



# Vennesla kommune

Arkivsak-dok. 25/00433-57  
Arkivkode ---/Q10  
Saksbehandler Daniel Angelstad

Saksgang	Møtedato
Bygg- og miljøutvalget	16.04.2026
Formannskapet	21.04.2026
Kommunestyret	30.04.2026

## Nedklassifisering av kommunale veger

### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar, med hjemmel i veglova § 7 tredje ledd, å legge ned følgende kommunale vegstrekninger som kommunal veg, og legge dem ut som private veger etter veglova § 8:
  - a. Reiersdalsvegen KV4020 S1D1 m300-2970
  - b. Tjomsåsvegen KV4890 S1D1 m0-572
  - c. Båselandsvegen KV1670 S1D1 m 33-3106
  - d. Tvidøblane PV5100 S5D1 m0-53
  - e. Rundåsvegen KV4200 S1D1 m307-336
  - f. Konvallvegen KV3005 S4D1 m0-41
  - g. Hvitveisstien KV2820 S2D1 m0-52
  - h. Hvitveisstien KV2820 S3D1 m0-55
  - i. Samkomheia (adkomst til nr 15)
  - j. Danskehaugen KV1750 S1D1 m0-86
2. Kommunestyret vedtar med hjemmel i veglova §7 tredje ledd, å rette klassifisering på KV10040 – gamle traseen for Setesdalsbanen mellom Gåseflå og Øvre Gåseflå, og klassifisere denne som privat veg.
3. For vegstrekninger som i gjeldende reguleringsplan er regulert som kommunal veg, skal nødvendig planprosess etter plan- og bygningsloven gjennomføres før vedtaket iverksettes. Kommunedirektør gis fullmakt til å gjennomføre nødvendige tiltak som følge av vedtaket.
4. Kommunedirektøren bes legge til rette for informasjon/veiledning til berørte om videre prosess, herunder organisering av privat drift (veilag) og praktiske avklaringer knyttet til drift og framkommelighet.

## **Sammendrag**

Saken gjelder oppfølging av kommunestyrets prinsippvedtak (19.06.2025) som omhandler kommunens vegnett og en mer konsekvent praksis for hvilke veger som skal inngå i det kommunale vegnettet. Kommunestyret vedtok å legge forslag om nedklassifisering av ni vegstrekninger ut på høring.

Høringen er gjennomført og det er mottatt et betydelig antall høringsuttalelser. Gjennomgående tema i innspillene har vært konsekvenser for beredskap og framkommelighet, økonomisk belastning for berørte innbyggere, likebehandling, miljø/økte omkjøringer, samt spørsmål knyttet til renovasjon, veilys og kommunaltekniske anlegg.

Kommunedirektøren vurderer at de foreslåtte vegstrekningene i hovedsak har karakter av veger med begrenset allmenn funksjon, og at fortsatt kommunal vegstatus vil være vanskelig å forene med en bærekraftig prioritering av kommunens ressurser. Saken legger derfor fram med administrasjonens vurderinger og forslag til vedtak om nedklassifisering.

## **Vedlegg**

Høringssvar Reiersdalsvegen  
Høringssvar Tjomsåsvegen  
Høringssvar Båseladnsvegen  
Høringssvar Rundåsvegen  
Høringssvar Konvallvegen  
Høringssvar Hvitveistien  
Høringssvar Samkomheia  
Høringssvar Tvidøblane  
Høringssvar Statens Vegvesen  
Kart

## Bakgrunn for saken

I arbeidet med kommunens budsjett for 2024 ble det pekt på nedklassifisering av enkelte kommunale veger som ett av flere mulige innsparingstiltak. I denne sammenheng ble det identifisert noen konkrete vegstrekninger hvor det kunne være aktuelt å vurdere om fortsatt kommunal vegstatus var hensiktsmessig.

På bakgrunn av dette valgte administrasjonen å legge fram en egen sak for politisk behandling, med formål å avklare om det fortsatt var politisk vilje til å utrede nedklassifisering av utvalgte veger nærmere. Saken var ment som en prinsipiell avklaring av retning og prosess, før eventuelle konkrete forslag ble sendt ut på høring.

Kommunestyret behandlet saken den 19.06.2025 og ga sin tilslutning til at forslag om nedklassifisering av ni konkrete vegstrekninger kunne legges ut på høring. Det såkalte prinsippvedtaket tok stilling til om kommunen skulle gå videre med en slik prosess, men innebar ikke en fullstendig gjennomgang av det kommunale vegnettet eller en detaljert fastsettelse av kriterier for hva som skal inngå som kommunal veg.

Høringen ble deretter gjennomført i tråd med veglova § 7, og der det var nødvendig også etter plan- og bygningsloven § 12-14. I tillegg til berørte grunneiere og beboere ble relevante offentlige og private aktører invitert til å uttale seg. Formålet med høringen var å sikre medvirkning, belyse konsekvenser av foreslått nedklassifisering og gi kommunen et best mulig beslutningsgrunnlag før endelig vedtak.

Høringsrunden har gitt et bredt og grundig kunnskapsgrunnlag, og har samtidig synliggjort behovet for å tydeliggjøre prinsipper og praksis for vegklassifisering i kommunen. Innspillene viser at spørsmål om kommunal vegstatus oppleves som prinsipielt viktige, og at det er behov for større forutsigbarhet og klarhet i hvilke kriterier som legges til grunn for kommunalt ansvar.

Denne saken følger opp høringen og legger fram administrasjonens vurderinger av forslagene til nedklassifisering, basert på gjeldende lovverk, politiske føringer og innkomne uttalelser. Saken må samtidig ses i sammenheng med et pågående og mer langsiktig arbeid med å tydeliggjøre kommunens praksis for vegklassifisering og avgrensning av det kommunale vegnettet.

## Vurdering

Saken må ses i sammenheng med arbeidet med hovedplan for kommunale veger, hvor det er dokumentert et betydelig vedlikeholdsetterslep på det eksisterende vegnettet. Dagens budsjettnivå er ikke tilstrekkelig til å opprettholde standarden, og etterslepet forventes å øke uten strukturelle tiltak.

Hovedplanen legger til grunn at kommunen må prioritere ressursene tydeligere, og i større grad konsentrere innsatsen om veger med vesentlig betydning for framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnsfunksjoner.

