



ORKLAND
KOMMUNE



Temaplan samferdsel

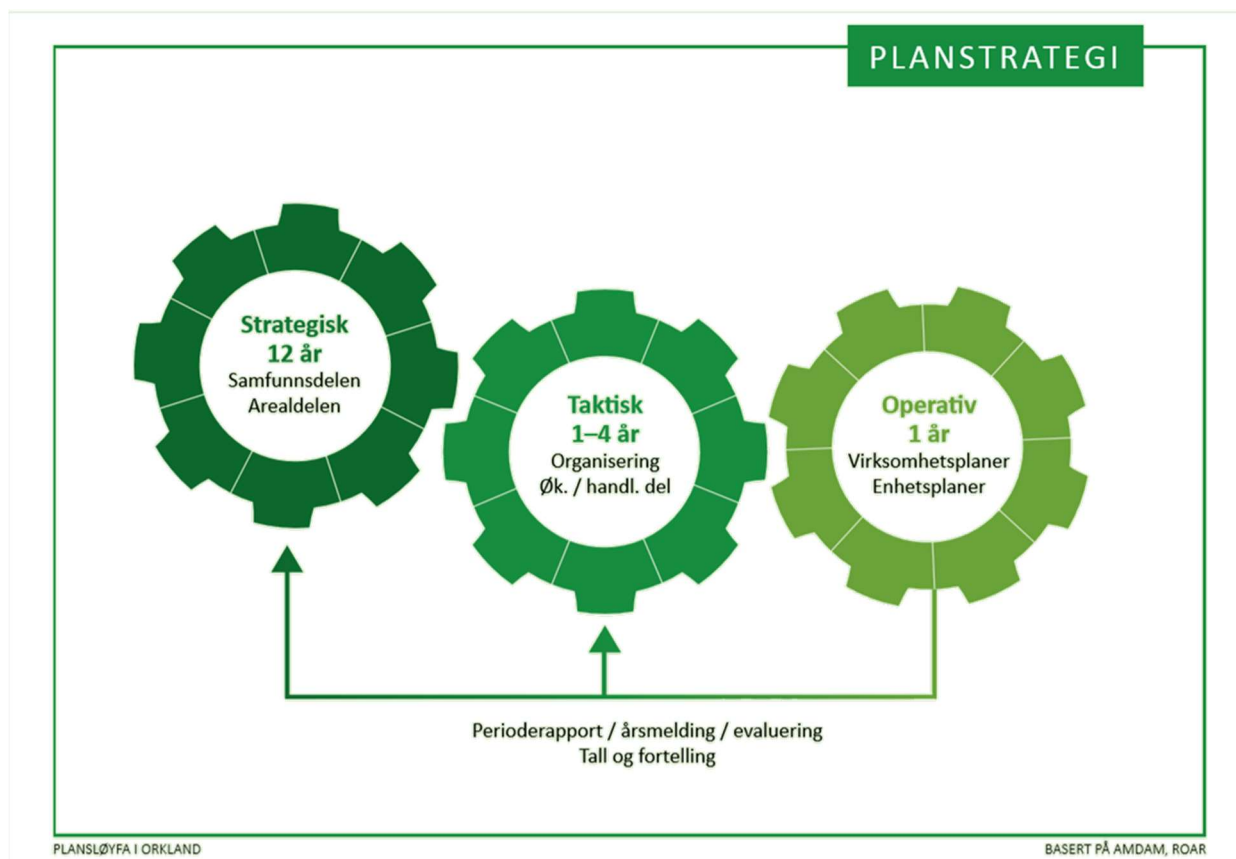
Vedtatt av kommunestyret 03.05.2023

Innholdsfortegnelse

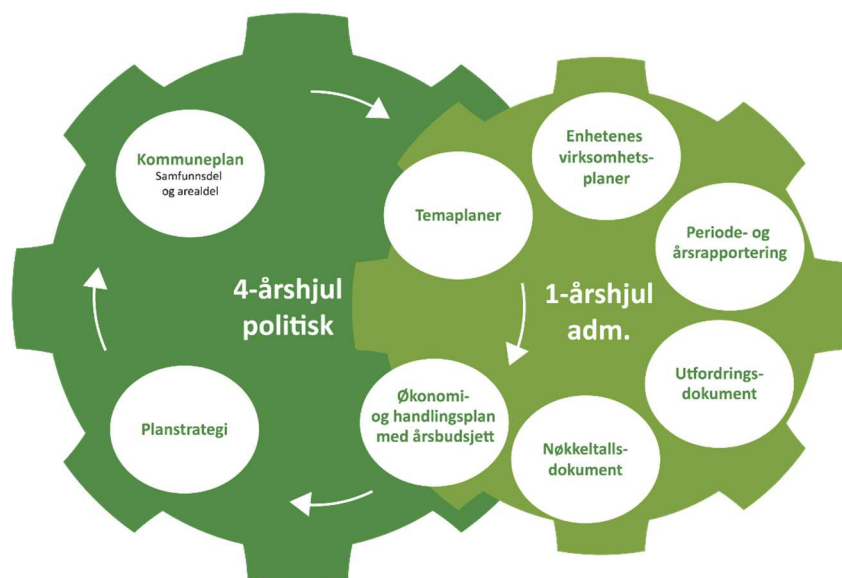
1.	Innledning	3
2.	Sammendrag.....	6
3.	Bakgrunn	6
3.1.	Formålet med planen	6
3.2.	Dagens situasjonsbilde.....	7
3.2.1	Metodikk	8
3.2.2	Utbedring av vegnettet	8
3.2.3	Gjenanskaffelseskostnad, etterslep og vegkapital	8
3.2.4	Drift og vedlikeholdskostnader	9
3.2.5	Bemanning	9
3.2.6	Klimaendringer.....	10
3.2.7	Gatebelysning.....	10
3.2.8	Torg og plasser	10
3.2.8	Kommunale bruer	11
3.3.	Forankring av temaplanen	12
4.	Sentrale og lokale føringer	12
4.1.	Lovverk og føringer fra sentrale myndigheter.....	12
4.2.	Lokale føringer	12
4.2.1.	Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel	13
4.2.2.	Føringer fra utfordringsdokumentet.....	14
4.2.3.	Kommunestyrevedtak	14
4.3.	FNs bærekraftsmål - fra globalt til lokalt.....	14
4.3.1.	Føringer fra FNs bærekraftsmål	15
5.	Mulige tiltak og økonomiske konsekvenser.....	15
5.1.	Om kommunal/privat veg og omklassifisering	15
5.2.	Kommunale veger	18
5.3.	Private veger	19
5.3.1	Private veger Løkken	19
5.3.2	Private veger for øvrig.....	19
5.3.3	Utfartsveger	19
5.4.	Parkeringsavgift.....	20
6.	Forventede resultater	20
6.1.	Økonomiske fordeler.....	20
6.2.	Sosiale fordeler	20
6.3.	Klima- og miljøfordeler.....	20
7.	Konklusjon	21
8.	Vedlegg.....	21

