



Engerdal kommune

Samfunnsutvikling

Arkivsak: 2026/245

Saksbehandler: Chris Brostrøm

Utredning av kommunale veger – vurdering av nedklassifisering og videre kommunalt ansvar

Utvalg	Utvalgssaksnr.	Møtedato
Formannskapet		02.06.2026
Kommunestyret		16.06.2026

Vedlegg

- 1 Drevsjø
- 2 Engerdal sentrum
- 3 Heggeriset
- 4 Hylleråsen
- 5 Lillebo
- 6 Risbakken
- 7 Skoleveien EBUS
- 8 Snerta Høybergveien
- 9 Sømådalen Buvika

Andre relevante saksdokumenter:

Veglova. (1963). *Lov om vegar*. (LOV-1963-06-21-23). <https://lovdata.no/lov/1963-06-21-23>

Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*. (LOV-2008-06-27-71). <https://lovdata.no/lov/2008-06-27-71>

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

1. Engerdal kommune opprettholder kommunalt ansvar for veger som ivaretar sentrale kommunale og allmenne funksjoner.
2. Veger som i hovedsak betjener private interesser, og hvor kommunen ikke har vesentlige drifts- eller tjenestebehov, vurderes nedklassifisert til private veger i henhold til veglova §§ 7 og 8.

3. Kommunedirektøren gis fullmakt til å gjennomføre nødvendig varsling, høring og videre prosess i tråd med gjeldende lovverk.
4. Det legges fram egen sak dersom det blir aktuelt med overgangsordninger eller kommunale tilskuddsordninger knyttet til etablering av veilag.

Oppsummering

Kommunestyret vedtok i forbindelse med behandling av årsbudsjett 2024 og økonomiplan 2024–2027 at det skulle gjennomføres en helhetlig vurdering av alle kommunale veger i Engerdal kommune, herunder om vegene bør opprettholdes som kommunale, delprivatiseres eller nedklassifiseres til private veger.

Bakgrunnen for saken er kommunens økonomiske utfordringer, økende kostnader til drift og vedlikehold av veinettet samt begrenset konkurranse i markedet for vinterdrift og vedlikehold. Særlig veger med begrenset allmenn bruk og liten kommunal funksjon medfører høye kostnader sett opp mot kommunal nytte.

Utredningen viser at kommunen har om lag 25,6 km kommunal veg, med samlede årlige drifts- og vedlikeholdskostnader på ca. 2,4 millioner kroner. Deler av veinettet vurderes som samfunnskritisk og nødvendig for kommunal tjenesteyting, beredskap, skoletransport og tilgang til teknisk infrastruktur. Andre veger vurderes i hovedsak å betjene private interesser som hytter, landbruk, næringsvirksomhet og spredt bosetting.

Kommunedirektøren vurderer at det er behov for en tydeligere avgrensning av kommunens ansvar til veger med vesentlig kommunal eller allmenn funksjon. Det anbefales derfor at kommunen opprettholder ansvar for samfunnskritiske veger, samtidig som veger med hovedsakelig privat nytte vurderes nedklassifisert til private veger.

Administrasjonen anbefaler at eventuell nedklassifisering skjer gjennom en trinnvis prosess med varsling, dialog og høring av berørte parter, slik at rettigheter, drift og framtidige organiseringsformer kan avklares på en forsvarlig måte.

1. Formål og mandat

Under behandling av årsbudsjett for 2024 og økonomiplan 2024–2027 vedtok kommunestyret følgende verbalpunkt:

«Kommunestyret ber kommunedirektøren utarbeide en politisk sak hvor alle kommunale veier omhandles, og hvorpå en utredning avgjør grunnlaget for om disse skal og kan privatiseres, delprivatiseres eller opprettholdes som kommunale veier.»

Formålet med saken er å foreta en helhetlig gjennomgang av kommunens veinett og vurdere framtidig organisering av drift og vedlikehold.

Utredningen skal:

- kartlegge kommunale veger,
- vurdere hvilke veger som bør opprettholdes som kommunale,
- vurdere hvilke veger som kan nedklassifiseres til private veger,

- vurdere alternative organiseringsformer,
- synliggjøre økonomiske, juridiske og samfunnsmessige konsekvenser.