De foreslåtte nedklassifiseringene er et konkret tiltak i tråd med denne strategien. Ved å redusere omfanget av det kommunale vegnettet der allmenn funksjon er begrenset, frigjøres ressurser til å håndtere vedlikeholdsetterslepet på det øvrige vegnettet. Nedklassifiseringene er dermed ikke et enkeltstående tiltak, men en nødvendig del av en helhetlig omprioritering av kommunens veg ressurser.

Hovedplanen legger videre til grunn tydeligere rammer for hvilke veger som bør inngå i det kommunale vegnettet. Et sentralt prinsipp er at kommunalt ansvar skal forbeholdes veger med en funksjon utover ren lokal adkomst, og som har betydning for sammenheng i vegnettet, allmenn ferdsel, trafiksikkerhet eller samfunnskritiske funksjoner.

Veger med begrenset trafikkgrunnlag, liten allmenn nytte og hovedsakelig funksjon som adkomst til et fåtall eiendommer, bør etter disse prinsippene som hovedregel ikke inngå i det kommunale vegnettet.

De vegstrekningene som er foreslått nedklassifisert i denne saken, vurderes å falle inn under denne kategorien. De har i hovedsak karakter av interne adkomstveger uten vesentlig funksjon for allmenn ferdsel eller sammenheng i det overordnede vegnettet.

Forslaget til nedklassifisering er dermed i tråd med prinsippene i hovedplanen, og bidrar til en mer konsistent og forutsigbar praksis for avgrensning av kommunalt vegansvar.

### **Rettslig grunnlag og kommunens handlingsrom**

#### **Offentlig og privat veg etter veglova**

Veglova skiller mellom offentlige og private veger. Etter veglova § 1 er en veg offentlig når den både er åpen for allmenn ferdsel og holdes ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i loven. Begge vilkår må være oppfylt.

En veg kan være offentlig i veglovas forstand selv om den ligger på privat grunn. Tilsvarende kan en veg være privat selv om den benyttes av allmennheten, dersom kommunen ikke har overtatt ansvar for drift og vedlikehold gjennom politisk vedtak og budsjettmessig prioritering.

Historisk praksis, som periodisk brøyting eller annet begrenset vedlikehold, etablerer ikke i seg selv et varig kommunalt ansvar dersom det ikke foreligger formelt vedtak om at vegen er tatt opp som kommunal veg.

#### **Nedlegging og omklassifisering**

Etter veglova § 7 tredje ledd kan kommunen fatte vedtak om at en kommunal veg skal legges ned. Det følger videre av veglova § 8 at kommunen i slike tilfeller kan bestemme at vegen skal legges ut som privat veg.

Loven oppstiller ikke nærmere bestemte kriterier for når en veg skal være kommunal eller privat. Vurderingen er overlatt til kommunens politiske skjønn. Det innebærer at kommunen står fritt til å avgjøre i hvilken grad den skal påta seg ansvar for drift og vedlikehold av den enkelte veg, innenfor rammen av alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper om saklighet og likebehandling.

Det stilles heller ikke krav i veglova om at en veg må oppgraderes eller bringes opp til en bestemt teknisk standard før den kan nedklassifiseres.

#### **Klageadgang og erstatning**

Vedtaket om nedlegging eller omklassifisering av kommunal veg er et politisk vedtak om hvorvidt kommunen skal påta seg ansvar for finansiering av drift og vedlikehold. Slike vedtak anses ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b, ettersom de ikke gjelder rettigheter eller plikter for bestemte personer, men uttrykker kommunens overordnede prioritering av ressursbruk.

Det foreligger derfor ikke klageadgang etter forvaltningsloven § 28. Eventuelle klager på selve vedtaket om vegklassifisering skal avvises, jf. forvaltningsloven § 33 andre ledd tredje punktum.

Nedlegging eller omklassifisering av offentlig veg gir heller ikke grunnlag for erstatning. Vedtaket innebærer ikke et inngrep i privatrettslige rettigheter, men en beslutning om at kommunen ikke lenger skal finansiere drift og vedlikehold av den aktuelle vegstrekningen.

Eventuelle økonomiske konsekvenser for berørte eiendommer, herunder økte kostnader til drift eller påstått reduksjon i eiendomsverdi, gir etter gjeldende rett ikke krav på kompensasjon fra kommunen.

### **Ansvar ved privat veg**

Dersom en veg omklassifiseres til privat veg etter veglova § 8, reguleres drift og vedlikehold av veglova §§ 54 og 55.

Det er bruken av vegen – ikke eierskapet til grunnen – som avgjør plikten til å bidra til vedlikehold. Når en privat veg brukes som felles adkomst for flere eiendommer, skal hver eier eller bruker bidra etter den forholdsmessige bruken av vegen.

Brukerne utgjør i fellesskap et veglag etter veglova § 55. Dersom det ikke oppnås enighet om fordeling av kostnader eller gjennomføring av nødvendige tiltak, kan spørsmålet bringes inn for jordskifteretten. Ordningen gir et rettslig virkemiddel for å sikre at nødvendig drift og vedlikehold kan gjennomføres også der partene ikke blir enige.

### **Prinsipper for vurdering av vegklassifisering**

Vurderingen av vegstatus i denne saken er gjort med utgangspunkt i overordnede prinsipper for klassifisering av kommunale veger. Prinsippene er ment å sikre en helhetlig, konsistent og forutsigbar praksis, og å gi et faglig grunnlag for de politiske vurderingene som skal foretas.

Vegklassifisering er ikke en rettighetsvurdering for den enkelte eiendom, men en samlet vurdering av vegens funksjon og betydning i det kommunale vegnettet. Det er vegens faktiske og framtidige funksjon som er avgjørende, ikke historisk praksis alene.

Ingen enkeltforhold er i seg selv avgjørende for om en veg skal være kommunal eller privat. Vurderingen beror på en helhetlig avveining, hvor flere momenter ses i sammenheng. Følgende momenter inngår i vurderingen:

- Vegens funksjon i det samlede vegnettet og betydning for sammenheng i offentlig vegstruktur
- Omfang av allmenn ferdsel og vegens betydning utover lokal adkomst
- Trafikksikkerhet, herunder vegens utforming, standard og sårbarhet
- Betydning for beredskap og samfunnsikkerhet
- Drifts- og vedlikeholdsbehov, herunder krav til vinterdrift og snumuligheter
- Framtidig investeringsbehov og forholdet mellom nytte og kostnad
- Hensynet til likebehandling og forutsigbar praksis i kommunen

Prinsippene innebærer at veger med tilnærmet lik funksjon bør gis lik klassifisering. Veger som i hovedsak fungerer som interne adkomstveger til et begrenset antall eiendommer, og som ikke har en vesentlig funksjon for allmenn ferdsel eller sammenheng i det offentlige vegnettet, vil normalt ikke være aktuelle for kommunal vegstatus.

