



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg Natur	7/22	17.01.2022

Tilpasninger innen vinterdrift - justeringer i sist utlyste konkurranse

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Hovedutvalget støtter kommunedirektørens vurderinger av omfang av vinterdrift slik det er framstilt i det kommunale brøytkartet.

Behandling i Hovedutvalg Natur - 17.01.2022:

Saksordfører: Tore Wold

Tilleggsforslag fremmet i møtet (SP):

Hovedutvalget støtter kommunedirektørens vurderinger av omfang av vinterdrift slik det er framstilt i det kommunale brøytkartet. Inderøy kommune skal ikke ta ansvar for hverken vinter, eller sommervedlikehold av private vejer/områder i kommunen, der det har oppstått misforståelser mtp tidligere praksis videreføres vintervedlikeholdet i kommunal regi første halvår av 2022. Det forutsettes at Kommunedirektøren bidrar til dialog med berørte innbyggere der denne typen misforståelser har oppstått.

Forslag til vedtak (Tore Wold H): Veier brøytes på samme måte som ved kommunestyrevedtaket des. 2016.

Avstemming

Tilleggsforslaget ble vedtatt mot to stemmer (Wold, H og Sundfær, AP)

Kommunedirektørens forslag med tillegg ble satt opp mot forslag fremmet i møtet av Tore Wold, H.

Kommunedirektørens forslag med tillegg ble vedtatt mot to stemmer (Wold, H og Sundfær, AP)

Vedtak i hovedutvalg Natur - 17.01.2022

Hovedutvalget støtter kommunedirektørens vurderinger av omfang av vinterdrift slik det er framstilt i det kommunale brøytkartet. Inderøy kommune skal ikke ta ansvar for hverken vinter, eller somervedlikehold av private vegger/områder i kommunen, der det har oppstått misforståelser mtp tidligere praksis videreføres vintervedlikeholdet i kommunal regi første halvår av 2022. Det forutsettes at Kommunedirektøren bidrar til dialog med berørte innbyggere der denne typen misforståelser har oppstått.

Vedlegg

1 Vedlegg brøytesak

Ikke trykt vedlegg:

[Kommunens hjemmeside om brøyting og strøing av kommunale vegger](#)

Bakgrunn

Etter at sesongens vinterføre satte inn, erfarte oppsittere at noen stikkveger og ender av vegger ikke lengre ble brøyta eller strødd. Det er lagt ut informasjon om saken på [kommunens hjemmeside](#) og på Facebook. Der har de som er oppsittere til private stikkveger og vegger som tidligere er brøyta og strødd av kommunen, fått råd om å organisere drift og vedlikehold selv.

Kommunen har mottatt henvendelser om dette via flere kanaler fra folk på Straumen som ikke fornøyde med de endringene som er gjort. Dette er bakgrunnen for en politisk gjennomgang av saken.

De konkrete vegene og plassene vi har fått henvendelser om er omtalt i et eget vedlegg.

I forbindelse med ny utlysning av anbudene på vinterdrift for Røra, Straumen, Sandvollan og Trongsundet ble alle brøyterodene i kommunen gjennomgått og digitalisert. Brøyterodene kan ses i kommunens kartløsning. I kartet inngår kommunale vegger, vegger og plasser i forbindelse med skoler barnehager, omsorgsboliger, helsehus, rådhuset, vannverk, kirkebygg og noen kommunale utleieboliger. Digitaliseringa og påfølgende kontrollgjennomgang bekreftet en mistanke om at kommunen i flere år har organisert og betalt vinterdrift av stikkveger og småplasser som ligger utenfor det som i kartverket er oppført som kommunens ansvarsområde.

Ved regulering eller ferdigstilling av boligfelt, nye vegger, gangveger og fortau, blir det som reguleres som offentlige vegger, private vegger eller fellesavkjørsler, skogsveger og lignende, fortløpende rapportert inn til Statens kartverk. Kommunedirektøren har søkt både i gjeldende, og i gamle arealplaner som referanse for vegkategoriene. Kartverket sitt stadig oppdaterte kart ligger til grunn for hva som er definert som kommunal veg i brøyterodene.

Noen avvik fra formål i opprinnelige reguleringsplaner er opp gjennom årene rapportert inn som offentlig veg til kartverket. Dette kan forklare på hvorfor noen vegger som i reguleringsplaner har formål (privat) fellesavkjørsel likevel er definert som kommunal veg i vegdatabasen.

