

Organisering av veivedlikeholdslag

– en driftsenhet som sikrer ordnet forvaltning av veinettet i et område



SKOGKURS

Organisering av veivedlikeholdslag

- en driftsenhet som sikrer ordnet forvaltning av veinettet i et område

Organisering av veivedlikeholdslag | Utgiver: ©Skogkurs2023 ISBN 978-82-7333-239-4

Forfatter: Martin Bråthen | Layout: Frostrøyk AS | Illustrasjoner: Frostrøyk AS | Foto forside: Kjetil Østbøvik

1. utgave desember 2023 | Skogkurs, Tårnveien 41, 2380 Brumunddal, skogkurs.no | Innholdet er utarbeidet med støtte fra Skogbrukets Verdiskapningsfond

Innhold

Veivedlikehold	4
Organisert veivedlikehold i et område.....	4
Størrelse på veivedlikeholdslaget	5
Organiseringsformer i et veilag.....	5
Stiftelse av et veivedlikeholdslag	6
Medlemskap i veivedlikeholdslaget.....	7
Samarbeidsløsninger i et veivedlikeholdslag	8
Noen forskjeller ved valg av samarbeidsform.....	10
Veivedlikeholdslagets oppbygning	10
Godtgjøring for administrative oppgaver	12
Veivedlikeholdslagets drift	13
Årsmøte	14
Grenser mellom veivedlikeholdslaget og veilagene	15
Økonomistyring.....	15
Utjevning.....	16
Bompenger og inntekter fra andre brukere.....	16
Entreprenør	17
Kontrakt med entreprenør.....	18
Kilder	19
Vedlegg	20

Veivedlikehold

Skogbruket er avhengig av et veinett som muliggjør transport hele året. Dagens veinett består av en mosaikk av gode veier, veier med bruksbegrensninger og veier som ikke lenger holder mål (tilstandsregistrering skogsveier: Oppland (2014), Telemark (2014), Hedmark (2015) og Akershus (2017)). Myndighetene har målsetninger om å forbedre veisituasjonen ved å tildele tilskudd til ombygging/opprusting og punktutbedringer. Vel så viktig og langt rimeligere, er å ta vare på eksisterende veinett slik at kvaliteten ikke forringes. Dette oppnås med jevnlig vedlikehold. Her stimuleres det til aktivitet gjennom skogfond med skattefordel. Det er veilaget som er nøkkelen til kontinuerlig drift, vedlikehold og fornuftig økonomistyring for veilagets medlemmer.

Vi mangler gode økonomiske sammenlikninger over hva som er mest lønnsomt i det lange løp, men alt tyder på at jevnlig vedlikehold er billigste alternativ (Nyeggen H. og Bjerketvedt J., 2008).

Organisert veivedlikehold i et område

Et veivedlikeholdslag er et driftsselskap som skal hjelpe til med å opprettholde veistandarden for veilagene i området, ved å tilrettelegge for et rasjonelt og funksjonelt vedlikehold. Laget skal sikre stabilitet og kontinuitet ved å drifte vedlikehold, engasjere entreprenører og ha orden på økonomien.

Det er hovedsakelig fire grunner til å opprette et veivedlikeholdslag

1. Veivedlikeholdslaget består av personer med engasjement og faglig interesse, noe som:
 - sikrer drift av veinettet
 - gir felles administrasjonskostnader
 - reduserer sjansen for at konflikter innad i veilagene får innvirkning for vedlikeholdet
2. Kontinuitet i vedlikeholdet gir et rimeligere og bedre resultat.
3. Det er enklere å utvikle eller ta i bruk et system som letter drift og faktureringsarbeid.
4. Det blir forbedret kvalitet på utførelse av vedlikeholdstiltak
 - større oppdragsmasse gjør at flere entreprenører gir tilbud – å få tak i en dyktig entreprenør som kan faget, gir bra resultat og ofte uten merkostnad
 - stor oppdragsmasse gjør at entreprenør ser det lønnsomt å spesialisere seg og investere i utstyr som er egnet til oppgavene. Rett utstyr gir bedre resultatet, og ofte på kortere tid.

Et veivedlikeholdslag medfører ingen "revolusjon" på vedlikeholdssiden, men øker sannsynligheten for at vedlikeholdet blir gjort og til rett tid!