Engerdal kommune står overfor betydelige økonomiske utfordringer i planperioden frem mot 2027. Kommunen må gjennomføre varige innsparinger for å tilpasse driftsnivået til framtidige økonomiske rammer.

Samtidig har kommunen over tid erfart utfordringer knyttet til konkurranse i markedet for vinterdrift og vedlikehold av kommunale veger. Begrenset konkurranse og store avstander har bidratt til økte kostnader og redusert forutsigbarhet i tjenesteleveransen.

Særlig kommunale veger i områder med spredt bosetting og begrenset allmenn bruk medfører høye driftskostnader sett opp mot kommunal nytte.

Målet med saken er å vurdere om kommunens ansvar for drift og vedlikehold av veger bør avgrenses tydeligere til veger med vesentlig kommunal eller allmenn funksjon.

Det er ikke et mål å svekke:

- samfunnssikkerhet og beredskap,
- tilgang til kommunale tjenester,
- fremkommelighet for nødetater,
- skoletransport,
- eller lovpålagte kommunale oppgaver.

2. Dagens situasjon

2.1 Omfang av kommunalt veinett

Engerdal kommune har per i dag totalt 25 627* meter kommunal veg.

(*Tall hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og avvik kan forekomme)

Det kommunale veinettet omfatter veger i tettsteder, adkomstveger til kommunale bygg og teknisk infrastruktur, boligveger, veger til hytteområder, veger som betjener spredt bosetting samt veger til landbruk og næringsvirksomhet.

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av vegnettet, herunder:

- vinterdrift (brøyting og strøing)
- sommervedlikehold
- høvling og grusing
- vedlikehold av grøfter og stikkrenner
- asfaltvedlikehold
- samt drift av enkelte gatelysanlegg

Det kommunale veinettet er fordelt geografisk som følger:

- Buvika (1 veg): Buvika
- Drevsjø (5 veger): Brennaveien, Grubbveien, Hyttveien, Moalia og Skrivargardsjordet

- Engerdal (7 veger): Nystedgutua, Sverabben, Utsikten, Østlia nord, Østlia sør, Øvre Østlia og Åveien
- Engerdalssætra (1 veg): Skoleveien
- Heggeriset (2 veger): Heggeriset vest og Nordberget
- Hylleråsen (2 veger): Hylleråsvegen og Litlråsvegen (til Røsflaten)
- Lillebo (1 veg): Gamle Kopparleden
- Risbakken (1 veg): Risbakken
- Snerta (1 veg): Høybergsveien
- Sømådalen (1 veg): Langsjøveien

Totalt er det registrert 22 kommunale veger i kommunen.

I tillegg finnes det flere veger som ikke er registrert som kommunale i NVDB-databasen, men hvor kommunen har overtatt det faktiske drifts- og vedlikeholdsansvaret. Disse regnes i praksis som kommunale veger etter veglova § 5 andre ledd. Dette gjelder Futveien, Nilstrøa, Blæsterveien, Moatoppen, Storbergsveien og Vollveien.

Kommunen har også driftsansvar for enkelte vegstrekninger som ikke er kommunale veger. Dette gjelder vintervedlikehold på del av Vurrusjøveien inn til slamlagunene (privat skogsbilveg), samt vintervedlikehold på deler av Kopparleden inn til sagtomta/FIAS på Drevsjømoen. Disse vegene er ikke kommunale, men inngår i kommunens totale veivedlikeholdskostnader og omtales derfor i denne saken.

Samlede årlige drifts- og vedlikeholdskostnader for kommunale veger og andre veger med vesentlig kommunal funksjon utgjør ca. kr 2 423 000*.

2.2 Standard og vedlikeholdsetterslep

Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på deler av det kommunale veinettet.

Flere veger har:

- slitte dekker,
- mangelfull grøfting,
- behov for oppgradering av stikkrenner,
- og generelt økt vedlikeholdsbehov.

