



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 25/9496-1
Saksbehandler Kristoffer Hansen

Utvalg	Møtedato
Kommunestyret 2023 - 2027	04.12.2025
Teknisk utvalg 2023 - 2027	25.11.2025
Formannskapet 2023 - 2027	27.11.2025

Privatisering av kommunale veier Øvre Landvik

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Hardebergveien, Kilandsveien, Hålandsveien og Westermoen omgjøres fra kommunal til privat vei.

Vedlegg

Vedtak 1. tertial 2025

Vedtak og skriv div veier 1986 gjeldende fra 1987

Kommuneplanen:

Saken er forankret i kommuneplanens samfunnsdel 2035, som legger føringer for bærekraftig utvikling, ansvarlig ressursforvaltning og effektiv drift av kommunens tjenester.

Gjennom satsingsområdet «*Grønnere hverdag*» skal Grimstad kommune legge til rette for at vekst og utvikling skjer innenfor naturens tålegrenser, og stille miljøkrav i planlegging, innkjøp og investeringsprosjekter.

Planen vektlegger også ansvarlig bruk av fellesskapets ressurser, samarbeid med innbyggere og lokal medvirkning i utviklingen av lokalsamfunnene.

Privatisering av lavstandardveier med hovedsakelig lokal nytteverdi er derfor i tråd med kommuneplanens mål om bærekraftig drift, redusert ressursbruk og effektiv forvaltning av teknisk infrastruktur.

Tiltaket støtter prinsippet om at ressursene skal brukes der de gir størst samfunnsnytte.

Sammendrag:

Saken gjelder vurdering av privatisering av fire kommunale lavstandardveier: **Hardebergveien, Kilandsveien, Hålandsveien og Westermoen.**

Kommunedirektøren vurderer at dagens situasjon ikke er økonomisk eller teknisk bærekraftig. Kommunedirektøren anbefaler derfor at kommunen igangsetter prosess for nedklassifisering og privatisering av de aktuelle veiene i henhold til veglova § 7, og at ansvaret for drift og vedlikehold overføres til grunneierne gjennom etablering av lokale veilag.

Tiltaket vil kunne gi betydelige økonomiske besparelser, redusert ressursbruk og økt lokalt eierskap. Samtidig må kommunen sikre en forsvarlig overgangsordning slik at berørte grunneiere får nødvendig veiledning.

Fakta:

De fire veiene som omfattes – Hardebergveien, Kilandsveien, Hålandsveien og Westermoen – utgjør til sammen omtrent 10 km kommunalt veinett.

Veiene ble tatt opp som kommunale på 1970–80-tallet, hovedsakelig som distriktpolitiske tiltak for å sikre adkomst til spredt bosetting, landbruk og lokale virksomheter.

Flere av strekningene ble opprinnelig anlagt av grunneiere og senere driftet av kommunen uten formell overtakelse.

Tømmerdriften i Grimstad og omegn har de siste årene økt i omfang, særlig som følge av økende etterspørsel etter trebaserte produkter.

Moderne tømmertransport skjer med vogntog som veier opp mot 60 tonn, og slike kjøretøy medfører vesentlig høyere aksellast og belastning enn det kommunale veier tradisjonelt er bygget for.

Veiene er smale landbruksveier med begrenset bæreevne og ble aldri dimensjonert for denne trafikken. Resultatet er omfattende behov for grusing, planering, grøfterensk, stikkrener og påfyll av bærelag – tiltak som belaster kommunens budsjetter betydelig.

- **Hardebergveien:** Grusvei uten kommunal standard. Tatt opp som kommunal ved distriktpolitikk. Høy belastning av tømmertransport.
- **Kilandsveien:** Grusvei, én bolig og en privat virksomhet ytterst. Høy belastning fra tømmertransport. Overtatt ved kommunesammenslåing.
- **Hålandsveien:** Asfaltert i ytterste del, grus innerst. Dårlig bæreevne og høy driftskostnad. Høy belastning av tømmertransport. Overtatt ved kommunesammenslåing.
- **Westermoen:** Tidligere fylkesvei overført på 1980-tallet til kommunen, asfaltdekke, adkomst til båtfabrikk og få boliger.
- **Samlet lengde:** ca. 10 km.
- **Driftskostnader – vinter og sommer:** Kostnadene for innleid vinterdrift av veiene i sesongen 2023/2024 var på ca 800 000 kroner ekskl. mva. og for sesongen 2024/2025 endte kostnadene på ca. 330 000 kroner ekskl. mva.