Et veivedlikeholdslag vil lette jobben til veiformenn og økonomiansvarlige i hver enkelt vei. Den økonomiske siden, alt fra å betale fakturaer til å kreve inn forskudd fra interessenter, overlates til veivedlikeholdslaget.

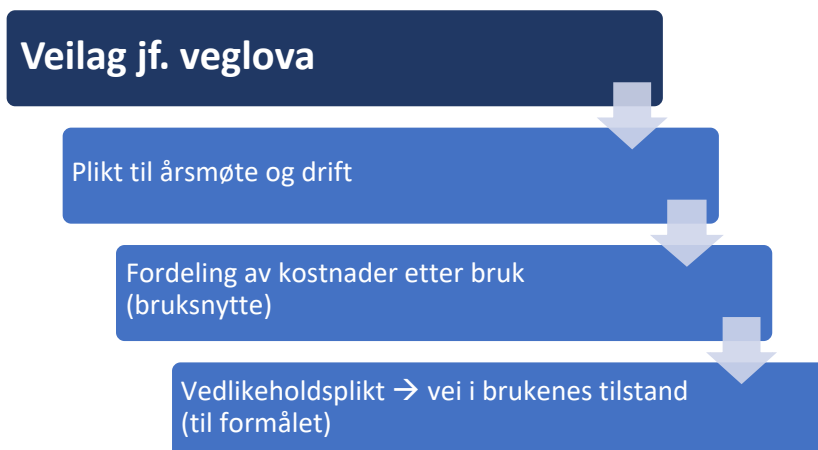
Størrelse på veivedlikeholdslaget

Det er ingen begrensning i hvor lite eller stort et samarbeid kan være. Til tross for det vil størrelsen på et veivedlikeholdslag ha noe å si for styrets effektivitet. Et veivedlikeholdslag bør ideelt være så stort som mulig. Da oppnås lavere administrasjonskostnader og lavere entreprenørkostnader.

Små veivedlikeholdslag kan likevel forsvares så lenge hensikten oppnås, altså at veivedlikeholdet blir gjennomført i større grad enn uten et veivedlikeholdslag.

Organiseringsformer i et veilag

Veier med flere eiere har automatisk et veilag, et sameie med plikter til å innfri kravene til private fellesveianlegg (veglova § 54 og § 55). Et veilag skal sørge for at veien er i en forsvarlig og brukende stand til det formålet som veien er tiltenkt (her gir Normaler for landbruksveier føringer).



Det er frivillig å ha et styre, og det er frivillig å ha vedtekter. Veilaget må i utgangspunktet ikke registrere veilaget i Brønnøysundregistrene, men det er lurt, for å tydeliggjøre roller og ansvar, og for å nytte fordelene organiseringen gir. I Skogkurs-veilederen Organisering av private skogsbilveier kan du lese hvorfor og om ulike organisasjonsformer.

Kort om organiseringsformer

1. Ustiftet veilag: Følger veglovas bestemmelser. Anbefalt å ha vedtekter.
2. Samvirkeforetak (SA): Er regulert etter samvirkeoven. Et samvirkeforetak eies og styres av de som samhandler med foretaket, og på den måten har direkte nytte av den virksomhet som drives.
3. Tingsrettslig sameie: Reguleres etter sameielova. I tingsrettslig sameie er det eiendommene som har eierskap i veien, og ikke eieren. Det kan i noen tilfeller foreligge plikt til å være medeier i en vei, f.eks. etter jordskiftedom.
4. Forening: Hvis veilaget har et ikke-økonomisk formål (som er hovedregelen for skogsveier) og organiseringen på sikt ikke fremmer økonomisk vinning indirekte gjennom annen aktivitet som skogbruk/jordbruk, vil forening være et alternativ.
5. AS: Kan ikke anses som skogsveilag.

Veien som sådan vil alltid være et sameie uansett hvordan man organiserer seg. For eksempel er et samvirkeforetak i realiteten et driftsselskap.

Stiftelse av et veivedlikeholdslag

Et veivedlikeholdslag oppstår ikke av seg selv, men må stiftes av to eller flere parter og registreres i Brønnøysundregistrene. En stiftelsesprosess skal sikre ordnede former, altså solide og omforente vedtekter.

Det er to reelle alternativer til organisering:

1. Forening
2. Samvirkeforetak

Hvilken organisasjonsform som er mest aktuell, avhenger av samarbeidsformen.