I Drevsjø sentrum er det gjennomført oppgraderinger i 2025, herunder asfaltering av blant annet Moalia, Hyttveien, deler av Grubbveien og områder rundt eldresenteret.

Til tross for dette vurderes det samlede vedlikeholdsbehovet som betydelig.

*Alle oppgitte driftskostnader i saken er basert på regnskapstall for 2025. Kostnadene må anses som anslag og vil kunne variere med om lag 15-20 % mellom år, blant annet som følge av værforhold, vinterdrift og vedlikeholdsbehov.

2.3 Veger med vesentlig kommunal funksjon

Følgende veger vurderes som samfunnsskrittiske for kommunal drift og tjenesteyting:

Drevsjø sentrum

(Inkl. Blæsterveien, Brennaveien, Futveien, Grubbveien, Hyttveien, Moalia, Moatoppen, Nilstrøa, Storbergsveien og Vollveien)

Vegene betjener blant annet:

- sykehjem,
- renseanlegg,
- omsorgsboliger,
- bibliotek,
- kommunale boliger,
- kommunalt boligfelt,
- og annen kommunal virksomhet.

har stor betydning for:

- kommunal tjenesteyting,
- kollektiv tilgjengelighet,
- beredskap,
- og allmenn ferdsel.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 773 000

Notat:

- Brennaveien er å regne som kommunal vei, men vedlikeholdsansvaret er flyttet til brukerne av veien.
- Grubbveien er kommunal frem til nr. 25. Her er det mulighet til å flytte deler av kostnaden over på brukerne da kommunens interessert slutter ved innkjøring til Skrivargardsjordet.

Engerdal sentrum

(Nystedgutua, Sverabben, Utsikten, Østlia nord, Østlia sør og Øvre Østlia og Åveien)

Vegene betjener blant annet:

- renseanlegg,
- omsorgsboliger,
- barnehage,
- og øvrige kommunale funksjoner.

Vegene ligger på kommunal grunn og vurderes som viktige for kommunal drift og allmenn ferdsel.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 290 000

Engerdalssetra – Skoleveien

Vegene betjener:

- skole,
- vannverk,
- høydebasseng,
- og øvrig kommunal infrastruktur.

Vegene vurderes som vesentlige for:

- beredskap,
- skoletransport,
- og tilgang til kritisk infrastruktur.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 260 000

Samlede årlige drifts- og vedlikeholdskostnader for kommunale veger med vesentlig kommunal funksjon utgjør ca. kr 1 323 000

Vurrušjøveien (til slamlaguner)

Vegen er ikke kommunal, men privat skogsbilvei.

Vegen betjener adkomst til slamlaguner og er vesentlig for beredskap og kritisk infrastruktur. Tjenesten er lovpålagt, jf. Forurensningsloven § 29.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 28 500

Kopparleden inn til sagtomta/FIAS

Vegen er ikke kommunal, men leder inn til FIAS (anlegg for husholdningsavfall). Tjenesten er lovpålagt, jf. Forurensningsloven § 29.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 51 000

Totale årlige drifts- og vedlikeholdskostnader for ikke-kommunale veger med vesentlig kommunal funksjon: ca. kr 79 500

2.4 Veger uten vesentlig kommunal funksjon

Følgende veger berører i liten eller ingen grad kommunale eiendommer eller kommunal virksomhet.

Vegene ligger i hovedsak på statlig og/eller privat grunn (inkludert enkelte uten formelt registrert eierskap 0/00), og betjener primært:

- hyttebebyggelse
- spredt bosetting
- landbruk
- og næringsvirksomhet

Langsjøveien

Uten formelt registrert eierskap. Ingen kommunale eiendommer eller interesser. Betjener hyttefelt, landbruk og næringsvirksomhet.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 256 000

Buvika

Ligger på statlig og privat grunn. Ingen kommunale eiendommer eller interesser. Betjener hytter og næringsvirksomhet.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 27 500

Høybergsveien

Uten formelt registrert eierskap. Ingen kommunale eiendommer eller interesser. To registrerte fastboende samt et mindre antall fritidsboliger.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 220 000

