SAKSUTREDNING:

Grunnlag

I handlingsprogrammet for 2009-2012 er det lagt opp til at kommunen skal vurdere å nedklassifisere enkelte kommunale veier til private veier. Med enkelte kommunale veier menes i utgangspunktet kommunale grusveier i spredt bebyggelse.Dette gjelder følgende veier:

- Myhrerveien
- Nyveien
- Kvestadveien
- Smebølveien
- Børsumveien
- Herumveien (søndre del)
- Syverudveien
- Gamle Kongevei(nordre del)
- Bjørnstadveien.

Disse veiene utgjør ca 22 km av totalt ca 135 km kommunale veier.

Kommunestyret vedtok i budsjettmøtet høsten 2008 at driftsbudsjettet for vei fra 2010 skal reduseres med 0,5 mill.kr. Således er vurderingen av nedklassifisering av kommunale veier til private veier økonomisk betinget.

Kommunens drifts-og vedlikeholdsbudsjett for vei i 2009 er i alt 8,242 mill.kr. inkl 1,0 mill.kr i lånemidler overført fra investeringsbudsjettet. Utgiftene i driftsbudsjettet fordeler seg slik:

Sommerdrift	1,642 mill.kr	
Vinterdrift	2,600	
Strøm veilys	1,200	
Veilysdrift/rehab	1,000	
Asfaltering	1,800	(inkl.1,0 mill.kr i lånemidler)
Sum	8,242 mill.kr	

Av dette utgjør lønn 1,464 mill.kr.

0,5 mill.kr i reduksjon utgjør ca 6% det totale driftsbudsjettet.

HTM behandlet denne saken som sak 71/09 og sak 91/09. Vedtakene følger saken.

Lovhjemmel

Det er i all hovedsak veilovens bestemmelser som kommer til anvendelse i forbindelse med nedlegging av kommunale veier.
I veilovens § 7 heter det at kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal vei skal legges ned.
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 eiere og brukere av felles privat adkomstvei skal betale driftsutgifter til veiene i forhold til bruken.
§ 55 fastslår at de som har plikter etter §54 skal utgjøre et veilag, og §56 omfatter bestemmelser om at kommunen skal avgjøre om det skal kreve bompenger for ferdsel på privat vei samt fastsette avgiftens størrelse og vilkår for bompengebruken.

Vurdering av saken:

For det fleste av de aktuelle veiene som vurderes nedlagt har Statens Vegvesen/Akershus fylkeskommune pr dags dato hjemmel til veigrunnen. Dette har sammenheng med at veiene i sin tid var bygdeveier og senere fylkesveier før kommunen overtok driftsansvaret. Hjemmelsoverføringen er formelt ikke foretatt, men forutsettes ordnet nå ved at kommunen utsteder egenerklæringer (ikke grunnbokshjemmel). Hjemmelsoverføringen vil ikke medføre utgifter for kommunen.

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

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

Ut fra dette er det relevant å vurdere nedleggelse av veier som

a. ligger utenfor tettbebebyggelse
b. har lav trafikkbelastning
c. betjener få eiendommer eller gårdsbruk
d. ikke inngår i et samfunnsnyttig og regionalt transportnett
e. ikke skal dekke sterke allmenne brukerinteresser eller andre offentlige formål og virksomheter

Samleveier, adkomstveier og boligveier i sentrum, i sentrumsnære og tettbygde områder bør som hovedregel ha status som kommunale veier. Dette fordi disse veiene utgjør viktige elementer i et rasjonelt vei-og transportsystem i kommunen. Videre vil veiene dekke samfunnsnyttige og allmenne behov i forhold til sentrumsnære og viktige offentlige og private virksomheter (kollektivtrafikk, rådhus,

skoler, barnehager, sykehjem, omsorgsboliger, kontorer, forretninger etc.). Tilsvarende bør veier som utgjør viktige forbindelseslinjer til annet offenlig veisystem med regional tilknytning (gjennomgangsveier) være en del av det kommunale veinettet med kommunalt drift-og vedlikeholdsansvar.

