



Privatisering av kommunale

veger

Lødingen Kommune

22.10.2020

Forord

Administrasjonen i Lødingen Kommune har fremmet politisk sak om nedlegging og privatisering av kommunale veier.

I forslaget var innstillingen at veier skulle få et engangs vedlikehold med oppgrusing, høvling, grøfterensk og skoging der det var nødvendig for å oppnå en brukbar standard før nedlegging og overlevering til privat eierskap.

HRP er engasjert for å utarbeide en rapport med forslag til veistrekninger.

Innhold

1	Bakgrunn	3
1.1	Lovverk	4
2	Beskrivelse av veinettet	5
2.1	Økonomi	6
2.2	Vurdering	8
2.2.1	Kriterier.....	9
2.3	Økonomisk besparelse på privatisering av roder:.....	10
2.3.1	Vedvarende kostnader:	10
2.4	Økonomisk prognose	11
2.5	Vegliste innenfor sentrum	12
2.6	Vegliste utenfor sentrum.....	14
2.7	Eablering av veilag	16
2.8	Søknad om støtte til veilag	17
2.8.1	Forslag til støtteordning.....	17
2.9	Økning av standard før overtakelse.....	17

1 Bakgrunn

Sommer og vintervedlikehold av kommunale veier har vært konkurranseutsatt, hvor det har vært inngått rammeavtaler med flere leverandører. Opsjonen i disse kontraktene har vært benyttet og siste kontraktsperiode var vinter 2019/2020. Lødingen kommune står fritt til å velge nye eller andre løsninger fra sommer 2020. KS vedtok i 2019 ny konkurranseutsetting av veivedlikehold fra 2020. Denne avtalen har en varighet på 4 år pluss 3 års opsjon.

Administrering av veiforvaltningen har tilfalt teknisk avdeling ved avdelingsleder drift. Det er laget en ny driftsstandard for Lødingen kommune som er godkjent av KS. Dette er en del av konkurransegrunnlaget for ny konkurranseutsetting som ble utlyst sommeren 2020. Vedlikeholdet i Lødingen kommune er delt opp i 5 roder, der rodene er delt opp i enkeltstrekninger. Rode 5, Svartskard har en egen kontrakt med båt og motorservice As, som også holder båtruten ut til Svartskard.

Trang økonomi i kommunen har bidratt til at nødvendig veivedlikehold til dels har vært mangelfullt. Flere av veiene på rodene 2-5 har gjennom flere år hatt ett stort etterslep på vedlikehold. En reduksjon i antall fastboende langs de forskjellige rodene gjør at kommunen må gjøre seg noen tanker om hvordan veiene skal driftes i fremtiden.

FRITIDSBOLIGER

Det er hytter og hus som benyttes som sekundærbolig eller fritidsboliger som blir mest berørt av en privatisering. Disse vil bli betegnet som brukere av veien. I Veilovens § 54 fastslås det at når privat vei blir brukt som felles adkomst for flere eiendommer, så plikter hver bruker å holde veien i forsvarlig og brukbar stand.

ALLMENN FERDSEL

Friluftsløven hjemler enkelte allemannsretter. Det vil si rettigheter som tilligger alle uten særlig rettsgrunnlag. Allemannsrettene omfatter blant annet ferdselsrett. I utmark kan som utgangspunkt enhver ferdes til fots, med sykkel eller ridende til hest så lenge det skjer hensynsfullt og med tilbørlig aktsomhet. I innmark er ferdselsretten noe mer begrenset: Men på vei eller sti kan man også i innmark som utgangspunkt ferdes hele året til fots, med sykkel eller ridende til hest. Allemannsretten omfatter som utgangspunkt ikke motorkjøretøy. Slik ferdsel kan eier av privat vei derfor forby med mindre annet er bestemt.

INDUSTRI OG BEDRIFTER

Allskog har meldt interesse for å hente ut tømmer fra området ved Fornesveien. Flaskehalsen her er en dårlig vedlikeholdt bro og generell dårlig holdt veikropp. Ved privatisering kan ny veieier benytte seg av Allskog/landbruksdirektoratet søknadsportal for støtte til vedlikehold jf. Landbruksveiforskriften. Om denne ordningen er gjeldende i 2020 er uklart. Mortenlaks har fasiliteter ved Erikstad, og benytter Erikstadveien til næringsformål.