Samtidig understrekes det at vurderingen må ta høyde for lokale forhold og konkrete særtrekk ved den enkelte vegstrekning. Prinsippene er ikke ment å gi absolutte terskelverdier, men å fungere som en ramme for skjønnsutøvelse innenfor det handlingsrommet veglova gir kommunen.

Eventuelle forhold knyttet til skolestruktur, skolevalg, tjenestetilbud eller andre sektor vise vurderinger behandles i egne prosesser og inngår ikke som selvstendig grunnlag for vurdering av vegklassifisering i denne saken.

### **Kommunens økonomiske handlingsrom og prioriteringsplikt**

Etter veglova er det overlatt til kommunens politiske skjønn å avgjøre hvilke veger som skal inngå i det kommunale vegnettet. Loven oppstiller ikke nærmere kriterier for denne vurderingen. Kommunen må derfor foreta en helhetlig avveining hvor også økonomiske hensyn inngår.

Kommunens samlede økonomi og plikten til å prioritere lovpålagte oppgaver er et saklig og relevant hensyn ved vurdering av vegklassifisering. Kommunen har et ansvar for å forvalte fellesskapets midler på en bærekraftig og forutsigbar måte, og må prioritere ressursbruken slik at veger med størst betydning for allmenn ferdsel, trafiksikkerhet og samfunnsfunksjoner kan opprettholdes på et forsvarlig nivå.

Flere av de aktuelle vegstrekningene har et betydelig framtidig vedlikeholds- og investeringsbehov. Dersom kommunen viderefører kommunal vegstatus for veger med begrenset allmenn funksjon, vil dette kunne binde opp ressurser som ellers kunne vært benyttet til drift og vedlikehold av veger med større samfunnsmessig betydning.

Det er både lovlig og nødvendig at kommunen legger vekt på forholdet mellom vegens funksjon og de samlede drifts- og investeringskostnader. Så lenge vurderingen bygger på generelle og likeartede kriterier, og ikke på usaklig forskjellsbehandling, ligger avgjørelsen innenfor kommunens rettslige handlingsrom.

Nedklassifisering av veger med begrenset allmenn funksjon må derfor ses som en del av en helhetlig prioritering av kommunens ressurser, og ikke som et enkeltstående tiltak isolert fra kommunens øvrige økonomiske ansvar.

### **Overordnet vurdering av høringsinnspill**

Etter politisk vedtak om utleggelse til høring om nedklassifisering i juni 2025, ble det sendt ut høringsbrev. I tillegg til registrerte oppsittere ble det også sendt høringsbrev til Statens Vegvesen, Sørlandets Sykehus, Kristiansandsregionen Brann og Redning (KBR), Agder Politidistrikt, Agder fylkeskommune, Skogeierlag, AT Skog, Avfall Sør. For Reiersdalsvegen er det også sendt til Agder kollektivtrafikk, Setesdal Bilruter, Setesdalsbanens Venner, Stiftelsen Setesdalsbanen, Tine SA, Vennesla historielag, Øvrebø historielag, Å Energi Vannkraft.

Det er mottatt et betydelig antall høringsuttalelser til forslaget om nedklassifisering. Innspillene viser at saken oppleves som viktig og prinsipielt betydningsfull for de som er direkte berørt. Engasjementet har vært særlig stort knyttet til enkelte vegstrekninger, og flere av uttalelsene er omfattende og detaljerte.

Høringsinnspillene berører både konkrete forhold ved den enkelte veg og mer generelle problemstillinger knyttet til konsekvenser av nedklassifisering. Gjennomgående tema i uttalelsene kan oppsummeres slik:

- Bekymring for framkommelighet og beredskap, herunder tilgang for ambulanse, brannvesen, renovasjon og hjemmesykepleie
- Økonomiske konsekvenser for berørte grunneiere og påstått redusert eiendomsverdi
- Hensynet til likebehandling og spørsmål om praksis i andre deler av kommunen
- Miljømessige konsekvenser, herunder økt kjøreavstand og flere aktører i vinterdriften
- Spørsmål om ansvar for veglys, vann- og avløpsanlegg og annen teknisk infrastruktur
- Historisk betydning og lokal identitet knyttet til enkelte veger

Administrasjonen har gjennomgått innspillene og vurdert både de generelle og de veg spesifikke argumentene. Av hensyn til oversiktighet og struktur er høringsinnspillene vurdert tematisk og samlet, fremfor å kommentere hvert enkelt innspill punkt for punkt.

Når det gjelder framkommelighet og beredskap, er det lagt til grunn at privat vegstatus ikke i seg selv innebærer at vegen stenges eller blir utilgjengelig. Etter veglova §§ 54 og 55 er det brukerne som har ansvar for å holde vegen i forsvarlig og brukbar stand. Kommunens vurdering er at beredskap kan ivaretas også ved privat veg, innenfor gjeldende regelverk.

Bekymringer knyttet til økte kostnader for den enkelte grunneier er forståelige. Samtidig må vegklassifisering vurderes ut fra vegens funksjon og betydning i det samlede vegnettet, ikke ut fra den enkelte eiendoms økonomiske situasjon. Eventuelle økonomiske konsekvenser for berørte gir etter gjeldende rett ikke grunnlag for erstatning eller kompensasjon fra kommunen.

Når det gjelder miljømessige konsekvenser, er det vurdert at både kommunal og privat drift kan organiseres på ulike måter. I enkelte områder kan samarbeid mellom oppsittere gi mer lokal og effektiv drift. Miljøhensyn inngår i den samlede vurderingen, men kan ikke alene være avgjørende for vegklassifisering.

Spørsmål knyttet til veglys, renovasjon og kommunaltekniske anlegg er vurdert særskilt. Kommunen vil fortsatt ha ansvar for egne tekniske anlegg, uavhengig av vegstatus. Renovasjonstjenesten forutsetter at vegen er kjørbær, enten den er offentlig eller privat. Nedklassifisering endrer ikke dette utgangspunktet.