Kommunedirektøren kjenner ikke bakgrunnen for alle disse endringene opp gjennom

tiden. Kommunens brøytekart samsvarer med statens i en felles kartdatabase. Brøyterodene kan ses i [kommunens kartløsning](#), men det er enklest å finne gjeldende vegstatus for alle vegkategoriene i [Statens vegvesens kartportal](#).

I kontakten med innbyggere som har reagert på uteblitt brøyting og strøing utom sin eiendom, har det også kommet fram informasjon om særskilte avtaler som tidligere er inngått mellom kommunen og de private. Ved slike tilfeller er brøyterodene justert og avtalens innhold innarbeidet. Det kan fortsatt finnes slike avtaler som kommunedirektøren ikke er kjent med. Om grunnlaget for disse fortsatt er ved lag, vil de vil bli innarbeidet straks de blir tilkjennegjort.

I gjeldende kontrakt med vinterdriftsentreprenørene er det åpnet for både å redusere eller tilføye areal eller meter til porteføljen.

I siste tilbud fikk kommunen enhetspris pr sesong for tillegg / fradrag på 15 – 20 kr pr løpemeter og 10 kr pr m². Dersom de vegene som omtales i vedlegget skal legges til i kontrakten, vil dette utgjøre i området 20000 kr ekstra pr sesong for vintervedlikehold og for roden på Straumen. I tillegg kommer årlig sommervedlikehold og eventuelle oppgraderinger på grunn av vedlikeholdsetterslep.

I regnskap for 2020 utgjorde kostnader til brøyting og strøing totalt i kommunen 5,8 MNOK, hvorav 3,6 MNOK er ført på funksjon 3320 kommunal veg 3,6 millioner kroner. Budsjetterte årlige midler totalt i kommunen til brøyting av kommunale veger og plasser i 2022 er drøye 6,3 MNOK millioner kr, hvorav ca 4,3 MNOK på kommunale veger. Totalrammen for ansvar veg er på vel 8 MNOK, og vinterdrift utgjør i så måte over halvparten av rammen for ansvar veg (knappe 54%).

Inntil denne saken er behandlet politisk av hovedutvalget har vinterdriftsentreprenør fått melding om å brøyte de vegene som omtales i vedlegget til saken er behandlet. Blir kommunedirektørens forslag til vedtak vedtatt, utgår drift av disse vegene igjen.

Vurdering

Hvilke veger kommunen skal drifte og vedlikeholde er en politisk beslutning. Er vegen både driftet og vedlikeholdt av kommunen, og i tillegg åpen for allmenn ferdsel er den etter vegloven kommunal. Beslutninger om kommunale veger i Inderøy er fortløpende konkretisert med innmelding til Statens kartverks vegdatabase.

Kommunedirektøren har benytta muligheten ved siste vinterdriftskonkurranse til å digitalisere dokumentasjonen av brøyterodene, og med det rydde opp der veger og plasser ut fra informasjon i kartverkets vegdatabase var drifta av kommunen på feil grunnlag. En veg er offentlig når den er åpen for allmenn ferdsel. Det ble derfor vurdert å ikke kontakte enkeltoppsittere om saken, men heller orientere allment via Facebook og på hjemmesida. Om noen oppsittere skulle mene at kommunen ved denne oppryddinga har gjort feil, var kommunedirektøren ganske trygg på at opplysninger om dette ville komme fram og gi grunnlag for eventuelle opprettinger.

Kommunedirektøren har ikke oversikt over alle arealer som entreprenører har brøyt utover det som er spesifisert i tidligere kontrakter. Før 2015 har entreprenørene hatt kontrakt med betaling for antall utførte timer. En slik kontraktsform har gjort det mulig for entreprenørene å tilpasse seg ønsker fra vegens oppsittere uten å tape fortjeneste på å være ekstra velvillig. Entreprenørene har i tillegg tatt på seg private oppdrag på tilliggende veger og sendt regninger privat. Det har vært et krav i anbudene siden 2015 at entreprenørene skal være villige til å ta på seg ekstraoppdrag fra tilgrensende veger så fremt de har kapasitet til dette. Dette ble lagt inn etter oppfordring fra oppsittere langs private veger, da enkelte opplevde utfordringer med å få tak i brøytere. Kommunen har ikke vært involvert i avtaler gjort mellom private og kommunens entreprenør. Entreprenørens kompensasjon har vært basert på de vegene som er lagt til grunn i konkurransegrunnlagene. Konkurransegrunnlagene de siste 10 årene virker å være basert på arbeidet med Hovedplan veg som ble vedtatt i 2013. Kommunedirektøren har og sett på Hovedplanen når en har vurdert om vegene er kommunale eller ikke.