1.1 Lovverk

Veilovens bestemmelser kommer til anvendelse i forbindelse med nedlegging av kommunale veier. I veilovens §7 heter det seg at kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal vei kan legges ned. Et vedtak om nedlegging av offentlig vei etter veglovens §7 blir ikke ansett som ett forvaltningsvedtak etter forvaltningsloven, men som ett politisk vedtak om at kommunen ikke lengre vil påta seg omkostninger og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei. Dette innebærer at kommunens innbyggere som berøres av vedtaket ikke har rett på forhåndsvarsling eller klagerett. Prinsippene om forsvarlig saksbehandling fordrer allikevel at saken krever grundig behandling og at berørte parter har krav på å kunne øve innflytelse å legge fram sin sak. Det er ingen bindende føringer eller materielle krav til kommunens vedtak etter denne bestemmelsen. Det er heller ingen tekniske krav som må være oppfylt for veien før privatiseringsvedtaket.

Videre hjemler §8 at kommunen kan gjøre vedtak om at veien skal legges ut til bruk som privat vei med privat drift og vedlikeholdsansvar. Veglovens § 54 fastsetter bestemmelser om at eieren og brukerne av felles privat adkomstvei skal betale driftsutgifter i forhold til bruken. §55 fastslår at de som har plikter etter §54 skal utgjøre ett veilag.

2 Beskrivelse av veinettet

Det kommunale veinettet består av ca. 40 kilometer vei, ca. 1 kilometer gang og sykkelveg og 8 broer/kulvertbroer. Av totalen er det ca. 19 kilometer med grusvei. Fylkesvei gjennom sentrum av Lødingen og veien ut til Vestbygda er å regne som primærvei. Kommunens veier er sekundærveier til disse. Alle veier dette dokumentet omhandler er i klasse BK6 jf. veglisten i Lødingen kommune. BK6 betyr at veiene er i den laveste klassen i forhold til bruken. BK6 gir kun angir største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjoner og totalvekt avhengig av avstanden mellom akslene.

Den desidert største kostnaden på veibudsjettet er drift av veier. Vedlikeholdet har vært under norm, noe som igjen fører til at veikapitalen/veistandarden svekkes. Det bemerkes også at driftskostnader kan variere mye som følge av klimatiske forhold fra år til år.

2.1 Økonomi

Regnskap for 2019 viser kostnader pr rode. Det er i denne modellen brukt et gjennomsnittstall pr kilometer. Dette kan gjøre at enkelte strekninger ikke nødvendigvis vil være 100% korrekt i forhold til reelle kostnader på den aktuelle strekningen. Modellen viser totale kostnader, sommer og vinterdrift.

ØKONOMISK MODELL

	4F - Fornesveien	3C Vestøyveien	2A Austre Kanstad	2BC Erikstadveien	4B Bresjeveien
Standard	Svært dårlig. Oppgrusing, høvling og grøfterensk nødvendig	Svært dårlig. Oppgrusing høvling, skogning nødvendig	Svært dårlig. Oppgrusing høvling, skogning og grøfterensk nødvendig	Svært dårlig. Oppgrusing høvling, grøfterensk og skogning nødvendig	Svært dårlig. Oppgrusing, høvling og grøfterensk nødvendig.
Behov for helsehjelp, skoleskyss etc.			1 person helse	1 person helse	2 personer skole
Bolig med fastbeboende ¹	1	1	5	4	4
Boliger/hytter som sokner til vei ²	30	6	24	33	24
Antall kilometer	5,7	1,8	2,8	3	1,6
Kost pr kilometer	96.000	105.000	71.000	71.000	96.000
Totalkost pr år	550.000	189.000	199.000	213.000	153.000
Vedlegg	1	3	4	4	2

¹ Bolig med fastbeboende viser hvor mange boliger som benyttes som fast bosted. Matrikkel viser antall boliger/hytter, ikke antall personer registrert på disse lokasjonene

² Boliger/hytter som sokner til vei viser både hytter/fritidsboliger og enheter regulert som bolig, som benyttes som fritidsbolig eller står ubrukt. Matrikkel viser antall boliger/hytter, ikke antall personer registrert på disse lokasjonene.