Medlemskap i veivedlikeholdslaget

Samarbeidet må være ønsket for å oppnå tiltenkt effekt. Veilag som er i tvil, kan senere søke medlemskap eller velge å leie veivedlikeholdslagets tjenester.

Foreninger, samvirkeforetak og aksjeselskap kan bli medlemmer. Veilag som ikke har organisasjonsnummer, kan ikke bli medlem. Det kan heller ikke veilag som er registrert som tingsrettslig sameie.

Slike veilag har to alternativer:

1. Veilagets medlemmer blir medlemmer i veivedlikeholdslaget.
Veivedlikeholdslaget administrerer medlemmene fremdeles som et veilag og benytter samme kostnadsfordelingsoppsett vedtatt i veilaget. Dette krever formelle avtaler.
2. Veilaget endrer organisasjonsform ved å
 - a. slette det tingsrettslige sameiet og registrere veilaget som samvirkeforetak.
Dette er ikke mulig hvis laget er stiftet gjennom jordskiftedomstolen
 - b. registrere det uregistrerte veilaget som samvirkeforetak



^

Enkeltveieiere, altså der en person eier en vei selv, kan bli medlem ved å melde seg inn som person eller via organisasjonsnummeret på f.eks. et enkeltpersonforetak. Et veilag har blitt medlem i et veivedlikeholdslag. Dette blir bra.

Samarbeidsløsninger i et veivedlikeholdslag

Veilag og veieiere i et område må dele et felles mål og ha gjensidig tillit til veivedlikeholdslaget. Det er mulig bygge opp og drifte et veivedlikeholdslag på flere måter.

Her er noen alternativer til samarbeid:

Alternativ 1

Opprinnelige veilag i området opprettholdes og inngår som likeverdige medlemmer i veivedlikeholdslaget. Økonomien kan ordens på to måter:

1. De veiene som får utført tiltak det enkelte år, betaler for sin del.
2. Veivedlikeholdslaget har en egen fordelingsbrøk for vedlikeholdskostnader som fordeles på veiene eller hver interessent. Alle betaler sin del uavhengig av hvilke veier som får utført tiltak det enkelte år. Dette funker best i et område med veier med lik veistandard, slik at vedlikeholdsbehovet er tilnærmet likt.

Alternativ 2

Et større veilag tar på seg oppdrag fra andre veilag i området. Denne formen passer f.eks. der en hovedvei i et større skogsveinett kan administrere vedlikeholdet. Økonomisk står hovedveien for håndtering av innkommende fakturaer. Hovedveien fakturerer sideveiene for utført arbeid og godgjøring for administrasjon.

Alternativ 3

Alle aktuelle veilag fusjonerer slik at det kun eksisterer ett veilag, veivedlikeholdslaget. Veivedlikeholdslaget skal sikre et planmessig vedlikehold for alle veiene. Denne modellen reduserer selvbestemmelsen til hver enkelt vei. Grad av selvbestemmelse må vedtektsfestes.

Veier som har en utilstrekkelig standard, må gjøre nødvendige løft før fusjon.

Økonomisk blir alle medlemmer fakturert årlig uavhengig om det blir utført tiltak på egen vei. Unntaket er spesielle punkter som må utjevnes (se kapitlet Utjevning).

Organisasjonsformen på veivedlikeholdslaget blir et samvirkeforetak. Veivedlikeholdslaget vil havne i skatteposisjon ved store inntekter fra bompenger eller veiavgift fra andre brukere.

Alternativ 4

Eksisterende organiseringer består. Veivedlikeholdslaget opprettes som et ikke-økonomisk foretak som skal bistå veilag i området med vedlikehold og regnskap. Veilagene blir ikke medlemmer, men leier tjenester som hyres inn etter egne avtaler.

Alternativ 5

Opprustingsmodellen. Denne anbefales for områder der det er stort sprik i kvaliteten på veinettet. Flere veilag samarbeider om å sette i stand veiene. Hvert veilag er økonomisk ansvarlig for å forbedre egen veistandard. Samarbeidet handler om å lyse ut et tilbud som kan medføre større interesse fra entreprenører og dermed et bedre tilbud for utført jobb. Når veiene er satt i stand, etableres et veivedlikeholdslag som skal sikre fremtidig vedlikehold.