Samlet sett vurderer administrasjonen at de forhold som er fremhevet i høringsinnspillene er belyst og ivaretatt i den videre vurderingen av de enkelte vegstrekningene.

### **Reiersdalsvegen (Føreland–Langeland)**

#### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Reiersdalsvegen er en om lag 4 km lang vegstrekning som går mellom Samkom og Setesdalsvegen. Forslaget om nedklassifisering gjelder delstrekningen på 2,6 km mellom krysset ved Føreland og krysset ved Langeland. Vegstrekningen er smal, har varierende standard og går gjennom et terreng som er utsatt for ras og utglidninger. Det er over tid registrert betydelige utfordringer knyttet til både sommer- og vinterdrift, og vegen har et dokumentert behov for omfattende framtidige tiltak, herunder rassikring, autovern og oppgradering av bru.

Vegen ble i 1922 vedtatt stengt for biltrafikk, men etter bevilgning til utbedring av vegen ble den åpnet i 1923 igjen.

#### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Gjennomgående sterk motstand: vegen beskrives som en viktig ferdselsåre for skole, barnehage, SFO, butikk, kirke, fritidsaktiviteter og som bindeledd mellom Røyknesbygda og Hægeland.
- Det pekes på at nedklassifisering gir lengre og farligere reiseveg via mer trafikkerte veger med høyere fart, manglende autovern og krevende vinterforhold.
- Beredskap framheves: nedklassifisering/stenging kan redusere utrykningstid (eksempel nevnes med brannutrykning), og vegen beskrives som viktig alternativrute.
- Veglag-problematikk: fordi dette er en gjennomfartsveg med mange brukere som ikke bor langs vegen, framholdes det som svært vanskelig å etablere et rettferdig og fungerende veglag – og at konsekvensen i praksis kan bli at vegen blir for krevende å holde kjørbær, eventuelt stengt for allmenn ferdsel.
- Miljø: det beregnes betydelig økt kjørelengde ved omkjøring (bl.a. ca. 300 000 km/år og ca. 50 tonn CO<sub>2</sub> i et scenario), og det stilles spørsmål ved samsvar med kommunens klimaambisjoner.
- Landbruk og næring: det pekes på merkostnader og praktiske konsekvenser for gårdsdrift (mange traktorturer, lengre omkjøringer, økt risiko ved saktegående kjøretøy på større veger).
- Historie/kultur: vegen omtales som bygget i 1895 som tilførselsveg til Setesdalsbanen og som et kulturminne i seg selv.
- Spørsmål til saksgrunnlag/prinsipp: ett innspill mener utvalget av veger virker noe tilfeldig og spør om dette er "prøveklut" for en større runde; det påpekes også manglende opplysninger om lengde i saksframstilling/høring.

#### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at Reiersdalsvegen har en viss gjennomgangsfunksjon, og at nedklassifisering vil innebære lengre kjøreavstander for enkelte brukere. Dette er forhold som er tillagt

vekt i vurderingen. Samtidig er det avgjørende at gjennomgangstrafikk alene ikke er tilstrekkelig til å begrunne kommunal vegstatus, jf. prinsippene for vegklassifisering.

Reiersdalsvegen har vedvarende utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet. Vegens utforming, smale profil og rasutsatte strekninger gjør det krevende å opprettholde forsvarlig standard. De tekniske vurderingene som foreligger, herunder rapporter om bru og rasfare, viser at veggen har et betydelig og langsiktig investeringsbehov. Tiltak knyttet til rassikring, sikringstiltak langs veg og oppgradering av konstruksjoner vil være kostnadskreven og må forventes å pågå over lang tid uten at risikoen fullt ut kan elimineres.

Når det gjelder beredskap og skoletransport, viser administrasjonen til at Reiersdalsvegen ikke benyttes som skoleveg. Elever bosatt på Røyknes har i dag skolegang ved Eikeland oppvekstsenter, med kjørerute via Skarpengland. Dette innebærer at Reiersdalsvegen ikke inngår i dagens skoletransport. Kommunen har dermed allerede lagt til grunn alternative ruter for barn og unge. Det er videre vurdert at beredskap kan ivaretas gjennom eksisterende alternative kjøreruter.

Hensynet til historisk bruk, lokal identitet og kulturell tilknytning er forståelige og reelle, men kan etter administrasjonens vurdering ikke være avgjørende for vegklassifisering. Selv om veggen er gammel er den ikke registrert som noe kulturminne heller. Vegstatus må avgjøres ut fra vegens funksjon, sikkerhet og ressursbehov. Tilsvarende gjelder miljøhensyn knyttet til omkjøring og privat drift. Disse momentene inngår i vurderingen, men endrer ikke det samlede bildet av at veggen har et uforholdsmessig høyt drifts- og investeringsbehov sett opp mot sin funksjon i det kommunale vegnettet.

Administrasjonen vurderer at en videreføring av kommunalt ansvar for Reiersdalsvegen vil binde betydelige ressurser til én vegstrekning, og dermed redusere handlingsrommet for drift og vedlikehold av øvrige kommunale veier.

### **Tjomsåsvegen – gammel vegtrase langs Rv 9**

#### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Tjomsåsvegen er en om lag 570 meter lang vegstrekning som følger en tidligere vegtrase av Setesdalske hovedveg. Veggen fungerer i hovedsak som adkomst til to boligeiendommer og til landbruksarealer. Vegstrekningen er smal og har karakter av lokal adkomstveg, uten funksjon som gjennomfarts veg for ordinær trafikk.

#### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Historie/kultur: det argumenteres for historisk betydning (historiske veier/broer) og at det er urimelig å pålegge få grunneiere ansvar for å ta vare på historiske traséer/byggverk.
- Sikkerhet/beredskap: veggen beskrives som viktig omkjøringsmulighet når RV9 stenges ved ulykker/ras, og som en tryggere avkjørsel sørover enn et annet kryss som omtales som mer ulykkesbelastet.
- Samfunnsnytte/økonomi: innspillet stiller spørsmål ved reell innsparing og peker på at kostnader veltes over på få, mens veggen brukes av mange.
- Miljø: argument om at kommunal drift gir mer forutsigbarhet for moderne utstyr, mens privat drift kan gi mindre miljøvennlig vedlikehold; settes opp mot kommunens "grønn urban bygd"-profil.
- Bom/stenging som sannsynlig konsekvens: dersom veggen privatiseres, argumenteres det for at slitasje/vedlikehold må finansieres av få, og at dette kan lede til bom/stenging for gjennomkjøring; det bes om at konsekvens for nødetater drøftes.

#### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at Tjomsåsvegen i hovedsak har karakter av en kort adkomstveg til et svært begrenset antall eiendommer. Selv om veggen i perioder kan benyttes som alternativ trasé, vurderes denne bruken som sporadisk og situasjonsbetinget. Gjennomgangstrafikk i seg selv gir ikke

grunnlag for kommunal vegstatus når vegen ikke inngår som et nødvendig og robust ledd i det offentlige vegnettet.

Hensynet til historisk bruk og lokal betydning er forståelig, men kan etter administrasjonens vurdering ikke være avgjørende for vegklassifisering. Det er i høringen vist til steinkvelvbruer av historisk verdi langs vegstrekningen. Administrasjonen viser til at disse er registrert, men ikke fredet, og at registreringen ikke er til hinder for nedklassifisering. Det er også en eldre vegtrase fra 1829 som ligger mellom denne vegen og riksvegen som er nedklassifisert.

Broa som ligger nær krysset til riksvegen har fått nylige skader i broplata som antas å knytte seg til hogst som er gjennomført i området. Broa mangler også rekkverk. Bro nærmere fylkesvegen har stabbesteiner som rekkverk som var tidsriktig når den ble bygd. Vegen mangler også rekkverk generelt langs traseen. Vegen har dermed et betydelig framtidig investeringsbehov.

## **Båselandsvegen**

### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Båselandsvegen er en eldre vegstrekning i spredtbygd område, med en samlet lengde på om lag 2,8–3,1 km, avhengig av kildegrunnlag. I eldre veghistorisk materiale er lengden angitt til ca. 2884 meter, mens vegen i Nasjonal vegdatabank er registrert med en lengde på om lag 3,1 km. Overgangen mellom kommunal og privat veg er noe uklar, noe som ikke er uvanlig for veger av denne typen og alder.

Vegen har avkjørsel til boligfeltet Heistad etter om lag 130 meter fra startpunktet. Internvegene i boligfeltet er private. For øvrig betjener Båselandsvegen et gårdsbruk og ei hytte.

Båselandsvegen har lav trafikkmengde og fungerer i hovedsak som lokal adkomstveg. Vegen har ikke funksjon som del av et sammenhengende offentlig vegnett, og har begrenset betydning for allmenn ferdsel utover lokal bruk. Det er regulert et hyttefelt nær Båseland gård, men denne har da en regulert veg fra Homevannsevja. Denne regulerte vegen er to kilometer kortere enn dagens veg inn til Båseland.

### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Det framholdes som urimelig at et lite antall oppsittere skal overta drift/vedlikehold av en lang strekning (2,8 km), med økte kostnader til brøyting, strøing, grøfter og vedlikehold.
- Det pekes på risiko for dårligere tilgjengelighet for viktige tjenester (hjemmesykepleie, ambulanse, brann, politi, renovasjon) dersom vegen ikke holdes i stand.
- Innspillene peker på negative konsekvenser for eiendomsverdi og bosetting, og at enkelte vurderer å flytte hvis vegen blir privatisert (som også trekkes fram som tap av skatteinntekter for kommunen).
- Det vises til at området brukes til jakt, fiske og friluftsliv og at det kan være en del trafikk i perioder.
- Det bes om at kommunen vurderer reduksjon i eiendomsskatt dersom kostnadsbyrden veltes over på oppsitterne.
- Det vises til utfordringer med flom/overvann fra Båselandsvegen som har gitt skader på privat veg inn til grenda Herstad.
- Det argumenteres for at hvis "likebehandling" skal være begrunnelsen, må dette også innebære løsning for brøyting, og det vises til at andre private veger blir brøytet dersom de er over 100 m.

### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at Båselandsvegen er en lang vegstrekning, men at lengde i seg selv ikke er avgjørende for vegklassifisering. Det sentrale vurderingstemaet er vegens funksjon og bruk. Vegen betjener et svært begrenset antall eiendommer, og har ikke gjennomgangstrafikk eller funksjon utover lokal adkomst. Bruk til friluftsliv og rekreasjon gir ikke i seg selv grunnlag for kommunal vegstatus.

Når det gjelder beredskap og tilgang for offentlige tjenester, vurderes det at dette kan ivaretas også ved privat veg, i tråd med gjeldende regelverk. Kommunen har ingen lovpålagt plikt til å sikre kommunal drift av veger for å opprettholde bosetting i spredtbygde områder, og hensynet til bosetting kan ikke alene begrunne videreføring av kommunalt vegansvar.

Det er forståelig at nedklassifisering vil innebære økt ansvar og kostnader for berørte grunneiere, særlig sett i lys av vegens lengde. En videreføring av kommunalt ansvar for lange vegstrekninger med svært begrenset allmenn funksjon vil likevel være vanskelig å forene med en bærekraftig og forutsigbar forvaltning av kommunens vegnett.

### **Tvidøblane (ca. 50 m, hus nr. 32–42)**

#### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Tvidøblane er en kort vegstrekning på om lag 50 meter som fungerer som adkomst til et begrenset antall boliger. Vegen har karakter av stikkveg og har ingen gjennomgangsfunksjon eller betydning for sammenheng i det kommunale vegnettet. Området rundt består i hovedsak av tilsvarende korte adkomstveger, hvor flere allerede er klassifisert som private.

#### **Oppsummering av høringsinnspill**

Det er mottatt høringsinnspill som opplyser at beboerne selv har bekostet asfaltering av vegstrekningen. Videre vises det til at kommunen i etterkant har stått for vinterdrift, og at dette etter beboernes oppfatning var basert på en avtale om brøyting. Innspillene gir uttrykk for at nedklassifisering oppleves som urimelig sett i lys av denne praksisen.

#### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at opplysninger om privat finansiering av asfaltering taler for at vegen i utgangspunktet er etablert og oppfattet som privat. Kommunal utførelse av enkeltstående driftstiltak, som vinterbrøyting, gir ikke i seg selv grunnlag for kommunal vegstatus dersom det ikke foreligger formelt vedtak om overtakelse av vegen som kommunal.

