



Hovedplan vei

Vedtatt av kommunestyret 18. juni 2018

SAMMENDRAG

Velfungerende veianlegg er en forutsetning for å nå viktige mål innen mobilitet, folkehelse og miljø. Krav til universell utforming og innbyggernes forventninger til trygg og effektiv fremkommelighet til fots og på hjul, krever betydelige ressurser til drift, vedlikehold og fornyelse i årene som kommer.

Oppegård kommune har ansvar for drift og vedlikehold av alle kommunale veier. Dette innebærer snøbrøyting, strøing, bortkjøring av snø, feiing, gaterenovasjon, tømming av sandfang, grøfterensk, rydding av siktlinjer, lapping av asfalt og asfaltering, i tillegg til rehabilitering og oppgradering. Ansvarer omfatter også drift og vedlikehold av veilys.

I denne hovedplanen er mål, utfordringer, strategier og tiltak delt inn i følgende målområder:

- Trafikksikkerhet
- Fremkommelighet
- Folkehelse og miljø
- Ressursbruk og servicenivå

Kommunens veikapital er i hovedsak bundet i veier, fortau og veibelysning. Årlige avskrivninger på veikapitalen er estimert til totalt 11,6 Mill kr, hvorav 2,6 Mill kr for veilys og 2,7 Mill kr for fortau. I perioden 2011–2016 ble det for veilysene årlig brukt gjennomsnittlig 0,2 Mill kr av kommunale midler til oppgradering/investering. For asfaltdekker er det i hovedplanen lagt til grunn en levetid på 15 år. Det gir årlige asfalteringsbehov på 4 Mill kr. Til sammenligning ble det i perioden 2010 – 2016 årlig brukt mellom 1 og 3 Mill kr til reasfaltering. Ut fra dette kan det se ut som det er et vedlikeholdsetterslep for vei-infrastrukturen.

Endrede kommunale mål for veianleggene kan medføre at budsjettene må økes. Finansiering av bekkeåpninger og forbedret fremkommelighet på sykkelveiene og snarveiene vinterstid er eksempler på dette.

Gjennom reguleringsbestemmelser og utbyggingsavtaler har kommunen et virkemiddel for å få private utbyggere til å bidra med finansiering av kommunal infrastruktur i henhold til kommuneplanens målsettinger, herunder arealer knyttet til kjøreveier og gang-/sykkelveier. I tillegg er det mulighet for å søke statlige myndigheter om midler, eksempelvis til trafikksikringstiltak gjennom aksjon skolevei. Når kommunalt vann- og avløpsnett rehabiliteres og/eller eiere av kabler, fjernvarmeledninger o.l. graver i kommunale veianlegg, vil man kunne oppnå nytt og bedre veidekke.

Med utgangspunkt i de målområder som fremgår av denne hovedplanen for veinettet, vil rådmannen årlig gjennom handlingsprogrammet fremme forslag til prioriterte tiltak. Det skal utarbeides en tiltaksplan for perioden 2019 – 2022 som grunnlag for drifts- og investeringsbudsjett.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING.....	4
2	NØKKELOPPLYSNINGER	5
3	RAMMEBETINGELSER	10
4	MÅL, UTFORDRINGER OG STRATGIER	11
4.1	MÅL	11
4.2	TRAFIKKSIKKERHET	12
	<i>Utfordringer</i>	12
	<i>Strategier</i>	12
4.3	FREMKOMMELIGHET.....	14
	<i>Utfordringer</i>	14
	<i>Strategier</i>	15
4.4	FOLKEHELSE OG MILJØ	16
	<i>Utfordringer</i>	16
	<i>Strategier</i>	17
4.5	RESSUSRSBRUK OG SERVICENIVÅ.....	18
	<i>Utfordringer</i>	18
	<i>Strategier</i>	18
6	TILTAKSPRIORITERING	21
7	VEDLEGG	22
	VEDLEGG 1: DEFINISJONER	22
	VEDLEGG 2: HISTORIKK	23
	VEDLEGG 3: NYERE TILTAK	24

Bildene på forsiden er fra filming av kommunale veier i Oppegård kommune sommeren 2017

1 INNLEDNING

Velfungerende veianlegg er en forutsetning for å nå viktige mål innen mobilitet, folkehelse og miljø. Krav til universell utforming og innbyggernes forventninger til trygg og effektiv fremkommelighet til fots og på hjul, krever betydelige ressurser til drift, vedlikehold og fornyelse i årene som kommer.

Det forventes en sterk befolkningsvekst i hele Oslo-området. Dette gjelder også Oppegård, som antas å få et innbyggertall på over 30 000 i 2025. Ved planlegging av framtidens veier må det tas hensyn til befolkningsvekst, klimaendringer og nye forventninger og krav fra innbyggere og overordna myndigheter. Biler, busser og andre nyttekjøretøy er i en overgang fra fossilt drivstoff til batteridrift. Dette, kombinert med nye alternative transportmåter, vil endre måten vi planlegger den kommunale infrastrukturen.

Veiene i Oppegård skal ha en kvalitet som ivaretar alle trafikantgrupper i årene som kommer. Oppegård er en folkehelsekommune og en sykkelkommune, og det innebærer at kommunen skal legge til rette for at flest mulig velger å gå og sykle framfor å velge bil – dvs. aktiv transport. Dette medfører at universell utforming også må stå i fokus slik at flest mulig kan være aktive på kommunens veier.

