



Saksframlegg

Privatisering av kommunale veger – Fastsetting av kriterier

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Plan, teknikk og næring	30.06.2026

1. Kommunedirektørens forslag til vedtak

PTN-utvalget legger saken om kriterier for kommunale veger ut på offentlig høring.

Administrasjonen gjennomgår og vurderer innkomne høringsuttalelser, og legger frem oppdatert sak til ny behandling.

2. Sammendrag

Saken gjelder fastsettelse av kriterier for hvilke veger som skal være kommunale. Det foreslås at kommunale veger skal kjennetegnes ved å ha en tydelig offentlig funksjon og dekke samfunnsmessige behov. Det foreslås følgende kriterier for hvilke veger som skal være kommunale:

- Samleveger i boligområder
- Sentrumsgater
- Veger til næringsområder
- Veger til samfunnsnyttige bygg og anlegg
- Veger som inngår i kommunens hovednett for sykkel
- Gang- og sykkelveger

I tillegg foreslås supplerende bestemmelser for å sikre et sammenhengende og hensiktsmessig vegnett.

Saken omfatter ikke konkrete veger og medfører ingen endringer i vegstatus.

Arbeidet med privatisering av veger deles opp i to faser. Første fase (denne saken) vil være å fastsette kriteriene for hvilke veger som skal være kommunale. Andre fase vil omhandle vurdering av vegnettet opp mot de vedtatte kriteriene med forslag til privatisering av veger.

Bakgrunnen for saken er et politisk vedtak om gjennomgang av vegnettet med mål om kostnadsreduksjon, mer rettferdig fordeling av hvilke veger som skal være kommunale og økte ressurser per meter veg til drift og vedlikehold av kommunale veger.

Midt-Telemark kommune har et vesentlig større vegnett per innbygger enn sammenlignbare kommuner, samtidig som budsjettet per meter veg er lavere. Dette innebærer at ressursene til drift og vedlikehold blir spredt over et større omfang enn det som er hensiktsmessig.

Saken foreslås lagt ut på høring etter behandling i PTN-utvalget før videre politisk behandling.

3. Bakgrunn

3.1. Politisk bestilling

Arbeidet med privatisering av kommunale veger er forankret i budsjettvedtak for 2025, som ble behandlet i kommunestyret 9. desember 2024 i sak 130/24. Tiltaket ble videreført i budsjettvedtaket for 2026. Kommunestyret ba administrasjonen om å gjennomføre en gjennomgang av det kommunale vegnettet med sikte på å redusere kostnader til drift og vedlikehold.

Kommunestyret gjorde et vedtak hvor de ba administrasjonen utarbeide en sak om kriterier som første sak. Her skal det fastsettes objektive kriterier for hvilke veger som skal være kommunale, med utgangspunkt i prinsippet om likebehandling og veglovens intensjon om at offentlige veger skal dekke samfunnsmessige behov.

3.2. Mål for prosessen

Det overordnede målet med arbeidet er å legge til rette for en mer hensiktsmessig forvaltning av det kommunale vegnettet. Det er definert tre konkrete mål for arbeidet.

- Økonomisk innsparing
- Rettferdig fordeling av kommunal veg
- Økte ressurser per meter veg til drift og vedlikehold av kommunale veger

Økonomisk innsparing har vært den utløsende årsaken til at arbeidet er igangsatt, men målene skal ivaretas samlet.

Et sentralt mål er å redusere kommunens kostnader til drift og vedlikehold av veger. Det er lagt til grunn en forventet innsparing på om lag 2 millioner kroner årlig, men den faktiske innsparingseffekten vil avhenge av hvilke kriterier som blir vedtatt og hvordan disse anvendes i neste fase.

Videre er det et mål å sikre en mer rettferdig fordeling av hvilke veger som skal være kommunale, basert på objektive kriterier fremfor historiske forhold.

Det er også et mål å styrke driften og vedlikeholdet av de vegene som fortsatt skal være kommunale. Dette forutsetter at ressursene i større grad kan prioriteres mot veger med tydelig samfunnsfunksjon.

3.3. Plan for prosessen

Arbeidet med privatisering av veger er planlagt gjennomført i to faser. Formålet med denne inndelingen er å sikre en ryddig og forutsigbar behandling, der det først fastsettes

overordnede kriterier før det tas stilling til hvilke konkrete veger som skal være kommunale eller private.