Det er avdekt dokumenter som viser at Tvidøblane er overtatt som kommunal veg gjennom politisk vedtak eller budsjettmessig prioritering. Sammenholdt med vegens korte lengde, begrensede funksjon og manglende betydning for allmenn ferdsel, vurderes vegen å ha karakter av privat adkomstveg.

Videre viser administrasjonen til at tilsvarende veger i samme område er klassifisert som private. Av hensyn til likebehandling og forutsigbar praksis vurderes det som riktig at Tvidøblane gis samme klassifisering som øvrige sammenlignbare adkomstveger i nærområdet.

### **Rundåsvegen (ca. 30 m, hus nr. 13–17)**

#### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Rundåsvegen omfatter en kort vegstrekning på om lag 30 meter som fungerer som adkomst til boligene nr. 13–17. Vegen har karakter av stikkveg og har ingen gjennomgangsfunksjon eller betydning for sammenheng i det kommunale vegnettet.

I gjeldende reguleringsplan er Rundåsvegen vist som privat veg, med regulert vegbredde på 3 meter, i motsetning til kommunale veger i området som er regulert med en vegbredde på 6 meter. Reguleringsstatusen tilsier at vegen opprinnelig er planlagt og forutsatt som privat adkomstveg.

#### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Et motsvar argumenterer for at vegen i realiteten er blitt offentlig veg gjennom langvarig kommunal drift/vedlikehold, og at nedklassifisering mangler tilstrekkelig rettslig/faktisk grunnlag.

- Det argumenteres for at overføring av driftsansvar er et urimelig inngrep/økonomisk byrde (bl.a. med henvisning til EMK P1-1 og Grunnloven § 105), og at hensynet til "likebehandling" ikke er dokumentert godt nok.
- Det påpekes mangler ved utredningsplikt (konsekvenser for trafikk, utrykning, økonomi, mm.) og det løftes også miljøargument (at ekstra traktor for kort strekning gir unødvendige utslipp).
- Et mer praktisk innspill trekker fram at strekningen er nylig restaurert (2024), at det er etablert mur for snøopplag, og at vegen etter oppmåling er bred nok (463–500 cm); det pekes også på kummer og spørsmål om kommunens ansvar for teknisk infrastruktur, samt utfordringer med snødeponering på privat eiendom.
- Det bes om informasjon om formelt grunnlag, framtidig brøyting/snødeponering, og det foreslås evt. kompensasjon (snøfreser) dersom brøyting opphører.

### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen vurderer at Rundåsvegen ut fra både funksjon, lengde og reguleringsstatus fremstår som en privat adkomstveg. Vegens svært begrensede lengde og manglende allmenne funksjon tilsier at den ikke har karakter av kommunal veg. Den har ingen gjennomgangstrafikk og betjener kun et fåtall boliger og vegen ender i gårdstun til tre boliger og er skrått og lite egnet som kommunal snuhammer.

At vegen i reguleringsplan er vist med smalere bredde enn kommunale veger, understøtter vurderingen av at vegen ikke er ment å inngå i det kommunale vegnettet. Det fremstår som uklart hvorfor Rundåsvegen senere er blitt registrert som kommunal veg, og det foreligger ikke dokumentasjon på formelt vedtak om overtakelse. I innspillet er det henvist til vegbredde i Vegtrafikkloven, men det er uklart hva det vises til ettersom Vegtrafikkloven ikke nevner noe om vegutførelse.

Arbeidet som ble utført nylig var rehabilitering av vann og avløp og hadde ingenting med vegen å gjøre, utover at vann og avløp måtte reetablere vegen.

### **Konvallvegen og Hvitveisstien**

#### **Beskrivelse av vegstrekningene**

Konvallvegen og Hvitveisstien er korte vegstrekninger i et relativt nytt boligområde. Vegene har karakter av interne adkomstveger og betjener et begrenset antall boliger. De har ingen gjennomgangsfunksjon og inngår ikke som del av et sammenhengende offentlig vegnett.

I gjeldende reguleringsplan er begge vegstrekningene regulert som kommunale veger. Samtidig har vegene funksjon og bruk som tilsvarer private adkomstveger, og fremstår i praksis som interne boligveger med begrenset allmenn betydning.

### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Det fremmes innsigelse mot reguleringsendring/nedklassifisering, og det hevdes at kartgrunnlaget ikke viser situasjonen godt nok – det etterlyses befarings og bedre utredning.
- Innspill peker på at den aktuelle strekningen i Hvitveisstien vil kunne bli eneste mulige omkjøringsrute ved blokkering i kryss, og at det da blir urimelig at privat(e) skal ha vedlikeholdsansvar for en omkjøringsmulighet som betjener "langt over 100 boliger" i nærliggende gater.
- Det løftes fram beredskap: omkjøringsmulighet kan være nødvendig for utrykningskjøretøy, og det pekes på at krysset i praksis er et risikoområde for blokkeringer.
- Det pekes på nærhet til busstopp ved offentlig barnehage, at vegen er planert/asfaltert helt ut til busstoppet og brukes mye av barnehage/busstopp-trafikk, og at den er brøytet/vedlikeholdt for å holde åpent.
- Det fremheves behov for at to kommunale veglys opprettholdes for sikker adkomst til busstopp/barnehage.

- Innspill stiller spørsmål ved at kommunen først har tilrådd/godkjent kommunal veg, og deretter relativt raskt foreslår privatisering i et område som ikke er ferdig utbygd – og at dette kan skape et urimelig misforhold mellom naboer (ulik kostnadsbelastning).
- Ett innspill trekker fram trafiksikkerhet/skoleveg, og mener redusert kommunalt ansvar for brøyting/vedlikehold kan svekke sikkerheten for barn.
- Det løftes miljøargument: privat drift kan gi flere aktører/maskiner (flere traktorer), mer ressursbruk, støy og utslipp, og man etterlyser at miljøhensyn er vurdert.
- Det argumenteres med forholdsmessighet: brøyting tar ca. 4 minutter – liten kommunal innsparing versus store konsekvenser for privat(e).
- Et annet innspill understreker at dette er i et nyere boligfelt og oppleves urimelig å privatisere “midt i et boligfelt”; viser også til at vegen er ca. 4,6 m bred og at det finnes snumulighet.
- Det fremheves at reguleringsplanen legger opp til snøopplag, at det finnes lekeplass og at en tursti/skoleveg knytter områder sammen og brukes mye (bl.a. av 40–50 barn).

### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at både Konvallvegen og Hvitveisstien har en svært begrenset funksjon utover lokal adkomst til nærliggende boliger. Vegene har ingen gjennomgangstrafikk, ingen betydning for allmenn ferdsel og ingen funksjon knyttet til beredskap eller sammenheng i det offentlige vegnettet. Selv om det er mulig å snu i gårdstun er det ikke snuhammer på disse stikkveiene.

Det henvises til at den ene stikkvegen i Hvitveisstien er asfaltert helt ut til gangvegen langs hovedvegen i Smååsane, men det gjør likevel ikke vegen egnet som noen omkjøringsmulighet ettersom gangveg og kjøreveg er adskilt med kantstein. Det er heller ikke noen god løsning at det er mulig å kjøre ut på gangvegen fra Hvitveisstien og administrasjonen ser dermed behovet for at det settes opp en bilsperre mellom vegen og gangvegen.

At vegene er regulert som kommunale i gjeldende reguleringsplan, tilsier at en eventuell nedklassifisering forutsetter omregulering etter plan- og bygningsloven. Reguleringsstatusen er imidlertid ikke i seg selv avgjørende for vegklassifisering, dersom vegens faktiske bruk og funksjon tilsier privat karakter. Administrasjonen vurderer at dette er tilfelle for disse vegstrekningene.

Økte kostnader og ansvar for berørte beboere er forståelige bekymringer, men kan etter administrasjonens vurdering ikke være avgjørende for vegklassifisering. Kommunens samlede ressursbruk må prioriteres til veger med større betydning for allmenn ferdsel, trafiksikkerhet og beredskap.

### **Samkomheia**

#### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Vegstrekningen i Samkomheia som er foreslått nedklassifisert er en kort avstikker på om lag 40 meter. Vegen fungerer som adkomst til én boligeiendom, og fortsetter videre som kjøreveg inn i kommunal skog. Vegstrekningen har karakter av en privat adkomstveg og har ingen gjennomgangsfunksjon eller betydning for sammenheng i det kommunale vegnettet.

I området for øvrig finnes det flere tilsvarende korte avstikkere fra Samkomheia, hvor disse er klassifisert som private veger.

#### **Oppsummering av høringsinnspill**

- Det pekes på at vegen går både til privat eiendom og til kommunal skog, og at endringen i praksis særlig vil påvirke brøyting siden vegen ellers er i god stand.
- Det framheves et konkret kommunalt behov: kommunen har brøytet forbi huset og opp til et flomvern og gjennomført tilsyn; dersom kommunen slutter å brøyte, mister kommunen selv vinteradkomst til skogareal og flomvernet.

- Det utfordres en "100-metersregel" for brøyting av private vegger: vegen er ca. 40 m og faller utenfor, men kostnaden ved å brøyte den korte strekningen framholdes som lav; innsender mener praksisen kan framstå tilfeldig ift. likebehandling.
- Det vises til etablert praksis der vegen i mange år har vært håndtert "som offentlig" (både brøyting og vedlikehold), inkludert at kommunen tidligere avviste å kreve bidrag til asfaltering etter å ha sjekket kartgrunnlag.

#### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at vegstrekningen i Samkomheia har en svært begrenset funksjon, og i hovedsak fungerer som adkomst til én boligeiendom. Vegen har ingen allmenn funksjon og inngår ikke som del av et sammenhengende offentlig vegnett. Vegen er heller ikke registrert inn som vei i NVDB, og heller ikke som skogsbilveg.

Det er kjent at vegen over tid har vært driftet som om den var kommunal. Denne praksisen fremstår imidlertid ikke å være forankret i formelle vedtak eller dokumentasjon på at vegen er overtatt som kommunal.

Når det gjelder adkomst til kommunal skog, vurderer administrasjonen at dette kan ivaretas uavhengig av vegklassifisering. Kommunen har adgang til egen grunn og kan sikre nødvendig tilgang til skogareal og eventuelle anlegg gjennom egne tiltak, uten at dette medfører kommunalt ansvar for vegdrift.

#### **Danskehaugen (ca. 80 m, forbi tidligere Hunsfos skole)**

##### **Beskrivelse av vegstrekningen**

Danskehaugen er en kort vegstrekning på om lag 80 meter som går forbi området ved tidligere Hunsfos skole. Vegstrekningen fungerer som adkomst til et privat boligområde, hvor det er flere boliger og dermed en viss lokal trafikk. Vegen inngår videre i en sløyfe som etter hvert går over i privat veg.

I gjeldende reguleringsplan er Danskehaugen regulert som kommunal veg.

##### **Oppsummering av høringsinnspill**

Det er ikke mottatt formelle høringsinnspill til forslaget om nedklassifisering av Danskehaugen. Det er kommet en henvendelse i høringsperioden med spørsmål om konsekvenser av nedklassifisering, som er besvart av administrasjonen.

##### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen legger til grunn at Danskehaugen i dag har funksjon som adkomstveg til et privat boligområde, og at det derfor er en viss trafikk knyttet til boliger i området. Denne trafikken er imidlertid av lokal karakter og gir ikke vegen funksjon som del av et sammenhengende offentlig vegnett.

Vegen ble i 1986 tatt opp som kommunal veg. Dette var i forbindelse med nybygging av Hunsfos skole hvor det ble utarbeidet en reguleringsplan som inkluderte 80 meter av Danskehaugvegen. Beboerne søkte denne delen overtatt av kommunen. Etter at skolen ble nedlagt, er denne offentlige funksjonen bortfalt. Vegens nåværende bruk tilsvarer i hovedsak bruken av mange andre private adkomstveger i kommunen.

At vegen er regulert som kommunal i gjeldende plan innebærer at en eventuell nedklassifisering forutsetter omregulering etter plan- og bygningsloven. Samtidig er reguleringsstatus ikke i seg selv avgjørende for vegklassifisering dersom vegens faktiske funksjon tilsier privat karakter. Administrasjonen vurderer at Danskehaugen i dag ikke har en slik offentlig funksjon som tilsier videreføring av kommunal vegstatus.