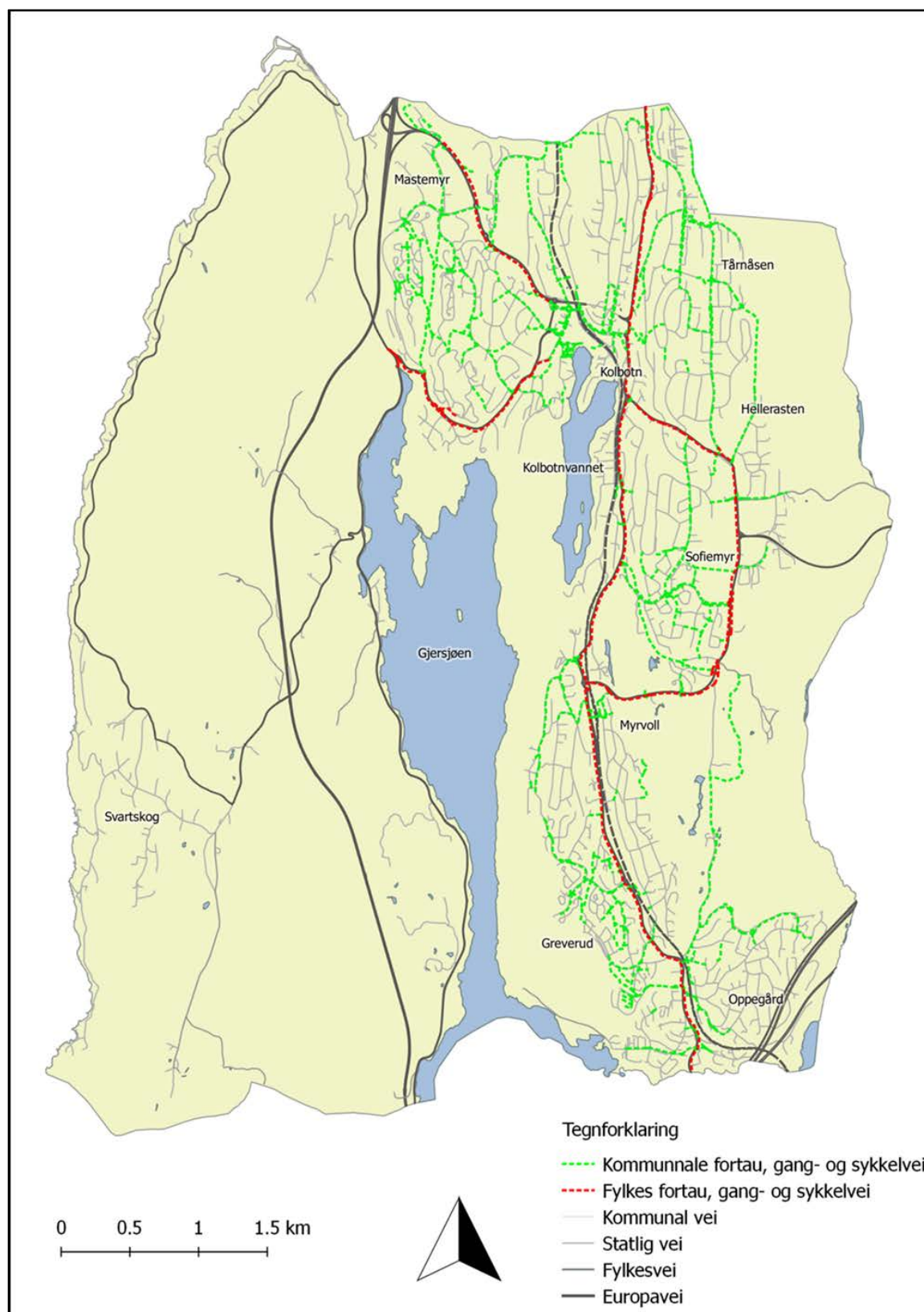
Innbyggerne i Oppegård er opptatt av veiene, og mange har ønsker og synspunkter på hvordan drift og vedlikehold bør ivaretas. Hovedplan Vei er et overordnet styringsdokument for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier.

Visjon:

Veiene i Oppegård skal ivareta alle trafikantgrupper og innby til sunnere og grønnere transport.

2 NØKKELOPPLYSNINGER

Veiene i Oppegård er vist i Figur 1.



Figur 1: Veiene i Oppegård kommune.

Drift og vedlikehold

Oppegård kommune har ansvar for drift og vedlikehold av alle kommunale veier. Dette innebærer snøbrøyting, strøing, bortkjøring av snø, feiing, gaterenovasjon, tømning av sandfang, grøfterensk, rydding av siktlinjer, lapping av asfalt og asfaltering, i tillegg til rehabilitering og oppgradering. Ansvarer omfatter også drift og vedlikehold av veilys. De tekniske anleggene som ivaretas av kommunen er som følger:

- 110 km med asfalterte bilveier samt 950 meter med grusvei.
- 30,5 km gang- og sykkelvei og 14,5 km fortau.
- 24 bruer og 4 fotgjengerunderganger
- 116 fotgjengerfelt og 291 fartsdempere
- 4 km med rekkverk
- 1766 trafikkskilt og 370 gatenavnskilt
- 4100 veilys (omtrent)
- 1485 sandfang og 265 gatesluk
- 130 søppelstativer
- 20 benker langs vei
- 110 parkeringsplasser som er åpne for alle

Med unntak av Fylkesvei 152 (Skiveien og Mastemyrveien) har Oppegård kommune driftsansvaret for gang- og sykkelveier langs fylkesveiene. Større rehabiliteringsjobber eller oppgradering er Statens vegvesen (SVV) sitt ansvar. Kommunen har også ansvar for drift og vedlikehold av veilys langs fylkesveiene på Svartskog, da fylket ikke tar over veilys på veier med liten trafikk.

Bane Nor og Oppegård kommune har delt ansvar for fire veibruer over Østfoldbanen. For disse bruene har kommunen ansvar for dekket, membran, rekkverk og beskyttelsesskjerm over kontaktledd. Bane Nor har ansvar for bærekonstruksjonene.

Trafikktjenesten i kommunen skal bidra til at det er lett å komme frem på offentlige veier. Dette gjelder spesielt for utrykningskjøretøyer, busser, renovasjonsbiler, brøytebiler, syklende og gående. Tjenesten skal også bidra til ryddige parkeringsforhold for å bedre trafikksikkerheten.

Kommunen gir andre aktører tillatelse til å arbeide på og i kommunal vei etter søknad.