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

Når det gjelder boligveier understrekes det at de aller fleste er bygd på grunnlag av godkjente reguleringsplaner, som innebærer at veiene skal være kommunale. Privatisering av disse veiene krever omregulering. Ut fra ovennevnte er dette neppe realistisk og så vidt omfattende og tidkrevende at det ikke anbefales i denne omgang.

Veier som tilfredsstiller ovennevte kriterier kan legges ut som private veier med privat drift-og vedlikeholdsansvar. Imidlertid må veiene være åpne for nødvendig transport for utrykningsskjøretøy, post-og renovasjonsbiler, skoleskyss etc. Dette anses problemfritt idet dette er tjenester som beboerne som benytter veiene har åpenbart nytte av.

Ved nedleggelse av kommunale veier som også betjener mindre allmenne bruker-interesser, kan det vurderes å gi årlige kommunale driftstilskudd til veiene for å sikre disse interessene. Dette bør i såfall ordnes ved avtaler mellom kommunen og grunneierne av veigrunnen. Dersom kommunen eier veigrunnen, kan kommunen sette vilkår i forbindelse med vedtaket om nedleggelse om at veien skal dekke aktuelle brukerinteresser uten at det nødvendigvis skal gis driftstilskudd.

Dersom kommunen har virksomhet som er avhengig av adkomst via vei som er privatisert, og som ikke skal dekke andre viktige formål, må kommunen på vanlig måte dekke sin andel av driftsutgiftene til veilaget etter bruksomfanget.

Veier som derimot også skal betjene sterke allmenne brukerinteresser, kollektiv-trafikk og kommunale virksomheter, bør som hovedregel opprettholdes som kommunale veier.

Ås kommune har ingen ordning for driftstilskudd til private veier. Denne ordningen ble avviklet for mange år siden. Dette innebærer at private veier ikke gis kommunalt tilskudd til drift og vedlikehold. Brukerne av disse veiene betaler nevnte utgifter fullt ut. Ut fra likebehandlingsprinsippet bør derfor kommunale veier som evt privatiseres nå som hovedregel følge samme prinsipp.

Dersom det skal vurderes en kommunal tilskuddsordning bør den være generell, dvs i utgangspunktet omfatte alle private veier. Innføring av en slik ordningen vil medføre både administrative og reelle utgifter til tilskudd, og vil bidra til å undergrave effekten av formålet med privatiseringen (= spare penger).
Det anbefales derfor at en slik ordning ikke etableres, men at driftsilskudd vurderes i forbindelse med spesifikke situasjoner som nevnt ovenfor.

Nedenfor er det satt opp en beskrivelse av de aktuelle veiene, med en kort vurdering og konklusjon.

Myhrerveien

Veien er grusvei på ca 1670m. Veien er en blindvei, og betjener i alt 13 eiendommer; hovedsakelig gårdsbruk. Fire av nevnte eiendommer ligger til Gultvedt gård med privat grusvei på ca 1230m som er knyttet til Myhrerveien.

Antatt årlig driftsutgift = kr 52000.

Myhrerveien har også forbindelse med gårdsveier til Iversud og Støkkenbråten med gjennomgang til Gamle Mossevei, samt gjennomgående gårdsvei fra Iversud nordover til rv 152 (Spornes, Bugten). Nevnte gårdsveier er private grusveier på ca 1540 m.

Myhrerveien har lav trafikkbelastning, anslagsvis 50-80 biler i døgnet. Veien benyttes som adkomstvei til gårdsbruk/boliger, og det er knyttet få eller ingen allmenne brukerinteresser eller kommmunale virksomheter/eiendommer til veien. Tilknyttede veier til Gultvedt og Iversrud er private.

Ut fra dette anbefales Myhrerveien nedklassifisert til privat vei med privat drift-og vedikeholdsansvar.

Nyveien

Veien er i alt 1380m, og er blindvei. Veien har toppdekke av asfalt på ca 50% av veilengden. Den andre halvparten er grusvei. Veien betjener 18-20 boliger og gårdsbruk og noe annet og mindre næringsvirksomhet. En eiendom tilhører Staten (skogforsøkvesen).

Antatt årlig driftsutgift = kr 40 000.

Veien har lav trafikkbelastning, anslagvis 70-100 biler pr døgn. Næringsvirkomhet i området er beskjeden, og anses ikke å ha avgjørende betydning i forhold til veiens status. Utover dette dekker veien få eller ingen allmenne interesser.

