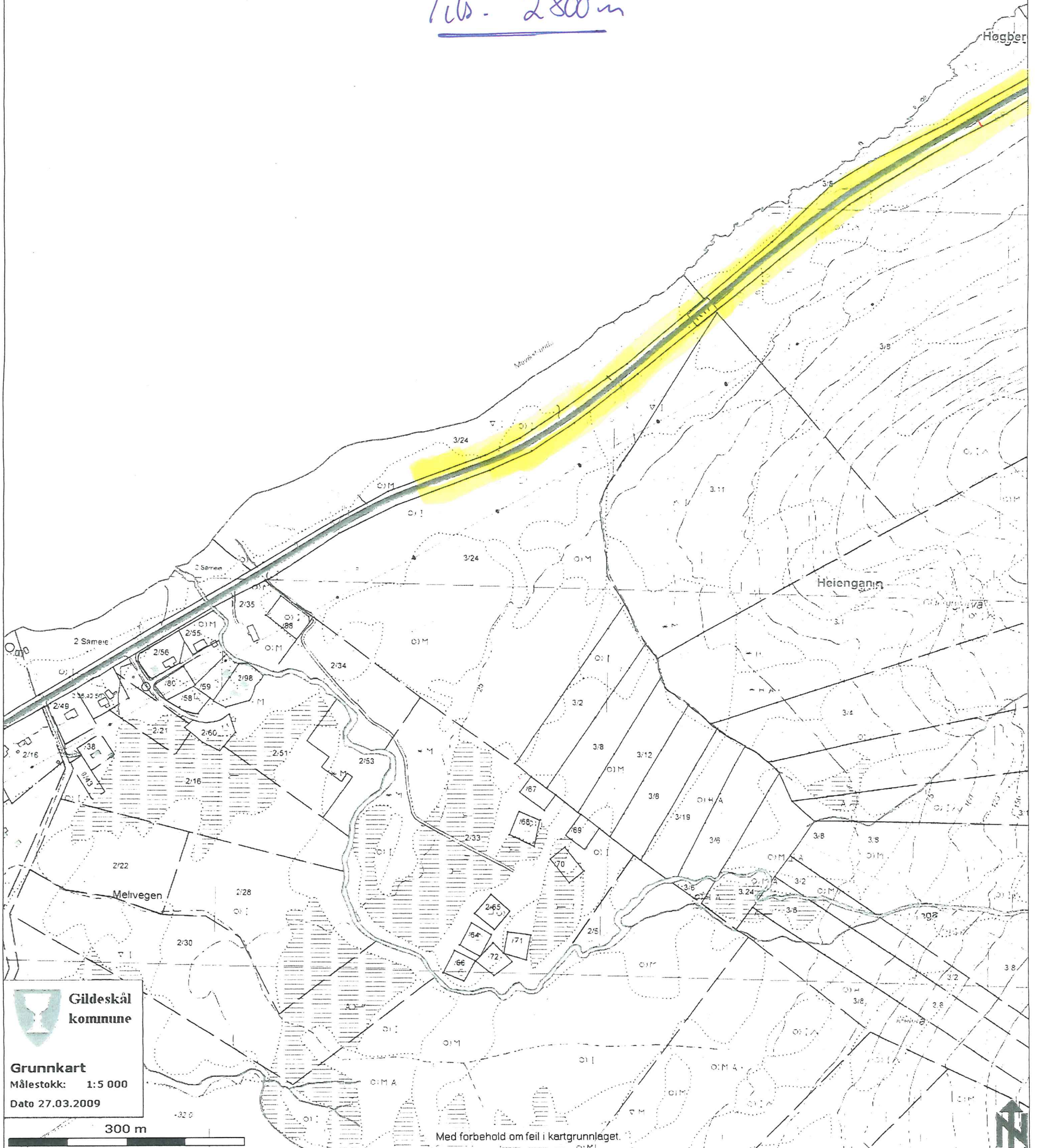
Lastet 1 av 4 kartfliser

(Rydding for elgsikkerhet og utskift)

Nesviden 1400m (Side 1 og 2)

Oversiden 1400m (Side 1 og 2)

Tils. 2800m



 **GIS/LINE laster kart**

Storvika



 **Gildeskål kommune**

Grunnkart
Målestokk: 1:5 000
Dato 27.03.2009

300 m

Med forbehold om feil i kartgrunnlaget.