1. Innledning

For å få et enkelt og godt kommunalt plansystem må det være sammenheng mellom kommunens ulike planer. Temaplaner er plassert mellom strategisk og taktisk nivå, det vil si mellom samfunnsdelen og økonomi- og handlingsplanen. Temaplanene belyser og gir kunnskap om utvalgte fag- og temaområder. Temaplanene inneholder en handlingsdel med prioriterte tiltak. Dersom gjennomføring av tiltak har økonomiske konsekvenser, vil disse tiltakene behandles som innspill i budsjettarbeidet.



Samfunnsdelen legges til grunn for alt arbeid og videre utvikling av kommunen. Den er styrende for prioriteringer i økonomi- og handlingsplan og øvrige planer. Økonomi- og handlingsplan med årsbudsjett utgjør kommuneplanens handlingsdel.



Figuren viser hvordan Orkland kommune skal ha et sammenhengende plan- og styringssystem inndelt i 4-årshjul og 1-årshjul. De strategiske plandokumentene og prosessene er plassert i det fireårige løpet. Det innebærer at den langsiktige delen av kommuneplanen (samfunnsdelen) bør oppdateres minst en gang i fireårsperioden. Dette er spesielt viktig i oppstarten av kommunen - et førstegenerasjons planverk. De to årshjulene virker sammen, og er gjensidig avhengige av hverandre. Økonomi- og handlingsplanen blir selve «navet» i systemet, der strategier og temaplaner følges opp av tiltak og handling som prioriteres i årsbudsjettet. Alle temaplaner publiseres på et eget «planområde» på hjemmesida, og mer informasjon om kommunens planer og plansystem finnes her: <https://www.orkland.kommune.no/planer>

Temaplan samferdsel skal beskrive overordnede føringer for arbeidet med kommunale veer, inkludert gang- og sykkelveger og bruer i Orkland. I og med at de tidligere kommunene hadde ulik praksis rundt kommunalt eierskap og drift av veer, foreslår planen blant annet felles kriterier for hva som skal være kommunale veer i Orkland. I arbeidet med planen er det også gjort en grundig studie av tilstanden på det kommunale vegnettet i hele Orkland, og denne ligger til grunn for synliggjøring av ressursbehovet for å opprettholde vegkapitalen.

Oppgraderingsbehov som er belyst i hovedplan veg, samt tilstandsrapport bruer, må innarbeides i budsjett/handlingsplan hvert år.

I tillegg til temaplan samferdsel har Orkland en temaplan trafiksikkerhet som gir samfunns mål, strategier og tiltak knyttet til trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Denne ble vedtatt i 2021 og har en tiltaksdel som revideres årlig.

I planen er det benyttet begreper som kan være nyttig å definere:

Forvaltning: Ett felles begrep som beskriver hele området veg, som drift, vedlikehold, driftssystemer, saksbehandling og så videre.

Drift: Alle tiltak som inngår i å opprettholde vegen/vegnettets funksjonelle kvalitet. Det inkluderer tiltak for å opprettholde vegens fremkommelighet, tiltak med formål om å redusere miljøbelastningen fra vegen og dens brukere, samt tiltak for å bedre sikkerhet. For eksempel grusing og høvling av grusveger, grøfterens, kantslått, brøyting, strøing, gatelys (pæreskift, kabelfeil), utskifting av skilt, renhold, energikostnader og så videre.

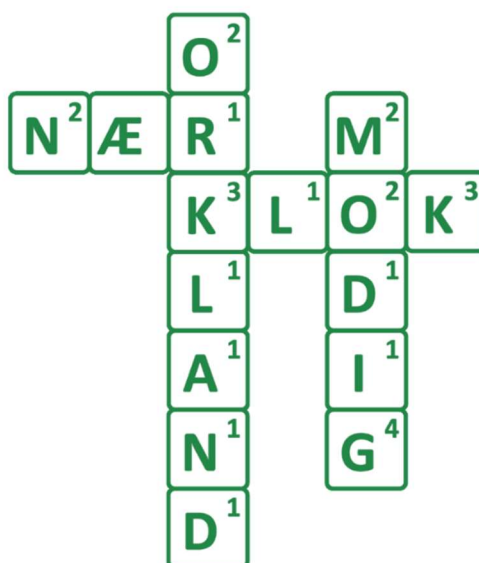
Vedlikehold: Alle tiltak som inngår i å opprettholde vegen/vegobjektets strukturelle kvalitet, og tiltak med for å opprettholde verdien av investert vegkapital. For eksempel reasfaltering, reparasjon av bruer, utskifting av defekte gatelysarmaturer og så videre.

Gjenanskaffelseskostnad: Dette er kostnaden ved å bygge alle kommunale veger på nytt.

Etterslep: Dette er kostnaden vi har for å få vegene opp til en standard som en nybygd veg.

Vegkapital: Dette er verdien vi har på våre veger. Det vil si gjenanskaffelseskostnad minus etterslep.

Investering: For at en anskaffelse skal regnes som en investering, må den koste minst 100 000 kroner, og ha en levetid på minst tre år. Innenfor veg må det vurderes om anskaffelsen er en påkostning (og dermed investering) når den utvider bruksverdien eller bruksområdet, kapasiteten eller funksjonaliteten. For eksempel utbygging av nye veger, asfaltering av nye veger, bygging av bruer og kulverter, oppgradering av gatelys og så videre.



2. Sammendrag

Samferdsel er en grunnleggende basisaktivitet i samfunnet. Et godt utbygd og fungerende vegnett har stor betydning for innbyggernes hverdag. Brøyting, strøing, oppmerking, lys mm. er noe de fleste har et forhold til og meninger om. Formålet med temaplan samferdsel er å etablere overordnede føringer for en god og bærekraftig forvaltning av vegkapitalen i Orkland.

Kommunen har per 2022 totalt 308 kilometer veg fordelt på kjøreveg, gang- og sykkelveg og fortau.

Temaplan samferdsel stadfester kriterier som skal ligge til grunn for at en veg kan klassifiseres som kommunal veg. Planen belyser tilstanden på de kommunale vegene.