BOMPENGER

Den som har eiendomsrett til privat vei, kan også som utgangspunkt kreve bompenger for bruk av veien. Denne retten er imidlertid begrenset av vegloven § 56: Der framgår at oppkreving av bompenger krever samtykke fra kommunen. Kommunen fastsetter også størrelsen på bomavgiften og kan videre sette vilkår for bruken av bompengene som kreves inn. I sine avgjørelser vurderer kommunen først og fremst om det er rimelig å kreve bompenger på den aktuelle veien, herunder hvor stor avgift som er rimelig. Aktuelle momenter i denne vurderingen er omfang av ferdsel og slitasje på veien og kostnader med veivedlikehold.

PROSESSKOSTNADER

Veglovens§ 54 fastsetter bestemmelser om ansvarlighet vedrørende driftsutgifter. Der det oppstår tvister kan jordskifteretten benyttes til å foreta prosentvis fordeling på brukerne.

TILSKUDD

Lødingen kommune har pr i dag ingen ordning for driftstilskudd for private veier/veilag. Dersom det skal vurderes en kommunal tilskuddsordning bør den være generell, dvs i utgangspunktet omfatte alle private veier. Dette i seg selv vil undergrave effekten av formålet med privatiseringen. Enkelte kommuner har gitt 10-20% av kommunens årlige driftskostnader i tilskudd pr år i en periode. Dette tilskuddet er gitt til veier over 1 kilometer som har bosatte hjemmelshavere langs veien. Evt. Til veilag der man for eksempel har større konsentrasjoner av hytter. Ett slikt tilskudd kan også følges med krav om at veien skal være åpen for motoriserte kjøretøy.

SKOLESKYSS, HJEMMEHJELP, OG ANDRE KOMMUNALE TJENESTER

Ved veiene nevnt i dette dokumentet er det i Bresjevegen to barn som har skoleskyss. Innen helse blir det opplyst at en beboer ved Austre Kanstadvegen benytter seg av helsetjeneste samt at en beboer ved Erikstadvegen har trygghetsalarm

2.2 Vurdering

Nedlegging av kommunale veier vil sannsynligvis skape motstand blant brukerne av veien som følge av at tjenestetilbudet reduseres. I den forbindelse bør det legges opp til en mest mulig likebehandling jf. Andre veier i området med sammenliknbare funksjoner. Dersom veibudsjetten for årene som kommer skal holde, og man skal ha muligheter for vedlikehold som kan øke veikapitalen bør man se på en reduksjon av antall kilometer kommunal vei.

Ut ifra økonomiske hensyn er det relevant med en nedleggelse av adkomstveier og samleveier som ligger utenfor tettbebyggelse, har lav trafikkbelastning, betjener få eiendommer, ikke inngår i ett samfunnsnyttig transportnettverk eller ikke skal dekke sterke allmenne brukerinteresser eller andre offentlige formål og virksomheter. Dersom grunneierne i området motsetter seg å drifte veien, skal saken avgjøres av Jordskifteretten, og det anbefales at kommunen bekoster en slik rettsprosess.

Før endelig vedtak fattes i saken anbefales det at saken legges ut til offentlig ettersyn/ høring i 6 uker slik at berørte får anledning til å uttale seg.

Veiene må være åpne for utrykningskjøretøy, post og renovasjon, hjemmehjelp og skoleskyss. Dette anses ikke som problematisk da dette er tjenester beboerne som benytter disse veiene har en åpenbar nytte av.

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

En nedlegging av alle veiene som beskrevet vil bety en teoretisk besparelse basert på dagens kostnad pr km. på ca. **1.900.115**, - pr år.