Ut fra dette anbefales Nyveien nedklassifisert til privat vei med privat drift-og vedikeholdsansvar.

Kvestadveien og Smebølveien

Kvestadveien og Smebølveien er henholdsvis ca 2200m og 1310m. Kvestadveien har asfaltdekke på i alt ca 340m, resten er grusvei. Smebølveien er grusvei.

Veiene er knyttet sammen, og er således en gjennomgangsvei fra rv152 ved Korsegården til Osloveien ved Fosterud. Gangbru over E6 på Smebølveien eies av Statens vegvesen, men vintervedlikeholdes av kommunen.

Antatt årlig driftskostnad = kr 100 000.

Det er 12 eiendommer knyttet til Kvestadveien (boliger og gårdsbruk), og 11 eiendommer knyttet til Smebølveien. Det er noe næringsvirksomhet ved Smebøl gård. Smebølveien mot nord videreføres ved privat vei til Frogn kommune. Smebølveien og Kvestadveien er aktuelle veistrekninger for turgåere/syklister.

Veien kan også benyttes som omkjøringsveier ved behov.

Veiene har lav trafikkbelastning; anslagsvis 80-100 biler pr døgn, og benyttes i all hovedsak til adkomstveier for ovennevnte eiendommer. Veiene dekker få allmenne interesser utover det som er nevnt. Ved privatisering av veiene kan kommunen

gjøre vedtak om at veiene skal være åpen for allmenn ferdsel. I tillegg bør det tillegges vekt at det er hensiktsmessig at veiene opprettholdes som gjennomkjøringsveier og mulig omkjøringsvei.

Ut fra dette anbefales Kvestadveien og Smebølveien nedklassifisert til privat vei med privat drift-og vedikeholdsansvar. Veien skal være åpen for allmenn ferdsel.

Børsumveien

Veien er ca 3,6 km lang, og er en grusvei. Veien betjener 16 eiendommer i Ås kommune. Veibelastningen fra disse eiendommene er marginal, og utgjør ca 60-80 biler pr døgn.

Antatt årlig driftsutgift = kr 110 000.

Veien er en gjennomgangsvei til Vestby kommune, og er således en del av et regionalt veinett.

Ut fra dette foreslås det at Børsumveien inntil videre opprettholdes som kommunal vei.

Herumveien

Med Herumveien i denne sammenheng menes søndre del av Herumveien regnet fra krysset med Låndåsveien i nord til kommunens eiendom for kloakkpumpestasjon i syd; i alt ca 2760m.

Antatt årlig driftsutgift = kr 40 000.

Veien er grusvei, og er som kjørevei blindvei fram til kommunens kloakkpumpestasjon ved Børsumbekken. Veibelastningen er lav, ca 50-70 biler pr døgn.

Veigrunnen eies av flere grunneiere. Veien betjener i alt 14 eiendommer; hovedsakelig gårdsbruk. Kommunen har veirett for nevnte kloakkpumpestasjon.

Ved privatisering av veien må kommunen dekke forholdsmessig andel av årlige driftsutgifter for denne veiretten.

Veien benyttes også i en viss grad som adkomst til friluftsområdene ved Vårdåsen og videre mot Vestby kommune.

Veien bør sikres som adkomst for nevnte friområder. Grunneierne må gi tillatelse til dette ved avtale.

Ut fra ovennevnte anbefales Herumveien syd nedklassifisert til privat vei med privat drift-og vedikeholdsansvar, forutsatt at det etableres avtale med grunneierne om å opprettholde veien som adkomst til tilliggende friluftsområder. Ås kommune dekker en forholdsmessig andel av driftsutgiftene til veien.

Syverudveien

Veien er ca 4,6 km lang, hvorav ca 365 m fra krysset med Kongeveien til Ås kirke er asfaltert. Resten er grusvei. Antatt årlig driftsutgift = kr 160 000.

Veien betjener vel 40 eiendommer, og brukes som adkomst til Ås kirke, virksomheter knyttet til UMB, gårdsbruk, Årungen rostadion, boliger, hytter og friområdet ved Berg gård og friluftsområdet øst for veien. Trafikkbelastningen antas å variere mellom 200-400 biler pr døgn avhengig av årstid. Veien er videre en gjennomgangsvei med betydning i et regionalt veinett.

