



I Norge har vi et ukjent antall landbruksveibruer. De fleste av disse er gamle, ofte ± 50 år. Det meste som eies kommer med et ansvar. Det samme gjelder for landbruksveier og spesielt landbruksveibru. Ei bru er en konstruksjon, ofte over et vassfar, med formål om å sikre en trygg og effektiv overfart. Det er bru-eier som er ansvarlig for at denne konstruerte overfarten faktisk er sikker.

Grunnleggende bestemmelser

Konstruksjonseier er alltid ansvarlig! Veilovens § 54 medfører en plikt i å holde brua i forsvarlig og brukenes stand. Allmennhetens sikkerhet skal ivaretas – både person og utstyr. Ved hendelser og uhell blir det vurdert om veieier/veilagets plikter er fulgt, ved spørsmål om skadeserstatning. Husk at en vei uten bom eller skilt regnes som åpen for allmenn ferdsel (lov om friluftslivet - §§ 2 og 4).

Veier med bom og godkjente skilt (§§ 3 og 45 i skiltforskriften) begrenser allmenhetens bruk og skogeiers/veilags ansvar. Det er uvanlig å få godkjent offentlig skilting på private veier. Stort sett må skiltingen gjøres etter privatrettslige prinsipper (veitrafikklovens § 5 fjerde ledd). Les mer om skilting i info-arket [Skilting av landbruksveier](#).

Ved brubygging har skogeier et stort ansvar i å ikke forårsake naturskade (f.eks. erosjon, oppdemming og endret vassløp) og ta hensyn til fisker og andre vannlevende organismer. Mer om dette i info-arket [Lover og regler for bruer på landbruksveier](#).

Skogkurs mener:

Tømmerkjøper og tømmertransportør kan overtale skogeier til å gjennomføre drifter over en dårlig bru, men når noe går galt ligger alt ansvar hos skogeier. Skogbrukets fagfolk må drive målrettet rådgivning og oppfordre til kontroller, vedlikehold og utbedringer av bruer. Og ikke minst veilede skogeier til å sette av nok på skogfond. Tømmertransportørene bør etterspørre dokumentasjon om en bru er vurdert til å være farbar og at den har tilstrekkelig bæreevne.

Ansvar et i et veilag

I et veilag er det styret som har et utvidet ansvar, og det er styret som normalt har ansvar for å legge frem forslag til vedlikehold, reparasjoner, ombygging/restaurering eller å bygge ny bru. Styret må ha veilagets flertall for å

gjennomføre tiltak og ev. å stenge brua om sikkerhetsmessige hensyn tilsier det (om ikke vedtektene eller andre overensstemmelser fra årsmøtet sier noe annet). Bruinspeksjonsdokumenter og protokoll/referat fra årsmøte er viktige dokumenter til senere hvis en ulykke har skjedd og spørsmål om skyld dukker opp.

Har du en dårlig bru på en vei uten bom - vurder fysisk stenging av brua, selv for de med veirettigheter. Du bør også sette opp skilt på hver side av brua der tilstanden forklares. Fraser som «ferdes på eget ansvar» og «passering forbudt» vil begrense ansvar, men ikke fraskrive ansvaret. Les litt mer om ansvar på private veier i veilederen: [Private skogsbilveier – ansvarsforhold](#). En egen bru-forsikring er lurt. Skogbrand har en spesialtilpasset forsikring til landbruksveibru. [Les om en utforkjøring av landbruksveibru i Namdalsavisa fra 07.mai.21](#).

På de fleste bruer er det naturlig å sette opp rekkverk. Utforming og grad av styrke (kjørefasthet) må vurderes etter trafikkgrunnlag, hastighet og risiko. Det anbefales å se til [Statens vegvesens håndbok](#) om b.la. rekkverk.



Ei bru med solid og kjørefast rekkverk kan være lurt, som på denne veien som er åpnet for allmenheten. Foto: Martin Bråthen

Om sikringstiltak i veinormalene:

«På risikofylte steder, der konsekvensene ved utforkjøring kan bli alvorlige, bør det vurderes å sette opp veirekkverk eller utføre andre sikringstiltak. Eksempel på slike tiltak kan være utflating av skråninger, lukking av grøft, breddeutvidelse av veien, utvidelse av fjellskjæringer.

Veibom og skilting inngår i sikringstiltak.»