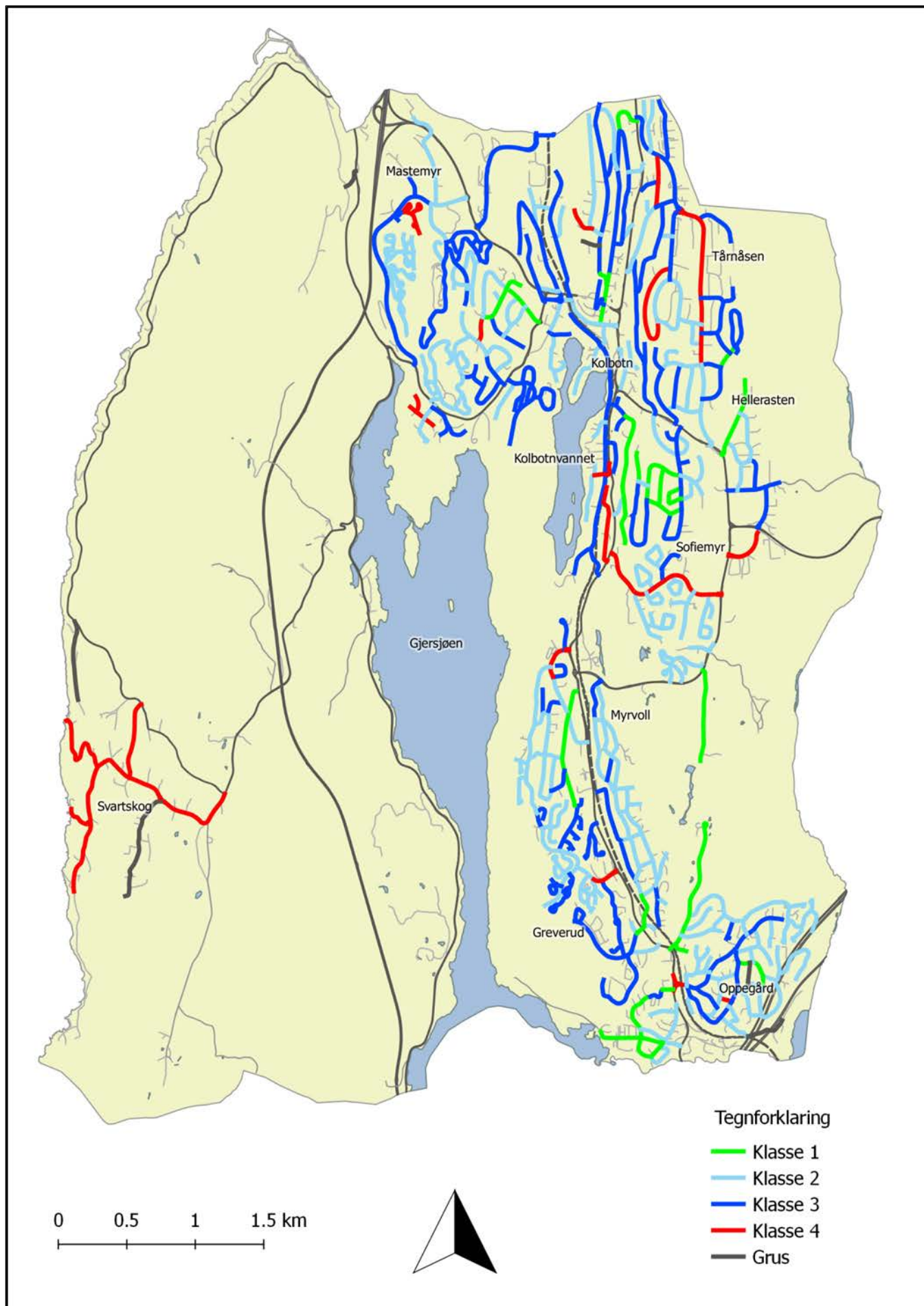
Bilveienes tilstand

Sommeren 2017 ble alle kommunale veier i Oppegård filmet, og dette dannet grunnlag for klassifisering av veiene som vises i Figur 2. Dekketilstanden er gradert fra 1–4, der 1 (grønn farge) er å betrakte som nyasfaltert vei og 4 (rød farge) betyr at asfaltdekket er i svært dårlig forfatning. Grusveier er vist med grå farge.

Bruer og kulverter

Figur 3 viser en oversikt over bruer, kulverter og brygger i Oppegård kommune. Grønn farge viser anlegg som kommunen eier og drifter. I henhold til Veidirektoratets føringer skal det utføres hovedinspeksjon hvert fjerde år og enkeltinspeksjoner hvert år for alle konstruksjoner som klassifiseres som bru, kulvert eller brygge. Det ble utført hovedinspeksjon av alle kommunale bruer høsten 2017 med følgende resultat:

- En av konstruksjonene hadde registrert skader med betydning for bæreevne. For dette tilfelle har Bane Nor ansvar for utbedringer.
- Fem konstruksjoner ble vurdert å ha mangler knyttet til trafikksikkerhet.
- Det ble etter hovedinspeksjon anbefalt spesialinspeksjon for tre av konstruksjonene for ytterligere vurdering.



Figur 2: Klassifisering av kvaliteten på veidekkene i Oppegård kommune, basert på filmregistrering i 2017.



Figur 3: Oversikt over bruer, kulverter og brygger i Oppegård kommune. Grønn farge viser anlegg som kommunen eier.

Trafikkulykker

I Oppegård kommune og landet for øvrig er ungdom overrepresentert i ulykkesstatistikken. Når dette er sagt, så fremgår det av tabell 1 at det er lite ulykker på kommunale veier i kommunen.

Tabell 1: Trafikkulykker i Oppegård kommune fra 80-tallet og fram til i dag (Kilde: Statens vegvesen).

Skadegrader	Kommunalt veinett	Fylkeskommunalt veinett og europaveier
Drept	1	29
Meget alvorlig skadd	0	17
Alvorlig skadd	10	81
Lettere skadd	55	461
Uskadd	1	2
Ikke registrert skadegrad	1	6

3 RAMMEBETINGELSER

Kommunen må forholde seg til ulike statlige myndigheter, og rammeverket finnes i en rekke lover og forskrifter. I tillegg er det kommunale vedtak, bestemmelser, tillatelser, avtaler og standarder som forvaltningen må forholde seg til. Eksempler på dette er kommuneplanen, handlingsprogram og reguleringsplaner.

Sentrale kommunale vedtak:

- Kommunestyrevedtak i 2013: Kommunen skal pålegge kabeleiere omlegging fra luftstrekk til nedgravde kabler langs kommunale veier der veglova § 32 gir hjemmel til dette.
- Kommunestyrevedtak i 2017: I forbindelse med Hovedplan Vei, med tilhørende tiltaksplan, skal det vurderes hvordan bedre vintervedlikehold på smale gangveier, sykkelveier og øvrige gangveier kan organiseres. Dette gjelder særlig slike veier som fører til kollektivknutepunkter.

Sentrale lover og forskrifter:

- Forvaltningsloven (1967)
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall – Forurensningsloven (1981)
- Lov om vassdrag og grunnvann – Vannressursloven (2000)
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling – Plan- og bygningsloven (2008)
- Forurensningsforskriften (2004)
- Vannforskriften (2006)
- Veglova (1963)
- Vegtrafikkloven (1965)
- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg (1964)
- Forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg (1990)
- Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg (2013)
- Forskrift om eigendomsinngrep etter veglova (1981)
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede (2016)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt (2005)
- Yrkestransportforskriften (2003)
- Kjøretøyforskriften (1994)

Regionale og kommunale føringer:

- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021
- Nasjonal gåstrategi (2012)
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015)
- Klima og energiplan for Akershus (2011)
- Pålegg fra Fylkesmannen om registrering og tømning av sandfang (2016)
- Oppegårds kommuneplan 2011-2022
- Sykkelstrategi for Akershus
- Sykkelstrategi for Oppegård 2010-2019
- Temaplan for trafiksikkerhet 2011-2014

4 MÅL, UTFORDRINGER OG STRATGIER

4.1 MÅL

HOVEDMÅL

Miljøvennlig, effektiv og trygg fremkommelighet på kommunale bilveier, gang- og sykkelveier hele året

Målområde 1

Trafikksikkerhet

Delmål

1.A

Det skal ikke forekomme dødsulykker ved ferdsel på det kommunale veinettet.

1.B

Alvorlige trafikkskader skal forebygges så langt det lar seg gjøre.

1.C

Barn, barnefamilier, eldre og funksjonshemmede skal oppleve det som enkelt og trygt å ferdes til fots, med sykkel, rullestol, barnevogn og ved bruk av kollektivtransport.

Målområde 2

Fremkommelighet

Delmål

2.A

I oppbygging av det kommunale veinettet skal gående, syklende og kollektivtransport prioriteres i nevnte rekkefølge.