Dette alternativet er krevende både med hensyn til at eiere i hvert veilag må bli enige om forbedring av egen vei, skaffe finansiering og kanskje organisere seg, hvis dette ikke er gjort. Noen tar kanskje problemstillingen videre til jordskifteretten ved uenighet. Tiltakene for å forbedre standarden kan alt etter omfang og lengde på veinettet, ta mange år.



Et veilag er på befaring for å kartlegge standard og vedlikeholdsbehov.

Noen forskjeller ved valg av samarbeidsform

Alt etter samarbeidsform vil drift bli forskjellig.

- For veivedlikeholdslag som har medlemmer (alternativ 1 og 5), beholder det enkelte veilag råderetten over egen vei, men blir fulgt opp av veivedlikeholdslaget. Det enkelte veistyret bestemmer hva vedlikeholdslaget skal gjøre, og hva de eventuelt ønsker få utført av tiltak. Et eksempel kan være at et veilag allerede har utstyr til å utføre enkelte vedlikeholdsoppgaver og utfører dette selv.
- For veivedlikeholdslag som leier tjenester (alternativ 2 og 4), har veilagene fullstendig råderett, og kan fritt velge å benytte veivedlikeholdslaget. Et slikt veivedlikeholdslag kan risikere få oppdrag, noe som kan medføre manglende engasjement og profesjonalitet. Avtaler med tidshorisont på minst 5 år med de enkelte veilagene kan gi veivedlikeholdslaget en forutsigbarhet.
- I de tilfeller veilagene kun er organisert som veivedlikeholdslag (alternativ 3), vil mye av råderetten ligge hos veivedlikeholdslaget. Veglovas bestemmelser vil likevel sikre hver enkelt vei og dens eiere sine rettigheter og medbestemmelse. Her må veivedlikeholdslaget opprette klare retningslinjer for medbestemmelse i vedtektene.

Generelt bør veivedlikeholdslaget legge opp til føringer som sikrer rettferdighet. Derfor bør medlemsveiene ha omtrentlig samme utgangspunkt for vedlikeholdet. Veiene kan ha ulik veiklasse og bruksperiode for tømmertransport, men forsømte veier må gjøre nødvendige grep (opprusting og punktutbedringer) før innvilget medlemskap. Dette for å legge til rette for et rasjonelt vedlikehold.

Viktig: Uansett samarbeidsform må ingen i veivedlikeholdslaget gå ut over sitt mandat ved å iverksette tiltak som påvirker den enkeltes økonomi, uten å ha skriftlig avtale!



En veivokter kartlegger vedlikeholdsbehovet på oppdrag for et veilag.

Veivedlikeholdslagets oppbygning

Et veivedlikeholdslag skal ha et eget styre, bestående av leder og to styremedlemmer. Ved behov er det fornuftig å opprette rollene veivokter og økonomiansvarlig.

ROLLE I VEILAGET	OPPGAVER	ANSVAR
Leder	<ul style="list-style-type: none"> • sørge for at veivedlikeholdslaget virker etter målsetningen • avholde årsmøte • disponere felles konto, attestere regninger og sørge for oppgjør • sikre informasjon og kommunikasjon 	<ul style="list-style-type: none"> • drifte veivedlikeholdslaget • iverksette vedtatte tiltak, eller tiltak etter avtale
Styremedlem x 2	<ul style="list-style-type: none"> • bistå leder i avgjørelser • bistå i arbeidet med å drifte veivedlikeholdslaget 	<ul style="list-style-type: none"> • medansvar i å drifte veivedlikeholdslaget
Veivokter	<ul style="list-style-type: none"> • koordinere vedlikeholdstiltakene (hva og budsjettering) og iverksette vedlikehold • være fagmann og gi råd til veilagene om hvilke veivedlikeholdstiltak som bør iverksettes • etter skriftlig avtale med det enkelte veilag, drive tilsyn, gi råd om vedlikehold samt lage vedlikeholdsplaner <p>Ofte vil leder også inneha denne rollen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • legge en plan for bestilt vedlikehold • bestille kapasitet til å få utført arbeidet • etterse at arbeidet blir utført i henhold til avtale • stille seg til rådighet som fagperson
Økonomiansvarlig	<ul style="list-style-type: none"> • ajourholde informasjon om veier og interessenter • fordele budsjett • kreve inn midler eller fakturere for vedtatte tiltak • fordele/splitte fakturaer • betale regninger • føre regnskap • lage økonomirapporter for de enkelte veier/interessenter <p>Til å føre regnskapet er det lurt å benytte et regnskapsfirma, men uavhengig av hvem som fører regnskapet, bør laget ha en økonomiansvarlig. Leder kan også inneha denne rollen.</p> <p>Hva et regnskapsfirma gjør på oppdrag for veilaget, bestemmer oppgavene til økonomiansvarlig. Listen må derfor tilpasses.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • skaffe nødvendig økonomisk informasjon om medlemmer • kreve inn penger/fakturere • betale innkommende fakturaer • følge opp vedtatt kostnadsfordeling • føre regnskap
Medlemmer/hvert enkelt veilag	<ul style="list-style-type: none"> • vedta vedlikeholdstiltak og fastsette budsjett • legge inn «bestilling» til veivedlikeholdslaget etter samarbeidsform/avtale • sikre midler til tiltakene 	<ul style="list-style-type: none"> • veiansvaret, også vedlikeholdet, ligger fremdeles på veilaget, jf. veglova