Kostnader til sommerdriften er i hovedsak grøfterens, kantslått og grusing og kan derfor variere fra år til år avhengig av aktivitetsnivå og vedlikeholdsbehov.

- **Fremtidige investeringsbehov:** 10–12 mill. kr for Hålandsveien, og ca. 5 mill. kr per vei for øvrige (internt anslag). Til sammen ca 25-27 mill. kroner.
- **Regulering og eierforhold:** Veiene er ikke regulert til offentlig formål, og kommunen eier ikke grunnen.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Vinterdriften av de fire veiene koster kommunen i 2025 om lag 330 000 kroner ekskl. mva., mot mer enn det dobbelte året før. I tillegg kommer arbeidstid brukt på planlegging, beredskap og administrasjon utenom vintersesongen. Dette er ressurser som i dag brukes på veier med svært lav trafikk og begrenset nytte for innbyggerne flest.

Ved privatisering reduseres både entreprisekostnader og intern ressursbruk, samtidig som maskinkapasitet og personell frigjøres til vedlikehold av sentrumsnære hovedårer, skoleveier og trafiksikkerhetstiltak.

For grunneierne vil privatisering bety at de må organisere seg i veilag og stå for drift, grusing, brøyting og investeringer. Kommunen kan tilby veiledning, mal for vedtekter og teknisk rådgivning i overgangsfasen.

Vurderinger:

Kommunedirektøren vurderer at privatisering av disse veiene er både økonomisk og faglig forsvarlig.

Dagens situasjon innebærer at kommunen finansierer drift av veier som har begrenset betydning for allmenn ferdsel, og som i hovedsak fungerer som adkomst for et mindre antall eiendommer og lokale virksomheter. Trafikken består i stor grad av lokal bruk, med lite gjennomgangstrafikk fra øvrige innbyggere.

Veglova § 7 gir kommunen hjemmel til å nedklassifisere veier som ikke lenger bør være offentlige. I dette tilfellet eier ikke kommunen veigrunnen, men har gjennom praksis stått for drift og vedlikehold. En beslutning om å avslutte kommunal drift vil derfor ikke innebære nedleggelse av kommunal eiendom, men opphør av kommunal vedlikeholdsplikt.

Etter nedklassifisering vil veiene i praksis fungere som private adkomstveier, der grunneierne selv organiserer drift og vedlikehold gjennom veilag.

Fordeler for kommunen:

- Reduserte driftskostnader og frigjøring av ressurser
- Økt fokus på prioriterte hovedårer og trafiksikkerhet
- Mindre risiko for klager og erstatningsansvar
- Bedre forutsigbarhet i budsjett og planlegging

Fordeler for grunneiere:

- Større eierskap og fleksibilitet i driften

- Raskere respons på problemer uten å vente på kommunale prosesser
- Mulighet til å bruke lokale entreprenører og kortreiste masser
- Kan søke statlige og fylkeskommunale tilskudd til landbruksveier

Via møter i NKF viser erfaringer fra andre kommuner at lokale veilag ofte oppnår bedre resultat enn kommunal drift, grunnet nærhet, fleksibilitet og eierskapsfølelse.

Og med dette menes at lokale brukere, som selv har daglig nytte av veien, har både større motivasjon og bedre kjennskap til når og hvordan tiltak bør gjennomføres. Når vedlikeholdet styres lokalt, kan beslutninger tas raskt, tiltak iverksettes uten lange kommunale prosesser, og resultatene blir ofte mer målrettet og kostnadseffektive.

