

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad

Arkiv: Q14

Arkivsaksnr.: 17/1536

Dato: 23.01.2020.

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER

Forslag til vedtak:

1. Frøya formannskap, med bakgrunn i prinsippet om likebehandling og samfunnsmessige interesser tilrår at de veier som tilfredsstillende en eller flere av følgende kriterier overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar:
 - ***Vegen ligger utenfor tettbebygde strøk***
 - ***Vegen har liten trafikk som ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomgangstrafikk***
 - ***Vegen betjener ikke almenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter***
 - ***Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere***
2. Dette berører disse veiene og veistrekingene i Frøya kommune:
 1. Kjervågsundveien – fra avkjøring kirkegård og ut til endevei
 2. Heiaveien
 3. Hakkbuveien
 4. Veita
 5. Bua
 6. Kvistaveien
 7. Måsøvalveien
 8. Nordskaget – fra parkeringsplass skole og til endevei
 9. Tuvneset
 10. Dyrøy boligfelt
 11. Garnvikveien
 12. Sjønhalsen
 13. Dragsnesveien
 14. Vikasundveien
 15. Stølan
 16. Nettet boligfelt fra barnehage til endevei
 17. Stølan på Uttian
 18. Steinfjærveien
 19. Rabben boligfelt del I og II
 20. Bekkaelvaveien
 21. Rabbafeltet (1)

22. Rabbafeltet (2)
23. Nordhammarveien
24. Rabbastien
25. Doktorbakkan
26. Gulldokkveien
27. Hammarvikringen
28. Samvirkeveien
29. Hamarvikbakkan
30. Flatøyveien
31. Flatvalveien
32. Tøftistuveien
33. Skuthauveien
34. Varden
35. Gjæsingen
36. Sørburøy – fra skole og til endevei
37. Fillingsnesveien
38. Åkervikhauan (Dyrvik boligfelt)
39. Nordskaget - Industriveien
40. Gjetøy
41. Myran
42. Nordhammarvika industriområde
43. Utfrøyveien – vei til Nutrimar

2. Forslaget legges ut på høring i 6 uker og kunngjøres i henhold til kommunens rutiner. I kunngjøringen bes aktuelle eiendommer/innehavere fremlegge evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.
3. Saken fremmes for ny behandling i Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester etter høringsfristens utløp. Saken legges frem for endelig behandling i kommunestyret.
4. Hovedplan for vei skal revideres. Dersom det blir behov for ekstern bistand, legges dette inn i driftsbudsjett 2021.

Vedlegg:

1. Kart over de aktuelle veier og veiområder.

Saksopplysninger:

Sak om kriterier for kommunale veger ble så tidlig som i 1983 behandlet av Frøya kommunestyre som besluttet at det skulle settes ned et utvalg som skulle se på hvilke kriterier som skulle legges til

grunn ved klassifisering av kommunale veier. Utvalget la frem sak som ble behandlet av Frøya kommunestyre i møte den 4. juli 1985, sak 60/85 og hvor følgende vedtak for status kommunal vei ble lagt:

Pkt. 1 – Veg fram til skoler, almenningaier, gravplasser, barnehager og andre kommunale institusjoner/tiltak.

Pkt. 2 – Veg hvor det forekommer offentlig rutebefordring (buss)

Pkt. 3 – Gjennomgående grendaveger

Pkt. 4 – Hovedveger i kommunale boligfelt.

Pkt. 5 – Veier som utelukkende tjener som adkomst til boliger blir vanligvis ikke vurdert som kommunal veg dersom det for enhver husstand ikke blir mer enn en gjennomsnittlig veglengde på 150 meter. En gjennomsnittlig veglengde mer enn 150 meter pr husstand, vurderes det om skal klassifiseres som kommunal veg eller om det skal ytes metertilskudd til veien. For kortere gjennomsnittlige veglengde må det være en eller annen form for offentlig interesse eller spesielle sosiale forhold. Dette må drøftes og avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Ovennevnte vedtak er ikke opphevet og er dermed gjeldende pr. dato.

Når det gjelder vedtakets pkt 5 erfares det at disse vilkår ikke er fulgt opp. Dette kan skyldes at oppfyllelsen av disse vilkår er tilnærmet uhåndterlig eller svært ressurskrevende med tanke på at eventuell endring av eiendommens status fra bolig til fritisbolig er gjort, nybygg er oppført, bygning er revet, det er etablert næringsvirksomhet etter vedtak osv. Videre er det ikke gjort opptak av privat vei til kommunal vei eller ytet tilskudd basert på disse forutsetningene.

Det fremkommer ikke i vedtaks form at kommunens økonomi er bakgrunnen for bestilling av utredning med vurdering om å privatisere kommunale veier, men hvor likhetsprinsippet/likebehandling skal være rådende. Rådmannen baserer derfor den videre saksvurdering knyttet til likhetsprinsippet blant innbyggere/brukere og samfunnsinteresser (herunder også økonomi)

Lovhjemler som har relevans i saken

Det er i all hovedsak veilovens bestemmelser som kommer til anvendelse i forbindelse med nedlegging av kommunale veier

- Veglova § 1 definerer offentlig veg som «veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden vedlike av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV. Alle andre veier eller gater blir i denne lova rekna for private.»
- Veglovens § 7 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal vei skal legges ned.
- Veglovens § 8 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at veien skal legges ut til bruk som privat veg med privat drifts- og vedlikeholdsansvar.
- Veglovens § 54 – som fastsetter bestemmelser om at eiere og brukere av felles privat adkomstveg skal betale driftsutgifter til veien(e) i forhold til bruken.
- Veglovens § 55 – som fastslår at de som har plikter etter § 54 skal utgjøre et veilag.
- Veglovens § 56 – som omfatter bestemmelser om at kommunen skal avgjøre om det skal kreves bompenger for ferdsel på privat vei samt fastsette avgiftens størrelse og vilkår for bompengbruken.

Privatisering av kommunale veier har i løpet av de siste 20 årene vært et tema i mange kommuner, og flere kommuner har valgt å nedklassifisere kommunale veier til privat vei. Det er lagt til grunn

ulike vilkår av definisjoner på hva som skal være kommunalt ansvar kontra privat ansvar. Dette avhenger av den enkelte kommunes etablerte infrastruktur, geografisk tetthet m.m.

Vedlikehold av vei er et tema som opptar de fleste innbyggere i kommunene, og har engasjert mange i debatten om nedklassifisering av kommunal vei til privat veg. Dette er også forståelig da den enkelte bruker får en økonomisk forpliktelse i tillegg til andre offentlige avgifter som er besluttet, enten via særlovgivning eller ved forskrift.

Den samme utfordring (økonomi) opplever kommunene ved at det i Statsbudsjettet ikke overføres øremerkede midler til drifting av veier, og hvor kommunene opplever at flere og flere oppgaver i samfunnet tillegges kommunen med ansvar av tjenesteyting og forvaltning av de ulike behov og forpliktelser overfor innbyggerne. Her kan bl.a. nevnes helsetjenester, skole, barnehage, kultur- og friluftsliv, næringsutvikling, osv.

For tjenesteytingen innenfor fagområdene f.eks vann, kloakk, og avfallshåndtering har kommunene adgang til å kreve avgift jfr særlovgivningen/forskrifter med tilhørende gebyrregulativ, og til selvkost.

Vegloven har imidlertid ikke noen bestemmelse som gir kommunen adgang til å kreve avgift for veivedlikehold på kommunal vei.

De kommunale veiene i Frøya kommune blir dårligere år for år grunnet manglende bevilgninger til drift og vedlikehold. De midlene som avsettes til investeringer kan stort sett benyttes til nyasfaltering og årlige bevilgninger utgjør asfaltering av ca 600-800 m. Plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veger av 08.11.2018 viser et kapitalbehov på nesten 9 millioner, og ønsket standard på vegene med forsterking og asfaltering på alle grusveger er estimert til 23,5 millioner kroner. I tillegg er Fillingsnesveien på 4,3 km, Beinskardet på 2,2 km og Dyrvik boligfelt med 600 meter tilkommet. Kommunen har da pr dato 52,5 km veg som skal driftes og vedlikeholdes.