I arbeidet er det gjort en grundig analyse av hvordan standarden er på de kommunale vegene. Det er gjennomført befaring på alle veger og fotografering med 360 graders kamera for hver femte meter. Tilstanden på kommunale veger kan i hovedsak karakteriseres som god, men mange veger og delstrekninger er likevel for dårlig. Resultatet av analysen indikerer at det i dag bevilges for lite midler til drift og vedlikehold til det eksisterende kommunale vegnettet. For å opprettholde dagens standard på vegnettet er vi underbudsjettet med cirka 6,2 millioner kroner. Det vil si at vi har cirka 70 kilometer kommunal veg for mye i forhold til budsjett. I takt med utbygging av fylkesveg i kommunen, vil vi også eksisterende fylkesveger bli nedklassifisert til kommunal veg.

Temaplanen omhandler også bruer og privat veger. Langs våre kommunale veger har vi til sammen 53 bruer. Alle bruer er befart, og det er foretatt en hovedinspeksjon av samtlige høsten 2022. Inspeksjonen viste at 14 bruer har store mangler. Disse bruene bør ha en spesialinspeksjon for å avdekke tiltak og kostnad og utbedres i løpet av 1-3 år.

I Orkland kommune er det en del private veger som leder til etablerte utfartsområder. I løpet av 2022 har vi forsøkt å få oversikt over alle viktige friluft- og utfartsområder, veger og parkeringsplasser. Vi har oversikt over mange veger, men er usikre på om vi har komplett oversikt. Dessuten har vi ikke oversikt over alle konsekvenser av å innføre kriteriene for kommunale veger. Derfor foreslår denne planen ikke kommunal støtte til noen veger.

Orkland kommune har i dag, etter vedtak i Meldal kommune, administrasjonsansvaret for drift og vedlikehold av private veger på Løkken. Det er ei utfordrende ordning, og det anbefales at slike avtaler avvikles.

3. Bakgrunn

3.1. Formålet med planen

Temaplan samferdsel utarbeides for å legge et bedre grunnlag for framtidig ressursinnsats innen drift, vedlikehold og forsterkning av det kommunale vegnettet.

Temaplan samferdsel er en overordna plan hvor prinsipper blir vedtatt. Det er vedtatt egen temaplan trafiksikkerhet. Denne må ses i sammenheng, og gir førende prinsipper for trafiksikkerhetsoppgavene. Tiltaksplanen i temaplan trafiksikkerhet prioriterer trafiksikkerhetstiltak, mens tiltaksplanen innenfor temaplan samferdsel tar for seg oppgraderingsbehov for veger, anskaffelse/oppgradering av utstyr for vegdrift og så videre.

Hovedformålet med planen er å ha klare retningslinjer for drift og vedlikehold av veger, samt prinsipper for omklassifisering av veger. Planen beskriver metodikken for å få en god oversikt av tilstanden av vegnettet, og få synliggjort de reelle kostnader som skal til for å opprettholde vegkapitalen (vedlikehold) og driftskostnader.

Et annet formål med planen er å ha lik forvaltning av de kommunale vegene i Orkland kommune uavhengig av geografi og tidligere prinsipper i de sammenslåtte kommunene. Det skal være likebehandling, alle sammenlignbare veger i Orkdal, Snillfjord, Meldal og Agdenes skal ha samme driftsnivå.

Vegforvaltningen skal være orientert mot brukernes behov og yte effektiv og god service ovenfor publikum. Målet er at ulike trafikkgrupper til enhver tid har nødvendig tilgang til funksjonelt vegnett på ulike reisestrekninger og for ulike formål.

I Orkland har vi lagt oss på et nivå som tilsvarer gjennomsnittet fra de tidligere kommunene når det gjelder drift og vedlikehold. Det hadde vært kostnadskrevende å legge oss på beste praksis.

3.2. Dagens situasjonsbilde

Orkland er en kommune med variert geografi og klima, og med veger av ulik standard. I arbeidet med temaplanen har det vært nødvendig med ulike analyser av status på vegene våre. Dette har omfattet:

- Fastlegge prinsipper og føringer for forvaltning, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet.
- Estimere forventet kostnad for å opprettholde dagens standard.
- Inndeling av det kommunale vegnettet i vegtyper (hoved-/samle-/adkomstveg).
- Tilstandsregistrering og bæreevnevurdering av vegdekke.
- Beregne årsdøgntrafikk (trafikkmengde) for hver veg.
- Kostnadsoverslag for oppgradering.
- Anbefaling av prioriterte veger for alternative bevilgningsnivåer.
- Foreslå optimalt bevilgningsnivå for å bevare vegkapitalen.
- Handlingsplan for det 1. året for 4 alternative bevilgningsnivåer.
- Beregne gjenanskaffelseskostnad, etterslep og vegkapital.
- Beregne drift- og vedlikeholdskostnader.
- Sammendrag av rapport fra bruinspeksjoner.
- Kriterier for om vegen skal være kommunal.

Metodikk for og resultater av mange av analysene er omtalt i vedlegg 1.

Temaplan samferdsel er basert på gjennomgang av digitale vegbilder (360 grader) av vegnettet for hver femte meter. Vegnettet ble fotografert i juni 2019.

I vedlegg 1 er alle veger analysert. Dette er et godt hjelpemiddel for å prioritere tiltak og kostnader. I vedlegg 1. Hovedplan veg, finner vi blant annet detaljert beskrivelse av metodikk for kostnadsberegning, samt tilstand på alle veger.

3.2.1 Metodikk

I vurderingen av hver enkelt veg er det benyttet en beskrivelse av tilstand som varierer fra svært dårlig (tilstand 1) til svært god (tilstand 5).

For hver tilstand er det beregnet en enhetspris per kvadratmeter veg. Utbedringskostnad blir beregnet for hver delstrekning basert på areal og tilstand. Kostnad for hver veg blir summen av disse.

3.2.2 Utbedring av vegnettet

Det kommunale vegnettet er oppdelt i kategorier. Tabellen nedenfor viser antall veger i hver kategori, lengde, gjennomsnitt bredde og gjennomsnitt tilstand. Utbedringskostnaden i tabellen gir oss kostnaden for å ta igjen etterslepet.

