

Et veilags ansvar - skogsbilveier



SKOGKURS

Innhold

Forord	3
Innledning	4
Tilsyn	5
Veilagets egne eiere og bruksberettigede	8
Brukere som kjører på oppdrag for veieier	9
Andre brukere av veien	10
Ansvarsbegrensning	11
Kilder:	17

Forfatter: Martin Bråthen

Layout: Nina Ree-Lindstad

Forsidefoto: Håkon Bjerke

ISBN: 978-82-7333-241-7 - Et veilags ansvar - skogsbilveier

1. utgave desember 2023

Skogkurs©2023

Innholdet er utarbeidet med støtte fra Skogbrukets Verdiskapingsfond.

Forord

Målet med dette dokumentet er å øke din forståelse for viktigheten av å drive veivedlikehold og inngå skriftlige avtaler/kontrakter. Skogkurs gir her en innføring for å kunne hjelpe veieiere og veilag med å få økt forståelse rundt ansvaret som følger med en vei. Fagfeltet er vanskelig, og det foreligger minimalt med rettspraksis.

Innholdet er ikke kvalitetssikret av jurist. Innholdet er derfor ikke egnet til bruk ved tvister.

For mer informasjon, anbefales Toril G. Kjøllesdal (2015), *Private skogsbilveier ansvarsforhold*.

Brumunddal, desember 2023

Innledning

Veieier har ansvaret for sin vei, og kan bli stilt ansvarlig hvis noe skulle gå galt som følge av veiens manglende utforming og/eller kvalitet. Altså et ansvar for selve veien og ansvaret for veien som bruksområde. Det er riktignok en rekke forbehold. Vei-eier kan ikke stilles til ansvar ved andres brudd på vegtrafikklova eller uforutsette hendelser som f.eks. naturskade.

Utgangspunktet er at en privat landbruksvei stilles til trafikanters disposisjon, slik den er til enhver tid, men det er ingen garanti for at veien til enhver tid er uten feil eller mangler. Trafikantene forventes å tilpasse sin ferdsel etter de rådene forholdene. Det å ferdes på en skogsbilvei innebærer i seg selv en betydelig risiko som må tas høyde for. Trafikanten ferdes i utgangspunktet på eget ansvar, og ut ifra dette grunnlaget skal ferdsel skje etter veitrafikklovens §3 første ledd: hensynsfull, aktpågivende og varsomt! Til tross for det kan veieier stilles som erstatningsansvarlig ved culpa-ansvar. Det betyr at veieier må ha gjort noe klanderverdig, altså handlet slik at noe blir farlig, eller latt være å gjøre noe, og på den måten utsette noen for fare.

En erstatningsplikt kommer av bestemmelsene i skadeerstatningslova. En skogsbilvei som medfører skade på brukere eller utstyr, kan medføre at veieier kan gjøres ansvarlig, men det må være årsakssammenheng mellom økonomisk

tap og ansvarsgrunnlag. Erstatningsansvar kommer av enten grov uaktsomhet/forsett (subjektivt/skyld ansvar) eller særlig farlig virksomhet (objektivt ansvar). Sistnevnte gjør seg i liten grad gjeldende på veier.

Skaderisikoen må for veieier være forståelig og påregnelig om ansvarskrav kan stilles. Normalt må den skadelidte klare å dokumentere et særpreget og ekstraordinært faremoment over en viss tålegrense. Derfor vil få erstatningssaker vinne frem så lenge veien er av en viss standard og har noen grad av ettersyn og vedlikehold.

Veieiers aktsomhetskrav vil variere med omstendighetene og aktivitetene som veien fører med seg. Det er klart at en åpen og ofte brukt vei nær tettbygde strøk, øker aktsomheten sammenlignet med en stengt vei som brukes sjeldent. For veier med betalingsbom øker kravet om aktsomhet, for da betaler bruker en avgift som kan gi en forventning om en viss standard.

En av årsakene til at mange veianlegg blir stengt med låst bom er veiers ønske om å begrense ansvar. Veier uten bom eller skilting som begrenser ferdsel, regnes som frie transportveier for allmennheten jf. friluftsløven.