Tidligere politiske behandlinger i saken:

Sak 37/17 – Hovedutvalg for Drift – møte 06.06.2017

Prioriteringer vedrørende vedlikehold og oppgradering av kommunale veger, eventuell nedklassifisering av kommunale veier

Forslag til vedtak:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger – investeringsbudsjettet.
2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte idler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.
3. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan.

Vedtak:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.

Enstemmig.

2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

Følgende forslag til endring i pkt. 1 og pkt.3 i vedtak ble fremmet av Ap:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.
Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.
2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.
Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmannens forslag:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger- investeringsbudsjettet. Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.
2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA. Enstemmig.
2. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig til utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan
Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Sak 45/17 – Hovedutvalg for drift – møte 19.09.2017.

Vurdering om enkelte kommunale veier bør bli private

Forslag til vedtak:

Frøya kommune vedtar at følgende kriterier skal legges til grunn for endring av status fra kommunale veger til private:

- Veger fram til offentlige bygninger og anlegg
- Eksisterende kommunale veger som er regulert som offentlig veg
- Veger fram til definerte utfartssteder
- Veger fram til kirker, kirkegårder og minnesmerker
- Veger fram til industrivirksomhet
- Eksisterende kommunale veger i Øyrekka

Alle vedtak om omklassifisering av kommunale veger til private veger legges fram for kommunestyret for endelig godkjenning.

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling: Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Drøfting i Hovedutvalg for Drift – 20.11.2018

RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE (vedlagte saksfremlegg ble skrevet men ikke fremmet til politisk behandling)

Saksframlegget ble drøftet i Hovedutvalg for drift i møte den 20.11.2018 og hvor følgende innspill fra hovedutvalget ble protokollert:

1. *En vurdering hvordan Hitra har gjort det*
2. *Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekkes juridiske*
3. *Veier til industriområder*
4. *Beholde kommunale veier*
5. *Veier med kun hytteeiere*
6. *Oversikt kommunale veier, og hvem bor der/antall?*
7. *Har et vedtak tilbakevirkende kraft?*
8. *Hva med f.eks Hjemmetjenesten?*
9. *Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd*
10. *Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig?*
11. *Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold?*
12. *Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend» ?*
13. *Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere)*

Rådmannen viser til nedenstående besvarelse på disse innspillene punkt for punkt.

1. Vurdering om hvordan Hitra har gjort det:

Debatten vedr privatisering av kommunale veger i Hitra startet allerede i 2001 og kommunestyret vedtok under budsjettbehandlingen for årsbudsjett 2002 å «spare» 500' ved å privatisere kommunale veger. I dette vedtaket var det ikke framarbeidet hvilke veger som skulle nedklassifiseres til privat veg. Det ble etter at utredninger var gjennomført foreslått å privatisere 2/3 av kommunale veger, nærmere bestemt 38 km veg for å nå den vedtatte innsparingsramme. Saken hadde mange prinsipielle forhold og politiske drøftinger.

Rådmannens forslag om hvilke veger som ble foreslått nedklassifisert ble lagt ut på høring og det fremkom mange innspill og motforestillinger til forslaget. Saken ble flere ganger politisk behandlet før endelig vedtak ble fattet av Hitra kommunestyre i 2008 om å nedklassifisere flere kommunale veier, herunder adkomstveier i kommunale regulerte boligfelt, unntatt de veier som var knyttet til offentlige tjenester så som; skole, barnehage, skoleskyss, ymse næringsområder, sentrumsarealer, gravplasser, kirker og kirkegårder, offentlige bruer og parkeringsplasser, fiskerihavner m.v. På de kommunale veger hvor det var skoleskyss ble det vedtatt at disse skulle forbli kommunale veger så lenge det var skoleskyss.

I vedtaket framkom det at ved endring av forutsetningene (f.eks at en kommunal vei ikke har skolebarn lengre, omklassifiseres til privat vei) skulle det iverksettes endring med varsel til eiere og brukere/oppsittere om nedklassifisering fra kommunal til privat vei.

Dette er en krevende oppgave da kommunen kontinuerlig må holde seg orientert om det er barn med krav om skoleskyss som bebor strekningen.

Et annet moment kan være at det oppfattes urettferdig at kommunen, så lenge veien har status som kommunal vei, drifter og holder veien i forholdsvis bedre stand enn hva de private har anledning til, *eller* på den annen side ikke har hatt økonomi til å ha tilfredsstillende vedlikehold, og derav overfører en langt dårligere vei enn utgangspunktet var i 2008.

- Vedtak ble gjort i medhold av Veglovens § 8 med overføring av vedlikeholds- og driftsansvar til private.
- Etter vedtaket i kommunestyret kom det mange henvendelser fra brukere og oppsittere om hvordan veiene skulle driftes og vedlikeholdes. Hvem var det sitt ansvar å organisere dette? Hva når noen brukere av veien ikke ville delta på ordningen? Det var ønskelig at kommunen skulle innta meglerrollen mellom partene. Der hvor kommunen selv hadde boliger på privat vei var det forventet at kommunen skulle være medlem i veilagets styre osv. Kommunen hadde over flere år mye ressursbruk på henvendelser og veiledning overfor disse. Det ble etter hvert opprettet veilag på de ulike veistrekninger og hvor det ble utarbeidet vedtekter. Vedtektene er ulik fra veilag til veilag, men forutsetningene og bestemmelsene i Vegloven er førende. De fleste veilag har vedtatt en årsavgift for hver boenhet og i de tilfeller kommunen har boliger/boenheter eller andre kommunale anlegg (eks høgdebasseng) på veien, betaler kommunen årsavgift i tråd med bestemmelsene i vedtektene. Ordningen har etter en viss innkjøringsfase vist seg å fungere bra.
- Det er ikke kartlagt eierskap på veigrunnen eller belyst om kommunen fortsatt skal være eier i de tilfeller kommunen eier veigrunnen eller om den skal ommatrikuleres, dvs overføres veilaget eller andre rettighetshavere. Kommunen har hatt henvendelser fra private veilag i sak der kommunen via nærliggende reguleringsplan har tillatt bruk av privat vei som tilkomst til utbygger. Saksbehandler er ikke kjent med utfallet av denne henvendelsen.

2. Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekk det juridiske

Nedlegging av kommunale veier vil nødvendigvis skape stor motstand blant brukerne av veien. Dette fordi brukerne vil få et redusert tjenestetilbud, noe som vil oppfattes som urettferdig i forhold til andre brukere av kommunale veier. I den forbindelse bør det legges opp til en mest mulig likebehandling sett i forhold til andre private veier i nærområdet med sammenlignbar funksjon. Det vil si at veiens funksjon i stor grad er bestemmende for veiens status. Videre er det av stor betydning at nedleggelse av veier medfører marginale samfunnsmessige konsekvenser.

En annen følge av nedlegging av kommunale veier er at det i utgangspunktet vil ramme utkantene, mens sentrumsområdene i stor grad vil bli som i dag. Her er det som oftest både mye gjennomgangstrafikk og regulert til offentlig vei. I den grad det er mulig bør det søkes en størst mulig likebehandling sett i forhold til andre kommunale veier.

Det vil si at det er veiens funksjon som i stor grad blir bestemmende for veiens status. Samleveier og adkomstveier i sentrum, sentrumsnære områder og tettbebygde områder bør som hovedregel ha status som kommunal vei. Dette fordi disse veiene utgjør viktige elementer i et rasjonelt vei og transportsystem i kommunen. Videre vil veiene dekke samfunnsnyttige og almenne behov i forhold til sentrumsnære og viktige offentlige og private virksomheter så som; kollektivtrafikk, rådhus, skoler, barnehager, kulturhus, sykehjem, omsorgsboliger, offentlige kaier og havner, forretninger, kontorer m.v..

Hvilken standard bør de vegene som nedlegges som offentlig veg ha?