Her ser vi en bru med umiddelbart utbedringsbehov. Manglende vedlikehold og renhold, sprekker i brukar, rustene bjelker, slitent tredekke og manglende rekkverk er forhold som tilsier at en spesialist bør hyres for å gjøre en vurdering av tilstand og bæreevne.
Foto: Martin Bråthen

Gamle bruer – en av skogbrukets flaskehalsar

Nye bruer er sjeldent et problem med tanke på sikkerhet. Ofte vil kommunen sette som vilkår at brua skal vedlikeholdes etter landbruksveiforskriften § 3-3 og skogbrukets forskrift om tilskudd § 3. Husk å sette av midler til vedlikehold og ettersyn allerede fra dag én.

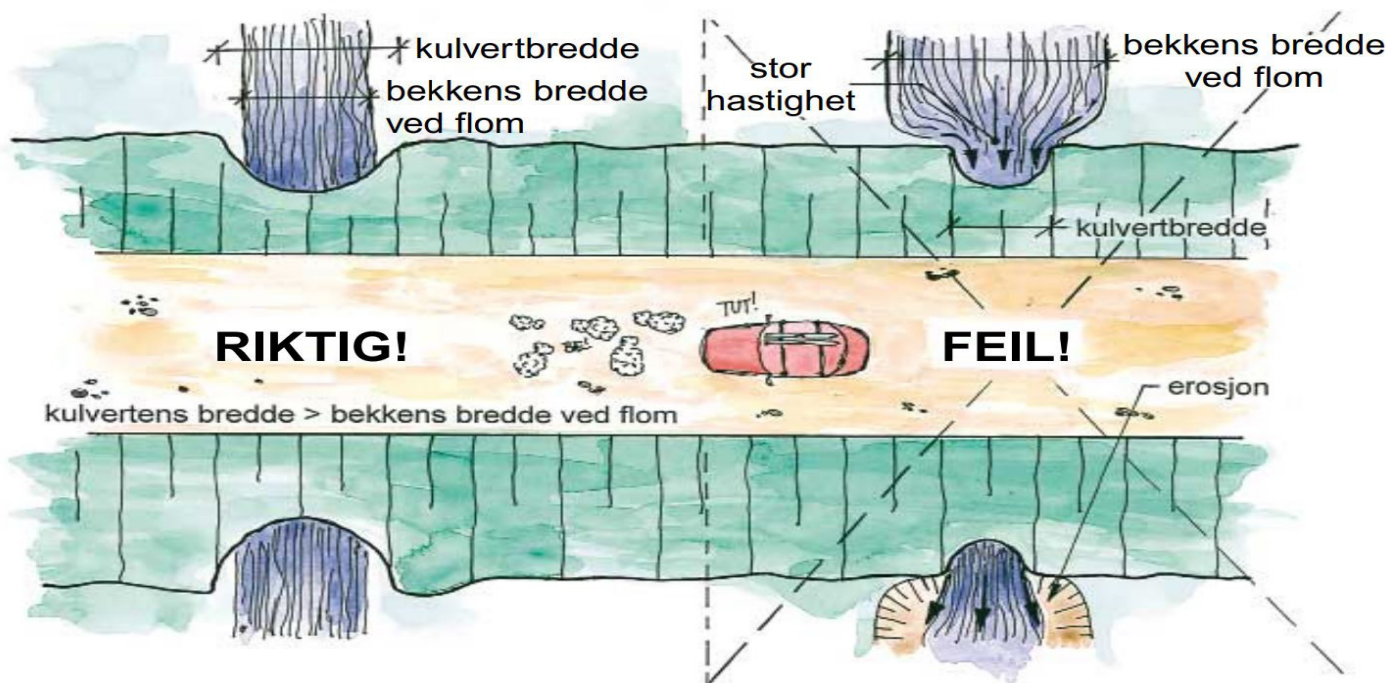
Eldre bruer – hvordan står det til med dem? Når vi vet at ca. 70 % av skogsbilveinettet i Norge er over 30 år, er det rimelig å anta at mange bruer har nådd sin levetid, og at flere har kritisk behov for vedlikehold og reparasjon. Skogbruket står overfor et stort veinett som er i en dårlig forfatning, og et stort antall av bruene er i en begredelig forfatning. Det viser at fokuset på gamle landbruksveibruer: ettersyn, vedlikehold og oppgradering/utskifting, må trappes opp!

Vær klar over at tømmerkjøper ofte skriver i avtalen at veiene skal være iht. veinormalene, og at tømmertransportørene forutsetter at veien er i orden, jf. Veinormalene, når de blir engasjerte.