Fase 1 omfatter fastsettelse av kriterier for hvilke veger som skal være kommunale. Denne saken behandles først i PTN-utvalget og foreslås lagt ut på offentlig høring etter første behandling. Etter høringsperioden vil saken oppdateres basert på innkomne innspill, før ny behandling i PTN-utvalget og endelig behandling i kommunestyret.

Fase 2 vil bestå av en samlet gjennomgang av det kommunale vegnettet, der samtlige veger blir vurdert opp mot de vedtatte kriteriene. Resultatet av denne gjennomgangen blir lagt frem i en egen politisk sak med forslag til hvilke veger som skal nedklassifiseres til privat veg. Denne saken vil følge tilsvarende behandlingsløp som fase 1.

3.4. Status i dag

3.4.1. Omfang av kommunalt vegnett

Midt-Telemark kommune drifter i dag om lag 178 km veg. Vegtallet omfatter alle veger kommunen i dag har helt eller delvis ansvar for å drifte og vedlikeholde, uavhengig av formelt eierskap. Dette innebærer at også enkelte private veger inngår, for eksempel der kommunen utfører vinterdrift. Tallet gir dermed et uttrykk for det samlede driftsansvaret kommunen faktisk har.

3.4.2. Mengde veg sett opp mot innbyggertall

Midt-Telemark kommune har i overkant av 11 000 innbyggere. Dette tilsvarer om lag 16 meter veg per innbygger.

Mengden veg Midt-Telemark kommune har ansvar for å drifte og vedlikeholde er sammenlignet med snittet for Telemark, snittet for KOSTRA-gruppe 07 (som Midt-Telemark kommune er en del av) og snittet for resten av landet.

	Meter veg pr. innbygger
Midt-Telemark kommune	16,04
Telemark (ekskl. MTK)	11,53
KOSTRA-gruppe 07 (ekskl. MTK)	9,75
Norge (ekskl. MTK)	7,14

Dette viser at Midt-Telemark kommune har om lag 39 prosent mer veg per innbygger enn gjennomsnittet i Telemark, 64 prosent mer enn kommuner i samme KOSTRA-gruppe og 124 prosent mer enn landsgjennomsnittet.

Tallene viser samlet sett at kommunen har et vesentlig større vegnett å drifte enn det som er vanlig for sett opp mot innbyggertall.

3.4.3. Kostnader og ressursbruk

Det samlede driftsbudsjettet for kommunale veger i 2026 er 12,2 millioner kroner. Dette tilsvarer om lag 70 kroner per meter veg.

For å sette kostnadsnivået i sammenheng er Midt-Telemark kommune sammenlignet med andre kommuner basert på KOSTRA-tall for netto driftsutgifter til kommunale veger og gater. Tabellen under viser gjennomsnittlige kostnader per meter veg.

	Kroner pr. meter veg
Midt-Telemark kommune	69
Telemark (ekskl. MTK)	115
KOSTRA-gruppe 07 (ekskl. MTK)	98
Norge (ekskl. MTK)	149

Sammenlignet med Midt-Telemark kommune er vegbudsjettet per meter veg 42 prosent høyere i KOSTRA-gruppen, 67 prosent høyere i Telemark og 116 prosent høyere i landet. Dette viser at Midt-Telemark kommune har et vesentlig lavere kostnadsnivå per meter veg enn sammenlignbare kommuner.

Kostnadsnivået må samtidig ses i sammenheng med omfanget av vegnettet. Som vist i foregående delkapittel har Midt-Telemark kommune et betydelig høyere antall meter veg per innbygger enn sammenlignbare kommuner. Dette innebærer at de tilgjengelige ressursene må fordeles på et langt større vegnett.

Samlet gir dette et bilde av en situasjon der ressursene blir spredt over et stort antall veger. Dette påvirker vedlikeholds nivået og begrenser muligheten til å gjennomføre nødvendige utbedringer og investeringer. Tallene viser at utfordringen i Midt-Telemark i stor grad knytter seg til omfanget av vegnettet, snarere enn nivået på ressursbruken per veg.

3.4.4. Vintervedlikehold som kostnadsdriver

Vinterdrift utgjør en betydelig del av kostnadene. Av det totale budsjettet går om lag 7,2 millioner, over halvparten av budsjettet, til vintervedlikehold.