Kommunen har ingen rettslige forpliktelser til oppgradering av vegstandard før en kommunal nedleggelse med mindre det er inngått en skriftlig avtale om at en veg skal ha en viss standard. Rådmannen er ikke kjent med at kommunen har inngått slike avtaler.

Rettslig grunnlag for evt privatisering av kommunale veger:

Det rettslige utgangspunktet er Veglovens § 7 tredje ledd hvor kommunen kan fatte vedtak om at kommunal vei skal legges ned. Offentlig veg som blir nedlagt, blir privat vei. Dette følger av definisjonen i Veglovens § 1, der alle andre veier enn de som er offentlige, er private.

Et vedtak om nedlegging av offentlig veg etter Veglovens § 7 *eller* overføring av vedlikeholds- og driftsansvar etter Veglovens § 8 er ikke ansett som et forvaltningsvedtak etter Forvaltningslovens § 28, men som et politisk vedtak om at kommunen ikke lenger vil påta seg omkostninger og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei.

Dette innebærer blant annet at de av kommunen sine innbyggere som berøres av vedtaket ikke har rett til forhåndsvarsel eller klagerett på vedtaket. Dette innebærer dermed at kommunen står fritt til å bestemme om og i tilfelle hvilke veier som kan legges ned som kommunale veier.

Kommunen vil likevel være bundet av alminnelige prinsipper om saklighet. Hensyn til kommunen sin økonomi vil utvilsomt være et saklig hensyn ved vurdering av om en kommunal vei skal legges ned.

Når det gjelder spørsmålet om nedleggelse av regulerte offentlige veier, det vil si veier der det finnes en reguleringsplan og denne sier offentlig veg, vil rådmannen anføre at det må gjennomføres en omregulering av vei fra offentlig til privat hvis veien nedklassifiseres til privat vei. Det vil derfor være en omfattende prosess med nedleggelse av disse veiene.

Veiens status må i så tilfelle sjekkes i hver enkelt reguleringsplan. Det antas at en eventuell formålsendring i reguleringsplanen anses som mindre vesentlig og med en kostnad på i underkant av 8.000 pr plan og med en høringsfrist på én til to uker. Men, hvis det kommer inn klage på høringen, utløser dette full høringsrunde med 6 ukers frist og kostnader knyttet til arealene i hver plan. Gjennomføring med nedklassifisering av kommunal vei i regulerte områder kan dermed utløse en omfattende, kostnads- og ressurskrevende prosess.

Men, kommunen kan gjennom vedtak kun overføre vedlikeholdsplikten, og ikke overføre eierskapet til vegkroppen, jfr Veglovens § 8.

Ved at kommunen opprettholder eiendomsretten til veigrunn for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veiene som evt. nedlegges. Kommunen har derav muligheten til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som

nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel. Veiene vil da være åpne for for nødvendig transport for utrykningskjøretøy, post- og renovasjonsbiler, skoleskysst etc.

3.Veier til industriområder

Vegnavn i tråd med brøyteavtaler

Det etterspørres oversikt til industriområder, Rådmannen velger også å ta med annen næringsvirksomhet i oversikten.

Industri/produktiv næringsvirksomhet

- 3.1.1. **Nabeita industriområde** – næring/offentlig (Hamos, Tensio, ElektroTeam, Driftshall Frøya kommune, bilverksted/bensinstasjon) 4 vegstrekninger – samlet 360 m
- 3.1.2. **Hammarvik næringspark** – næringsvirksomhet – (Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)
- 3.1.3. **Hammarvik kai** – næringsvirksomhet (alt. tilførselsvei til Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)
- 3.1.4. **Nordskag industriområde** – næringsvirksomhet (Salmar, Nutrimar) – 900 m
- 3.1.5. **Neset kai** – offentlig – almenningkai og adkomst til Frøya næringspark – 303 m
- 3.1.6. **Sætervågen** – næring/offentlig (Seahell/fiskerikai) – to vegstrekninger – samlet 337 m
- 3.1.7. **Flatøya** – næringsvirksomhet (Måsøval fiskeoppdrett – landbase m.m. – 868 m)
- 3.1.8. **Tuvnes** – næringsvirksomhet/offentlig – Landbase Salmar/almenningkai – 895 m
- 3.1.9. **Måsøyvalen** – næring og utleievirksomhet (fiskeoppdrett og utleievirksomhet) – 830 m
- 3.1.10. **Sistranda havn** – 2 vegstrekninger – samlet 491 + 56 m
- 3.1.11. **Ørnflaugvågen** – næringsvirksomhet (Ørnli Slip) landbase Mowi, almenningkai – 1190 m
- 3.1.12. **Flatval kai** – næring – utleievirksomhet – liggekai brønnbåter – 580 m
- 3.1.13. **Gjetøy-Storaursøy** – næringsvirksomhet (feltstasjon, landbase oppdrett, utleievirksomhet – 1480 m

Næringsvirksomhet/turisme/gårdsbruk/kultur

- 3.1.14. **Dragsnes** – næringsvirksomhet (utleievirksomhet) gårdsbruk (sauhold)
- 3.1.15. **Svellingen** – næringsvirksomhet (turisme Håkon Vikaskag)
- 3.1.16. **Stabben** – utleievirksomhet næring (Titran rorbuer) kulturminner (Stabben Fort)
- 3.1.17. **Sula bo og servicesenter** – Næringsvirksomhet (utleie)
- 3.1.18. **Vikasundet** – næringsvirksomhet (Per Wågø AS)
- 3.1.19. **Bua** – næring – utleievirksomhet
- 3.1.20. **Hammarvik S-lag** – næring og boliger

Offentlig virksomhet/anlegg

Oppvekstsentre/barnehager

- 3.1.21. **Nabeita skole** – offentlig
- 3.1.22. **Sistranda skole** – offentlig
- 3.1.23. **Nordskag boligfelt** – oppvekstsenter – offentlig
- 3.1.24. **Dyrøy skole** – offentlig
- 3.1.25. **Mausund skole** – offentlig
- 3.1.26. **Sørburøy** – offentlig – skole

- 3.1.27. **Neset boligfelt** – offentlig – barnehage –to vegstrekninger
- 3.1.28. **Beinskardet** – offentlig og privat – (barnehage, omsorgsboliger, private boliger)

Rådhus/forretninger/offentlige kontorer m.m.

- 3.1.29. **Rådhuset** – 2 vegstrekninger
- 3.1.30. **Sistranda sentrum** – offentlige kontorer og forretningsvirksomhet
- 3.1.31. **Siholmen** – offentlige kontorer – Voksenopplæringa/Flyktningetjenesten
- 3.1.32. **Hamarvika** – driftshall – offentlig bygning

Sykehjem/omsorgsboliger

- 3.1.33. **Frøya sykehjem** – offentlig
- 3.1.34. **Beinskardet omsorgsboliger** – offentlig

Avfallsdeponi

Kvisten søppelplass – offentlig – 1180 m

Brannstasjoner

- 3.1.35. **Nordskag brannstasjon**
- 3.1.36. **Sistranda brannstasjon**
- 3.1.37. **Mausund brannstasjon**
- 3.1.38. **Sula brannstasjon**

Gravplasser/kirkegårder

- 3.1.39. **Nordhammarvika gravplass**
- 3.1.40. **Sletta kirkegård**
- 3.1.41. **Setervolden gravplass**
- 3.1.42. **Kveldro gravplass**
- 3.1.43. **Måøy gravplass**
- 3.1.44. **Titran kapell**
- 3.1.45. Loknes gravplass**
- 3.1.46. Håvik gravplass**
- 3.1.47. Sula kirkegård**

Kaier/broer/molo

- 3.1.48. **Sandvik havn** – almenningsskai
- 3.1.49. **Bogøy/Smaløy** – bro
- 3.1.50. **Bremnes** – almenningsskai
- 3.1.51. **Sula** – molo
- 3.1.52. **Neset kai** – almenningsskai
- 3.1.53. **Sætervågen kai** – almenningsskai og fiskerikai
- 3.1.54. Sistranda kai** - fiskerikai
- 3.1.55. Gjetøy bro**
- 3.1.56. Storaursøya bro**
- 3.1.57. **Sula** – almenningsskai
- 3.1.58. Titran** – fiskerikai
- 3.1.59. Sørburøya** – almenningsskai
- 3.1.60. Gjæsingen** – almenningsskai
- 3.1.61. Ørnflaugvågen** - almenningsskai

Friluftsliv

3.1.62. Kjervågsund – utsiktspunkt

Pivat barnehage

3.1.63. Sistranda gml brannstasjon (privat barnehage – Kystbarnehagen

Kommunen brøyter adkomstveg og parkeringsplass – det kreves refusjon for brøyting av parkeringsplass.