2.B

Vinterstid prioriteres brøyting/strøing som følger:

1. bussveier/hovedveier
2. gangveier (inkl. smale gangveier) som leder til kollektivtransport
3. utvalgte sykkelveier
4. veiene på Svartskog
5. øvrige kommunale veier

2.C

Nye veiprosjekter skal ha fokus på universell utforming (UU), og eksisterende veianlegg skal oppgraderes til UU så langt det er mulig.

Målområde 3

Folkehelse og miljø

Delmål

3.A

Veinettet skal friste innbyggerne til å gå og sykle, samt til å reise kollektivt, fremfor å benytte biltransport.

3.B

Veianleggene skal bygges og driftes på en slik måte at flomskader forebygges og forurensning av bekker og vassdrag minimaliseres.

3.C

Luftforurensning fra biler og anleggsmaskiner skal forebygges.

3.D

Støy fra veianlegg skal forebygges så langt det lar seg gjøre, og støyskjerming skal etableres der dette er nødvendig.

Målområde 4

Ressursbruk og servicenivå

Delmål

4.A

Tiltak innen drift, vedlikehold og fornyelse skal være kostnadseffektive i et langsiktig perspektiv. Energisparende tiltak skal vektlegges.

4.B

Innbyggerne skal oppleve kommunen som forutsigbar i sin myndighetsutøvelse.

4.2 TRAFIKKSIKKERHET

Delmål:

- Det skal ikke forekomme dødsulykker ved ferdsel på det kommunale veinettet.
- Alvorlige trafikkskader skal forebygges så langt det lar seg gjøre.
- Barn, barnefamilier, eldre og funksjonshemmede skal oppleve det som enkelt og trygt å ferdes til fots, med sykkel, rullestol, barnevogn og ved bruk av kollektivtransport.

Utfordringer

For å kunne sikre fremtidsrettede løsninger for ferdsel i og gjennom kommunen, må det avsettes tilstrekkelige og trafikksikre arealer for gående, syklende og kollektivtransport.

De siste årene har kommunens trafikksikkerhetsarbeid i stor grad vært rettet mot de yngste og de eldste trafikantene i form av fysiske tiltak i nærheten av skoler, barnehager og eldresentra. Tiltak som i stor grad kan finansieres med midler fra Aksjon skoleveg har vært i fokus.

Ved de fleste barneskolene i Oppegård er det problemer knyttet til foreldrekjøring i forbindelse med levering og henting av skolebarn. Det er gjort mange fysiske tiltak for å skille biler og gående skolebarn. Noen steder er det plassmangel eller topografi som gjør det vanskelig å få til ønskelige løsninger. Samtidig vet man at skoleveien, i tillegg til å gi barna verdifull trafikkerfaring, er en viktig voksenfri arena der vennskap knyttes, konflikter løses og nærmiljøet brukes. Når barn går til skolen lærer de nærmiljøet å kjenne.

Flere strekninger på riks- og fylkesveinettet i Oppegård har mye gjennomkjøringstrafikk, også med en del tungtrafikk. Samtidig er disse veiene mye brukt av myke trafikanter som ferdes på langs og på tvers av veien. Eksempler på slike veier er Sønsterudveien og Skiveien. Disse veiene skal fortsatt ha en transportfunksjon for trafikk til og fra bolig- og næringsområder i kommunen, samtidig som ferdselen for de myke trafikantene må være så sikker som mulig.

Nærheten til Oslo og mange jernbanestasjoner fra nord til sør, gjør Oppegård attraktiv for private utbyggere. Dette gjelder spesielt etter at områdereguleringen for Kolbotn sentrum ble vedtatt. Små og store byggeprosjekter utfordrer både trafikksikkerheten og veienes beskaffenhet.

Kommunen har i størrelsesorden 4100 veilys. Det er i dag betydelige drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til disse installasjonene, og infrastrukturen for strøm til veilysene er uoversiktlig. EU-kravene til lysarmaturer har trinnvis blitt strengere, og armaturtypen med 70W som dominerer i kommunens lysnett i dag produseres ikke lenger pga. nye energikrav, noe som på sikt kan gi utfordringer. Veilysene er viktige for trafikksikkerhet og trygghet for de som ferdes på og langs veiene, og moderne LED-belysning gir langt bedre muligheter for tilpasning og styring (bevegelsessensorer mv.) enn armatur med eldre teknologi. LED medfører dessuten reduserte kostnader til drift og vedlikehold.

Strategier

Ved alle store prosjekter de siste to årene har veilys blitt bygget med LED-armatur. Det bør utarbeides en plan for utskifting av eksisterende lysarmaturer av gammel type til LED. For å få mest mulig ensartet belysning, bør overgangen gjøres i større områder om gangen. Valgt belysning vil differensieres bl.a. ut fra om det er bilvei eller gang-/sykkelvei. Sammen med en utskifting til LED bør det gjennomføres en kartlegging av hele veilysinfrastrukturen. En slik kartlegging er kostbar, men bør gjennomføres for å oppnå bedre driftssikkerhet.

Kommunestyret i Oppegård fattet i 2013 et prinsippvedtak om at «Kommunen skal pålegge kabeleiere omlegging fra luftstrekk til nedgravde kabler langs kommunale veier der veglova § 32 gir hjemmel til dette». Vedtaket er fulgt opp i flere vann- og avløpsprosjekter der store deler av veien blir gravd opp, og medfører kostnader knyttet til omlegging av kabler for veilys og oppsetting av nye lysstolper. Kommunens planer for

overgang til LED-armatur sees i sammenheng med oppgradering av veilys som følger av ovennevnte kommunestyrevedtak.



Bilde 1: Bildet viser nye lysstolper med LED-armatur ved krysset Ormerudveien/Fjellveien.

4.3 FREMKOMMELIGHET

Delmål:

- I oppbygging av det kommunale veinettet skal gående, syklende og kollektivtransport prioriteres i nevnte rekkefølge.
- Vinterstid prioriteres brøyting/strøing som følger:
 1. bussveier/hovedveier
 2. gangveier (inkl. smale gangveier) som leder til kollektivtransport
 3. utvalgte sykkelveier
 4. veiene på Svartskog
 5. øvrige kommunale veier
- Nye veiprosjekter skal ha fokus på universell utforming (UU), og eksisterende veianlegg skal oppgraderes til UU så langt det er mulig.

Utfordringer

Regjeringen har vedtatt at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Universelt utformede utearealer betyr at offentlige områder skal være lett tilgjengelig for alle grupper av brukere, ikke bare de med spesielle behov.

Universell utforming (UU) innen veiplanlegging innebærer tilrettelegging slik at flest mulig skal kunne bruke transportsystemet på en likestilt måte. Hindringer i transportsystemet er i hovedsak knyttet til:

- Bevegelse
- Orientering
- Lesbarhet

For å kunne dekke behovene til flest mulig, må en ta utgangspunkt i de som har størst behov. Dette er blant annet behov knyttet til bredder, lengder, stigninger og lesbarhet.

Gangarealer skal anlegges med flatt og jevnt belegg og må framstå med kontrast til omgivelsene. Gater og gatekryssinger må utformes enkelt og logisk slik at trafikkmiljøet blir lett å forstå og huske. Enkle gatesnitt med langsgående linjer og klart definerte kryssingssteder vinkelrett på fortau, korte kryssingsavstander og klare skiller mellom trafikantgrupper gjør trafikkmiljøet lett å forstå for alle.