Kommunedirektøren kjenner heller ikke til flere særavtaler om drift og vedlikehold av veg som måtte eksistere enn det som nå er innarbeidet i kartgrunnlaget.

Et annet forhold som har vært tatt opp i dialog med innbyggere, og da i dette tilfellet spesielt i Kvistadbakkan, er drift av fellesparkeringsplasser i boligfelt. For Kvistadbakkan ble det regulert inn areal til felles garasjeanlegg, men på grunn av at tomteskjøperne heller ønsket garasje på egen tomt, ble dette aldri realisert. Arealene er likevel brukt til parkering både på fast basis og ved større besøk hos oppsitterne i feltet. Ved utbygging av de kommunale boligfeltene har ofte tomtene blitt fradelt fra en større hovedeiendom. Etter at alle tomtene er fradelt, sitter en igjen med et restareal som da er vegene, friareal, og i dette tilfellet areal avsatt til felles parkering. Tomtene er gitt vegrett ihht plan og bygningsloven over dette kommunale restarealet. I boligfeltene fra tidlig 70-tall er tomtene ofte delt midt i vegen, og det er da igjen lite kommunalt restareal. Gjennom plan har kommunen gitt tomteeierne adgang til å bruke kommunal grunn til parkeringsformål, men det forplikter ikke kommunen til å drifte og vedlikehold dette. Dersom oppsitterne ønsker å benytte seg av muligheten, må de selv stå for drift og vedlikehold av parkeringsplassene. Dette kan sammenlignes med friområdene som ligger på kommunal grunn, og som velforeningene/opsitteren er gitt vedlikeholdsansvaret for. I dialogen om brøyting av disse parkeringsarealene er og problemstillingen rundt parkering i gata når fellesparkeringen ikke er brøytet. Kommunedirektøren må da vise til at det alltid er ulovlig å parkere sånn at en er til hinder for trafikk (og utrykningskjøretøy) etter Vegtrafikklovens §3.

Kommuneadvokaten er kontaktet for rådgiving rundt oppryddinga av brøyterodene. Aktuelle lover som er vurdert er [Lov om vegar \(veglova\)](#) og [Lov om hevd \(hevdsloven\)](#). Det er også diskutert om sedvane gir de som har fått brøytta sine private områder i mange år uten å selv organisere eller betale for dette, har en rett til at dette skal fortsette. Det er ikke funnet at det er gjort noe som er i strid med lovverket.

Ifølge veglovens §1 skal en veg vedlikeholdes og være åpen for allmenn ferdsel om den skal regnes som offentlig. Dette betyr at en veg som ligger på privat grunn, men som er åpen for allmenn ferdsel, kan vedlikeholdes av kommunen og dermed være en kommunal veg. En veg på kommunal grunn er derimot ikke nødvendigvis en kommunal veg. Grunneier og vegeier er to forskjellige ting, og det kan godt ligge privat veg der det er gitt vegrett over kommunal grunn. Den kan også vedlikeholdes av kommunen, men ikke være åpen for allmenn ferdsel og defineres derfor som en privat veg. Dette gjelder for eksempel for avkjørsler til skolebygg, kirker, omsorgsboliger med mer. Det er opp til brukerne eller vegeier av en privat veg å bestemme omfanget av drift og vedlikehold.

Vegloven viser og til at offentlig veg, og kommunal, er et offentlig gode som kommunen yter til allmennheten. Det er derfor ikke knyttet noen personlige rettigheter eller plikter til kommunal veg. Dette gjør igjen at et eventuelt vedtak om nedklassifisering av kommunal veg ikke er et enkeltvedtak, og det er følgelig ingen som har klageadgang på et slikt vedtak. En oppsitter langs vegen har formelt ingen større krav i forhold til vegen enn allmennheten generelt.

Hevdsloven regulerer eiendomsrett eller bruksrett på ting, og er dermed ikke aktuell når det gjelder tjenester.