4 Beholde kommunale veger

Kriteriene for hvilke veier som bør forbli kommunale og hvilke veier som bør overføres til privat drift er basert på en nøye vurdering utifra de vilkår som er vurdert opp mot likhetsprinsippet, samfunnsmessige interesser og kommunens økonomi.

Det anses fullstendig upraktisk å tenke seg at veier i sentrumsområder og i tettbebyggelse skal være private veier med bompengoordninger.

Det har opp gjennom årene ikke vært en klar strategi over hvilke veier som skulle være kommunale, her er det nok tilfeldighetene som har spilt inn i uregulerte områder.

I regulerte områder, der kommunen enten er eier eller har tatt initiativ til reguleringen (f.eks boligfelt) har det gjennom reguleringsbestemmelsene vært føringer for at veien skulle være kommunal med tilhørende driftsansvar. Dette er også tilfelle i mange næringsområder enten i kommunal regi eller ved samarbeidsavtaler mellom partene.

Rådmannen er av den formening at kommunen har påtatt seg samfunnsansvaret med å tilrettelegge og etablere bolig- og næringsområder i en bred akse i kommunen, men hvor det ikke vil være like naturlig at det offentlige påtar seg drifts- og vedlikeholdsansvaret etter ferdigstillelse. Sett i perspektiv til likebehandling vil det være slik også for private utbyggere, at etableringskostnader med opparbeidelse er et aspekt, drift- og vedlikeholdskostnader et annet, og som ikke er innberegnet ved kjøp av tomt/arealer.

For å se dette i et annet lys, blir det sammenlignbart ved at å betale inn anleggsbidrag til f.eks strømleverandør, er det ikke dermed sagt at vi slipper å betale strømforbruket.

Ved siste endring i Veglova – [LOV-2018-06-15-38](#) med ikrafttredelse fra 20.07.2018 §54 er det imidlertid bestemt at det på privat vei påhviler eier, bruker eller den som har bruksrett å holde veien i forsvarlig og brukbar stand. I forskrift om slamtømming i Frøya kommune er det satt vilkår for veistandard for denne tjenesteytingen, det forutsettes derfor at vilkårene i § 54 skal ivaretas ved forskriftens bestemmelser om veien er kommunal eller privat.

5. Veier med kun hytteeiere

Ingen av de kommunale veiene har *bare* hytteeiendommer som benytter veien.

6.Oversikt kommunale veger og hvem bor der/antall

Komplett oversikt over alle kommunale veier følger som vedlegg til denne sak, og det vises også til ovenstående oversikt unntatt boliger og fritidsboliger. Det bemerkes at det ved telling av antall boliger kan boligene ha flere boenheter. Dette er ikke kartlagt. Når det gjelder spørsmål om antall personer som bor der, er det ikke adgang til å opplyse dette mtp Lov om personvern.

Veinavn	Bolig	Fritidsbolig	Skoleskys	Offentlig	Gårdsbruk	Næringsdrivende
Kjærvågsundveien	2	6		1		
Heivein	8	8				
Hakkbuveien	2	1				1
Veita	14	23				
Tiran Kapell	2			1		
Stabbveien	6	19				1
Håvika	0	0				
Titranveien -Kvisten avfallplass	0	0		1		
Bua	6	7				1
Kvistaveien	14	17				
Måsøvalveien	14	7				2
Nordskag skole	11			1		
Tuvneset	4	4				1
Setervolden gravplass	0	0		1		
Bremnesveien	24	11		2		
Sandvikveien	5	7		1		
Kveldro	1	2		1		
Dyrøya boligfelt m/vei til Seashell	14	4				2
Dyrøy skole	16	2		1		
Garnvikveien	7	6				
Sjønhalsen	11	3				1
Dragsnesveien	7	15				1
Vikasundveien	17	11				1
Svellingen	14	1				1
Sletta kirke/Skagan	5	3		1		
Stølan	17	5				
Neset boligfelt	14			1		
Neset kai	11	2		1		3
Stølan på Uttian	18	10				1
Steinfjærveien	20	9				1
Siholmen	1			1		4
Rabben boligfelt I og II	51					
Nordhammervik gravplass	0	0		1		
Sykehjemsveien	5	0		1		
Nordhammarveien	45	3				

Doktorbakkan	13	3			
Gulldokkveien	24	4			
Hammarvikringen	34	6			3
Samvirkeveien	26	0			1
Hamarvikbakkan	16	0			
Nabeitveien	6	8		1	4
Flatøyvæn	30	7			1
Flatvalveien	33	5	X		3
Loknesveien	4	9		1	
"Sula sykestue" Tøftistuveien	1	6			1
Skuthauveien	12	10			
Sula-Moloveien	0	0		1	
Gjetøy/Storaursøya	3	12		1	3
Aursøya	33	21			3
Synnvikveien	10	2		1	
Måøyveien	2	1			
Varden	5	0		1	
Gjæsingen	3	37			
Sørburøy	15	18		1	2
Innersian	0	0		2	
Ørndalsveien	1			1	
Øverveien	35	1			
Mellomveien med internatbakkan	48	0		1	2
Rådhusgata	0	0		1	
Beinskardet (alle veier)	46	0		3	
Fillingsnesveien	13	58			1
Åkervikhauan	14	0			
Nordskag industriområde	1	3			2

7. Har et vedtak tilbakevirkende kraft?

Rådmannen er litt usikker i hva som er tanken bak dette spørsmålet, men en eventuell nedklassifisering av kommunal veg har ikke tilbakevirkende kraft mtp økonomiske forhold.

8. Hva f.eks med Hjemmetjenesten

P.t. har hjemmetjenesten brukere på 24 av 63 kommunale veier. Det vil variere hvilke veier som beferdes utifra tjenestebehov til den enkelte innbygger.

9. Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd

Frøya kommune har ingen ordning med driftstilskudd til private veier. Kommunen hadde en slik tilskuddsordning for mange år siden, men ordningen opphørte for mange år tilbake.

Dette innebærer at private veier ikke gis tilskudd til drift og vedlikehold og brukerne av disse veiene bærer utgiftene fullt ut. Ut fra likebehandlingsprinsippet bør derfor kommunale veier som evt privatiseres som hovedregel følge samme prinsipp.

Dersom det vurderes en kommunal tilskuddsordning bør den være generell, dvs i utgangspunktet omfatte alle private veier. En eventuell innføring av en slik ordning vil dog medføre både administrative og reelle utgifter til tilskudd, og vil dermed undergrave de økonomiske utfordringer kommunen har med midler til vegvedlikehold.

10. Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig

Relevante kriterier ved vurdering av privatisering av kommunale veger:

Hvilke relevante vurderingskriterier er det som går igjen i flere kommuners forslag til privatisering av kommunale veger? Det er tale om en politisk vurdering, men kommunene ønsker å oppnå likebehandling med hensyn til hvilke kommunale veger som skal privatiseres.