Blinde og synshemmede har behov for ledelinjer. Det er fordelaktig med naturlige ledelinjer som for eksempel fortauskant, asfaltkant, rekkverk/gjerde, mur, hekk eller fasade. Uten naturlige ledelinjer må kunstige ledelinjer etableres for å opprettholde kontinuiteten.

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal hensynet til UU ivaretas, og dette er spesielt viktig i sentrumsområder. På gang- og sykkelveier i områder utenfor sentrum, må kravet til UU vurderes opp mot den generelle stigningen på veiene i området. Det er en utfordring at eksterne aktører som graver i kommunal vei ikke kan pålegges å oppgradere veianlegget i henhold til gjeldende krav om UU, og kommunen har ikke avsatt ressurser til å bidra til dette.

Driften av veiene er viktig for universell utforming, og dette gjelder spesielt om vinteren. Kommunestyret i Oppegård vedtok følgende i 2017: «I forbindelse med Hovedplan Vei, med tilhørende tiltaksplan, skal det vurderes hvordan bedre vintervedlikehold på smale gangveier, sykkelveier og øvrige gangveier kan organiseres. Dette gjelder særlig slike veier som fører til kollektivknutepunkter».

I 2007 ble Oppegård kommune inkludert i Statens Vegvesens sykkelbyprogram. Et av målene med programmet er å styrke sykkelens rolle som et miljøvennlig transportmiddel.

Den raske transportsyklisten har behov for et annet anlegg enn barn som sykler til skole eller andre som sykler på tur i fritiden. I alle reguleringsplaner skal det vurderes hvordan sykkeltrafikken er ivaretatt, og løsning skal tilpasses behovet i området. Det er viktig at også el-sykler inkluderes i fremtidige planer.

Som sykkelkommune gjennomfører Oppegård en rekke tiltak for å gjøre det attraktivt å sykle. Utfordringen er at driften av sykkelveiene, spesielt om vinteren, ikke er god nok. Dette skyldes at eksisterende retningslinjer for vinterdrift er fra tiden før Oppegård ble sykkelkommune. Det vil kreve ekstra ressurser å drifte veiene slik at vintersykling blir attraktivt for flere.

Oppegård kommune har vinterberedskap med gitte kriterier for når og hvordan det skal brøytes og strøs. Ettersom kommunen ikke salter de kommunale veiene, må det benyttes mer strøsand. I særlig bratt terreng blir mengdene mye større enn normalt. Ved underkjølt regn er salting eneste effektive tiltak som kan iverksettes i forkant. Hovedproblemet med veisalt er at det ved større mengder kan bidra til vann- og jordforurensning.

I forbindelse med utbyggingsprosjekter har det vært stort påtrykk om høyere bruksklasser som tillater tyngre kjøretøy. Dette er gjerne i eldre boligområder med varierende bæreevne på veien. Disse veiene må da forsterkes, og det må vurderes om bruene tåler økt belastning. Samtidig er det et ønske fra både fylkeskommunen og Statens Vegvesen om at kommunene tilrettelegger veinettet i henhold til de nye retningslinjene.

Strategier

Byggeprosjekter må planlegges slik at det i anleggsperioden tas hensyn til veienes bæreevne og fremkommelighet for de som bor, jobber og ferdes i området. Gjennom reguleringsbestemmelser og krav til teknisk infrastruktur kan man sikre en høyere kvalitet på berørte veianlegg når anleggsarbeidene er avsluttet.

Dersom all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling må dette gjøres spesielt attraktivt om vinteren. Det finnes noen utprøvde løsninger som hovedsakelig baserer seg på feiing eller en kombinasjon av feiing og veisalt som gir bedre friksjon og mer attraktive gang- og sykkelbaner. Dette er en vesentlig dyrere vinterdriftsmetode enn det som benyttes i dag. Ved innføring av slike metoder bør man starte med stamsystemet for gående og syklende. Det bør vurderes om bruk av salt på enkelte strekninger kan gjennomføres etter gitte kriterier.

4.4 FOLKEHELSE OG MILJØ

Delmål:

- Veinettet skal friste innbyggerne til å gå og sykle, samt til å reise kollektivt, fremfor å benytte biltransport.
- Veianleggene skal bygges og driftes på en slik måte at flomskader forebygges og forurensning av bekker og vassdrag minimaliseres.
- Luftforurensning fra biler og anleggsmaskiner skal forebygges.
- Støy fra veianlegg skal forebygges så langt det lar seg gjøre, og støyskjerming skal etableres der dette er nødvendig.

Utfordringer

Folkehelse er nært knyttet til fysisk aktivitet. Tilrettelegging av arealer og infrastruktur som fremmer aktiv transport mellom steder der innbyggerne ønsker å oppholde seg, er derfor viktig i et folkehelseperspektiv.

De senere års ustabile vintre med hyppige skifter mellom mildt og kaldt vær vil raskere bryte ned veidekker og veifundament. Økende tungtrafikk, eksempelvis som følge av utbygging, vil forverre dette ytterligere. Nedbrytningen forsterkes ved at vannet ikke blir ledet godt nok bort fra veien til grøfter og sluk.

Fylkesmannen har pålagt Oppegård kommune å registrere alle kommunale sandfang i en database og sikre at det opprettes et system for forsvarlig tømning innen juni 2018. Alle sandfang tilknyttet veiene i kommunen ble registrert i kommunens ledningskartverk (Gemini VA) 2017. Tilstand og funksjon ble vurdert i forbindelse med registreringen. Figur 4 viser hvilke sluk og sandfang som er kommunale (grønne prikker), hvilke som er statlige (blå prikker) og hvilke som er private (røde prikker). Totalt i Oppegård er det registrert 1485 kommunale sandfang og 265 kommunale gatesluk.



Figur 4: Utsnitt av registrerte sluk/sandfang på Kolbotn i Oppegård kommune. Grønt viser kommunale sandfang, blått viser statlige sandfang og rødt viser private sandfang.

På grunn av klimaendringer forventes det kraftigere nedbørstilfeller i årene fremover. Det bør derfor legges til rette for bekkeåpninger, lokal overvannshåndtering og trygge flomveier for å redusere faren for skader på mennesker og materielle verdier. Det er en utfordring at det er mangelfullt med grøfter langs de kommunale veiene. Årsaken mange steder er manglende grøfterensk, men også at veigrunnen (grøften) er benyttet av nærliggende eiendom til andre formål.

Strategier

For at innbyggerne skal foretrekke å gå eller sykle for å komme seg fra sted til sted, må dette fremstå som et raskere og/eller på annen måte mer attraktivt alternativ til å bruke bil. Gang-/sykkelveier og snarveier som er godt belyste med fine naturopplevelser langsetter veien, kan gjøre at mange velger dette selv om de bruker lenger tid på strekningen. Kommunens skjøtsel av grøntområder vil således ha innvirkning på valget.