Lillebo gamle veg / Kopparleden

Uten formelt registrert eierskap. Ingen kommunale eiendommer eller interesser. Betjener noen fastboende og én fritidsbolig.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 147 000

Risbakken

Ligger på statlig grunn. Ingen kommunale eiendommer eller interesser. Betjener bolig og landbruksvirksomhet.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 112 000

Hylleråsen

Uten kommunalt eierskap til veggrunn. Ingen kommunale eiendommer langs vegen, men det foreligger kommunal interesse knyttet til vannverk og teknisk infrastruktur. Dette kan medføre behov for kommunal medvirkning til tilkomst og drift, uavhengig av eventuell nedklassifisering.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 108 000

Heggeriset vest

Uten formelt registrert eierskap. Ingen kommunale eiendommer eller interesser.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 82 000

Heggeriset øst (Nordberget)

Ligger på privat og kommunal grunn. Vegen berører kommunale boliger samt øvrige

kommunale interesser. Dette innebærer behov for kommunal tilgjengelighet og tilkomst, og må vurderes særskilt ved eventuell nedklassifisering.

Årlige kostnader (2025-nivå): ca. kr 72 500

Totale årlige drifts- og vedlikeholdskostnader: ca. kr 1 025 000

3. Juridiske rammer

3.1 Veglova

Etter veglova § 7 tredje ledd kan kommunen fatte vedtak om at kommunal veg skal legges ned.

Etter veglova § 8 kan nedlagt offentlig veg legges ut til bruk som privat veg.

Ved nedklassifisering av kommunal veg følger det av veglova § 54 at det skal etableres ordninger for drift og vedlikehold mellom de som har nytte av vegen. Dersom partene ikke kommer til enighet om organisering eller kostnadsfordeling, kan hver av partene kreve saken behandlet av jordskifteretten.

Kommunen må ved behandling av saken vurdere:

- om vegen har allmenn funksjon,
- om vegen er nødvendig for kommunal virksomhet,
- konsekvenser for berørte eiendommer,
- og forhold knyttet til ferdsel og tilgjengelighet.

3.2 Plan- og bygningsloven

Etter plan- og bygningsloven § 31-1 skal byggverk og installasjoner holdes i forsvarlig stand. Dette innebærer at nødvendig vegtilkomst til eiendommer og teknisk infrastruktur må ivaretas.

3.3 Veirett og tilkomst

Ved nedklassifisering må det sikres at:

- eiendommer fortsatt har lovlig tilkomst,
- eksisterende veiretter ivaretas,
- og at det finnes ordninger for drift og vedlikehold.

Dette kan organiseres gjennom:

- frivillige veilag,
- privatrettslige avtaler,
- eller behandling i jordskifteretten.

3.4 Kommunalt ansvar

Kommunen har et særskilt ansvar for veger som:

- betjener kommunale bygg og tjenester,
- har betydning for skoletransport,

- er viktige for nødetater og beredskap,
- eller ivaretar sentrale allmenne funksjoner.

Kommunedirektøren vurderer at enkelte veger i praksis ikke er egnet for nedklassifisering som følge av kommunal funksjon og samfunnsmessig betydning.

4. Modeller for organisering

A. Videre kommunal drift

Kommunen viderefører dagens ordning med fullt ansvar for drift og vedlikehold.

Dette innebærer:

- fortsatt kommunalt driftsansvar,
- fortsatt ansvar for investeringer og vedlikehold,
- og uendret organisering.

B. Nedklassifisering til privat veg

Veger overføres til privat ansvar.

Drift og vedlikehold organiseres gjennom:

- veilag,
- grunneiersamarbeid,
- eller andre privatrettslige ordninger.

Kommunen trekker seg ut av ordinært driftsansvar.

C. Delvis kommunal deltakelse

Kommunen kan delta i veilag der kommunen fortsatt har interesser knyttet til:

- vannverk,
- teknisk infrastruktur,
- eller annen kommunal virksomhet.

Dette kan bidra til:

- tydeligere ansvarsdeling,
- mer forutsigbar kostnadsfordeling,
- og lokal medvirkning.