Instrukser der oppgaver og fullmakter kommer frem, er viktige for å tydeliggjøre ansvar.

Godtgjøring for administrative oppgaver

For å sikre resultater av veivedlikeholdslaget, kan ikke vervene bli utført som dugnadsarbeid på fritiden. Godtgjøring medfører profesjonalisering og motivasjon til å prioritere arbeidet. Godtgjøringen må gjenspeile arbeidet som kreves ut ifra veilengden i veivedlikeholdslaget.

Personene som involveres kan få godtgjort sin innsats ved å fakturere veivedlikeholdslaget for medgått tid eller etter avtale. Kostnadene for driften av veivedlikeholdslaget blir fordelt etter fastsatt fordeling i henhold til vedtekter. Satser for godtgjøring må fastsettes ved årsmøte.



^

En liten krangel er ikke uvanlig hvis arbeidsmengde eller kostnadsfordeling har blitt skeiv over tid. Godtgjøring for de med oppgaver, sikrer drift av veilaget, og veier i god stand.

Ansvar og forsikringer

Å eie og drifte en vei medfører et betydelig ansvar. Veglova pålegger veilag å holde veien i forsvarlig å brukende stand. Normaler for landbruksveier legger premissene for hvordan en skogsvei skal være utformet, og veivedlikehold er nøkkelen til å sikre veiens funksjonalitet over tid. Om et uhell skjer med tredjeperson, er det likevel lurt å ha en landbruksveiforsikring. For mer informasjon om ansvar og forsikringer, se skrevet «[Et veilags ansvar – skogsbilveier](#)».

Veivedlikeholdslaget drift

Rutiner vil hjelpe et styre med å få utført sine oppgaver. Et årshjul kan hjelpe veilaget med å holde oversikt over hva som må gjøres når. Nedenfor er et forslag:

1. KVARTAL ÅRSMØTE	2 OG 3. KVARTAL GJENNOMFØRING OG OPPFØLGING	4. KVARTAL ADMINISTRASJON
<ul style="list-style-type: none"> • Årsmelding, gjennomgang av: <ul style="list-style-type: none"> - resultat og balanse - regnskap • presentere vedlikeholdsbehov • fastsettelse av budsjett • valg • innkommende saker • oppdatering av data <ul style="list-style-type: none"> - styret - medlemsregister - fordelingsbrøk 	<ul style="list-style-type: none"> • kreve inn midler • passe på veier i vårløsningen • inngå avtale med entreprenører • følge opp iverksatte tiltak • veidag/dugnad • kartlegge neste års vedlikeholdsbehov • oppdatere vedlikeholdsplanen 	<ul style="list-style-type: none"> • forberede regnskap <ul style="list-style-type: none"> - fakturere - godgjøring leder • rapportering/ årsmelding • veilag rapporter inn • vedlikeholdsbehov

Årsmøte

Alle medlemmer i veivedlikeholdslaget skal avholde årsmøter på egne veier (jf. veglova); disse må avholdes før veivedlikeholdslagets årsmøte. På veivedlikeholdslagets årsmøte bør medlemmer av veilaget ha møterett. Det holder at en fra styret i hvert veilag møter.