Oppegård kommune har bekker og vassdrag som leder til Gjersjøen og Gjersjøelva. Bekkene er noen steder lagt i rør i, mellom og langs veisystemene. Åpning av lukkede bekker bedrer vannkvaliteten, øker artsmangfoldet, forebygger flomskader og har potensiale til å gi flere positive opplevelser for de som ferdes der bekkene renner. Flomskader og forurensning forebygges også når grøfter og sandfang langs veiene holdes vedlike.

Innbyggerne transportbehov er hovedsakelig knyttet til jobb, skole, venner, familie og handel. Ut over dette vil idrettsanlegg, nærmiljøanlegg, kulturtilbud og friluftsområder ofte kreve transport. Plassering av disse aktivitetssområdene i forhold til hvor folk bor er selvsagt viktig, men det må også være enkelt å bevege seg mellom de ulike aktivitetstilbudene uten å måtte bruke bil. Dersom man slo sammen målsettingene for trafiksikkerhet, sykkelsatsing, UU og satsing på blågrønn struktur i en Mobilitetsplan, ville det være mulig å oppnå en bedre helhetstenkning.



Bilde 2: Område ved Storebukta, Kolbotnvannet

4.5 RESSURSBRUK OG SERVICENIVÅ

Delmål:

- Tiltak innen drift, vedlikehold og fornyelse skal være kostnadseffektive i et langsiktig perspektiv. Energisparende tiltak skal vektlegges.
- Innbyggerne skal oppleve kommunen som forutsigbar i sin myndighetsutøvelse.

Utfordringer

Dersom grøfter, stikkrenner, sluk og sandfang ikke renskes tilstrekkelig vil vann trenge inn i veikroppen. Dette vil svekke veiens bæreevne og dermed redusere veidekkets levetid, og behovet for å utbedre skader vil øke. Tilsvarende virkning vil oppstå ved stor grad av krakelering og sprekker i dekket. Eksisterende asfaltdekke vil da danne et dårlig grunnlag for reasfaltering slik at hele det gamle asfaltdekket først må fjernes. Legges ny asfalt oppå et dårlig underlag vil den nye asfalten sprekke opp igjen etter kort tid ettersom underlaget er for ujevnt. Det er derfor svært viktig at det ikke går for lang tid mellom hver reasfaltering.

Underbudsjetteringer av veivedlikehold kan medføre umiddelbare kostnader som følge av flomskader og trafikkskader. På lang sikt kan det resultere i høyere kostnader til drift og vedlikehold av veien.

Oppegård kommunes graveinstruks er fra 2011. Hensikten med den er å sikre at kommunale veier ikke blir påført unødige skader eller kvalitetsmessig forringelse ved arbeid i eller ved vei, samt å dempe ulempene for trafikanter, næringsdrivende og beboere i anleggsperioden. Bestemmelsene og kravene i instruksjonen skal bidra til effektiv og hensynsfull gjennomføring av arbeidene og en fullgod istandsetting etter graving

Bilparken og kollektivtransporten er i endring. Antall el-biler er økende og det kan de nærmeste årene bli behov for ladestasjoner for busser.

Matrikkelen, der alle grunneiendommer er registrert, gir oversikt over hvilke veier som er i kommunalt eie. Det har likevel vist seg at noen veier faktisk ikke er kommunale selv om kommunen har vært av den oppfatning i lengre tid. Veier som kommunen har ment er kommunale har også blitt driftet av kommunen og er oppført slik i de offentlige veilistene (utarbeidet av Statens vegvesen). I matrikkelen står kommunen også oppført som eier av fellesavkjørsler og mindre veier, men noen av disse har kommunen ikke overtatt til drift og vil heller aldri gjøre det. Årsaken kan bl.a. være manglende opparbeidelse til kommunal standard.

Det er driftsmessig utfordrende med stedvis manglende eierskap til veigrøft og frisisiktsoner. Mulighet for opparbeidelse av fortau er også en utfordring ved manglende eierskap til grunnen. Arealer til sikt, tilgjengelighet og grøft bør alltid være i offentlig eie for å få nødvendig kontroll og rettighet til drift. For etablering av fortau, særlig i nærheten av skoler, må erverv av grunn vurderes. Oppegård kommune er tett befolket øst og nord for Gjersjøen. Her er det utfordrende å sikre tilstrekkelige arealer til veianlegg og parkering, samtidig som utbygges eiendomsinteresser må balanseres i forhold til blågrønn struktur og nærmiljøanlegg.

Det er ikke uvanlig at grunneiere har benyttet kommunal veigrunn til beplantning og egne konstruksjoner, typisk hekker, murer, belegningsstein og biloppstillingsplasser. Dette har utviklet seg over mange år og gir utfordringer knyttet mot frisisiktsoner, overvannshåndtering og gjennomføring av VA-rehabiliteringsprosjekter.

Kommunen får mange henvendelser og innspill fra innbyggere og næringsliv som gjelder drift og forvaltning av veinettet. Utfordringen er at kommunikasjonen ofte krever mye tid og til tider kan være ineffektiv.

Strategier

Oppegård kommune skal ha en klar strategi på hvor man ønsker kommunalt eid veigrunn. Uklare eiendomsforhold må belyses, og fremtidig behov for veigrunn må kartlegges.

Det skal sees nærmere på konsekvensen av at grunneiere har tatt i bruk kommunal veigrunn til egne formål. Nødvendige tiltak innarbeides i en tiltaksplan for veinettet.

Gjennom reguleringsbestemmelser og utbyggingsavtaler har kommunen et virkemiddel for å få private utbyggere til å bidra med finansiering av kommunal infrastruktur i henhold til kommuneplanens målsettinger, herunder arealer knyttet til kjøreveier og gang-/sykkelveier. I tillegg er det mulighet for å søke statlige myndigheter om midler, eksempelvis til trafikksikringstiltak gjennom aksjon skolevei. Når kommunalt vann- og avløpsnett rehabiliteres og/eller eiere av kabler, fjernvarmeledninger o.l. graver i kommunale veianlegg, vil man kunne oppnå nytt og bedre veidekke.

For å kunne ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet, og for å forebygge skade på veigrunn og annen eiendom, er det viktig med god og forsvarlig drift av veianleggene. Behovet må synliggjøres slik at det kan avsettes tilstrekkelige ressurser til dette formålet. Kommunens satsing på fornyelse av maskinparken er et skritt i riktig retning.

Oppegård kommune skal sørge for effektiv kommunikasjon med innbyggere og næringsliv knyttet mot veiforvaltning og daglig drift. Det skal derfor sees nærmere på hvordan digitale kommunikasjonskanaler kan benyttes, slik at servicebehovet ivaretas på best mulig måte.



Bilde 3: Utbedring av Solbråtanveien.