Kostnadene til vintervedlikehold har økt over tid, blant annet som følge av økte priser. Samtidig har ikke budsjettene til sommervedlikehold økt tilsvarende selv om kostnadene har økt også her. Dette innebærer at det utføres mindre vedlikehold og færre utbedringer enn tidligere. Resultatet er en gradvis økende skjevhet i ressursbruken, der en større andel går til å opprettholde vinterdrift, samtidig som det blir mindre rom for vedlikehold og forbedring av vegnettet.

3.5. Overordna forutsetninger

Arbeidet med vurdering av kommunal vegstatus bygger på noen grunnleggende forutsetninger for hvordan vegnettet skal vurderes. Økonomi er et styrende premiss, og det er behov for å prioritere hvilke veger kommunen skal ha ansvar for innenfor tilgjengelige ressurser.

Vurderingene skal baseres på funksjon og behov, ikke på historisk praksis. Det legges til grunn at dagens omfang av veger med kommunalt driftsansvar ikke nødvendigvis er hensiktsmessig å videreføre. Videre skal hele vegnettet vurderes samlet, med sikte på å oppnå et mer rasjonelt og effektivt vegnett som i større grad er rettet mot veger med tydelig samfunnsfunksjon. Kriteriene som fastsettes skal være objektive og etterprøvbare, og legges til grunn både i denne saken og i fremtidige vurderinger av kommunal vegstatus.

3.6. Rettslige rammer

Veglova legger de overordnede rammene for hvordan veger i Norge skal forvaltes. Etter veglova § 1 skal offentlige veger dekke allmenn ferdsel og samfunnsmessige behov. Loven skiller videre mellom offentlige og private veger, jf. veglova § 2, der kommunen har ansvar for de kommunale vegene.

Etter veglova §§ 7 og 8 har kommunen myndighet til å klassifisere og omklassifisere kommunale veger innenfor sitt ansvarsområde. Dette innebærer at en veg som i dag er kommunal, kan nedklassifiseres til privat veg, slik at ansvaret for drift og vedlikehold overføres til brukerne av veggen.

Vedtak om omklassifisering av kommunale veger anses som et generelt og prinsipielt vedtak basert på veglova §§ 7 og 8, og ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Derfor er det ikke ordinær klagerett knyttet til vedtaket.

Kommunen legger likevel til grunn at vurderingene skal være saklige, etterprøvbare og bygge på likebehandling. Det skal derfor fastsettes objektive kriterier, og det vil gjennomføres høringer som del av prosessen.

Det er et rettslig skille mellom eierskap til grunn og ansvar for drift og vedlikehold av en veg. Det er vegens funksjon som skal ligge til grunn for om den skal være kommunal eller privat, ikke hvem som er grunneier der veggen ligger.

4. Saksomtale

4.1. Prinsipiell tilnærming og bruk av kriterier

For å nå målene i saken er det lagt til grunn en prinsipiell tilnærming der det fastsettes et sett med objektive og rettferdige kriterier for hvilke veger som skal være kommunale. Kriteriene skal legges til grunn både ved vurdering av hvilke kommunale veger som eventuelt skal nedklassifiseres til private veger, og ved vurdering av om private veger skal tas opp til kommunal drift og vedlikehold. Kriteriene skal gjelde både for denne saken og ved fremtidige vurderinger av kommunal vegstatus. Dette legger til rette for en mer forutsigbar, etterprøvbare og likebeholdende praksis for hvilke veger kommunen skal ha ansvar for.

4.2. Overordnet prinsipp

Som grunnlag for vurderingen av hvilke veger kommunen skal ha ansvar for, legges følgende overordnede prinsipp til grunn:

Kommunale veger skal ha en tydelig offentlig funksjon, dekke samfunnsmessige behov og inngå i et helhetlig transportsystem til nytte for samfunnet.

Prinsippet innebærer at kommunens vegansvar skal rettes mot veger som har betydning utover lokale og private behov, og som bidrar til å binde sammen vegnettet og ivareta viktige samfunnsfunksjoner. Veger som i hovedsak betjener et begrenset antall eiendommer eller lokale behov vil som hovedregel falle utenfor.

Det overordnede prinsippet danner grunnlaget for de konkrete kriteriene som er beskrevet i det følgende, og skal være styrende ved tolkning og bruk av kriteriene og ved vurdering av tvilstilfeller.