Veg kategori	Antall veger*	Lengde (km)	Bredde (m)	Tilstand	Utbedrings - kostnad (mill.kr)
Hovedveger	22	12,6	7,0	4,2	10,6
Samleveger	92	38,8	5,6	4,3	19,0
Adkomstveger	434	213,0	4,3	3,9	68,8
Gang/sykkelveger	129	29,9	2,9	4,5	3,8
Fortau	70	14,0	2,5	4,8	0,7
Sum/snitt	747	308,3	4,3	4,0	102,9

* En veg kan være inndelt i flere kategorier og flere dekketyper.

Orkland kommune forvalter og har drift og vedlikeholdsansvaret for 308 kilometer kommunal veg. I tillegg administrer Orkland kommune drift og vedlikehold av private veger på Løkken.

Drifts- og vedlikeholdsbudsjettet har i 2020 og 2021 vært på omtrent 19 millioner kroner i året.

Vegene deles inn i grupper og fordele seg slik:

Vegtype	Veglengde i % av total kommunal veg	% av budsjett
Hoved og samleveger	17	37
Adkomstveger	72	58
Gang- og sykkelveger	11	5

Totale utgifter til drift og vedlikehold utgjør 62 kroner per meter.

I kapittel 8 (arbeidsprosess 2.1 og 2.2) i vedlegg 1 har vi beregnet at en årlig bevilgning til vedlikehold av vegkroppen som er lavere enn 6,6 millioner kroner per år vil redusere standarden og medføre at etterslepet øker.

Kostnad for årlig vedlikehold av vegobjekt (bruer, skilt, rekkverk osv.) vil komme i tillegg.

3.2.3 Gjenanskaffelseskostnad, etterslep og vegkapital

Gjenanskaffelseskostnaden for vegkroppen er beregnet til 1 308 millioner kroner. Etterslepet er beregnet til 103 millioner kroner. Vegkapitalen blir dermed 1 205 millioner kroner. Etterslepet utgjør 8 prosent av verdien.

3.2.4 Drift og vedlikeholdskostnader

I anbefalt årsbudsjett utgjør drift 62 prosent (16,9 millioner kroner) og vedlikehold 38 prosent (10,5 millioner kroner) av totale kostnader på 27,4 millioner kroner.

Tilstanden på alle kommunale veger kan i hovedsak karakteriseres som god, men mange veger og delstrekninger er likevel for dårlig.

Uavhengig av hvilken tilstand det kommunale vegnett og vegobjekter er i, vil det påløpe årlige vedlikeholdskostnader for å holde standard på samme nivå. Fremtidige vedlikeholdskostnader er avhengige av levetiden på de ulike vegobjektene, samt vedlikeholdskostnadene på tidspunktet når utbedringen skjer. Årlige vedlikeholdskostnader er lik mengde multiplisert med tiltakskostnad delt på tiltakstid (levetid).

Tilstanden på deler av vegnettet kan beskrives slik:

- Dårlig bæreevne som gir restriksjoner på nyttelast.
- Ujevnt og hullete dekke som gir slitasje og skader på kjøretøy, gjelder mest asfaltveger.
- Dårlig vannavrenning som gir vanndammer og vannsprut.
- Krakelerte og ujevne asfaltdekker som gir en visuell opplevelse av forfall.
- Sprekker og spor som kan føre til ulykker for kjørende på to hjulinger.
- Grusdekker som forårsaker støvplager.

Bedre oppbygning av bærelaget vil hindre slitasje på vegene, som igjen vil redusere behovet for driftstiltak. På grusvegene vil oppgradering av bærelaget redusere mengden av grus som tilføres slitelaget. I sentrumsnære og veger i boligfelt, vil også oppgradering av bærelaget, samt asfaltering, være med på å ta ned driftskostnadene. I tillegg vil asfalterte veger minske støvplager for omliggende boliger. Flere av distriktsvegene våre ble opprinnelig ikke bygd for tyngre kjøretøy som for eksempel søppelbiler, tømmertransport, og er følgelig ikke dimensjonert for slik trafikk.

3.2.5 Bemanning

Avdeling veg og park (samferdselsavdeling) består per dato av avdelingsleder, en ingeniør, to driftskoordinator og seks fagarbeidere. Vi har kompetente medarbeidere, og erfaringer viser at vi lykkes med å rekruttere kvalifisert personell ved ledighet. Avdelingen har det siste året hatt en betydelig økt arbeidsmengde for å drifte de kommunale vegene, inklusiv drift og vedlikehold av gatelys, samt at vi i perioder har sett oss nødt til å leie inn ekstra ressurser. Spesielt gjelder dette tidsrommet april-juni.

Kommunen utfører i stor grad sommervedlikeholdet i egen regi, men engasjerer 16 eksterne entreprenører til brøyting og strøing av totalt 35 roder om vinteren. Kommunens driftsavdeling har hånd om en rode, samt bistand til entreprenørene med bort kjøring av snø, høvling med mere.

3.2.6 Klimaendringer

Konsekvensene av klimaendringer og risikoen for skader avhenger ikke bare av hvordan naturen endrer seg, men også av hvor eksponert og sårbare vi er. Et våtere og mer uforutsigbart klima vil skape utfordringer for vegnettet.

Gatesluker med tilhørende overvannsledninger er i utgangspunktet dimensjonert for å håndtere normale nedbørmengder. Vi har i de senere årene sett utvikling av større og intense nedbørmengder, noe som gir oss utfordringer på slukenes kapasitet. Dette gjelder også i stor grad på distriktsvegene hvor vi ser at dimensjonene på eksisterende stikkrenner ikke håndterer de intense nedbørmengdene. Ved rehabilitering økes derfor dimensjonene. Dette fører også til at det må tas hensyn til vannmengden som kommer ut av disse. I mange tilfeller ledes vannet ut i åpent terreng eller bekker. Dette kan føre til metning av jordmasser, som igjen kan forårsake jordutglidning og ras.

Klimaendringer kan også medføre økt middeltemperatur samt hyppigere episoder med frysing og opptining. Dette kan forårsake betydelige utfordringer for veglegemer, slik at vi kan oppleve «vårløysing» flere ganger i løpet av vinteren.

3.2.7 Gatebelysning

Det er stor variasjon når det gjelder gatebelysning i kommunen. I tidligere Orkdal og Snillfjord har det kommunale nettet av gatelys vært under oppgradering de senere år. For å få full effekt av omleggingen må gode systemer for styring av disse være på plass. Her gjenstår fortsatt en del investeringer, for eksempel smarte gatelys i resten av Orkland. Dette tiltaket er finansiert og er under arbeid og vil bli slutført i 2025.