5 KOSTNADER OG FINANSIERING

Kommunens veikapital er i hovedsak bundet i veier, fortau og veibelysning. Årlige avskrivninger på veikapitalen er estimert til totalt 11,6 Mill kr, hvorav 2,6 Mill kr for veilys og 2,7 Mill kr for fortau. Det er da lagt til grunn 40 års avskrivningstid for disse investeringene. I perioden 2011–2016 ble det for veilysene årlig brukt gjennomsnittlig 0,2 Mill kr av kommunale midler til oppgradering/investering. Det ville kostet i størrelsesorden 14 Mill kr ekskl. mva for å skifte ut alle 4000 lysarmaturer til LED. Kapitalkostnadene ved en slik investering er derimot moderat da LED har lengre levetid enn tradisjonelt armatur. I tillegg kommer reduserte driftskostnader.

For asfaltdekker er det lagt til grunn en levetid på 15 år. Det gir årlige asfalteringsbehov på 4 Mill kr. Til sammenligning ble det i perioden 2010 – 2016 årlig brukt mellom 1 og 3 Mill kr til reasfaltering. Tildelte driftsmidler utover asfaltering har for veiavdelingen i denne perioden variert mellom 7 og 13 Mill kr.

Veier som har behov for å utbedre bærelag og andre deler av veikonstruksjonen utover selve asfaltdekket, vil på kort sikt gi økte kostnader for kommunen.

I 2016 ble det bevilget 4,3 Mill kr per år over en 10-års periode for fornyelse av maskinparken. For å kunne følge opp Fylkesmannens pålegg knyttet mot sluk og sandfang, ble driftsrammen økt med 1,6 Mill kr til dette formålet fra og med 2017.

Endrede kommunale mål for veianleggene kan medføre at budsjettene må økes. Finansiering av bekkeåpninger og forbedret fremkommelighet på sykkelveiene og snarveiene vinterstid er eksempler på dette.

Aksjon skolevei er en støtteordning der kommunen får dekket 80 % av utgiftene av fylkeskommunen til fysiske skoleveiprosjekter. For å få støtte må kommunen ha en vedtatt plan for trafikksikkerhet.

Fylkestinget har i vedtak sagt at man må ha en «sykkelveiplan» for å kvalifisere til videre deltagelse i sykkelbysamarbeidet. Flere tilskuddsordninger krever en vedtatt plan for et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, og en plan for samlet innsats med hensyn på investeringer, drift, vedlikehold, informasjon og bilrestriktive tiltak. Normalt dekker fylkeskommunen 50 % av kommunens prosjektkostnader, men for asfalteringsprosjekter har fylkeskommunen dekket hele 70 % i perioden 2014 – 2017.

Det er i dag gebyrer for graving i kommunale veier differensiert på arealstørrelse og type, og gebyrer for søknad/oppfølging. Forringelse og skader på veien kan oppstå flere år etter gravearbeid er ferdig. For å jevne ut forholdet mellom kostnader og utgifter etter gravearbeid over tid, bør inntektene som ikke benyttes til drift og vedlikehold overføres til et eget vedlikeholdsfond for vei. Et slikt fond kunne f.eks. blitt benyttet til UU-tiltak. Dette kan være aktuelt når andre aktører iverksetter arbeider på kommunale veier og vi ikke kan kreve oppgradering til bedre standard enn det som er i dag.

6 TILTAKSPRIORITERING

Med utgangspunkt i de målområder som fremgår av denne hovedplanen for veinettet, vil rådmannen årlig gjennom handlingsprogrammet fremme forslag til prioriterte tiltak. Det skal utarbeides en tiltaksplan for perioden 2019 – 2022 som grunnlag for drifts- og investeringsbudsjett. Tiltaksplanen skal bl.a. ivareta tiltakene som fremgår av tabell 2 nedenfor.

Tabell 2: Tiltaksoversikt.

Målområde 1:	Trafikksikkerhet
Tiltak a)	Utskiftning av alle dagens lysarmaturer til LED armaturer så raskt som mulig
Tiltak b)	Utarbeide felles vei- og gatenorm med Ski kommune
Målområde 2:	Fremkommelighet
Tiltak a)	Ny kartlegging av UU for det kommunale veinettet som grunnlag for planlegging av tiltak
Tiltak b)	Reasfaltere veier med gradering 4 (svært dårlig tilstand)
Målområde 3:	Folkehelse og miljø
Tiltak a)	Utarbeide en mobilitetsplan og/eller lage ny temaplan for trafikksikkerhet og sykkelveier
Tiltak b)	Gjennomføre tømning av sandfang i henhold til krav fra Fylkesmannen
Tiltak c)	Sørge for at drenering av veiene fungerer tilfredsstillende, herunder foreta grøfterensk
Målområde 4:	Ressursbruk og servicenivå
Tiltak a)	Kartlegge infrastrukturen til veilynet (kabler, trafoer, styringer etc.)
Tiltak b)	Kvalitetssikre registreringen av kommunal veigrunn og kartlegge fremtidig arealbehov
Tiltak c)	Klarlegge hvilke veiarealer som ligger innenfor kommunalt driftsansvar
Tiltak d)	Utarbeide ny felles graveinstruks med Ski kommune
Tiltak e)	Utarbeide felles norm for drift og vedlikehold av kommunale veier med Ski kommune
Tiltak f)	Utføre kontroll av bruer/kulverter/brygger iht. kontrollregimet til Vegdirektoratet

7 VEDLEGG

VEDLEGG 1: DEFINISJONER

Aktiv transport: ikke motorisert transport som foregår ved bruk av kroppen, eksempelvis gåing og sykling

Flom: vannføring som overstiger kapasiteten til overvannsløsningen og fører til oversvømmelse.