Regler for bruk av veien: informasjon/skilter, en åpen informasjonskanal og sikringstiltak er andre ansvarsbegrensende tiltak veieier kan gjøre.

*Tett stikkrenne gir vannskader!
Kjegler og bukk gjør brukere
oppmerksomme frem til utbedring.
Foto: Martin Bråthen*



Tilsyn

En landbruksvei er i utgangspunktet en lavt trafikkert vei, gjerne uten trafikk over flere uker og kanskje måneder. Dette gir i utgangspunktet en lavere forventning til jevnlig oppsyn med veien. Åpne veier og veier med betalingsbom, spesielt i tettbygde strøk eller i områder med mye trafikk, vil igjen kreve mer oppsyn. Trafikk, vær og andre forhold gjør at det stadig kan oppstå skader på en vei. For eksempel kan et vindfall ligge i veien uten at veieier er klar over det. Veieier har derfor ikke forutsetning til å informere om eller gjøre noe med situasjonen. Situasjonen må være kjent og veieier må ut ifra ulike forhold, som f.eks. trafikkgrunnlaget, få rimelig tid til å utbedre skadene. Varsling, merking og stenging er verktøy for å unngå risiko for skade på trafikantene og utstyr, frem til situasjonene er utbedret.

Det viktigste tilsynspunktet er å sikre vannveiene der vann kan volde skade, ved å: rense stikkrenner, skifte stikkrenner ved skade/kollaps, vedlikeholde bruer etc. Vannveier som blir berørt av et veianlegg skal holdes i forsvarlig stand. Etter vannressurslovens §37 har man vedlikeholdsplikt der det er gjennomført vassdragstiltak.



*Veilaget ved styret har et ansvar med å føre tilsyn av veien og vurdere vedlikeholdsbehov.
Foto: Nils Olaf Kyllø*

Vanlige vurderingskriterier ved en skadesak på vei:

- Er feilen/faren kjent for veieier?
- Har det vært tid til å utbedre eller fjerne feilen/faren?
- Har veieier informert/varslet om forholdene?
 - For den saks skyld, har brukere ev. varslet veieier om forholdene tidligere?
- Er det foreslått handlingsalternativer eller liknende?
- Foreligger det en plan eller rutiner for vedlikehold og tilsyn?
- Hva sier veiens regelverk, instruksjoner, veinormalene og liknende? Og har de blitt fulgt opp?

Kilde: naf.no



Veilaget ved styret har et ansvar med å føre tilsyn av veien og vurdere vedlikeholdsbehov. Foto: Martin Bråthen

Veieier som setter bort vedlikeholdsoppgaver etter kontrakt og med tydelige oppgaver, kan ha et begrenset erstatningsansvar ved dårlig eller mangelfullt arbeid. Om veieier har vært uaktsom i sitt valg av entreprenør eller at veieiers oppfølging av entreprenøren har vært mangelfull (slik som mangelfull instruksjon, tilsyn eller kontroll med entreprenørens arbeid) kan ansvaret falle på veieier.

Skilting med ferdsel på eget ansvar, eller tilsvarende, gir trafikanten et varsel om at veiens tilstand kan være mangelfull. Likevel, hvis veieier påviselig har opptrådt uaktsomt kan ansvaret falle på veieier.



*Fastkjørt - dårlig bæreevne.
Foto: Dag Minge*

Veilagets egne eiere og bruksberettigede

Et veilag kan fastsette regler for bruk og vedlikehold av veien, og hvordan kostnader skal fordeles. Dette blir som regel vedtektsfestet og gjort kjent for medlemmene. Styret, ved leder i et veilag, har ansvaret for å iverksette vedlikeholdstiltak, og eierne er ansvarlige med å dekke kostnader etter sin eierandel av veien. Behovet for opprusting, sikringstiltak og bruksregler er et tema for veilagets årsmøte, og som krever et flertall. Styret har et ansvar for å stenge veien ved behov. Eierne av veien bør ha god kjennskap til veiens tilstand.