I tidligere Orkdal hadde Orkdal Energi AS drifts- og vedlikeholdsansvaret for gatelys. Denne avtalen opphørte i slutten 2020 grunnet endring i lovverk. Dermed ble drift, vedlikehold og administrative oppgaver i tilknytning til gatelysene i Orkland overført til avdeling samferdsel. Dette medfører betydelig ressursbruk.

3.2.8 Torg og plasser

I henhold til kommunenes kommuneplan sin samfunnsdel skal Orkland ha en aktiv og bærekraftig stedsutvikling. Derfor er det naturlig at torg og plasser i tettstedene behandles som kommunal plass.

Fordeling av kommunal og private veger, fortau ikke medregnet

Kommune	Antall km kommunal veg	%	Antall km privat veg	%
Orkdal	174	34,5	330	65,5
Agdenes	54	31,6	117	68,4
Meldal	34	10	308	90
Snillfjord	30	21,9	107	78,1
Orkland	292	25,5	862	75,5

3.2.8 Kommunale bruer

Det er totalt 53 bruer.

14 bruer har kritisk skade/mangel (skadegrad 3-4) som trenger spesialinspeksjon.

- Moevegen bru 1
- Follo gangbru
- Evjen gangbru
- Gjølme bru
- Kjøra Nedre bru
- Kjøra Øvre bru
- Hersteina bru
- Hermundhusa bru
- Doro brua
- Eide bru
- Kvennvegen bru
- Lenaelva bru
- Ølstran
- Krokstad G/S veg bru

Det er utført spesialinspeksjon i januar 2023 av 14 bruer, hvor 3 av bruene anbefales tiltak innen 0-2 år. Dette har en kostnad på kr. 8,4 mil. Resten av de 11 bruene anbefales det tiltak på i løpet av 4-10 år med en kostnad på kr. 23 mil.

Inspeksjonsrapport for alle bruer ligger vedlagt som vedlegg 2.

Antall meter veg i Orkland er i kontinuerlig utvikling, i takt med øvrig utvikling i kommunen. Gjennom kommunens eget arbeid med reguleringsplaner og utbyggingsavtaler m.m. vil mengden kommunal veg kunne øke, og den kan også øke som følge av at fylkeskommunen nedklassifiserer fylkesveger. Ved økning av antall meter veg, er det viktig at det blir satt av ressurser til drift og vedlikehold.

Sammenslåingskommunene hadde ulik forvaltning av veger, og praksis på hva som skulle være kommunale veger. I Orkdal ble det gitt tilskudd til en del private veger, inkludert veger som leder mot etablerte utfartsområder. Orkland har per i dag ikke etablert kriterier for hva som skal være kommunale veger. Et viktig element i denne temaplanen er derfor å få på plass slike kriterier, for å sikre likebehandling og forutsigbarhet i vegforvaltningen.

En annen merkbar skjevhet er at mens en veg er privat, er en annen sammenlignbar veg (med hensyn til lengde, trafikk tetthet, antall oppsitter og så videre.) kommunal. Ofte er det ingen god forklaring på hvorfor situasjonen er slik. Noe kan blant annet skyldes reguleringsbestemmelser, eller gamle gårdsveier som over tid har fått ny boligbebyggelse langs vegen.

3.3. Forankring av temaplanen

Kommunedirektørens ledergruppe har vært styringsgruppe for temaplanen.

Forslag til temaplan med vedlegg framlegges for hovedutvalg for teknikk, som sender planen ut til aktuelle fagmyndigheter for uttalelse/høring. I uttalellesperioden kan det være aktuelt å orientere øvrige kommunale utvalg hvis interesser blir berørt, eksempelvis rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, eldrerådet, ungdomsrådet og andre hovedutvalg.

Eventuelle innspill fra eksterne og interne fagmyndigheter/interessenter legges fram for utvalget for innarbeidelse før planen fremmes til kommunestyret for vedtak.

Det gjøres oppmerksom på at planen ikke er å betrakte som en kommunedelplan etter plan- og bygningsloven, og det har derfor ikke vært gjennomført noen kunngjøring/høring i prosessen.

4. Sentrale og lokale føringer

4.1. Lovverk og føringer fra sentrale myndigheter

De mest aktuelle lovene og forskriftene som direkte berører tema i temaplan samferdsel er:

- Vegloven
- Plan og bygningsloven
- Vegtrafikkloven

- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg.
- Forskrift om anlegg av veg.
- Forskrift om gjerde ved offentlig veg.
- Forskrift om offentlig trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger.
- Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg, jamfør Veglova.

Plan og bygningsloven, Vegloven og Vegtrafikkloven er de mest sentrale lovene for forvaltning av kommunal veg. I relasjon til forvaltning og drift av det kommunale vegnettet kan en i prinsippet si at Vegloven gjelder for offentlig veg i alle områder av kommunen der det ikke foreligger stadfestet reguleringsplan. For sistnevnte gjelder bestemmelsene i plan og bygningsloven. Det forutsettes da at driftstiltak ikke er så omfattende at de blir omfattet av bestemmelsene om tiltak som krever godkjenning, jamfør § 93 i Plan og bygningsloven.

Publikasjoner utgitt av Statens vegvesen, Kommunalteknisk forening med flere som kan sies å være retningslinjer og rundskriv rettet mot kommunen, anvendes også i vegforvaltningen.

4.2. Lokale føringer

Vegnettet skal utformes, bygges og drives slik at det kan oppfylle den funksjonen vegen har i kommuneplan/arealdelen og i reguleringsplan. Den skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter.






Vegnettet skal legge til rette for kollektiv trafikk, og det skal gi gode vilkår for fotgjengere, syklende og forflytningshemmede.

Alle veger skal ha bredde og dekkestandard tilpasset trafikkgrunnet. Med trafikkgrunnet menes type trafikk for eksempel gående/syklende, tungbil og mengde, slik at vegen blir tjenlig for innbyggerne. Trafikkgrunnet er under stadig endring, og ha midler til rådighet for å møte slike endringer er viktig.