Engangskostnader i forbindelse med eventuelt vedlikehold i forbindelse med privatisering kan bli utløst dersom det vedtas. Behandling av høringsprosessen vil medføre merarbeid for administrasjonen. Dersom saken avgjøres av Jordskifteretten vil det utløse kostnader for kommunen.

BETYDNING FOR FOLKEHELSE

Ingen større betydning for folkehelse.

OMRÅDER INNENFOR OG UTENFOR SENTRUM:

Det differensierer i kriterier på områder innenfor og utenfor sentrum ettersom det vil være stor forskjell i startpris for en vedlikeholdskostnad av veger grunnet transport til og fra veistrekning.

2.2.1 Kriterier

UTENFOR SENTRUM

Følgende kriterier for veier utenfor sentrum for privatisering:

- Antall hjemmelshavere/fastboende (fritidseiendom) < 5
- Lengde > 500m
- Ikke i bruk til offentlige formål, herunder skole, kirke, nødvendig helsehjelp.
- Har lav trafikkbelastning
- Ikke inngår i en samfunnsnyttig transportnettverk
- Spesielle forhold, endret bruk eller adkomst.

INNENFOR SENTRUM

Følgende kriterier for veier utenfor sentrum for privatisering:

- Antall hjemmelshavere/fastboende (fritidseiendom) < 5
- Avstikkere fra hoved parsell til kommunal veg
- Mangler snuplass for kommunale driftskjøretøy
- Ansees som avkjørsel til boliger og ikke offentlig veg
- Inngår ikke i en samfunnsnyttig transportnettverk
- Spesielle forhold, endret bruk eller adkomst.

GRUNNLAG FOR ANTALL HJEMMELSHAVERE/FASTBOENDE:

Begrensing på antall hjemmelshavere/fastboende er satt på bakgrunn av flere veier som tidligere er opparbeidet i privat regi til eneboliger, hvor det i senere tid har blitt utbygget flere enheter/boliger ved utskilling av tomter uten at adkomsten har blitt oppgradert. Ofte er kvaliteten på veien slik at den ikke innfrir kommunalteknisk norm.

GRUNNLAG FOR VALG AV LENGDE UTENFOR SENTRUM:

Det er beregnet gjennomsnittlig kostnad for veivedlikehold på 100 000,- pr km kommunal veg. Valg av lengde på 500m som minstekrav for kommunal veg er satt på grunnlag av startkostnad er altfor høyt i forhold til lengde veg som skal vedlikeholdes.

2.3 Økonomisk besparelse på privatisering av roder:

Besparelser pr. rode:

	Lengde (km)	Pris pr km	1-4år	5-8år	9-12år	Total: indeksreg.
Rode 1	2,499	121 000	0kr * ¹	1 376 615,-	1 566 799,-	2 943 414,-
Rode 2	4,453	71 000	0kr * ¹	1 439 368,-	1 638 222,-	3 077 590,-
Rode 3	4,477	105 000	480 000 * ²	2 140 115,-	2 435 780	5 055 895,-
Rode 4	8,453	96 000	600 000* ²	3 694 392	4 204 785	8 499 177,-

Indeksregulert totalsum er hentet fra SSB med utgangspunkt i tabell 08663: Kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veger.

Kostnadsindeks	
2016K2	2020K2
154,9	176,3

*¹grunnet inngått driftsavtale for den neste 4 årene vil Rode 1 og 2 ikke kunne beregnes noen besparelse.

*²I driftskontrakt med entreprenør er det satt maksimal regulering på 20% på inneværende avtale og total endring vil ikke gi fullt utslag før år 5-8.

2.3.1 Vedvarende kostnader:

Selv ved privatisering av flere parseller vil det fortsatt forekomme en del etableringsgebyrer i forhold til veivedlikehold som vil få følgende konsekvenser:

- Pris pr. km veivedlikehold vil øke for de eksisterende parseller som må vedlikeholdes.
- Færre entreprenører vil gi tilbud på driftskontrakt pga lav arbeidsmengde, og mindre konkurranse kan øke priser.