4.3. Kriterier for kommunale veger

Det er utarbeidet et sett med kriterier som skal legges til grunn for vurderingen av hvilke veger som skal være kommunale. Kriteriene konkretiserer det overordnede prinsippet og skal sikre at vurderingene skjer på et objektivt og rettferdig grunnlag. Videre skal de sikre at vurderingene er etterprøvbare og forutsigbare.

Veger som tilfredsstillir minst et kriterium skal være kommunale.

I flere av kriteriene er det tatt utgangspunkt i arealformål i kommuneplanens arealdel og gjeldende reguleringsplaner. For at en veg skal omfattes av kriteriene, må området ikke bare være avsatt til et bestemt formål, men også være tatt i bruk i tråd med dette. Områder som har tilsvarende bruk, men et annet arealformål, må vurderes særskilt.

4.3.1. Samleveger i boligområder

Samleveger er veger som har en transportfunksjon frem til eller innad i boligområder. Transportfunksjonen skal være tydelig større enn adkomstfunksjonen, og samleveger kjennetegnes normalt ved få eller ingen direkte avkjørsler. Boligområdene skal være avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel, detaljregulert til bolig og utgjøre større sammenhengende boligområder.

4.3.2. Sentrumsgater

Sentrumsgater er gater som inngår i et sammenhengende offentlig gatenett i sentrum og sikrer tilgjengelighet til funksjoner og aktiviteter i sentrumsområder. Sentrumsgater er avgrenset til sentrumsområdene i kommuneplanens arealdel.

4.3.3. Veger til næringsområder

Veger til næringsområder er veger som fungerer som hovedadkomst til områder med følgende arealformål i kommuneplanens arealdel:

- Næringsvirksomhet
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål

Kriteriet avgrenses til å omfatte sammenhengende næringsområder av et visst omfang og med samfunnsmessig betydning.

4.3.4. Veger til samfunnsnyttige bygg og anlegg

Veger til samfunnsnyttige bygg og anlegg er veger som gir adkomst til funksjoner som ivaretar offentlige oppgaver eller allmenne interesser. Kriteriet omfatter bygg og anlegg med samfunnsmessig betydning som er tilgjengelige for allmennheten eller brukes av en større del av befolkningen.

Følgende arealformål i kommuneplanens arealdel omfattes av kriteriet:

- Grav- og urnelund
- Idrettsanlegg
- Offentlig og privat tjenesteyting
- Park

4.3.5. Hovednett for sykkel

Veger i hovednett for sykkel er veger som inngår i et sammenhengende nett for sykkeltransport, og som skal legge til rette for at sykkel kan brukes som et attraktivt og effektivt transportmiddel.

Hovednett for sykkel fastsettes gjennom «Temaplan for sykkel».

4.3.6. Gang- og sykkelveger

Gang- og sykkelveger er egne vegstrekninger for gående og syklende som sikrer fremkommelighet for myke trafikanter. Gang- og sykkelveger omfatter også der det er tillatt med begrenset kjøring til tilgrensende eiendommer.

4.4. Særskilte bestemmelser

Det er fastsatt særskilte bestemmelser som utfyller kriteriene og skal bidra til at det kommunale vegnettet samlet sett blir helhetlig og hensiktsmessig utformet.

Bestemmelsene skal ivareta hensyn knyttet til drift, vedlikehold og praktisk avgrensning av vegnettet, og forutsetter at kriteriene først er vurdert.

De særskilte bestemmelsene skal anvendes som et supplement til kriteriene, og ikke som selvstendige grunnlag for å definere kommunale veger. De skal benyttes der det er nødvendig for å justere avgrensningen av vegnettet eller håndtere forhold som ikke i tilstrekkelig grad fanges opp av kriteriene.

4.4.1. Eksisterende bygdeveger/grendeveger

Eksisterende kommunale bygdeveger og grendeveger i spredtbygde områder som ikke omfattes av øvrige kriterier, skal vurderes særskilt med hensyn til om hele, deler av eller ingen deler av vegen skal opprettholdes som kommunal. Ved vurderingen skal det legges vekt på vegens funksjon og bruk, herunder antall tilknyttede enheter langs vegen. Et nivå på rundt 10 boenheter per kilometer veg kan benyttes som veiledende utgangspunkt. I vurderingen kan det også tas hensyn til tilstøtende veger og samlet bruk i området. Det skal videre legges vekt på allmenn bruk og nytte, samt at vurderingen er i tråd med hvordan tilsvarende veger håndteres ellers i kommunen.