Ellers anvendes disse:

- Instruks for graving i kommunal veg
- Søkingsrutiner for graving i kommunal veg
- Søkingsrutiner for arbeidsvarsling
- Retningslinjer for søkning om avkjørsel fra offentlig veg
- Retningslinjer for utbygging av gatelys langs kommunal veg
- Temaplan for trafikksikkerhet

4.2.1. Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel

Hovedmål ikon	Delmål	Strategi	Måloppnåelse temaplan
	Orkland møter framtidens utfordringer på en offensiv måte.	M1-M3-M4	Ha et velfungerende vegnett som er til nytte for innbyggere og næringsdrivende. Søke kompetanse fra lokale entreprenører for et målrettet arbeid med innovasjon og digitalisering.
	Orkland skal være et smart, grønt og framtidens samfunn.	M7-M9	Målrettet arbeid med å ta vare på overvann i områder som kan være utsatt for uønskede hendelser som flom, skred og ras. Ha fokus på gjenbruk av materialer som grus og asfalt ved rehabilitering av veier.
	Orkland skal være næringskommune nummer én i Trøndelag	M17	Opprettholde god standard på vegnettet slik at næringslivets aktivitet blir tilpasset. Øke vektklasse BK 10, samt utvikle vegene for modulvogntog (for eksempel tømmertransport)
	Orkland kommune skal ha en bærekraftig økonomi og en effektiv tjenesteproduksjon.	K16	Ha systematisk kontroll på økonomi, og gjøre analyser opp mot kommuner vi kan sammenligne oss med. Dette vil gi oss innblikk på hvor effektiv vår tjenesteproduksjon innenfor samferdsel er.
	Orkland skal ha en aktiv og bærekraftig by- og stedsutvikling.	N1-N9-N10	Utvikle alle steder i Orkland og sørge for en god infrastruktur med gode gater, veier og gang- og sykkelveier. Ha god trafikksikkerhetstanke ved alle samferdselstiltak. I tillegg skal det være gode muligheter for å bruke digitale verktøy i hele kommunen.

4.2.2. Føringer fra utfordringsdokumentet

Relevante utfordringer	Lokal måloppnåelse/mulighet temaplan
Å redusere vedlikeholdsetterslep for å opprettholde god kommunal infrastruktur	Det vi ser er at størsteparten av tilgjengelig budsjett går til drift. Dette gjør at budsjettet til vedlikehold ikke strekker til for å opprettholde dagens vegkapital. Vegene vil forringes og vedlikeholdsetterslepet vil øke.
Akseltrykk på kommunal veg	Flere vegstrekninger har behov for oppgradering for å ivareta utfordringen med at enkelte kjøretøy blir tyngre. Dette gjelder blant annet tømmertransport, renovasjonsbiler og ikke minst brøyteutstyr. De fleste vegene bør opp på 10 tons akseltrykk.

4.2.3. Kommunestyrevedtak

I forbindelse med diskusjon om private/kommunale vegger og utfartsveger vedtok kommunestyret i sak 111/20:






«I forbindelse med arbeidet med Temaplan veg ber kommunestyret om at det utarbeides en enkel beskrivelse av de viktigste utfartsveiene for friluftsliv i kommunen, med formål å kunne gradere viktighet og belastning på private veier som brukes av allmenheten. Dette for å kunne vurdere rettferdig bruk av evt. tilskudd til private veier, samt grunnlag for evt. andre virkemidler, eksempelvis parkeringsavgift. Kommunestyret ber i tillegg om kostnadsvurdering av kommunal overtakelse av veinettet på Bjørnli, ref. søknad oversendt fra Meldal kommune til Orkland i 2018.»

4.3. FNs bærekraftsmål - fra globalt til lokalt



4.3.1. Føringer fra FNs bærekraftsmål

Hovedmål ikon	Hovedmål tekst	Delmål	Lokal måloppnåelse/mulighet via temaplanen
	Mål 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon	9.1, 9.4	Ved å stille høyere krav til leverandører av materialer og tjenester vil det skje en tilpasning til mer robust infrastruktur.
	Mål 11: Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robust og bærekraftige	11.2, 11.7	Sikre trygg ferdsel langs offentlig veg. Utbygging av gang og sykkelveg langs offentlige vegger.
	Mål 15: Verne, tilbakeføre og fremme bærekraftig bruk av økosystemet, sikre bærekraftig skogforvaltning, motvirke ørkenspredning, stanse og reversere landforringing og stanse tap av artsmangfold	15.8	Ha fokus på å ikke spre uønskede planter i forbindelse med kantslått langs vegger.

5. Mulige tiltak og økonomiske konsekvenser

5.1. Om kommunal/privat veg og omklassifisering

Som nevnt hadde de tidligere kommunene i Orkland ulik praksis for hva som var kommunale vegger, og det er derfor behov for felles kriterier for hele kommunen. Dette for å sikre likebehandling, uavhengig hvor i kommunen vegen ligger. Kriteriene nedenfor er valgt etter en gjennomgang av andre kommuner sine kriterier, blant annet Drammen kommune som i likhet med Orkland kommune er en sammenslått kommune, med behov for felles kriterier.

Minst ett av følgende kriterier må ligge til grunn for at vegen kan klassifiseres som kommunal veg:
Er vegen åpen for allmenn ferdsel og av allmenn interesse?

- Betjener vegen mer enn 15 boenheter?
- Er vegen adkomst til merket turveg med biloppstillingsplasser som er kommunalt opparbeidet?
- Er vegen sentrumsnær gjennomfartsåre for gående og syklende («gang- og sykkelveg»)?
- Er vegen viktig for kollektivtrafikk, (skoleskyss), herunder omkjøringsveg?
- Har vegen dokumentasjon, ev. regulering, som tilsier at den skal være kommunal?
- Gjennomgående grendeveger?

I tillegg til ovenfornevnte kriterier forutsettes det at disse er bygd i henhold til kommunal norm, i henhold til vegvesenets håndbøker.

Typiske veger som etter disse kriteriene vil være aktuelle å privatisere, er lange veger uten allmenn interesse, som fører ut til noen få husstander, hytteområder mv. Viktige utfartsveger er eksempel på veger som det etter disse kriteriene blir aktuelle for kommunen å overta ansvaret for, særlig der kommunen har bidratt vesentlig til å finansiere utbedring av veg og parkering med mere.

Omklassifisering av veger er regulert i veglovens §7:



«Etter at fylkeskommunen – i Oslo kommune – har uttala seg, kan departementet gjere vedtak om at riksveg skal leggest ned eller gjerast om til fylkesveg eller til kommunal veg.

Etter at kommunen har uttala seg, kan fylkeskommunen gjera vedtak om at fylkesveg skal leggest ned eller gjerast om til kommunal veg.

Kommunen kan gjera vedtak om at kommunal veg skal leggest ned.

Vedtak etter første og andre ledd kan alikevel ikkje settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningslinjer gitt av departementet»

Når det gjelder omklassifisering fra kommunal veg til privat, eller fra privat til kommunal, vil kommunestyret være vedtaksmyndighet.

Ved eventuell omklassifisering av privat veg til kommunal veg, må det stilles krav om vegens tilstand på samme vilkår som når kommunen tar over omklassifiserte fylkesveger.