2.4 Økonomisk prognose

Den økonomiske prognosen som er vist i tabeller ovenfor kan ikke brukes i en ren budsjetts vurdering for fremtidig drift og vedlikehold av resterende vegstrekninger, da denne er beregnet på dagens kostnad på etablerte avtaler. En forkorting av antall km veg vil ihht pkt.

2.3.1 øke kostnaden på driftskost pr.km grunnet følgende årsaker:

- Drift av roder krever entreprenører har leieavtaler for maskiner til drift og vedlikehold, som fortsatt koster tilnærmet samme sum, noe fratrukk for mindre brukstimer mtp vedlikehold.
- Kostnader med ansatte på vakt.
- Roder inneholder gang og sykkelveier som fortsatt skal driftes.
- Roder inneholder offentlige arealer som: skole, barnehage, sykehjem, parkeringsplasser, brannkummer o.l.

2.5 Vegliste innenfor sentrum

Tabell med Kommunale veger i sentrumsområde vurdert:

Foreslått kommunal eller privat:	Vegnavn	Lengde:	Til offentlig formål: (Skole, kirke, helsebehov.)	Antall fastboende:	Kommunal infrastruktur: (Vannverk, avløpstasjon, brannkum)	Snuplass for driftskjøretøy:	Kommentar:
Privat	Kv1081 HP3 – fenesveien	45m	Nei	3	Nei	Nei	
Privat	KV1301 HP2	63m	Nei	3	Nei	Nei	
Privat	KV1061 HP1	126m	Nei	0	Nei	Ja	Regulert Industriområde
Kommunal	KV1055 HP1 – Dådyrvegen	58	Nei	0	Ja	Ja	Vei til kommunal pumpestasjon
Kommunal	KV1271 HP2 – Mikkel Revs veg	83	Nei	6	Ja	Nei	Brannkum.
(Vurderes)	KV1490 HP1 – Øvre Kalvollen	233	Nei	4	Nei	Ja	Trafostasjon til HLK
Privat	KV1050 Hp2 – Bufjellveien	82	Nei	3	Nei	Nei	(Mulig kommunale boliger)
Privat	KV1140 HP2 – Granittveien	47	Nei	4	Nei	Nei	
Kommunal	KV1480 HP1 – Ørnvegen	114	Nei	8	Nei	Ja	
Kommunal	KV1181 HP1 – Industrivegen	116	Ja	-	Ja	Ja	Industriområde med havn.

Kommunal	KV1120 HP1 - Fyrvegen	38	Ja	-	Ja	Ja	Lødingen Kino
Privat	KV1220 HP2	61	Nei	3	Nei	Ja	
Privat	KV1130 HP1 - Glimmervegen	56	Nei	4	Nei	Nei	
(Vurderes)	KV1350 HP1 – Signalveien	93	Nei	5 + næring	Nei	Ja	P-plass på ende.
Privat	KV1340 HP1 - Seljevegen	109	Nei	4	Nei	Nei	Vanskelig driftsmuligheter om vinteren.
Privat	KV1020 HP1 - Aspvegen	33	Nei	5	Nei	Nei	
Privat	KV1110 HP1 212- 281– Furuvegen	69	Nei	4	Nei	Nei	Adkomst ender i en garasje.
Privat	KV1260 HP1 m142- 213	71	Nei	3	Nei	Nei	Ansees som avkjørsel til boliger.
Kommunal	KV1470 HP1 m49- 149	100	Nei	7	Nei	Nei	

2.6 Vegliste utenfor sentrum

Tabell med Kommunale veger utenfor sentrumsområdet vurdert:

Foreslått kommunal eller privat:	Vegnavn	Lengde :	Til offentlig formål: (Skole, kirke, helsebehov.)	Antall fastboende :	Fritidsbolig :	Kommunal infrastruktur : (Vannverk, avløpstasjon, brannkum)	Allment næringsformål :	Kommentar:
Privat	KV51018 - Fornesvegen	5809m	Nei	1	30	Nei	(sjekkes)	
Privat	KV 51017 - Annfinnslettvegen	1004m	(Antas Nei)			Nei	Nei	
Privat	KV 51016 – Bresjevegen	1640m	Nei	4	24	Nei	Nei	Vestbygd Hønseri som mulig trenger leveranser.
Privat	KV51014 – Vestøyvegen	1858	Nei	1	6	Nei	Nei	
Privat	KV11 – Offersøyvegen	1641	Nei			Nei	Nei	
Privat	KV51007 - Vestbygdvegen	592	Nei			Nei	Nei	
Privat	KV51012 - Ytterstadvegen	978	Nei			Nei	Nei	
Privat	Kv51009 og KV2 - Erikstadvegen	1931 + 219m	Nei	4	33			
Privat	KV1 Hp2 - vestbygdvegen	296m	Nei	1?	1	Nei	Nei	Tidligere veg til Austre Kanstadvegen med bru som i dag ikke er i funksjon.
Vurderingsak i forbindelse	KV51008 HP1 – Austre Kanstad vegen	2303m	Nei	5	24	Nei	Campingplass	Ikke allment næringsformål

med campingplass								
Privat	KV3 HP1 – Hamnveien (Til Neshamn)	1737m	Nei			Nei	Borks Feriehus	Ikke allment næringsformål

2.7 Etablering av veilag

Når privat veg blir brukt som adkomst for flere eiendommer plikter hver eier, bruker, eller dem som har bruksrett å holde vegen i forsvarlig og brukende stand. Veiloven §55 fastslår at de som har plikter etter §54 skal utgjøre ett veilag. Veglaget skal møtes en gang i året eller etter nødvendig tidsrom. Det skal være flertall for avgjørelser som gjelder bruken og vedlikehold av vegen.

Veilaget kan for eksempel ta avgjørelse om:

- Sette av penger i fond for tiltak til utbedringer
 - Ta opp lån
 - Fremme søknad om rett til å kreve inn bompenger
 - Gi vilkårsbundet vegrett til nye brukere av vegen
 - Søke om vedtak om fartshinder, annen trafikkregulering og parkeringsregulering
-

2.8 Søknad om støtte til veilag

Det anbefales Lødingen Kommune å opprette en støtteordning for private veilag som skal hindre et forfall av veier som privatiseres.

2.8.1 Forslag til støtteordning

Lødingen Kommune bevilger ved budsjettbehandling et beløp til fordeling for private veier. Forslag til årlig tilskudd på 250 000,- med vedtak på føringer for hvem som kan søke tilskudd og hva søknaden skal inneholde.

Forutsetninger:

- Det må være etablert veilag/forening for veien.
- Veien skal være åpen for allmenn ferdsel
- Ordningen gjelder ikke for veier som allerede mottar støtte eller annen tilskudd fra Lødingen Kommune. Gjelder også andre type ytelser fra Lødingen Kommune.
- Det skal være minimum 1 fastboende og 3 fritidseiendommer.
- Det skal være tilgjengelig parkeringsareal for minimum 4 biler.

Søknaden skal inneholde:

- Beskrivelse av veien: Navn, lengde, antall husstander/fritidseiendommer.
- Andre forhold som veilaget/foreningen mener er relevant for søknaden
- Dokumentasjon fra veilag:
 - o Navn og organisasjonsnr
 - o Avtaler, vilkår og vedtekter for veilaget
 - o Medlemsregister (medlemmer kan ikke være del av flere veilag som søker om tilskudd)
 - o Kontaktperson
- Kartgrunnlag som viser:
 - o Parkeringsplasser for allmenheten
 - o Boliger for fastboende
 - o Fritidseiendommer tilhørende vei

2.9 Økning av standard før overtakelse

Ved en privatisering av veier bør kommunen gjør nødvendig vedlikehold før privat overtakelse. Standarden på veier nevnt i dette dokumentet er under norm i forhold til hva

2 Beskrivelse av veinettet

man kan forvente av en vei i BK6 klasse. Lowerket stiller ingen krav til veiens kvalitet og kan avhendes til private uten videre vedlikehold, men en oppgrusing og høvling av veier, samt grøfterensk anbefales slik at privatisering blir lettere å godta for ny veiholder.