Alle eksisterende og fremtidige boligeiendommer skal ha adkomst via en veg som er åpen for allmenn ferdsel etter plan og bygningslovens § 27-4. I boligfelt har kommunestyret som oftest gjort disse beslutningene ved å vedta reguleringsplaner der kart med påtegnede reguleringsformål viser hvilke områder som eventuelt er offentlig veg. I mange boligfelt er de opprinnelige reguleringsplanene slettet, og lagt inn i arealplanene. Ingen av de private vegene som ikke inngår i driftskontrakten vurderes å ha særlig allmenn nytte eller å være åpen for allmennheten. Se i vedlagte omtale av hver enkelt av de vegene kommunedirektøren har fått henvendelser om.

Kommunedirektøren har i disse tilfellene søkt å bruke de gamle planene som referanse, og har valgt å stole på at data som er meldt inn til kartverket er forankret i de opprinnelige kommunale vedtakene. Der vegdatabasen, anbudsgrunnlag, og Hovedplan veg tilsier at vegen er kommunal, til tross for at gamle reguleringsplaner tilsier noe annet, har kommunedirektøren lagt til grunn at det en eller annen gang er gjort et vedtak om å ta opp disse som kommunale.

Om vegen er åpen for allmenn ferdsel og vedlikeholdes av kommunen er den en kommunal veg. I kommunen er det langt ifra harmonisert hvilke veger som er kommunale eller private. I mer grissgrendte strøk brøytes det på noen veger som langt ifra kan oppfattes som tilgjengelig for allmennheten og med en eller få oppsittere, mens andre bygdeveger med vesentlig flere oppsittere og som også kan framstå som utgangspunkt til friluftsområder er private. I boligfelt er noen stikkveger kategorisert som private fellesavkjørsler, mens andre stikkveger med færre oppsittere vedlikeholdes som kommunal veg. Det finnes ikke noe tilsynelatende system på hvem som har dette offentlige godet helt inn til gårdsplassen sin, og hvem som har vedlikeholdsansvaret for kilometere med veg selv. Ofte er det en sammenheng mellom boligfelt som kommunen har bygd ut og solgt og kommunal veg. Den som da har kjøpt tomt av kommunen har ofte hatt gratis veghold til eiendommen sin i alle år, uten at det er noe allment preg over trafikken etter vegen. Det er og boligfelt der private aktører har bygd ut og solgt, der alle vegene i feltet er private. Det er ingen forskjell i skattlegging av disse, hverken på inntektskatt eller eiendomsskatt. For kommunen er dette en ikkelovpålagt tjeneste som ytes, og det må prioriteres fra kommunens frie midler. Det er og store forskjeller på hva som er prioritert som kommunal veg i gamle Mosvik og gamle Inderøy. Det er ikke gjort noen harmonisering her i forbindelse med sammenslåingen.

Kommunestyret kan når som helst bestemme om kommunen fortsatt skal vedlikeholde en veg, det vil si om vegen fortsatt skal være kommunal eller om den skal privatiseres jmf. veglovens §7.

Det kommunen sparer på å rydde opp i hva som er kommunalt og privat i denne anbudsrunderen utgjør ikke noen stor andel av kommunens totale brøytekostnader. I siste tilbud fikk kommunen enhetspris pr sesong for tillegg / fradrag på 15 – 20 kr pr løpemeter og 10 kr pr m². Om de vegene som omtales i vedlegget skal legges til i kontrakten, vil dette utgjøre i størrelsesorden 20000 kr ekstra pr sesong for vintervedlikehold for roden på Straumen. I tillegg kommer som nevnt sommervedlikehold og vedlikeholdsetterslep. Om alle tilsvarende private vegstumper i kommunen skulle blitt drifta og vedlikeholdt i kommunal regi, ville kostnadene derimot utgjort en vesentlig andel. Inderøy kommune kunne med fordel tatt en gjennomgang av de vegene en prioriterer å drifte som kommunale, vurdere om prioriteringene er riktige, og om det skal legges noen likhet til grunn for prioriteringene. En kan da og vurdere om mengden kommunal veg er riktig i forhold til de midlene en ønsker å avse til dette offentlige godet.

Konklusjon

Kommunedirektøren vurderer at tidligere beslutninger om hvilke veger som er kommunale og hvilke som er private er rapportert riktig til Statens kartverk. Kartverket vil derfor være et godt egnet grunnlag for å avgjøre hva som er kommunalt ansvar og hva som er privat ansvar og for utarbeidelse av tilbud for vinterdrift.