Ved skader som oppstår som følge av bruk, er det anbefalt at veilaget vedtektsfester at reparasjon skal dekkes av skyldig eier, Dette gjelder også om skadene skyldes transport utført av andre, i henhold til kontrakt (f.eks. ved tømmertransport).

En forutsetning for at dette skal kunne praktiseres, er at veien i seg selv må være av tilstrekkelig kvalitet som ivaretar formålet (tømmertransport) og at bruksreglene er tydelig kommunisert (f.eks. ikke kjøre i teleløsningsperioden eller i særs fuktige perioder). Det er derfor viktig at skogeiere som inngår kontrakt om tømmerdrift/-transport, informerer om bruksreglene slik at transport kan stanses inntil forholdene bedrer seg, eller til forsterkningstiltak er gjennomført.

Om en veieier er uheldig og har en drift som beviser at veien ikke holder mål for transport under normale forhold, vil det være rimelig at veilaget utbedrer/forsterker veien etter fastsatt eierandelsbrøk.

Det er nokså få landbruksveier som har god veistandard. Tømmerbilsjåførenes forsikringselskaper kan korte eller avslå forsikringskrav der de mener at sjåfør ikke burde tatt på seg transportoppdrag grunnet veitilstand. Tømmertransportørenes tiltak til denne utviklingen er å nekte å kjøre på dårlige skogsbilveier. Foto: Eirik Hareland



Brukere som kjører på oppdrag for veieier

Når en eier i veilaget bestiller hogst og tømmertransport, må oppdragstaker kunne forvente at veien er i brukbar stand til formålet, jf. veglova.

Ansvar for veien vil være regulert av et kontraktsforhold. Det betyr at partene kontraktfester en viss standard, som premiss for leveransen. Dette gjøres med utgangspunkt i normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse. Av praktiske hensyn, som vogntogenes lengde og sporingsegenskaper, settes ofte veinormalene fra 1997 som minimum.

Om veiens tilstand er lurvete, kan transportfirmaet kreve vanskelighetstillegg for redusert hastighet, slitasje på utstyr og utfordrende kjøring. Om veiens utforming ikke er tilstrekkelig kan det hende at hengeren må settes igjen, og transportfirmaet vil da kreve fordyrende kippetillegg. Om bæreevnen er for svak, eller at veien rett og slett er for dårlig, vil transportørene velge å ikke gjennomføre transporten (avviksmelding jf. avtale) frem til veien blir utbedret eller forsterket (noe som medfører degradert kvalitet på virke grunnet lagringsskader.

Hvis de som kjører på oppdrag fra veieier (skogsarbeidere og tømmertransportører) beviselig får utstyr ødelagt grunnet graverende og underkommunisert veitilstand, kan et erstatningskrav vinne frem. Dette gjelder spesielt på byggetekniske innretninger som bruer, kulverter, bom, ferist etc.

Til tross for det, forventes det at profesjonelle tømmertransportører, er kjent med både oppgaven og området, og tar forhåndsregler. En transportør kan for eksempel ikke kjøre rett inn på en vei som er glatt, og deretter rette et krav mot veieier dersom han kjører av. Tømmerbilsjåfører og tømmerkjøpere må generelt utvise aktsomhet da de bør være kjent med at det er stor variasjonen i kvalitet på det norske veinettet og hvordan kvaliteten raskt kan forringes ved bruk i for eksempel teleløsningen eller i nedbørsrike perioder.



Veilaget skal iverksette vedlikeholdstiltak som for eksempel grøfterensk. Foto: Martin Bråthen.

Andre brukere av veien

Vi kan grovt skille mellom faste brukere og tilfeldige brukere. For jegere, som får tilgang på veinettet som en del av betalt jaktkort, må det forventes at de ferdes mer aktsomt enn en tilfeldig bruker, f.eks. en som betaler for én passering ved en betalingsbom. Tilsvarende vil brukerens aktsomhet ved ferdsel øke, hvis personen betaler et årskort. Uavhengig av den enkeltes bruk av veien, er det viktig at veilaget klarer å formidle veiens regler og tilstand, samt avtaler for bruk og konsekvenser ved feil bruk.