Det er kjent at det pågår vurderinger knyttet til framtidig utvikling av eiendommen der tidligere Hunsfos skole ligger. Eventuelle krav til vegløsning som følge av ny utbygging må vurderes i egen

reguleringsprosess. Denne saken gjelder vurdering av dagens vegstatus, og tar ikke stilling til framtidige planbehov.

### **Gåseflå**

Administrasjonen er kjent med at det også finnes en vegstrekning som i dag er klassifisert som kommunal veg, men som etter administrasjonens vurdering ikke burde hatt denne statusen. Dette gjelder traseen fra Gåseflå til Øvre Gåseflå, som er avsperrert med bom og ikke er åpen for ordinær trafikk.

Strekningen følger den gamle Setesdalsbanens trasé. Da jernbanetraseen i sin tid ble overført til kommunen, synes denne delen å ha blitt stående igjen som kommunal veg. Dette medfører at strekningen må føres i kommunens veglister med bruksklasse, noe administrasjonen mener er lite hensiktsmessig og ikke i tråd med faktisk funksjon og bruk.

Administrasjonen vurderer derfor at klassifiseringen som kommunal veg er feil. Traseen inngår i sykkelrute 3, men fremstår i praksis ikke som en ordinær kommunal veg. Etter administrasjonens syn bør strekningen heller klassifiseres som privat veg. Til sammenligning er traseen fra Øvre Gåseflå og videre til Kile klassifisert som skogsbilveg.

### **Klima- og miljøkonsekvenser**

Flere høringsuttalelser peker på at nedklassifisering kan medføre økt miljøbelastning, særlig knyttet til omkjøring, økt kjørelengde og bruk av flere kjøretøy i vinterdriften. For enkelte veger, herunder Reiersdalsvegen, er det vist til at vegen fungerer som en snarvei mellom bygdene, og at bortfall av kommunal drift kan medføre lengre kjøreavstander for enkelte brukere.

Administrasjonen legger til grunn at Reiersdalsvegen i dag har en viss gjennomgangsfunksjon, og at nedklassifisering kan medføre økt kjørelengde for enkelte trafikanter dersom vegen ikke opprettholdes med tilsvarende standard som i dag. Samtidig må dette vurderes opp mot vegens samlede funksjon, trafiksikkerhet, driftsutfordringer og betydelige investeringsbehov.

Vegklassifisering kan ikke alene baseres på om en veg gir en kortere reiserute for enkelte trafikanter, dersom vegen i utgangspunktet ikke er en del av en planlagt og robust offentlig hovedstruktur. Kommunens ansvar for offentlig vegnett må avgrenses ut fra en helhetlig vurdering av funksjon, sikkerhet og ressursbruk.

Når det gjelder vinterdrift, er det ikke gitt at privat drift samlet sett vil medføre høyere utslipp. I enkelte områder kan lokal organisering gi mer tilpasset og effektiv drift, mens kommunal drift gir stordriftsfordeler. Det foreligger ikke tilstrekkelig grunnlag for å fastslå at endret vegstatus i seg selv vil gi økte utslipp.

Administrasjonen vurderer at klima- og miljøhensyn inngår som ett av flere relevante momenter, men at disse hensynene i denne saken ikke er av en slik karakter at de alene kan være avgjørende for vegstatus.

Samlet sett vurderes de miljømessige konsekvensene av foreslått nedklassifisering å være håndterbare og må veies opp mot hensynet til trafiksikkerhet, investeringsbehov og en bærekraftig forvaltning av kommunens vegnett.

### **Økonomiske konsekvenser**

Nedklassifisering av de foreslåtte vegstrekningene inngår allerede som en del av kommunens vedtatte økonomiplan. Det er lagt inn et nedtrekk i driftsbudsjettet på kr 470 000 i 2025 og kr 570 000 i 2026, til sammen kr 1 040 000 i planperioden.

Tiltaket representerer dermed ikke en ny økonomisk effekt, men er en nødvendig forutsetning for å realisere allerede vedtatte innsparinger.

I tillegg til redusert løpende drift vil nedklassifisering bidra til å begrense kommunens framtidige investeringsforpliktelser. Flere av de aktuelle vegstrekningene har et betydelig behov for oppgradering, herunder tiltak knyttet til rassikring, forsterkning av vegkropp, bruer og trafiksikkerhet. Dersom vegene fortsatt skal inngå i det kommunale vegnettet, vil dette kunne medføre investeringer i millionklassen.

Nedklassifisering innebærer at kommunen i stor grad unngår dette framtidige investeringsansvaret, og reduserer dermed både økonomisk risiko og langsiktige forpliktelser.

### **Konklusjon**

Saken gjelder avgrensningen av kommunens ansvar for det offentlige vegnettet. Etter veglova er det kommunen som avgjør hvilke veger som skal inngå som kommunale veger, og vurderingen er overlatt til kommunens politiske skjønn innenfor rammen av saklighet og likebehandling.

Høringsrunden har vist at vegstatus oppleves som viktig for de som er direkte berørt, og at en overgang fra kommunal til privat veg innebærer både praktiske og økonomiske konsekvenser for den enkelte. Administrasjonen har stor forståelse for dette engasjementet og for de bekymringer som er uttrykt.

Samtidig må vegklassifisering vurderes ut fra vegens funksjon og betydning i det samlede vegnettet, ikke ut fra historisk praksis eller den enkelte eiendoms situasjon. Veger med tilnærmet lik funksjon bør gis lik klassifisering. En konsekvent praksis er nødvendig for å sikre forutsigbarhet og rettferdighet i forvaltningen av kommunens vegnett.

Flere av de foreslåtte vegstrekningene har begrenset allmenn funksjon og et framtidig vedlikeholds- og investeringsbehov som står i et uforholdsmessig forhold til deres rolle i det kommunale vegnettet. En videreføring av kommunal vegstatus vil kunne binde opp ressurser som ellers kunne vært prioritert til veger med større betydning for framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnsfunksjoner.

Administrasjonen vurderer at forslagene til nedklassifisering ligger innenfor kommunens rettslige handlingsrom, er basert på generelle og likeartede kriterier, og utgjør en del av en nødvendig og helhetlig prioritering av kommunens ressurser.

På denne bakgrunn anbefales det at kommunestyret vedtar nedklassifisering av de foreslåtte vegstrekningene, i tråd med kommunedirektørens innstilling.