5. Vurderingskriterier

For å sikre en helhetlig og mest mulig likebehandlende vurdering er følgende kriterier lagt til grunn:

Økonomi

- årlige driftskostnader,
- vedlikeholdsbehov,

- investeringsbehov,
- og potensielle besparelser.

Kommunal funksjon

- kommunale bygg,
- kommunal infrastruktur,
- og behov knyttet til tjenesteyting.

Allmenn bruk

- om vegen har betydning for allmenn ferdsel,
- eller hovedsakelig betjener private interesser.

Beredskap

- tilgang for nødetater,
- hjemmetjeneste,
- skoletransport,
- og samfunnssikkerhet.

Samfunnsutvikling

- betydning for bosetting,
- næringsliv,
- landbruk,
- og fritidsbebyggelse.

Juridisk gjennomførbarhet

- eiendomsforhold,
- rettigheter,
- og mulighet for etablering av veilag.

6. Konsekvensanalyse

6.1 Konsekvenser for kommunen

En nedklassifisering av deler av veinettet vil kunne gi reduserte kostnader knyttet til:

- vinterdrift,
- brøyting og strøing,
- sommervedlikehold,
- grøfter og stikkrenner,
- og administrasjon av driftskontrakter.

Samtidig kan kommunen få økt administrativ belastning i overgangsfasen knyttet til:

- etablering av veilag,
- informasjon og dialog,
- og juridisk oppfølging.

Det må også påregnes ressursbruk knyttet til:

- kartlegging av rettigheter,
- behandling av innspill,
- og koordinering med grunneiere og brukere.

På lengre sikt vurderes likevel en reduksjon i kommunens samlede driftsutgifter.

6.2 Konsekvenser for innbyggere

Ved nedklassifisering vil kostnader til drift og vedlikehold i større grad overføres til brukere og grunneiere.

Dette kan medføre:

- økte kostnader for husholdninger, hytteeiere og næringsaktører
- behov for organisering i veilag eller tilsvarende samarbeidsformer
- økt ansvar for praktisk drift, vintervedlikehold og oppfølging lokalt
- i enkelte tilfeller behov for avtaler om bruksrett og tilkomst mellom private parter

Samtidig kan en lokal organisering gi:

- større grad av medvirkning og prioritering av lokale behov
- mer direkte sammenheng mellom bruk og kostnader
- mulighet for mer fleksible løsninger tilpasset lokale forhold

6.3 Konsekvenser for samfunnssikkerhet og beredskap

Veger som beholdes som kommunale vurderes som de viktigste for:

- utrykning for nødetater
- hjemmetjeneste og helse- og omsorgstjenester
- skoletransport
- tilgang til vann- og avløpsanlegg og annen kritisk infrastruktur

Ved nedklassifisering må det sikres gjennom avtaler eller annen regulering at:

- fremkommelighet for nødetater opprettholdes hele året
- kritiske tekniske anlegg har nødvendig adkomst
- kommunen fortsatt kan ivareta lovpålagte tjenester uten hindringer

Dette vil være et sentralt tema i høringsfasen.

6.4 Administrative og juridiske konsekvenser

Gjennomføring av endringer i vegstatus vil innebære:

- varsling til berørte grunneiere og brukere
- formell høring i tråd med forvaltningsloven og veglova
- eventuell behandling av innsigelser
- etablering av nye ansvarsforhold for drift og vedlikehold
- behov for oppdatering av kommunale registre og avtaler

Kommunen må påregne en ressurskrevende overgangsperiode, særlig der det er mange brukere eller uklare eiendomsforhold.

7. Samlet vurdering

Kommunedirektøren vurderer at dagens organisering av kommunalt veinett i flere tilfeller innebærer et driftsansvar som går langt utover det som er nødvendig for kommunens kjerneoppgaver.