På årsmøtet skal fjorårets tiltak og regnskap presenteres, samt budsjett for året fastsettes. For at dette skal være mulig, må veilagene selv ha hatt årsmøte og vedtatt vedlikeholdsbehov og kostnadsramme. Dette blir grunnlagsmaterialet til veivedlikeholdslaget når det skal innhentes tilbud og utarbeides oppkrav for den enkelte interessent.

På årsmøtet vurderes f.eks. behov og bruk av veivokter og økonomiansvarlig. Husk: Ved bruk av disse rollene skal oppgaver konkretiseres og avtaler inngås om oppgaver og frihet til å iverksette tiltak. Størrelse på godtgjøring i styret må fastsettes.

ULIKE MÅTER Å REGISTRERE VEDLIKEHOLDSBEHOVET

1. Veilagene registrerer sitt vedlikeholdsbehov og melder det inn til veivedlikeholdslaget.
2. Hvert veilag utarbeider en vedlikeholdsplan etter tidligere erfaringer, og veivedlikeholdslaget ser til at denne blir fulgt opp. Oppdages det behov for tiltak ut over vedlikeholdsplan, meldes disse inn til styret.
3. Tilsyn og oppfølging av veiene gjøres etter avtale. Veivokter fra veivedlikeholdslaget registrerer vedlikeholdsbehov og lager vedlikeholdsplan for veilagene som ønsker dette. Veivokter får godtgjort etter medgått tid.

Skjemaet

«[Registrering av veivedlikeholdsbehov](#)» kan være til hjelp.

Endringer i veivedlikeholdslaget

Endringer i praksis, i styret, i medlemmer, i kostnadsfordeling osv. må skje i årsmøtet.

Grenser mellom veivedlikeholds-laget og veilagene

Det er viktig å tydeliggjøre hva veivedlikeholdslaget er ansvarlige for, og hva det enkelte veistyre er ansvarlig for. Et eksempel kan være ansvaret med å stenge veier i teleløsningen.



^

Et veilag som arrangerer veidag med kartlegging av vedlikeholdsbehov, litt dugnad og grilling. Dette skaper felleskap og en felles forståelse for hvorfor veien må vedlikeholdes.

Økonomistyring

En viktig funksjon i systemet er å ha god kontroll på økonomien. Det kan tas i bruk ulike løsninger etter ønske og struktur.

- De fleste regnskapsprogrammer er aktuelle å bruke. Duett må dras frem som et spesialtilpasset regnskapssystem for landbruket, men ingen har pr. i dag en spesialtilpasset løsning til veivedlikeholdslag.
- Statsforvalteren i Innlandet sitter på et spesialtilpasset nettbasert system, [VVFWEB](#).
- Veivedlikeholdslaget kan sette opp et skjema i Excel med alle veier og interessenter. Skogkurs har til eksempel utarbeidet et verktøy for innkreving av vedlikeholdsavgift – [Fakturasplitt-kalkulatoren](#).

Systemet må holde orden på interessentenes saldo, og fordele vedlikeholdskostnader og eventuelle inntekter etter avtale. Økonomien bør i de fleste tilfeller gå igjennom et regnskapsfirma. Alt etter avtale med regnskapsfirmaet kan det mer eller mindre ta seg av pliktene rundt økonomi.

Med et ryddig økonomioppsett kan veivedlikeholdslaget komme med oppkrav i forkant av tiltak. Oppkrav er anbefalt for å sikre betalingsevne. Når en skogeier får et oppkrav, kan skogeiere belaste skogfondskontoen før tiltakene blir gjennomført, eller betale direkte uten skogfond (husk at det er mulig å søke refusjon fra skogfond inntil ett år i ettertid). Veivedlikeholdslaget må også komme med eget oppkrav for utførte tjenester til sine medlemmer. I vedtektene bør det være fastsatt at veivedlikeholdslaget kan sende oppkrav til inkasso.

Veilagene skal årlig motta en rapport som viser hvilke tiltak som er gjort hvor, der det også kommer frem at tiltakene er kostnadsført på rett sted.