Erstatningskrav fra uvedkommende brukere vil meget sjeldent være gyldig siden ferdselen ikke er legal. Dette kan være de som sniker seg inn på veinettet (f.eks. der et skilt forbyr uvedkommende motorferdsel, uavhengig om bom er lukket eller åpen), en som låner en nøkkel av en med bruksavtale, eller en som ikke har betalt bomavgiften.



Elgjakta medfører mye trafikk. Faste brukere som jegere bør være kjent med veiens tilstand og tilpasse kjøringene deretter. Mange jegere har kjøretøy som er godt egnet til kjøring på rufsete skogsveier. Foto: Martin Bråthen

Ansvarsbegrensning

Kvaliteten på landbruksveinettet varierer stort, etter alder og grad av vedlikehold. En stor andel av veinettet har ikke en standard som gir trygg og rasjonell tømmertransport. En like stor andel er i brukenes stand, hvis rette tiltak iverksettes og bruken tilpasses veitilstanden. Det er kun et mindretall av veinettet har god standard. En veieier bør som minimum ha et mål om å ha en brukenes vei til formålet, og ha et fokus på ansvarsbegrensning. Dette oppnås ved å iverksette tilstrekkelige forbedrende tiltak, føre regelmessig vedlikehold, redusere bruk, informere og ha tydelige regler for bruk av veien.

Husk: næringa forventer veier som står til formålet! Om veien ikke er i brukenes stand til tømmertransport må grep som utbedringer, forsterking, tung opprusting eller ombygging gjøres!



Etter snøsmeltinga og telelønninga, samt etter perioder med mye eller intens nedbør, bør veieier føre tilsyn og fatte nødvendige tiltak eller stenge veien til utbedringer er gjort. Foto: Mathea Storihle

Om veien er i brukenes stand, men har sine mangler bør styret gjøre noen grep for å begrense ansvar:

- Stenge veien: bom med tilhørende motorferdsel forbudt skilt (ikke festet på bommen).
- Informasjonsskilt om veiens tilstand. F.eks. «Dette er en vei med lav standard. Kjøring må skje aktsomt og med kjøretøy som er godt egnet».
- Skriftlige avtaler med brukerne, der tilstand, hensyn og regler for bruk fremkommer.
- Føre planmessig tilsyn med veien og føre logg for skadeutvikling (spesielt på bruer, kulverter og f.eks. antydninger til utglidninger eller kjørespor).
- Merking av risikoelementer. Husk at alle kjente risikoelementer bør utbedres innen rimelig tid, uavhengig om de merkes eller ikke.
- Lage en vedlikeholdsplan.
- Aktivt vedlikehold og utbedring av veien, for å opprettholde eller forbedre standarden.



Legg merke til sporene som viser at motorsykler har sneket seg rundt bommen. Dette er illegal kjøring. Foto: Martin Bråthen

Forsikring

Ansvar for en dårlig skogsvei kan ikke forsikres bort. Veien må driftes og vedlikeholdes med de forutsetninger om at veieier har et ansvar, og så bør det tegnes forsikring i tillegg.

Veitilstand blir undersøkt ved vurdering om en forsikring gjør seg gjeldende ved en skadesak etter forsikrings-selskaps vilkår. Gjør forsikringen seg gjeldende kan eventuelle krav fra tredjeperson bli dekt.

Vanligvis må veieier kjøpe en tilleggsforsikring til f.eks. landbruksforsikringen for å forsikre landbruksveien. Andre forhold som bruer, ferister og betalingsbom krever gjerne enda en tilleggsforsikring.

Jordskifteretten:

Veilag organisert gjennom jordskifteretten stiftes som tingsrettslig sameie.



På åpne og mye trafikkerte veier, øker aktsomhetskravet når skoglige aktiviteter utføres. Skilting og informasjon er meget viktig. Ved behov, steng veien for privat trafikk.