Følgende vurderingskriterier er mest relevante:

- Omfanget av fast bosetting. Det er i hovedsak veger utenfor tettbebygde strøk som vurderes privatisert.
- Om vegen betjener næringsvirksomhet eller kommunale bygg og anlegg. Dersom det er slike interesser knyttet til vegen, vil forslag om privatisering sjelden fremmes. Hvis vegen uansett blir privatisert, må kommunen dekke sin vedlikeholdsandel på lik linje med andre brukere av vegen.
- Om vegen i reguleringsplan er regulert som offentlig. Dette trekker i retning av å ikke privatisere, da det må foretas endringer i reguleringsplanen og en må gå frem etter samme prosedyre som når ny reguleringsplan skal utformes. Veg i reguleringsplan som ikke er regulert som kjøreveg kan derimot privatiseres.
- Har kommunen planer om å utvide reguleringsplaner eller benytte eksisterende adkomst fra ett boområde til et nytt byggefelt (gjennomgangsvei)
- Om det er knyttet allmenntilgjengelige områder til vegen, f.eks dersom det er tale om adkomstvegen går til et friluftsområde.
- Sosiale kriterier, f.eks kommunale tjenester som skolebuss eller hjemmesykepleie, kan tale for at vegen ikke bør privatiseres.
- Vegen har lite trafikk
- Ligger utenfor tettbebygd strøk
- Betjener få eiendommer
- Ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomkjøring
- Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere
- Kommunens behov for etablering av ny infrastruktur (fiberkabel, bredbånd, fjernvarmenett osv.)

Historikk

Offentlig veg har i århundrer vært et samfunnsanliggende da den første vegloven ble stadfestet allerede den 28.juli 1824 som bakgrunn for bygging av offentlig veg som kun var framkommelig til fots eller på hesteryggen og reglene gjaldt hovedsakelig plikt til vedlikehold av disse. Etter hvert utviklet det seg en mer organisert bygging av veger til bruk for kjøretøy. Senere ble vegloven endret

i takt med samfunnsutviklingen ...1851, 1912 og gjeldende lov av 21.06.1963, sist endret 15.06.18 med virkning fra 20-07-2018.

Formålet med vegloven er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken på de kan fungere slik at trafikanter og samfunnet til enhver tid er tjent med vegen. Det er en overordnet målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til naboer, godt miljø og andre samfunnsinteresser.

Myndighetsutøvelse:

Veglovens § 7 tredje ledd jfr § 8 annet ledd gir kommunen adgang til å fatte vedtak om privatisering av kommunale veger.

Ordlyden i veglova § 7 tredje ledd gir ingen føringer for hva som skal legges til grunn for et vedtak om å privatisere kommunal veg, det blir derfor opp til kommunens skjønn å vurdere hva som er mest hensiktsmessig.

Det er heller ikke krav om opprusting av kommunal veg før den kan privatiseres.

Vegens status - rettsvirkninger:

Hvorvidt en veg er offentlig eller privat, gir anvisning på rettsvirkninger av ulik art. Et viktig kjennetegn ved offentlige veier er allmennhetens rett til adkomst og bruk. I tillegg vil det i henhold til veglova § 29 automatisk oppstå byggegrensebestemmelser som snevrer inn naboens råderett over egen grunn langs offentlig vei. En privat vei er derimot ikke underlagt slike bestemmelser og veieieren har i utgangspunktet alltid rett til å stenge en privat veg for allmenn ferdsel. Det må imidlertid gjøres unntak for de som har ervervet en *rett til ferdsel* på den private vegen samt frilufsloven § 3a som bestemmer at dersom vegen fører til utmark kan ikke eier stenge vegen for *umotorisert* ferdsel.

Hvis kommunen ønsker innflytelse på driften av en privat veg, må kommunen ha et *rettsgrunnlag*. Gjennom å yte økonomisk tilskudd, kan kommunen sette vilkår for bruken av private veger. Et slikt vilkår kan være at vegen skal holdes åpen for allmenn ferdsel. Et annet vilkår kan være at vegen holdes stengt for ferdsel som ikke angår bestemte formål. Et tredje vilkår kan være at det i en avtale mellom kommunen og vegens brukere avtales at det ikke skal innkreves bompenger. Disse vilkårene fordrer imidlertid at kommunen gir økonomisk tilskudd til drift og vedlikehold av den private vegen.

Hvis kommunen nedklassifiserer offentlig vei til privat vei, har kommunen ingen rett til å kreve at veien skal være åpen for alminnelig ferdsel. Det er således opp til veieier/bruker å bestemme hvorvidt veien skal være åpen for allmenn ferdsel, forutsatt at det ikke foreligger avtale som tilsier at veien skal være åpen for allmenn ferdsel. Så lenge veien er *klassifisert* som privat vei, har ikke kommunen myndighet til å sette krav til hvordan veien skal driftes og vedlikeholdes.

Hvis kommunen *oppretholder eiendomsretten* til veigrunden for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veien som evt nedklassifiseres. Kommunen har således mulighet til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel.

Skilting på privat vei

Bakgrunnen for at man setter opp skilt på et privat område, er at det oppstår problemer med å få publikum til å respektere lover og regler som gjelder for et tilsvarende offentlig område. Typiske

eksempler er ulovlig parkering på gårdsplasser/boområder, unødvendig kjøring på privat vei, parkering foran utkjørsler/garasjer, unødvendig kjøring i og parkering i borettslag osv. På offentlige områder blir dette regulert ved oppsetting av skilt som det er fattet vedtak for, og som derfor kan håndheves. For at håndheving av tilsvarende skilt på private områder må skiltenes ordlyd/symboler være juridisk korrekte og holdbare.

For de skiltgrupper som vil være mest aktuelle for private områder er det Politiet som er den avgjørende skiltmyndighet. Selv om man eier eiendom, kan man ikke uten videre sette opp skilt man selv ønsker. Offentlige skilt vil ikke bli tillatt satt opp på private områder, med mindre det er fattet vedtak av skiltmyndighetene. Dette betyr at Politiet kan bestemme at et privat område skal skiltes og betraktes som et offentlig område. Dette kan gjelde borettslag, parkeringsplasser, osv. Med bakgrunn i forannevnte må dermed alle skilt på veier som blir nedklassifisert til privat vei søkes godkjent av Politiet hvis kommunen fortsatt ser behov for samme eller annen type skilting.

Avtale om kommunalt vedlikehold

Har kommunen forpliktet seg til fremtidig vedlikehold av private veier? I såfall, vil det være et spørsmål om hvor omfattende en slik vedlikeholdsforpliktelse faktisk kan være.

Det er ikke kjennskap til, eller fremlagt noen dokumentasjon som viser at kommunen har forpliktet seg til fremtidig vedlikehold. På den annen side kan det være nødvendig å kvalitetssikre dette ved dokumentinnsyn på alle berørte eiendommer og den aktuelle vei. Dette er en komplisert og svært krevende oppgave både ressursmessig og økonomisk idet skylddelinger, matrikkelbrev etc må gjennomgås. Hvis slike rettigheter/avtaler ikke er til stede, innebærer dette at kommunen står fritt til å nedlegge veien og omklassifisere den til privat vei.

Vedlikeholdsplikt for private veier og kommunen som vegbruker

Veglova § 54 første ledd første punktum bestemmer at når en privat vei blir brukt som felles adkomst for flere eiendommer «*pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukbar stand*». Bestemmelsen fastslår en felles vedlikeholdsplikt for privat vei som er gjenstand for felles bruk. I tillegg til grunneiere og de med formell rettslig bruksrett, vil også andre som utøver en faktisk tålt bruk være vedlikeholdspliktige. Dersom kommunen skal bruke en privat vei, må kommunen – på lik linje med andre brukere dekke sin vedlikeholdsplikt. Tolkning av denne bestemmelsen statisk forstås kommunens andel av vedlikeholdsplikt at kommunen faktisk bruker veien som adkomst for kommunale anlegg (f.eks pumpestasjon, høgdebasseng, kommunal badeplass osv) lovpålagt tjeneste som skoleskyss. Hva gjelder den offentlige bruk av veien for tjenesteyting som avfallshåndtering, slamtjeneste, hjemmesykepleie m.m. anses ikke disse tjenestene å falle inn under kommunens vedlikeholdsandel/ansvar på privat vei.

11. Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold

Nei, kommunen har ikke adgang til å kreve avgift eller refusjon for veivedlikehold på kommunal vei, jfr Veglovens bestemmelser .

12. Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend»

Definisjon grend – En grend eller et grendesamfunn er en samling med gårder, hus eller hytter. Grend betegner en gruppe av gårder som ligger mer eller mindre samlet og er skilt fra andre grupper med utmark, skog eller lignende. Grend er en

mindre enhet enn en bygd, som således kan inneholde en eller flere grender. Grendene langs kysten kalles gjerne fiskevær. Den klassiske grenden består av ganske få hus, som oftest er bygd med en viss geografisk nærhet til hverandre.

Definisjon bygd - Ei bygd er gjerne et spredtbebygget område med en viss geografisk utstrekning, der bondegårdsbebyggelse ofte har vært selve grunnlaget for samfunnet. Bygd brukes særlig om den tetteste bebygde, sentrale del av et landområde med gårder som utgjør en naturlig helhet og som er omgitt av *ubygder*, til forskjell fra *utkant* med mer spredt bebyggelse. Bygdene har tradisjonelt bestått av gårdsbruk og spredt bebyggelse i et kulturlandskap som har vært preget av innmark, utmark, jordbruk, husdyrhold, fangst og fiske. Bygder er gjerne større og mer løslig sammensatte enheter enn grender, fordi man også regner med områder uten bebyggelse i bygdene. Ei bygd kan således bestå av et eller flere grendesamfunn.

Definisjon tettsted Et tettsted er et tettbebygd område, et byområde, en by, et bebyggelses-tyngdepunkt, for eks. et industristad, fiskevær, bygdesentrum eller kommunikasjonsknutepunkt. Eller, et tettbebygd sted defineres som et sammenhengende bebygd område, uavhengig av administrative grenser. Tettstedets yttergrenser flyttes stadig (dynamisk) etter hvert som tettstedet utvides med bebyggelse. I norsk dagligtale er tettsted et begrep for et bymessig område som ikke er stort nok eller viktig nok til å være by. Det typiske tettstedet i bygde-Norge består av butikker og andre service-bedrifter, samt boliger og kanskje hotell og industribygg. Tettstedet kan være kommunesenter med kommunale institusjoner som aldershjem, helsesenter og herredshus. I større tettsteder finner man også statlige institusjoner som sykehus, politi og domstoler. Et større tettsted med et sentralt forretningsstrøk vil vanligvis kalles en by.

Tettstedets sentrumsområder

Innenfor et tettsted opererer SSB med begrepene *sentrumskjerne* og *sentrumssone*. En *sentrumssone* er i denne sammenhengen definert som et område satt sammen av en eller flere sentrumskjerner og en sone på 100 meter rundt. En *sentrumskjerne* er definert som et område med mer enn tre ulike hovedgrupper med sentrumsfunksjoner. I tillegg til detaljvarehandel må offentlig administrasjon eller helse- og sosialtjenester eller andre sosiale formål.

Hvorvidt kommunen skal fortsette å ha kommunalt vedlikehold på grendeveger er et politisk spørsmål og hvilke kriterier som velges å legges til grunn ved en eventuell nedklassifisering til privat vei eller overføring av drifts- og vedlikeholdsansvar.

13.Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere

Rådmannen anser det som en utfordrende oppgave hvis kommunen skal påta seg ansvar med samkjøring for vedlikehold og drift overfor andre bedrifter og private veieiere. Dette vil i praksis bety at kommunen påtar seg ansvaret for at drift og vedlikehold utøves og deretter må bruke mye ressurser på refusjonsberegninger overfor forannevnte aktører.

Det er ikke uvanlig at bedrifter og private veieiere inngår brøyteavtaler med de eksterne firma som kommunen har avtale med på tjenesteytingen.

Et annet moment som bør drøftes i sakens anledning, er om kommunen bør reforhandle avtaler med næringslivet. Kommunen drifter og vedlikeholder mange veier til næringslivet og hvor kommunen selv ikke har noe anlegg eller andre interesser på den aktuelle vei.

Her bør brukere og oppsittere av veien selv dekke hele eller deler av kostnadene knyttet til drift og vedlikehold.

Alternativ vegdrift i forhold til privat veilag

I de fleste kommuner hvor kommunal vei har blitt privatisert har det blitt dannet veilag men i Alvdal kommune er det etablert en annen driftsform ved å etablere et eget foretak.

Alvdal kommune: (Alternativ veidrift framfor etablering av veilag på hver rode)

Alvdal Vei er sannsynligvis den første overbygning over private veier som er foretatt i landet. Alvdal kommunestyre vedtok i 2004 å omklassifisere totalt 52 km kommunal vei. 19 veier ble omklassifisert til privat vei og delt inn i 12 veilag. Etter ønske både fra kommunen og oppsitterne ble Alvdal Vei dannet. (eget foretak som organiserer drift og vedlikehold på disse private veiene)

Formålet for Alvdal vei er å organisere og forvalte innkreving av avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal Vei skal være ansvarlig for innkreving av vederlag for bruk av veiene, påse at de enkelte veilag vedlikeholder veiene og at det blir utført nødvendige kontroller for bruken av veiene.

Av de 12 veilagene som ble delt inn i 2004, er 11 medlem hos Alvdal vei. Etter søknad kan også andre veier bli tatt opp som medlem.

Alvdal vei har opprettet styre og vedtekter og styret består av 5 medlemmer, hvorav et medlem er fra Alvdal kommune.

Alvdal vei fordeler midler til veilagene som sørger for opprusting og vedlikehold av veiene. Utbetalingen skjer etter antall meter vei og ved større utbedringer. Kapitalen kommer fra innkrevde avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal kommune bidrar årlig med 200 000 tusen kroner (2010) til Alvdal vei.

I første omgang ble det besluttet at alle fastboende og hytteeiere som bruker veiene skal betale avgift til veilaget og etter høringer blant veilagene ble det oppnådd enighet om betalingsformer.

Erfaringene fra Alvdal vei er at de har hatt en god prosess både med kommunen og veilagene som er medlemmer. Tilslutningen blant bygdefolket om medlemskap ligger på 85% av de som fikk

tilsendt giroer (alle innbyggere (enkeltpersoner)) over 18 år og alle hytteeiere) . Påstanden er at veivedlikeholdet er blitt mye bedre etter at veiene ble privatisert.

Brøyting

Ved konkurranseutsatt rammeavtale for perioden 2019-2024 mottok kommunen ett tilbud fra hver rode. Det erfarer at færre og færre viser interesse for brøyteavtaler med kommunen. Mulig årsak til dette er at brøyterne har beredskap 6 mndr pr sesong og hvor det også kreves store investeringer på maskinelt utstyr for oppgaveløsningen. Beredskapsgodtgjørelse har en økning på 180.600 pr år og timepriser har en samlet økning på 2.450,- pr time. Dette utgjør til sammen en økning på brøytebudsjettet med kr 509.805,50.

Med bakgrunn i den høye økningen for vintervedlikehold kapitalmessig ble det før kontrahering av brøyteavtale med entreprenører, beregnet om oppgaven kunne utføres til en lavere pris i egen regi. Dette viste seg å bli dyrere idet vi da har måttet ansatt mere personell for å forestå oppgaven, idet våre 3 medarbeidere på anleggssiden allerede er i en vaktordning med brøyting og strøing på kommunale veier i sentrum og andre offentlige uteanlegg i kommunen. I tillegg server disse mannskapene begravelser både på Fast-Frøya og i øyrekka.

Kommunen har et stort etterslep på vedlikehold av kommunale veier, og de årlige bevilgninger til drifting blir for knappe. Etterslepet øker dermed år for år og veistandarden på mange kommunale veier har ikke ønskelig kvalitet sett fra et brukerperspektiv.

Innenfor denne rammen skal det grøftes, vedlikeholdes og skiftes ut stikkrenner, siktrydding, overvannshåndtering, tømning sandfangkummer, gatefeiling, grusing, høvling, skraping av vei, brøyting og strøing, setting og opptak av brøytestikker, oppmerking, vedlikehold og drift gateløys osv.