Erfaringer fra andre kommuner viser at avvikling av kommunal drift på private veier kombinert med etablering av veilag gir mer målrettet vedlikehold og ryddige ansvarsforhold. *Nordre Follo* har gjennom politiske vedtak siden 2021/2023 faset ut kommunal drift på private veier og lagt til rette for veilag med tydelig informasjon til innbyggerne. *Nesodden, Horten og Harstad* har de to siste årene gjort tilsvarende vedtak og anbefaler beboere å organisere seg i veilag for brøyting, grusing og kostnadsdeling. Disse eksemplene støttes av den nasjonale veilederen «*Etablering av veivedlikeholdslag*» (2023), som viser at lokalt organisert vedlikehold gir bedre kvalitet, lavere livsløpskostnader og færre uenigheter når ansvarsforholdene er tydelig avklart.

Ulemper og hensyn:

- Økte kostnader og administrativt ansvar for grunneiere
- Mulige konflikter om kostnadsfordeling og standard
- Risiko for ujevn kvalitet dersom veilaget mangler kapasitet
- Veieiere må sikre fremkommelighet for utrykningskjøretøy og renovasjon

Forventede synspunkter fra grunneiere:

Basert på erfaring fra tilsvarende prosesser i andre kommuner vurderer kommunedirektøren at grunneierne trolig vil ha delte meninger om en slik endring.

Noen vil trolig se fordelene i å få større eierskap og kontroll over hvordan veiene vedlikeholdes, særlig der kommunens innsats i dag oppleves uforutsigbar.

Andre vil kunne oppleve overgangen som krevende – både økonomisk og organisatorisk.

Kommunedirektøren vurderer at de største utfordringene vil være:

- Fordeling av kostnader mellom brukere, spesielt der både fastboende og fritidseiendommer benytter veien
- Behov for å etablere et fungerende veilag med klare vedtekter og felles ansvar
- Frykt for at kommunen trekker seg helt ut uten å sikre minimumsstandard

Samtidig vurderes det at mange vil oppleve fordelene ved å kunne tilpasse vedlikeholdet lokalt, og at det vil skape en sterkere følelse av fellesskap og ansvar. Erfaring viser at når brukerne selv eier prosessen, blir både dialogen og resultatene bedre over tid.

Alternative løsninger:

Et alternativ til full privatisering er at Grimstad kommune deltar som andelshaver i et lokalt veilag

for de aktuelle veiene. Kommunen kan da bidra med en fast prosentvis andel av årlige driftskostnader, for eksempel 20–30 %, mens grunneierne dekker resten gjennom veilaget. Kommunens bidrag kan forvaltes som et tilskudd basert på dokumentert vedlikehold, slik at midlene kun utbetales dersom arbeidet utføres i tråd med fastsatte krav til kvalitet og fremkommelighet. Kommunen vil i denne modellen ikke ha operativt driftsansvar, men kan delta som rådgiver i veilaget og følge opp gjennom årlige tilsyn.

Dette gir:

- Redusert kommunal ressursbruk og klar ansvarsdeling.
- Styrket lokalt eierskap og motivasjon hos brukerne.
- Forutsigbar økonomi og enklere oppfølging.
- Mulighet for gradvis overgang til full privatisering.

Dette forslaget kombinerer fordelene ved lokal drift med tryggheten av at kommunen fortsatt har et begrenset, men synlig ansvar.

Alternativ 2 – Full privatisering med veiledning fra kommunen

Grimstad kommune nedklassifiserer de fire veiene etter veglova §7.

Kommunedirektøren bistår grunneierne med veiledning og oppstart av lokale veilag

Alternativ 3 – Opprettholde dagens ordning

Grimstad kommune opprettholder dagens kommunale drift av Hardebergveien, Kilandsveien, Hålandsveien og Westermoen.

Konklusjon

Kommunedirektøren vurderer at privatisering av Hardebergveien, Kilandsveien, Hålandsveien og Westermoen er den mest hensiktsmessige løsningen.

Veiene brukes hovedsakelig lokalt, og det er derfor naturlig at de som har størst nytte av veiene, også får ansvaret for drift og vedlikehold.

En slik ordning vil gjøre det mulig for kommunen å prioritere ressursene mot hovedårer, skoleveier og områder der flest innbyggere ferdes.

Samtidig får grunneierne større frihet til å tilpasse vedlikeholdet til lokale behov.

Kommunedirektøren anbefaler derfor alternativ 2 - full privatisering.