Syverudveien dekker således ganske omfattende samfunnsinteresser.

Ut fra dette anbefales Syverudveien opprettholdt som kommunal vei.

Gamle Kongevei

Veien er grusvei og ca 2720m lang. Veien betjener i alt 24 eiendommer (ett gårdsbruk, boligeiendommer og Stuene). De første 660m fra Nygårdsveien og fram til parkeringsplass ved Gardmannsbråten er adkomstvei til vel 20 eiendommer og gårdsbruk. Antatt årlig driftskostnad = kr 20 000.

Denne veistrekningen anses som en ordinær boligvei i tettbygd strøk, og benyttes også som adkomstvei til parkeringsplassen ved Gardmannsbråten. Denne parkeringsplassen er etablert til bruk for allmennheten for å dekke ganske omfattende friluftsinteressene som er knyttet til Nøstvetmarka.

Veistrekningen anbefales derfor opprettholdt som kommunal vei.

Veien fra parkeringsplassen ved Gardmannsbråten og videre nordover benyttes som adkomstvei til Stuene og til et ganske omfattende tustinett i Nøstvetmarka. Veien er privateid. Ås kommune eier Stuene nordre. På grunn av dette har kommunen og grunneier inngått avtale om at kommunen dekker utgifter til sommervedlikeholdet, mens grunneier dekker utgifter til intervedlikeholdet. Antatt årlig kommunal driftsutgift for denne strekningen = kr 10 000.

Da kommunen er eier av Stuene nordre og med det er bruker av veien, er det rimelig at kommunen dekker andel av driftsutgiftene til veien.
Derfor videreføres nåværende avtale og ordning.

Bjørnstadveien

Veien er grusvei og ca 3,6 km lang. Veien er blindvei og adkomst til en boligeiendom og Bjørnstad gård. Antatt årlig driftsutgift = kr 80 000.

Veien er en gårdsvei uten nevneverdige allmenne eller kommunale brukerinteresser.Veien anbefales derfor nedlagt som kommunal vei.
Statens Vegvesen/Akershus fylkeskommune har hjemmel til veigrunnen (Hjemmel vil bli overført Ås kommune med det første). Hjemmelen til veigrunnen foreslås overført til brukerne av veien.

Ut fra ovennevnte foreslås veien nedlagt som kommunal vei og lagt ut som privat vei med privat drifts-og vedlikeholdsansvar.

Vurdering av eventuelle økonomiske konsekvenser:
Totale årlige driftsutgifter for de veiene som er aktuelle å vurdere nedleggelse av utgjør ca kr 612 000.
Besparelse i årlige driftsutgifter for de veier som er foreslått nedklassifisert til private veier utgjør ca kr 312 000.
For å redusere kommunens årlige driftsutgifter på 0,5 mill.kr som vedtatt av kommunestyret i desember 2008, foreslås midler til reasfaltering av veier nedjustert med snaue kr 200 000 pr år eller ca 500 lm vei med asfalt pr år.

Konklusjon:
Før kommunen gjør endelig vedtak om nedleggelse av kommunale veier, innhentes uttalelser fra brukerne av de veiene som foreslås eller anbefales nedlagt; jfr saksutredningen ovenfor. Saken fremmes derfor på nytt i HTM når disse uttalelsene foreligger, som grunnlag for endelig vedtak i saken. Etter at saken er behandlet i HTM, oversendes den deretter til behandling i formannskap og til kommunestyet for endelig behandling og vedtak.

Kan vedtaket påklages?
Evt vedtak som fattes forutsetter at forslag om nedleggelse av kommunale veier til private veier skal sendes brukerne av veien til uttalelse, før evt endelig vedtak om nedleggelse gjøres.
Nedleggelse av kommunal vei til privat vedtak gjøres i medhold av veglovens bestemmelser. I følge denne loven er det ikke klageadgang på vedtak som gjøres om nedleggelse av kommunale veier. Kommunen kan dog legge høringsuttalelsene til grunn ved endelig vedtak.

Ikrafttredelse av vedtaket:
Gjelder fra det tidspunktet vedtaket treffes.