Ved omklassifisering av kommunal veg til privat veg, skal vedtak gjøres senest ett år før omklassifiseringen iverksettes. Dette for å gi oppsittere/eiere god tid for mulighet til å organisere veglag, økonomi med videre. Her må det stilles krav om vegens standard, slik at kommunen ikke det siste året utelater normal drift og vedlikehold.

Omklassifiseringsarbeidet vil nødvendigvis ta noe tid. Det vil i noen tilfeller kreve en detaljert analyse av mange veger før en eventuell omklassifisering. Dette gjelder både kvalitet og at vegene kommer inn under de vedtatte kriteriene. Vi ser for oss at vi store deler av planperioden vil være tidsperspektivet før vi er i mål. Økonomi og tilgjengelig ressurser vil her være avgjørende.

Nedenfor følger noen eksempler på veger som vil bli omklassifisert etter de nye kriteriene.

Eksempler på omklassifisering av kommunal til privat veg:

Ramnåsseien

Følgende er lagt til grunn:

Betjener mindre enn 15 boenheter, ikke viktig for kollektivtrafikk, ikke regulert som offentlig veg.



Dikesekra/Aunmoveien

Følgende er lagt til grunn:

Betjener mindre enn 15 boenheter, ikke viktig for kollektivtrafikk, ikke av allmenn interesse.



Eksempler på omklassifisering fra privat til kommunal veg:

Orkanger, Mellomveien

Følgende er lagt til grunn:

Vegen er åpen for allmenn ferdsel og av allmenn interesse.



Storås

Følgende er lagt til grunn:

Betjener mer enn 15 boenheter, åpen for allmenn ferdsel og av allmenn interesse.



5.2. Kommunale veger

Detaljerte tiltaksplaner for samferdsel revideres årlig og legges til grunn for drifts- og investeringsbudsjettene i perioden. Frist for dette er innen 1. juni hvert år.

I henhold til anbefalingene i hovedplan samferdsel, vedlegg 1, bør følgende tiltak prioriteres fremover:

- Utskifting av stikkrenner. Mange er underdimensjonerte og opprustet. Fare for kollaps og store skader ved stor vannføring.
- Oppgradering av bæreevne, øke aksellasten. Dette behovet blir stadig større.
- Reasfaltering av veger. Vi har mange asfalterte veger som har stor slitasje på dekket. Dette gir krakeleringer, spor og dannelse av slag hull.
- Rekkverk. Vi har til sammen 31 kilometer rekkverk. Mange er satt opp for flere år siden og har skader og mangler. Nye rekkverksnormaler er vedtatt og mye av vårt rekkverk er ikke i henhold til denne.

For å sikre god økonomisk drift og vedlikehold av de kommunale vegene er riktig utstyr viktig. Vi ser også at med eget utstyr er responstiden for utførelse ved akutte hendelser raskere enn om vi skulle ha innleide maskiner.

Økning av bæreevne/aksellast på veger og strekninger er noe som bør prioriteres. Mange veger har variert bæreevne. Dette kan i noen tilfeller være enkelte partier på en veg, og da vil hele vegen bli nedklassifisert i forhold til aksellast. Dette gir utfordringer for blant annet tømmertransport, renovasjon, vare- levering/utkjøring og vedlikehold. Vi erfarer at brøyteutstyr blir større og tyngre, og dette røyner på vegene, spesielt høst og vår. Det er forsøkt i forbindelse med utlysning av vinterdriftskonkurranse å sette begrensning på størrelse og vekt av utstyr. Dette førte til at ingen tilbud ble levert.

Prioriterte investeringer i vedlegg 1 vil bli bearbeidet inn mot neste budsjett og handlingsplanarbeid.

Flere tiltak ligger i temaplan trafikksikkerhet.

Investeringene prioriteres i budsjett og handlingsplanarbeidet, og temaplanen med vedlegg vil legge føringer for hva som bør prioriteres. Investeringene vedtas politisk i budsjettprosessen.

I tillegg til investeringstiltak prioritert og vedtatt av kommunen, ønsker kommunen å støtte samarbeid med oppsittere langs kommunale boligater for etablering av asfaltdekke og gatelys.

Slike tiltak kommer i stand etter initiativ fra oppsitterne:

- Når det gjelder asfaltering har praksisen her vært at beboerne tar kostnaden for selve asfalteringen, mens kommunen tar kostnaden/arbeidet med grunnarbeid/forarbeid. Gevinsten blir reduserte driftskostnader som grus og høvling på våren. Det vil likevel være vedlikeholdskostnader på disse gatene etter hvert, når reasfaltering av disse kommer.

Totalt sett vil drift og vedlikeholdskostnadene per år reduseres. For beboerne vil støvplagene bli redusert, og de vil få et bedre bomiljø.

- Ved privat etableringer av gatelys i boliggate har det vært praksis at oppsitterne har tatt kostnaden ved etablering, og at kommunen har tatt over drift og vedlikehold av disse. Kriteriene her må være at de bygges ut etter kommunal standard (type master, type armaturer med videre). Det bør i utgangspunktet være utbygging i forlengelse av et eksisterende anlegg, slik at det ikke påfører kommunen kostnader med nytt abonnement. Kostnaden for drift og vedlikehold vil ligge på cirka 550 kroner per punkt per år. Gevinsten vil være trafiksikkerhet og trygghet for beboerne.

Dette er initiativ og tiltak som kommunen verdsetter og vil legge til rette for.

5.3. Private vegger

5.3.1 Private vegger Løkken

Orkland kommune har i dag etter vedtak i Meldal kommune, administrasjonsansvaret for drift og vedlikehold av private vegger på Løkken. Dette er en arbeidskrevende løsning for kommunen, da det viser seg vanskelig å få på plass styre for veglaget blant oppsitterne. Dette vanskeliggjør kommunens oppgave med å administrere, når vi ikke har en tillitsvalgt representant å forholde oss til. Det ligger i vedtaket at dette må være på plass, og at det er de som er bestiller av vedlikehold inn imot kommunen. Det vi erfarer er at sommervedlikeholdet på vegene blir forsømt, noe som også går ut over kvaliteten på vintervedlikeholdet. Konklusjonen er at slike avtaler bør avvikles.

Kostnader for å overta alle de private vegene på Løkken som omfatter Bjørnli, Brakkan og Vavoldlia og som kommunen per i dag har det administrative ansvaret for, vil gi en drift- og vedlikeholdskostnad på 700 000 kroner per år (Dette refererer til alle vegene, uten å skille etter kriteriene ovenfor). Noen av disse vegene må oppgraderes for komme opp på en akseptabel standard. Dette anslås å ha en kostnad på 400 000 kroner.