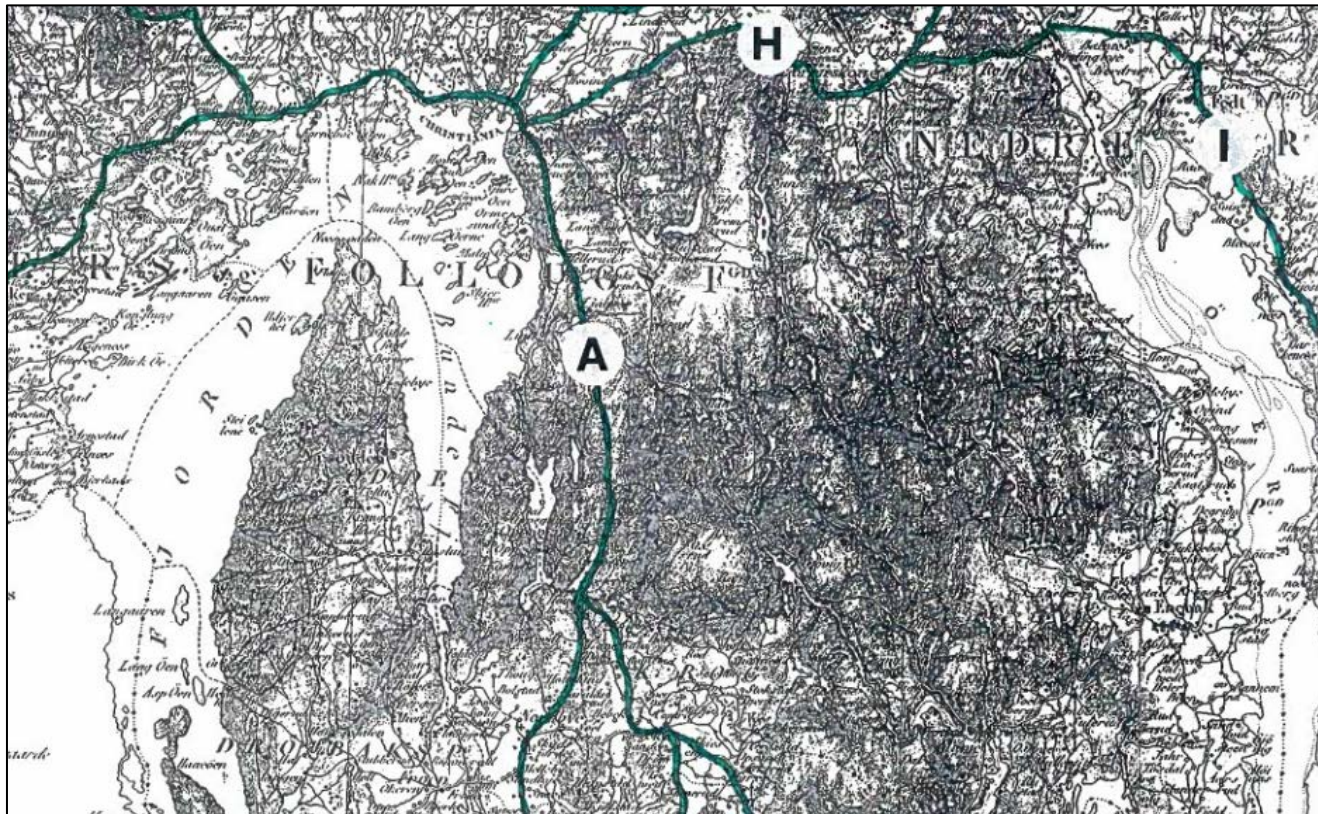
Flomvei: naturlig eller anlagt vannløp hvor vannet avledes ved flom.

Overvann: avrenning av nedbør og vann fra snøsmelting på jordoverflaten.

Sandfang: mekanisk innretning som skiller ut stein, grus og jord (volum under utløpsrør)

VEDLEGG 2: HISTORIKK

De første kjente veisystemene i Oppegård er 3–4000 år gamle (oldtidsveier). På 1700-tallet ble den Fredrikshaldske Kongevei bygget som hovedvei mellom Oslo og Halden, se Figur 5. På slutten av 1800-tallet ble det bygget jernbane gjennom kommunen, noe som frem til i dag har vært premissgivende for stedsutviklingen.



Figur 5: Kart viser hovedveinettet i Akershus 1814, der (A) markerer den Fredrikshaldske kongevei (Kilde: Statens vegvesen)

Arbeidet med å asfaltere de kommunale grusveiene startet på 70-tallet. Veiene hadde varierende underbygning og ble som oftest bare asfaltert uten ytterligere forsterkning. Veier som opprinnelig ble bygget som grusveier og som senere er blitt asfaltert, vil være mer utsatt for teleskader enn veier som i utgangspunktet er bygget for å ha fast dekke. På 80-tallet fortsatte dette arbeidet, men da med forsterkning av veiene før asfaltering. Det er i dag bare et fåtall veier i Oppegård som ikke er asfaltert. Kommunen bygget tidligere kommunale veier selv med egen anleggsvirksomhet. Dette arbeidet ble kraftig redusert på 90-tallet, og i dag utføres kun mindre anleggsprosjekter i egen regi.

I Oppegård kommune har det over mange år vært en prioritert oppgave å ha veilys langs veiene. Kommunen har også sørget for veilys langs dagens fylkesveier fordi disse tidligere var eid av kommunen.

Ikke før i 2000 begynte man for alvor med å skille kjørende og gående med fortau og egne gangveissystemer som strakte seg over større områder. Etter 2007 har gang- og sykkelveier blitt høyt prioritert som følge av at kommunen ble tatt inn i Statens Vegvesens sykkelbyprogram.

De siste 20 årene har de fleste bussholdeplasser fått leskur for å gjøre det enklere å kunne benytte seg av offentlig kommunikasjon.

De siste fokusområdene som har kommet er universell utforming (UU) og effekten av klimaendringer. Arbeidet med UU har kommet langt de siste årene, men med utfordrende topografi i kommunen er det fortsatt en vei å gå. Klimaendringer med ekstremvær og varierende vintre medfører fare for flom, og det er viktig å sikre flomveier ved å sørge for grøfting, bekkeåpning og regelmessig tømning av sandfang.

VEDLEGG 3: NYERE TILTAK

Oppegård kommune har ikke tidligere hatt hovedplan for vei. Tiltak er gjennomført i henhold til årlig vedtatt handlingsprogram og budsjett, og nedenfor oppsummeres de viktigste tiltakene som er gjennomført.

- Det utføres systematisk utskifting av veilys slik at ingen lyskilder skal være eldre enn fire år.
- I perioden 2009-2011 ble det utført omfattende oppgradering av alle PCB- og kvikksølv damp-armaturer til lavenergiarmaturer langs det kommunale veinettet.
- I perioden 2014 – 2017 er det asfaltert ca. 7 km vei finansiert over veiavdelingens budsjett. I tillegg til dette gjennomføres det asfaltering av veier som følge av kabelarbeider etc. I disse tilfellene gir kommunen anleggsbidrag for å sikre asfaltering i hele veiens bredde.
- I perioden 2006 til 2016 er det asfaltert ca. 15 km med vei i forbindelse med rehabilitering av vann- og avløpsnett.

Aksjon skolevei

Med finansieringsstøtte fra Aksjon skolevei er følgende prosjekter gjennomført de siste årene:

- Bygget gang- og sykkelvei langs Kongeveien ved Golfbanen.
- Bygget fortau langs Sigrid Undsets vei forbi Sofiemyr Kirke.
- Bygget fortau fra Ingierveien langs Ingierkollveien til Jordbørsletta.
- Bygget fortau langs Byåsveien.
- Utbedret skolevei mellom Johan Halvorsens vei og Edvard Griegs vei.
- Bygget fortau mellom Kruttmølleveien og Vassbonn skole.

Sykkelkommune

Som sykkelkommune har Oppegård kommune de siste årene søkt Akershus Fylkeskommune om midler til tiltak som skal bedre forholdene for syklister. I perioden 2013-2017 er følgende utført:

- Asfaltert totalt ca. 4 km gang- og sykkelvei.
- Bygget ny turvei sør i Trollaldalen, ca. 450 m og grøftet og gruset nordre del, ca. 570 m.
- Bygget ny turvei fra Trollåsveien 8 under E18 til Gamle Mossevei.
- Utvidet og merket gang og sykkelvei i Trollaldalen.
- Laget skisse til skiltplan.