Skogkurs mener:

I fremtiden vil rettsprosesser bli skjerpet, og regresskravene vil trolig bli hardere ved ulykker, spesielt mot de som ikke har fulgt opp sitt ansvar med kontroll og vedlikehold. Det nytter ikke å unnlate egeninspeksjoner av brua i frykt for å dokumentere dens tilstand og følgene av en degradering/stenging.

Figur fra Miljødirektoratet, DN håndbok 22-2002 – Slipp fisken fram, som er førende for hensynene som skal tas ved kryssing av fiskeførende bekker på landbruksveier. Generelt bør ikke bekker eller elver snevres inn ved kulvert eller bru, selv ved flom. Det anbefales hvelvkulvert/halvbuerør ved fiskeførende bekk eller liten elv der bru-konstruksjoner ikke er aktuelt.



Sårbarhetsvurdering av eksisterende bru og nytt brusted

Samfunnet fokuserer på risiko for skader etter flom og ekstremnedbør. Kontroll av hydrologisk kapasitet og alternativ flomvei, bør gjøres uavhengig om du har en eksisterende bru eller du skal bygge en ny bru. Klimaendringer med mer ekstremvær og et økende fokus på å plassere ansvar, gjør at skogeiere må dokumentere at sikkerheten er tatt på alvor. Ansvar for eventuelle skader hvis en elv endrer løp, grunnet f.eks. av en kulvert med for lav kapasitet, tilfaller eier.

Om ikke hydrologisk kapasitet og alternativ flomvei kan dokumenteres, vil det bli enklere for retten å plassere skyld.

Vurder derfor konsekvensen for:

- Flom
 - ♦ Innsnevring av flomløp
 - ♦ For lite vanngjennomløp
 - ♦ Lav høyde over elv
 - ♦ Isgang
 - ♦ Dårlig/manglende erosjonssikring
 - ♦ Dårlig fundamentering
 - ♦ Alternativ flomvei
- Skred
 - ♦ Kvikkleire
 - ♦ Svakt fjellparti rundt/over brua
 - ♦ (snøskred?)
- Kollisjonsfare
 - ♦ Sikt
 - ♦ Vinkel inn på brua eller over kulvert

- Fremkommelighet
 - ♦ Veigeometri
 - ♦ Stigning og tverfall (ved is og glatt føre)
- Trafikksikkerhet
 - ♦ Behov for rekkverk
 - ♦ Hvilken styrkeklasse?
 - ♦ Behov for informasjonsskilt
- Bæreevne – overbelastning
 - ♦ Restriksjoner

Vurdering av vassfar er *viktig*, men kan være krevende, spesielt vurderinger av den hydrologiske kapasiteten. Spesielt der vann på avveie får store konsekvenser for infrastruktur og menneskers sikkerhet nedstrøms, bør fagkompetanse som hydrolog eller en profesjonell veiplanlegger kontaktes.

Alternativ flomvei

Alternativ flomvei er det stedet vannet til slutt vil renne over veien og ut i terrenget hvis vassveien endrer løp, da ofte grunnet menneskelige tiltak som bruer eller kulverter som går tette. Den alternative flomveien skal dokumenteres! Planlegging og tilrettelegging av alternativ flomvei er viktig både for å redusere eventuelle økonomiske tap, og ikke minst konsekvenser nedstrøms. Nødvendige grep bør gjøres for å sikre at vannet gjør minst mulig skade.

[Se denne bildepresentasjonen fra en felttur på veiplanleggersamlingen i 2020 for noen eksempler.](#)

Stikkrenne på 600 mm tar unna etter intens høstnedbør, men alt tyder på at stikkrenna er for liten (spesielt hvis fiskeførende bekk). Hvis denne renna tetter seg det minste, vil vannet raskt vaske over veien. Hva blir konsekvensen? Foto: Martin Bråthen



Byggherreansvaret

Skogeier(e)/veilaget er byggherre og dermed ansvarlig for konstruksjonen. Alt fra materialer til monteringsjobben bør dokumenteres godt. Ta bilder! Kommunen kan godkjenne en bru som har blitt montert utilstrekkelig, uten at dette reduserer ansvaret til byggherre. Hvis det hyres en profesjonell bruleverandør og/eller montør (totalentreprise), vil mye ansvar tilfalle fagfolkene. De skal ha gode rutiner rundt dokumentasjon. Vanligvis er innleide fagfolk underlagt strenge bestemmelser etter plan- og bygningsloven, som f.eks. ansvarsrett. Mye av dette gjelder ikke under planlegging og bygging av landbruksveibruer ref. byggesaksforskriftens § 4-3, bokstav E. Det betyr at du som byggherre må skrive gode kontrakter for å sikre at innleid fagfolk tar ansvar for jobben de utfører. Som byggherre har du også en plikt i å følge opp entreprenør.