Bestemmelsen gjelder kun for eksisterende kommunale veger, og skal ikke legges til grunn for opptak av nye veger til kommunal drift.

4.4.2. Sammenhengende vegnett

Det kommunale vegnettet skal så langt som mulig utgjøre et sammenhengende og helhetlig nett. Ved fastsettelse av vegstatus kan det legges vekt på å unngå oppsplitting av sammenhengende vegstrekninger for å oppnå hensiktsmessige avgrensninger mellom kommunale og private veger.

Mindre avvik fra kriteriene kan gjøres i de tilfellene der dette gir et sammenhengende vegnett som er mer rasjonelt å drifte og vedlikeholde. Dette kan bety at deler av en veg beholdes eller tas ut av det kommunale vegnettet for å oppnå en samlet sett mer hensiktsmessig løsning.

4.4.3. Snumulighet

Kommunale veger skal som hovedregel ha tilfredsstillende snumulighet i enden for drift og vedlikehold, herunder vinterdrift. Snumulighet kan etableres gjennom snumulighet, vendehammer, vegkryss eller andre egnede løsninger. Avslutningen av kommunal veg vil normalt tilpasses eksisterende snumuligheter, noe som kan medføre at vegens lengde justeres noe i forhold til kriteriene.

4.4.4. Avvik fra kriteriene

Avvik fra kriteriene og øvrige bestemmelser kan gjøres i særskilte tilfeller. Dette er mulig der en samlet vurdering tilsier at vegen har en tydelig offentlig funksjon, betydning for transportsystemet eller dekker samfunnsmessige behov som ikke fanges opp av kriteriene, og hvor en streng anvendelse av kriteriene vil gi et åpenbart urimelig eller uhensiktsmessig resultat. Slike avvik skal begrunnes og dokumenteres.

4.5. Avklaringer

I arbeidet med saken er det gjort en rekke avklaringer knyttet til dagens situasjon og forhold som har betydning for den videre prosessen. Samtidig er det identifisert enkelte forhold som må utredes nærmere i neste fase av arbeidet.

4.5.1. Avklaringer gjort i første fase

Det er foretatt en gjennomgang av vegnettet for å avklare hvilke veger kommunen faktisk har ansvar for å drifte og vedlikeholde. Formålet med gjennomgangen har vært å sikre et mest mulig korrekt og oppdatert datagrunnlag for videre vurderinger. I denne gjennomgangen er det avdekket at det i enkelte tilfeller er avvik mellom formell vegstatus og kommunens faktiske driftsansvar.

Det legges til grunn at kommunen som hovedregel skal beholde eiendomsretten til grunnen der vegen ligger, selv ved omklassifisering til privat veg. Dette innebærer at vegstatus og eiendomsforhold vurderes som to separate forhold.

I tilfellene der kommunen er grunneier, men vegen er privat, vil dette gi adgang til å søke om naturskadeerstatning jf. Naturskadeerstatningsloven § 3 annet ledd.

Kommunen beholder ansvaret for drift og vedlikehold av gateløys langs veger som i dag er kommunale, uavhengig av om vegen fremtidig får kommunal eller privat status.

4.5.2. Avklaringer til neste fase

Det er identifisert tilfeller der eiendomsforholdene knyttet til veggrunn ikke er tilstrekkelig avklart. Dette kan gi usikkerhet om eierskap og rettigheter, og må vurderes nærmere i neste fase av arbeidet.

Der veger er regulert til offentlig veg i gjeldende reguleringsplaner, må det avklares om en omklassifisering til privat veg forutsetter endringer i plan. Dette er ikke endelig avklart og vil bli vurdert nærmere i neste fase av arbeidet.

4.6. Vurdering av konsekvenser

4.6.1. Konsekvenser av vedtak i denne saken

Vedtaket i denne saken innebærer at det fastsettes kriterier for hvilke veger som skal være kommunale. Vedtaket medfører ikke endringer i vegstatus, ansvar eller bruk av vegnettet.

Den viktigste konsekvensen er at det legges til rette for videre arbeid med fase 2 av saken om privatisering av veger med en systematisk gjennomgang av vegnettet. Kriteriene vil være styrende for vurderingene i denne prosessen.