Utjevning

I noen tilfeller vil større tiltak som ikke regnes som vanlig vedlikehold, være nødvendig. Eksempler er utbedring av bru, utskifting av kulvert, utbedringer av flaskehals og opprusting. Kostnadene med store og kostbare tiltak bør kun tilfalle de som har nytte av tiltaket. Reparasjonskostnader skal kun tilfalle personene som er ansvarlige for skaden.

Åpnes det opp for at veivedlikeholdslaget administrerer slike tiltak, må dette vedtektsfestes.

Bompenger og inntekter fra andre brukere

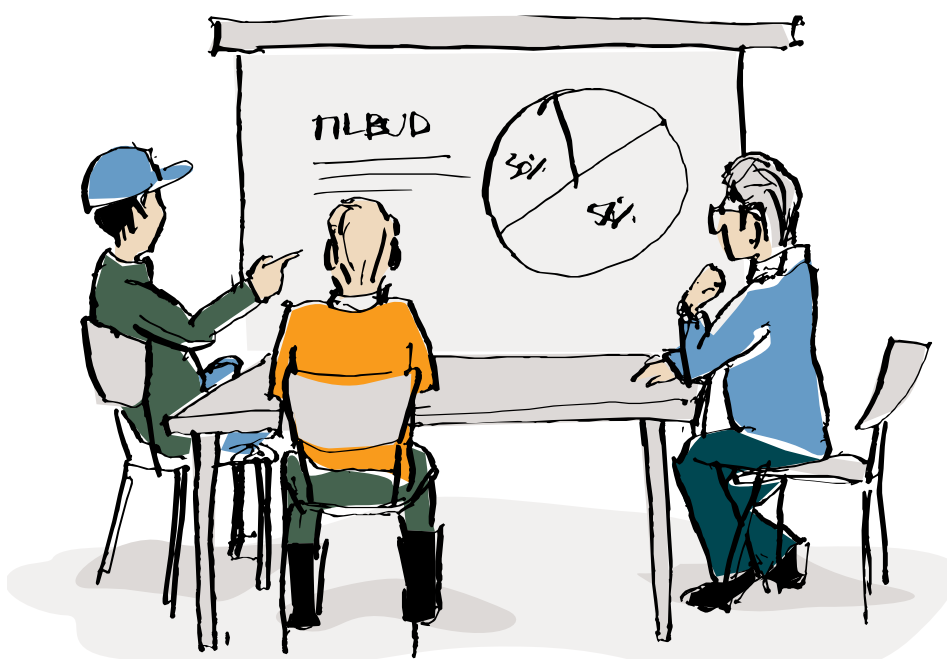
Inntekter bør håndteres av de enkelte veilagene. Det er mest rettferdig at veilag med bominntekter kan benytte inntektene til vedlikehold på egen vei. Ordningen reduserer også sannsynligheten for at veivedlikeholdslaget skal havne i skatteposisjon (skattelovens § 2-32). Husk at det også er en grense på inntekter fra andre veibrukere på 70 000 kr som over tid ikke må overstiges, samt at veilaget må dekke over 50 % av vedlikeholdskostnadene med midler fra egne medlemmer.

Særavtaler, som organisert aktivitet på et veinett, bør avtalesfestes. Det kan dreie seg om f.eks. ridning, hundekjøring, bruk av veinett til skiløypetrase, jegere eller utleie av hytte. Her må veiregler, de ulike grupperes bruk, ansvar og avgiftssatser komme frem.

Entreprenør

Veivedlikeholdslaget skal inngå avtale med entreprenør(er) for å få utført vedlikeholdsbehovet profesjonelt og til en fornuftig pris.

Veivedlikeholdslaget kan inngå langsiktig avtale med en entreprenør, med muligheter for reforhandling og utvidet avtaleperiode. På den måten kan entreprenør være trygg på å ha en stabil oppdragsmasse, og kan derfor også investere i nødvendig utstyr. Med jevne mellomrom er det likevel fornuftig å søke tilbud fra entreprenører i området for å holde kostnadene nede og se om det er alternativer på markedet.



Et veilag ser på vedlikeholdsbehov, økonomiske rammer og tilbud fra entreprenører.

Kontrakt med entreprenør

Avtaler må inngås skriftlig. Oppdragsstørrelsen i et veivedlikeholdslag tilsier at det bør foreligge en kontrakt med entreprenør.