Vurdering/Konklusjon:

Eiendomsrett til veggrunnen

Definisjonen på en offentlig vei er at veien er åpen for allmenn ferdsel og blir holdt vedlike av det offentlige. Hvem som eier veggrunnen er ikke avgjørende.

Ved nedklassifisering av kommunal vei til private er det nødvendig å kartlegge hvem som har eiendomsrett til veien. Erfaringene viser at mange «kommunale» veier opprinnelig har vært i privat eie. Det vil ofte være en fordel for oppsitterne å få til en løsning med kommunen om å overta eiendomsretten til veien, og deretter danne et veilag hvor alle deltagere har sine plikter.

Naturskadeerstatning er et poeng i denne sammenheng. Hvis veien blir tatt av skred eller flom, så finnes det store muligheter for å få statlig erstatning til private veier. Samme erstatning er ingen selvfølge hvis veien er offentlig eid. Dette kan være et argument for at en privatisert vei også bør eies av veibruker og ikke av det offentlige. Kommunen bør på den annen side foreta en overordnet vurdering med tanke på det offentliges samfunnsmessige ansvar generelt sett.

Der kommunen ønsker å nedklassifisere kommunal vei til privat vei og fortsatt ønsker å ha en viss kontroll med vegen, bør kommunal vei hvor kommunen selv er grunneier og/eller er bruker av veien inngå særavtale eller betale tilskudd til veglaget.

Det må kartlegges om vegen er utskilt som egen matrikkelenhet i eiendomsbasen hos kommunen. Ved innføring av ny Matrikkellov hadde kommunene adgang til å matrikkelføre veggrunn som sin

egen, med overgangsordninger som gjaldt ut 2012. Det opplyses at denne matrikkuleringen delvis er utført i Frøya kommune.

Det må vurderes om veien må ommatrikuleres til privat eie, eller om kommunen fortsatt skal stå som eier og overføre drift og vedlikehold til private som i denne sammenheng oppfattes som veiholder. Hvis vei i regulerte områder som har betegnelse offentlig vei (offentlig trafikkområde) skal overføres til private, må reguleringsendring (formålsendring) gjennomføres.

Veglys

På de vegstrekninger hvor kommunen har etablert veglys langs offentlig vei og som evt blir overført til private, vil det også være naturlig at eierskap og driftsansvar for veilysene overføres til den aktuelle vei.

Som tidligere nevnt ovenfor kommunal vei til offentlige bygninger, så som; skole, barnehage, omsorgsboliger, sykehjem osv må ha status kommunal vei. På de veier hvor slik bygningsmasse ligger på deler av veien og ikke er i enden av veien, bør resterende veistrekning overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar. Videre må veier fram til offentlige kaier og kaianlegg fortsatt være kommunal vei. Dette med bakgrunn i almenne brukerinteresser. På veier der kommunen har høgdebasseng, renseanlegg m.m. som i hovedsak betjener øvrig bebyggelse, bør drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres private og hvor kommunen betaler sin andel til veilag.

Videre vil Rådmannen presisere det offentliges ansvar med tilrettelegging med adkomst for forflytningshemmede, noe som også tilsier behov for at veier til offentligrettede bygg og anlegg skal være kommunal vei. Tilsvarende bør veier som utgjør viktige forbindelseslinjer til annet offentlig vegsystem med regional tilknytning (gjennomgangsveier) være en del av det kommunale veinettet med kommunalt drifts- og vedlikeholdsansvar.

For å skille forskjellene i Veglovens § 7 og § 8 kan det oppsummeres som følgende:

Et vedtak om nedlegging av kommunal i § 7 medfører at kommunen nedlegger kommunal vei (offentlig vei) og overfører vedlikehold- og driftsansvar samt overføring av eierskap, dvs ommatrikkulering. Dette betyr at kommunen ikke vil ha noen rettighet til å f.eks godkjenne avkjørsel fra kommunal vei. Hvis et vedtak fattes på dette grunnlag bør det i hvert enkelt tilfelle undersøkes hvordan eierforholdene til veien er. Her kan det være mange løsninger og som tidligere nevnt er det veieier som beholder en viss disposisjonsrett over veien og viser det seg at kommunen ikke har eierskapet til en tidligere kommunal vei kan en få visse utfordringer. Det kan for eksemel vises til pbl § 27-4 om at eiendommen må være sikret adkomst til vei som er åpen for allmenn ferdsel.

Når det gjelder privatisering av veg i regulerte boligfelt kan vedlikeholdsansvaret overføres, men en må være sikker på at alle har tilstrekkelig adkomst. Regulerings situasjonen vil nok kunne være forskjellig, noen veier er kanskje regulert til offentlig vei, mens andre er regulert for eksempel til felles vei.

Veglovens § 8 andre ledd medfører at drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres til private og hvor kommunen fortsatt vil ha en viss disposisjonsrett over vegbruken. Det er naturlig å se det slik at veieier bl.a. kan avgjøre hvem som skal ha eller få rett til å bruke vegen.

Blir vedlikeholdet og driftsansvaret overført til private, vil kommunen kunne bli ansvarlig for fortsatt en andel av vedlikeholdet dersom de er eier eller bruker av eiendommer knyttet til den aktuelle veien og bli en aktør i veilaget. Veilaget vil få den råderetten som de blir tillagt av grunneiere til veien gjennom lagets vedtekter og for øvrig Veglovens § 55. Dersom kommunen er eier av veggrunn

kan det være fornuftig at det utarbeides standard vedtekter som kan brukes i den forbindelse. Det vil være viktig at veien fortsatt skal være åpen for allmenn ferdsel, jfr pbl § 27-4.

Med bakgrunn i forannevnte anbefaler Rådmannen av hvis kommunestyret velger å overføre drifts- og vedlikeholdsansvaret på kommunal vei til private, bør kommunen fatte vedtak i medhold av Veglovens § 8, andre ledd.

I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med 52% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt.

Med bakgrunn i drøftinger i saken, vurderinger om likebehandling og prinsippet bak samfunnsmessige interesser foreslår Rådmannen at følgende veier vurderes overført til privat drift og vedlikeholdsansvar:

VEGER SOM BØR VURDERES OVERFØRT TIL PRIVAT DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Kjervågsundveien- fra avkjøring kirkegård og ut til endeevei	2263	Grus	x		Tursti på ende av veg	1
2	Heiveien	70	Asfalt	x			1
3	Hakkbuveien	150	Asfalt	x			1
4	Veita	330	Asfalt	x			1
5	Bua	3600	Grus	x		Turistnæring	2
6	Kvistaveien	2130	Asfalt 1000m Grus 1130	x			2
7	Måsøvalveien	830	Asfalt	x		Næring (Måsøval)	3
8	Nordskaget – fra park.plass skole og til endeevei	116	Grus	x			3
9	Tuvneset	630	Grusveg	x		Tidl 895 m 335 m veg solgt til Salmar	9
10	Dyrøy boligfelt	208	Asfalt	x		Komm. slamavskiller	14
11	Garnvikveien	720	Grusveg	x			12
12	Sjønhsalen	380	Asfalt	x		Tilførselsveg til turisme (Dragsnesv.)	12
13	Dragsnesveien	1656	Grusveg	x		Turistnæring	12
14	Vikasundveien	1106	Asfalt	x			11
15	Stølan	686	Asfalt til gml skole Grus til boligfelt	x		Komm.boligfelt	11
16	Neset boligfelt – fra barnehage til endeevei	200	Asfalt	x		Komm. boligfelt	10
17	Stølan på Uttian	420	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
18	Steinfjærveien	305	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
19	Rabben boligfelt del I og II	1272	Asfalt		x	Trygdeboliger	8
20	Bekkaelvsveien	35	Asfalt		x	Privat bolig	8