Kriteriene vil også danne grunnlag for fremtidige vurderinger av om veger skal tas opp til kommunal drift og vedlikehold. Siden kriteriene samlet sett er strengere enn dagens praksis vil dette medføre at kommunen overtar mindre veg ved utbygginger. Dette kan gi private utbyggere noe redusert grunnlag for momskompensasjon sammenlignet med dagens praksis.

4.6.2. Mulige konsekvenser av neste fase

I neste fase vil det vurderes om enkelte veger skal omklassifiseres fra kommunal til privat veg basert på de vedtatte kriteriene. Dette kan medføre at ansvar for drift og vedlikehold av disse vegene overføres fra kommunen til brukerne av vegene. Eventuelle konsekvenser for kommunen og berørte parter vil avhenge av hvilke veger som blir berørt, og vil vurderes nærmere i neste fase.

4.7. Alternative løsninger

Innstillingen i saken er å fastsette kriterier for hvilke veger som skal være kommunale, og videreføre arbeidet med gjennomgang og eventuell omklassifisering av vegnettet i neste fase. Nedenfor beskrives alternative løsninger som er vurdert, men ikke anbefalt. Alle alternativene gi lavere måloppnåelse enn innstillingen i denne saken.

4.7.1. Videreføre dagens praksis

Et alternativ er å ikke fastsette kriterier for kommunal vegstatus, og videreføre dagens praksis. Dette innebærer at kommunen fortsatt vurderer spørsmål om drift og vedlikehold av veger basert på historiske forhold og enkeltvis vurderinger.

Dette alternativet anbefales ikke da det ikke oppfyller målene for arbeidet. Konsekvensene vil være at kommunen ikke oppnår innsparing på vegbudsjettet, at nivået på drift- og vedlikehold ikke styrkes, og at hvilke veger som er kommunale fortsatt baseres på historiske forhold og vurdering av enkeltsaker. Dette alternativet vil medføre at prosessen med privatisering av veger stopper opp.

4.7.2. Beholde vegnettet og øke budsjettet

Et annet alternativ er å opprettholde kommunalt ansvar for dagens vegnett, og i stedet øke ressursene til drift og vedlikehold for å håndtere eksisterende omfang.

Dette alternativet vil kunne bidra til å opprettholde eller øke standarden på vegnettet, men anses ikke som realistisk innenfor kommunens økonomiske handlingsrom. Videre vil det ikke adressere hovedutfordringen knyttet til omfanget av det kommunale vegnettet, og er derfor ikke i tråd med hensikten med arbeidet. Dette alternativet vil medføre at prosessen med privatisering av veger stopper opp.

4.7.3. Mindre strenge kriterier

Et tredje alternativ er å fastsette kriterier som er mindre strenge enn det som er foreslått i denne saken. Dette kan gi delvis måloppnåelse, med noe mer rettferdig fordeling av kommunal veg. Med en slik løsning kan ikke både målet om økonomisk innsparing og målet om økte ressurser til drift og vedlikehold oppnås. Derfor anbefales ikke dette alternativet.

5. Vedtaksoppfølging

5.1. Oppfølging etter første gangs behandling i PTN-utvalget

Etter førstegangs behandling i PTN-utvalget legges saken ut på offentlig høring i tråd med vedtak. Høringsperioden skal sikre at berørte parter og andre interessenter får anledning til å komme med innspill til de foreslåtte kriteriene.

Administrasjonen vil i etterkant av høringen gjennomgå og vurdere innkomne høringsuttalelser. Relevante innspill vil innarbeides i saken eller kommenteres i saksfremlegget. Deretter oppdateres saken og legges frem til ny behandling i utvalget, før endelig behandling i kommunestyret.

5.2. Oppfølging etter endelig vedtak i kommunestyret

Etter endelig vedtak i kommunestyret vil administrasjonen legge de vedtatte kriteriene til grunn for videre arbeid med gjennomgang av det kommunale vegnettet. Dette innebærer oppstart av fase 2 av arbeidet med privatisering av veger, hvor konkrete veger vurderes opp mot kriteriene med sikte på eventuell omklassifisering. Arbeidet vil resultere i en ny politisk sak hvor konkrete forslag til endring av vegstatus legges frem til behandling.

Kriteriene vil også være styrende for fremtidige vurderinger av hvilke veger som skal tas opp til kommunal drift og vedlikehold. Ved neste revisjon av kommunens vegnorm vil kriteriesettet innarbeides som del av grunnlaget for kommunens vegforvaltning.