Særlig gjelder dette veger som:

- i hovedsak betjener private interesser (hytter, spredt bosetting og landbruk)
- ikke har kommunale bygg eller teknisk infrastruktur langs traséen
- har begrenset allmenn funksjon
- medfører høye driftskostnader sett opp mot kommunal nytte

Samtidig er det klart at enkelte veger må beholdes som kommunale av hensyn til:

- tjenesteyting
- beredskap
- kritisk infrastruktur
- og allmenn tilgjengelighet

En differensiert tilnærming, der kommunen tydelig skiller mellom samfunnskritiske veger og veger med hovedsakelig privat nytte, vurderes som nødvendig for å sikre bærekraftig økonomisk drift fremover.

8. Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at:

- kommunen opprettholder ansvar for veger med sentral kommunal og allmenn funksjon
- veger med hovedsakelig privat nytte vurderes nedklassifisert til private veger
- det legges til rette for etablering av veilag eller tilsvarende ordninger der dette er nødvendig
- prosessen gjennomføres i tråd med veglova og forvaltningslovens krav til varsling og høring

9. Videre prosess

Dersom kommunestyret slutter seg til forslaget, vil kommunedirektøren:

- utarbeide konkret oversikt over veger foreslått nedklassifisert
- gjennomføre varsling og høring til berørte parter
- utarbeide forslag til overgangsordninger der det er nødvendig
- legge fram endelig sak for politisk behandling

10. Alternativ

Dersom formannskapet/kommunestyret ikke ønsker å gjennomføre en egen utrednings-, hørings- og medvirkningsprosess slik administrasjonen har anbefalt, men i stedet ønsker å

fatte direkte vedtak om nedklassifisering av veger i denne saken, anbefaler kommunedirektøren at følgende veger vurderes nedklassifisert fra kommunal til privat veg:

Tabell 1. Veier som foreslås nedklassifisert.

Område	Vei	Besparelse (ca.)
Drevsjø	Brennaveien (veien er allerede overtatt av private, men ikke nedklassifisert)	0
Drevsjø	Grubbveien (fra Skrivargardsjordet	70 000 *
Sømådalen	Langsjøveien	256 000
Sømådalen	Buvika	27 500
Snerta	Høybergveien	220 000
Lillebo	Gamle Kopparleden	147 000
Risbakken	Risbakken	112 000
Hylleråsen	Hylleråsvegen	108 000
Hylleråsen	Litlråsvegen (veien er allerede overtatt av private, men ikke nedklassifisert)	0
Heggeriset	Heggeriset vest	82 000
Heggeriset	Nordberget	72 500
Sum total årlig estimert besparelse:		1 095 000

* Besparelsen for Grubbveien er beregnet som gjennomsnittlig kostnad per meter veg i Drevsjø-området multiplisert med aktuell veglengde foreslått nedklassifisert.

Kommunedirektøren vil samtidig understreke at en slik framgangsmåte vil innebære at saken avgjøres uten ordinær medvirknings- og høringsprosess for berørte innbyggere, grunneiere og brukere.

Vedtak om nedlegging og nedklassifisering etter veglova § 7 regnes som en avgjørelse etter særlovgivningen, og er ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2. De ordinære reglene om klage etter forvaltningsloven kapittel 6 kommer derfor i utgangspunktet ikke til anvendelse.

Dette innebærer at:

- berørte parter i begrenset grad vil ha formelle klagemuligheter,
- saken i stor grad vil bero på kommunestyrets politiske skjønn,
- og det politiske ansvaret for konsekvensene av vedtaket vil ligge direkte hos de folkevalgte organene som fatter beslutningen.

Kommunedirektøren vurderer at vedtak om nedklassifisering uten forutgående dialog og involvering av berørte parter vil kunne skape betydelig misnøye og konfliktnivå i lokalsamfunnet. Særlig gjelder dette veger som betjener fast bosetting, landbruk og etablerte hytteområder.

Administrasjonen anbefaler derfor fortsatt at eventuelle nedklassifiseringer gjennomføres gjennom en trinnvis prosess med varsling, dialog og høring, slik at:

- rettigheter og praktiske forhold kan avklares,
- veilag og driftsordninger kan etableres på en forsvarlig måte,
- og kommunen sikrer en mest mulig forutsigbar og ryddig overgang for berørte parter.