Kontrakt iht. veinormalene

«Kontraktstandarden, NS 8406 Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt, bør ligge til grunn for kontraktsforholdet mellom byggherre og entreprenør når arbeidsoppdraget er å forstå som en profesjonell entreprise (avtale mellom 2 profesjonelle parter).»

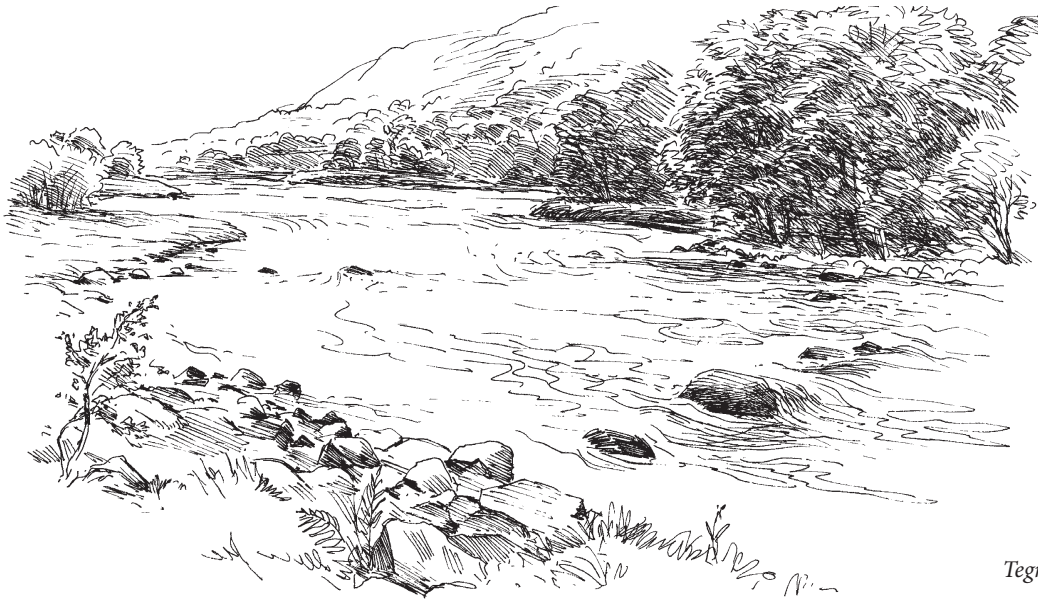
Før bru anlegget overdras fra entreprenør til byggherre, bør det gjennomføres en *overtakelsesforretning* med ferdigbefaring av anlegget. Her skal det kontrolleres at prosjekteringsplan og byggetegninger er fulgt, og arbeidet utført i henhold til kontrakt. Det skal føres protokoll med eventuelle anmerkninger som undertegnes av partene. Protokollen er av stor betydning ved reklamasjoner. På Entrepriserettsadvokater.no under [«Avslutning og overtagelse av byggeprosjekter»](#) gis det en grundig forklaring over prosessen.

SHA-plan

Byggherre plikter å utføre en sikkerhets-, helse- og arbeidsmiljøplan (SHA). Dette kan du lese mer om i [info-arket om byggeledelse på skogsbilveianlegg](#). SHA-planen skal arkiveres i 6 måneder, og er et anliggende mellom arbeidstilsynet og byggherre.

Gjør veilaget en større jobb selv, bør det også utføres en sikker jobbanalyse – SJA. Innleide entreprenører er pliktige til å gjennomføre en SJA-plan, og byggherre må etterse at dette er gjort.

Tenk også på Helse Miljø og Sikkerhet (HMS).



Tegning: Einar Sigstad



SKOGKURS
Skogbrukets Kursinstitutt

Honnevegen 60, 2836 Biri - Tlf.: 908 88 200

E-post: post@skogkurs.no - www.skogkurs.no

Skogkurs-Resymé nr. 17 - 1. utgave: 2021 «Ansvaret ved å eie landbruksveibru»

Forfattere: Martin Bråthen

Layout: Nina Ree-Lindstad

Biri, oktober 2021