Refererer til informasjonen om dette i normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse:

«Kontraktstandard, NS 8406 Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt, bør ligge til grunn for kontraktsforholdet mellom byggherre og entreprenør når arbeidsoppdraget er å forstå som en profesjonell entrepriser (avtale mellom 2 profesjonelle parter).»

Entreprenør må få tydelig instruks om hva som skal gjøres hvor. Et enkelt tiltaksoppsett i Excel for det aktuelle kalenderåret, med tilhørende kart som visualiserer ulike vedlikeholdsoppgaver og hvor, vil ofte være tilstrekkelig. Spesielle hensyn, som f.eks. aktsomhet rundt kantsoner til vassdrag skal tydelig markeres og beskrives.

Entreprenør bør få et eget skjema der tidsforbruk pr. vei og ulike tiltak noteres.

Uventede forhold krever at leder/veivokter er tilgjengelig for entreprenør slik at beslutninger kan tas fortløpende, og slik at eventuelle tiltak ikke går ut over de økonomiske rammene.

Kilder

- Veivedlikehold – Skogkurs veileder, 2016

- J. Bjerketvedt og H. Nyeggen (NIBIO) skriver i Skogeieren, (4) 2007 s. 36-37

Tilstandsregistrering skogsveier:

- AT plan og Fylkesmannen i Telemark 2014, Masterplan for skogsbilveier i Telemark
- Bråthen, M., 2017. Registrering av skogsbilveier i Akershus
- Holaker, T., Uthushagen, T. et. al. 2016. Tilstandsregistrering skogsbilveier i Hedmark 2015
- Mjøsen Skog og Fylkesmannen i Oppland, 2014. Registrering av skogsbilveier i Oppland

Tidligere prosjekter og erfaringer:

- Informasjon om VVF og VVFWEB finner du her: <http://www.vvfweb.no>

- John-Anders Strande, 2016. Prosjektrapport - Vegvedlikeholdsprosjektet for Hadeland og Søndre Land

- Steinar Østli Ausland, 2020. Sluttrapport vegpådriver for Glåmdalen 2015-2019

- Glommen Skog, 2016. Prosjektrapport 12.09.16. Standardheving av skogbrukets vegnett

- Väg 2000, 2015 – Skogsstyrelsen

Vedlegg 1: Veikart til organisering av et veivedlikeholdslag

Organisering av veivedlikeholdslag – to alternativer:

1. Samvirkeforetak (SA), stiftet med Normalvedtekter fra Skogeierforbundet
2. Forening. Formål må defineres, og kan ikke gi karakter av SA

Om organisering og kostnadsfordeling

Skattefri innretning (skatteoven § 2-32)

Frivillig mva-registrering

Veilaget blir medlem i veivedlikeholdslaget

Personlig medlemskap i veivedlikeholdslaget
Alle skogerne i et veilag blir medlem

Følgende kan bli medlem
Enkelt personer, samvirkeforetak og foreninger

Følgende veilag kan ikke bli medlem
Samleier: både tingsrettlig samleie og u-stiftede veilag, jf. veglova

Veilagene legger all drift på veivedlikeholdslaget
Vær klar over at hver vei fremdeles regnes som et veilag, jf. veglova, og med det et overordnet ansvar for veien

Medbestemmelsesrett må komme frem av vedtekter/avtaler (grad av selvstyre i den enkelte vei/veilag representert ved styret)

Hver veilag/vei har en stemme ved årsmøte

Personene i veilaget kan bli medlem i veivedlikeholdslaget, og der håndteres veilaget som en økonomisk enhet

Tingsrettlig samleie stiftet ved jordskifte må uansett forholde seg til domsvedtak

Hvert medlem betaler sin andel av veivedlikeholdslagets kostnader uavhengig om tiltak på egen vei eller ikke

Hvert veilag betaler for tiltak gjort på egen vei, etter egen kostnadsfordeling

Andre brukere av veinettet (ikke medlemmer) betaler veiavgift/bompenge til aktuell vei/veilag

Veilagenes egen kostnadsfordeling ligger til grunn

Vilkår for medlemskap av denne type må legges til grunn at veilaget kun har en stemme selv om det er personene som er medlemmer

Større tiltak utjevnes på den aktuelle vei sine medlemmer, f.eks.:

- punkturbedringer
- tiltak på bru
- opprusting/ ombygging
- reparasjoner etter feil bruk skal dekkes av ansvarlig