Foto: Martin Bråthen

Ansvar og forsikring i et veilag

Sameie:

Veier som har flere eiere regnes som et veilag etter veglova, nærmere bestemt et sameie ettersom sameie oppstår av seg selv når flere eier en ting/objekt sammen. Av praktiske grunner er det lurt å registrere veilaget i enhetsregisteret som tingsrettslig sameie. Dette først og fremst på grunn av kravet om å ha en offentlig indikator (fødselsnummer eller organisasjonsnummer), for å opprette egen konto i veilaget, kunne ta opp lån og tegne felles veiforsikring for sine eiere. Vel så viktig er å sikre en kostnadsfordeling, vedtekter og bedre forankring rundt drift og vedlikehold av veien.

I et sameie er hver eier ansvarlig for sin del av veien. Styret har et utvidet ansvar. Et erstatningskrav får dermed innvirkning på alle i veilaget, og alle er hver for seg ubegrenset ansvarlige for å dekke sin del. I verstefall kan en veieier uten forsikring risikere gård og grunn ved en stor erstatningssak. Feks. en tømmerbil som havner i elva grunnet gammel og dårlig bru.

Det er anbefalt at veilaget tegner en felles forsikring.



Skogeier må gjøre en vurdering om veien må stenges, eller at bruken må begrenses etter uvær. Informasjon og varsling blir sentralt for å hindre skade og ulykker. Foto: Martin Bråthen

Samvirkeforetak (SA):

Et samvirkeforetak er et driftsselskap, registrert i foretaksregisteret. Eierskapet og rettighetene av grunnen ligger fremdeles hos grunneierne, men veien regnes som en driftsenhet der eierne og andre interessenter regnes som medlemmer med ansvar om å drifte veien. Det er mulig å melde seg ut av et SA. «Taktisk utmelding» for å unngå vedlikeholdskostnader og et ansvar med veien, er klart en stor ulempe med denne organisasjonsformen, men som kan begrenses ved å ha tydelige regler for konsekvenser for utmeldte. Se Skogkurs-veilederen Organisering av private landbruksveier.

Den store fordelen med et samvirkeforetak er begrensede økonomiske ansvar. Det vil si at deltakere bare svarer for verdien av innskutt andelskapital overfor foretakskreditorene. Innskutt kapital er ikke en vanlig praksis ved bygging og vedlikehold av private skogsbilveier da det økonomiske grunnlaget for veilagets oftest baserer seg på "andel av løpende utgifter". I praksis betyr det at veilagets oppbydde beholdning blir utbetalt, resterende vil forsikring dekke. Til tross for det bør veilagets ha forsikring på veiene på vegne av medlemmene/veieierne, siden veien som sådan ikke eies av driftsselskapet.



Tømmerbil på velteplass. Veien er langt fra perfekt, men farbar. Foto: Kenneth Kvåle

Veivedlikeholdslag

Når flere veilag slår seg sammen vil en naturlig organisering være en forening eller et samvirkeforetak. Da vil formål være å bistå områdets veilag med vedlikehold av veiene. Andre ganger kan alle veiene med tilhørende veilag mer eller mindre legge drift på veivedlikeholdslaget. Les mer i Skogkurs-veilederen [Organisert veivedlikehold](#).

Innad i et veivedlikeholdslag kan hver enkeltvei eller til og med parseller på en vei være organisert forskjellig.

I et veivedlikeholdslag bør det være et krav for medlemskap/avtale om ansvarsgrunnlag og at hvert veilag skal tegne egne forsikringer. For veivedlikeholdslagets del er det viktig at skriftlige avtaler og kontrakter er i orden mot f.eks. entreprenør, samt at oppdragene blir fulgt opp. Som en forening eller driftsselskap (SA) kan det bli vanskelig for veivedlikeholdslaget å tegne en felles forsikring for alle veiene i området.

Tvilsom bru - trebjelker. Foto: Håkon Bjerke



Kilder:

Holth, Yngve (2023) *Når trær dreper.* – Skog 3, 2023

Johnsrud, Truls-Erik (2007) *Vedlikehold.* Skogbrukets Kursinstitutt

Kjøllesdal, Toril G. (2015) *Private skogsbilveier ansvarsforhold.* Skogbrukets Kursinstitutt

NAF.no (28.10.21), *Har vegvesenet ansvar for hull i veien?*

Olsen, Jan & Bråthen, Martin (2019). *Organisering av private skogsbilveier.* Skogbrukets Kursinstitutt