21	Rabbafeltet	25	Grus		x	Komm. Utleiebolig	8
22	Rabbafeltet	150	Grus		x	Privat bolig	8
23	Nordhammarveien	900	Asfalt		x	Trygdeboliger	7
24	Rabbastien	150	Grus		x	Veg til Havheim eldreboliger	8
25	Doktorbakkan	578	Grus		x		7
26	Gulldokkveien	710	Asfalt		x	Hammervolden boligfelt	7
27	Hammarvikringen	434	Asfalt		x	Vei til industri	7
28	Samvirkeveien	587	Asfalt		x	Næring (coop)	7
29	Hamarvikbakkan	343	Asfalt		x	Komm. boligfelt	7
30	Flatøyveien	950	Asfalt		x	Næring	6
31	Flatvalveien	580	Asfalt		x	Næring	6
32	Tøftistuveien	220	Asfalt	x		Sula	17
33	Skuthauveien	170	Asfalt	x		Sula	17
34	Varden	310	Asfalt	x		Mausund boligfelt	17
35	Gjæsingen	750	Grus	x			18
36	Sørburøy – fra skole til endevei	699	Grus	x			18
37	Fillingsnesveien	4300	Grus	x			4
38	Åkervikhauan	600	Asfalt	x		Dyrvik –komm.b.felt	10
39	Nordskagveien	900	Asfalt	x		Industriområde	3
40	Gjetøy	710	Asfalt	x			17
41	Myran	390	Asfalt		x	Samleveg	8
42	Nordhammarvika ind.område	544	Asfalt		x	Brøytes fram til port Aqualine (Scales)	19
43	Utfrøyveien	500	Asfalt	x		Vei til Nutrimar	3

VEIER SOM TILRÅS Å FORTSATT HA KOMMUNAL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Titran kapell		Grus	x		Lovpålagt	1
2	Stabbveien	1250	Asfalt	x		Kulturminne – almenne interesser	1
3	Håvika	160	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	1
4	Titranveien – Kvisten avf.plass	1180	Grus	x		Kommunalt anlegg med driftsansvar	2
5	Nordskag skole	280	Asfalt	x		Offentlig bygning	3
6	Setervolden	350	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	
7	Bremnesveien	2952	Asfalt – 2452 Grus 500	x		Kai–allmenn interesse	16
8	Sandvikveien	580	Grus	x		Kai-allmenn interesse	16
9	Kveldro	640	Grus	x		Gravplass-lovpålagt	13
10	Dyrøy skole	270	Asfalt	x		Offentlig bygning	14
11	Sletta kirke	130	Grus	x		Kirke-lovpålagt	11
12	Nesset boligfelt	240	Asfalt	x		Barnehage-off.bygning	10
13	Nesset kai	303	Asfalt	x		Kai-allmenn interesse	10
14	Havneveien	250	Grus		x	Veg til fiskerihavn og	8

						liggekai	
15	Nordhammar gravplass	161	Asfalteres	x		Gravplass-lovplagt	14
16	Sykehjemsveien	434	Asfalt		x	Offentlig bygning	7
17	Nabeitveien	180	Asfalt		x	Off. bygning (Hamos, driftshall m.m.)	7
18	Loknesveien	1293	Grus	x		Kirkegård-lovpålagt	
19	Sula-Moloveien	40	Asfalt	x		Off.anlegg	17
20	Aursøya	770	Asfalt	x		Feltstasjon – almenne interesser – næring (Den Muntre Matros)	17
21	Synnvikveien Mausund	400	Asfalt/Grus	x		Kirkegård-lovpålagt – vannverksanlegg	17
22	Måøyveien	40	Asfalt	x		Offentlig bygning – Mausund skole	17
23	Sørburøy skole	851	Asfalt	x		Offentlig bygning	18
24	Innersian Fra Fv til idr.hall	130	Asfalt		x	Frøyahallen – offentlig bygning	8
25	Ørndalsveien	410	Grus/asfalt		x	Høgdebasseng og Steinaldersti	8
26	Øverveien	440	Asfalt		x	Offentlige bygninger-Øvergården	8
27	Mellomveien med internatbakkan	690	Asfalt		x	Samleveg med gjennomgående trafikk –sentrumsnær	8
28	Rådhusgata	205	Asfalt		x	Offentlige bygg – Rådhus/Skoler/sv.hall m.m.	8
29	Beinskardet Myran	400	Asfalt		x	Gjennomgangsvei/samlevei	8
30	Beinskardet	280	Asfalt		x	Samleveg – gangvei til internatbakkan	8
31	Sætervågen kai	150 m2	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	14
32	Sistranda havn	325	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	8
33	Sistranda skole	1915 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
34	Frøya ungd.skole	1200 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
35	Svømmehall	900 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
36	Rådhuset	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
37	Frøyahallen	2000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
38	Nordskag oppv.s.	1000 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	3
39	Nabeita oppv.s.	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	6
40	Dyrøy skole	800 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	14
41	Neset barnehage	1200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	10
42	Mausund skole	400 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	17
43	Sørburøy skole	200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	18
44	Nordskag brannstasjon	40 m2	Grus	x		Uteområde-parkering	3

45	Sistranda brannstasjon	1000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering Off. virksomhet	8
46	Sætervågen	400 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	14
47	Sørdrøy Ørnflaugvågen	250 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	15
48	Gangveg Hamarvik	357	Asfalt 307 Grus 50		x	Trafikksikkerhet	7
49	Mausund brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
50	Sula brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
51	Gangveg Rådhuset	230	Asfalt	x		Trafikksikkerhet	8
52	Vasskaiveien	254	Asfalt	x		Fiskerikai	1
53	Kjerkdalsvatnet renseanlegg	300	Grus	x		Kommunalt renseanlegg	16

Hovedplan for vei

Hovedplan for vei av 2009 er ikke vedtatt politisk og Rådmannen ønsker å få fullmakt til å leie inn faglig bistand ved revidering og utarbeidelse av denne- idet arbeidet er såpass omfattende at det synes vanskelig å få løst oppgaven i egen regi. Det foreslås derfor at dette tas med i budsjett for 2021.

Hovedplan for vei revideres uavhengig av hvilke valg kommunestyret fatter med tanke på evt overføring av kommunale veier til private. Denne vil være et godt styringsdokument med tanke på vedlikeholdsbehov, vedlikeholdskvalitet og økonomiplanlegging.

Informasjonsformidling

Saken med vurdering om privatisering av kommunale veger har ikke vært ute på høring blant innbyggerne, men saken har vært omtalt i media (lokalavisa Hitra-Frøya) og kommunen har mottatt en rekke innspill fra ulike aktører og innbyggere i kommunen ved tidligere behandlinger av saken. Idet saken er av stor samfunnsinteresse og inngripen i den enkeltes økonomi vil Rådmannen foreslå at saken legges ut til høring før endelig vedtak fattes i kommunestyret. Det er videre av interesse å få fremskaffet evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.

Kan vedtaket påklages?

Evt vedtak som fattes forutsetter at forslag om nedleggelse av kommunale veier til private veier legges ut til offentlig høring, før evt endelig vedtak om nedleggelse gjøres.

Vedtaket om nedleggelse av kommunal vei til privat vei gjøres i medhold av Veglovens bestemmelser. I følge Vegloven er det ikke klageadgang på vedtak som gjøres om nedleggelse av kommunale veier. Kommunen kan dog legge høringsuttalelser til grunn for endelig vedtak.

Ikrafttredelse av vedtaket

Gjelder fra det tidspunkt vedtaket treffes.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel;

- ✓ Arbeide for medvirkning fra alle grupper i befolkningen.

Økonomiske konsekvenser:

De kapitalbehov som er beregnet for opprusting og vedlikehold av kommunale veier vil være urealistisk med tanke på kommunens økonomiske situasjon. Mengde vei bør derfor reduseres og de minst samfunnskritiske veiene bør privatiseres.

I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med over 50% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt. I denne beregningen er det tatt med vintervedlikehold i form av avtaler med eksterne entreprenører så som beredskapskostnader, brøyting og strøing, innleie av feiing samt kostnader med grusing etc., lønn egne ansatte, strømkostnader gatelys.

Kommunen bruker gjennomsnittlig 2,3 mill pr år i drift og vedlikehold av kommunale veger. Ved å overføre drifts- og vedlikeholdsansvar jfr sakens innstilling antas det en besparelse på ca. 1 million pr år.