5.3.2 Private vegger for øvrig

I området Råbygda/Gjølme har vi flere private vegger som har kommunal drift og vedlikehold. Det har ikke lyktes å finne ut når dette trådte i kraft og hva som er bakgrunnen. Dette er nok en ordning som har eksistert flere tiår. Her må også kriteriene for kommunal veg gjøres gjeldende.

5.3.3 Utfartsveger

I Orkland kommune er det en del private vegger som leder til etablerte utfartsområder. Noen av disse har tidligere mottatt tilskudd fra kommunen (tilskudd til private vegger og utfartsveger i Orkdal). I løpet av 2022 har vi prøvd å få oversikt over alle viktige friluft- og utfartsområder, vegger og parkeringsplasser i Orkland. Vi har fått oversikt over mange vegger, men er usikre på om vi har komplett oversikt. Vedlegg 3 viser den oversikten vi har. Gjennom dette arbeidet har vi konkludert med at det er vanskelig å finne tydelige kriterier som sikrer likebehandling for hvilke utfartsveger som skal ha kommunal støtte. Spørsmål om støtte gjelder i hovedsak private vegger i tidligere Orkdal, mens tilsvarende vegger i tidligere Meldal har støtte fra betaling av bom. Vi har ikke oversikt over alle konsekvenser av å innføre kriteriene for kommunale vegger ovenfor, og kanskje vil noen som nå er kommunale bli omklassifisert til private vegger. Når det gjelder økonomisk støtte til utfartsveger og utfartsparkering, vil dette bli omtalt i en egen sak.

En utfartsveg som nå er privat, men som etter kriteriene ovenfor bør driftes og vedlikeholdes av kommunen, er Ulvåsveien (Orkanger). Ulvåsveien driftes i dag av Orkanger IF, med tilskudd fra kommunen. Kommunens vegavdeling har i tillegg foretatt høvling sommer og vinter.

Vegen har en lengde på 2,3 kilometer fra Joplassveien. I forbindelse med utbygging av Lysthusflata er 1,5 kilometer av denne regulert som offentlig veg (uten at tilsvarende ressurser blir tilført tekniske tjenester). Resten av vegen til Ulvåsen 0,7 kilometer forblir privat veg.

Kommunen ønsker å ta over drift og vedlikehold av den private vegen, 0,7 kilometer og at dagens tilskudd godtgjøres tekniske tjenester.

5.4. Parkeringsavgift

For å avhjelpe de stramme drifts- og vedlikeholdsbudsjettene vil det innføres avgift for parkering på alle parkeringsplasser som er tilknyttet utfartsområder, statlig sikra områder, badeplasser mv. som driftes/eies av kommunen. Dette vil medføre ekstrautgifter for mange, men det vil være riktigere at brukerne av tilbudene bidrar direkte, enn at kostnaden indirekte belastes innbyggere som ikke benytter tilbudene. Kommunen krever allerede parkeringsavgift på to parkeringsplasser i Resdalen (betales med Vipps) med godt resultat. Inntekt fra parkeringsavgift vil bidra til å finansiere drift og vedlikehold av parkeringsplasser, veger, grønt vedlikehold, renovasjon, toalettfasiliteter med videre.

På øvrige kommunale parkeringsplasser (f.eks. i sentrumsområder og ved rådhus, kommunehus, skoler mm.) foreslås det ikke å innføre parkeringsavgift, selv om det både kunne være en inntektskilde for drift og vedlikehold av veg, samt et tiltak for å få flere til å sykle og gå.

6. Forventede resultater

6.1. Økonomiske fordeler

- *Resultat nr. 1:* Rasjonell drift og vedlikehold av kommunale veger.
- *Resultat nr. 2:* Bytte ut maskinparken jevnlig for å unngå store reparasjonskostnader.
- *Resultat nr. 3:* Gode drift og vedlikeholdsarbeider gir lengre levetid.

6.2. Sosiale fordeler

- *Resultat nr. 1:* God framkommelighet langs kommunale veger.
- *Resultat nr. 2:* Trygge gang- og sykkelveger.
- *Resultat nr. 3:* Forutsigbar vegforvaltning som likebehandler innbyggerne i hele kommunen.

6.3. Klima- og miljøfordeler

- *Resultat nr. 1:* Mindre forurensning ved å ha nyere maskinpark.
- *Resultat nr. 2:* Redusere forbruk, gjenbruk av masser.

7. Konklusjon

For å sikre god økonomisk drift og vedlikehold av de kommunale vegene er riktig utstyr for vegdrift viktig. Vi ser også at med eget utstyr er responstiden for utførelse raskere, enn om vi skulle ha innleide maskiner.

Den beste måten å få redusert driftsutgiftene på er å ta ned etterslepet på vedlikehold. I dag er vedlikeholdsbudsjettet for lavt til at vi kan bremse etterslepet. For å rette på dette må rammene for vedlikehold økes, alternativt må omfanget av kommunale veger reduseres (privatiseres). Temaplanen foreslår kriterier for hvilke veger dette vil gjelde. For å opprettholde dagens standard til drift og vedlikehold må årlig budsjett for drift økes til 16,9 millioner kroner og budsjettet for vedlikehold økes til 10,5 millioner kroner. Dette gir et gjennomsnitt på 93 kroner per meter veg for drift og vedlikehold. I dagens budsjett er gjennomsnittet på 62 kroner per meter.

Økning og mer intense nedbørsmengder gir oss utfordringer med kapasiteten på gatesluker og stikkrenner. På sikt se på løsninger som gir oss muligheter til å løse kapasitetsproblemene. Ved vedlikehold av disse må dimensjonene økes.

Bedre oppbygning av bærelaget vil hindre slitasje på vegene. I sentrumsnære og veger i boligfelt, vil også oppgradering av bærelaget, samt asfaltering være med på å ta ned driftskostnadene.

Gatebelysning langs kommunale veger er av varierende kvalitet. Ved investering av smarte gatelys vil vi få en betydelig økning av kvalitet. Styringssystemer for disse vil også gi oss en besparelse ved å slippe mye feilsøking i felt.

8. Vedlegg

1. Hovedplan veg
2. Tilstandsrapport bruer 2022
3. Viktig friluftsf- og utfartsområder, veger og parkeringsplasser i Orkland.

SAMMEN BYGGER VI
#ORKLAND