



Oppegård
kommune



2019 - 2022

Tiltaksplan Vei

Sammendrag

Tiltaksplan vei 2019 – 2022 prioriterer de nødvendige tiltak som må gjennomføres i perioden for å oppnå trafiksikre veisystemer med tilfredsstillende fremkommelighet. Gående og syklende skal gis prioritet, med vekt på universell utforming og enkel tilgang til kollektivtransport. Videre må veisystemene forebygge vannskader og forurensning som følge av overflateavrenning, og de må i størst mulig grad tilrettelegges som flomveier.

Tiltaksplanen bygger på strategier og tiltaksvurderinger som fremgår av Hovedplan vei, vedtatt av Oppegård kommunestyre 18.6.2018.

Rådmannen vil årlig gjennom handlingsplanprosessen fremme forslag til hvilke konkrete prosjekter som skal gjennomføres i påfølgende budsjettår.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	2
1. Innledning.....	3
2. Føringer og vedtak som må legges til grunn for tiltaksprioriteringen.....	3
3. Myndighetskrav	3
4. Kommunale målsetninger	4
5. Samhandlingsprosjekter	5
6. Økonomiske rammebetingelser	6
7. Prioriterte tiltak	9
7.1 Trafiksikkerhet	9
7.2 Fremkommelighet	11
7.3 Folkehelse og miljø	12
7.4 Ressursbruk og servicenivå	16
7.5 Gjennomføringsplan	21

1. Innledning

Oppegård kommunestyret vedtok 18.6.2018 Hovedplan vei 2018-2021 (heretter kalt Hovedplan vei). Kommunestyrets vedtak lyder som følger:

1. Hovedplan vei 2018-2021 vedtas med de justeringer rådmannen anbefaler tatt inn i planen
2. Basert på føringer i hovedplanen, utarbeider rådmannen en tiltaksplan 2019-2022 som konkretiserer tiltak og tiltaksprioritering i tid med tilhørende kostnader. Planen legges frem for politisk behandling i løpet av 2. halvår 2018.
3. Rådmannen tar initiativ overfor Ski kommune om å definere en trasé for ekspressykelvei fra Ski sentrum, via Kolbotn til Oslo.
4. Det legges til rette for at ekspressykelveien mellom Ski og Kolbotn kan bygges ut trinnvis, for eksempel som en del av større, fremtidige utbygginger.

Tiltaksplan vei bygger på mål, strategier og tiltaksprioriteringer som fremgår av Hovedplan vei. Tiltaksplanen skal prioritere de nødvendige tiltak som må gjennomføres i perioden for å sikre at hovedplanens målsetninger nås. Hovedplanperioden går fra 2018-2021. Ved sammenslåing med Ski er det nødvendig å starte prosessen med ny hovedplan og tiltaksplan for Nordre Follo kommune.

Tiltaksplanen har blitt utarbeidet av medarbeidere i virksomhet UTE.

2. Føringer og vedtak som må legges til grunn for tiltaksprioriteringen

Tiltaksplan vei tar med seg de føringer som følger av Hovedplan vei. Hovedplanen har en overordnet målsetning om «Miljøvennlig, effektiv og trygg fremkommelighet på kommunale bilveier, gang- og sykkelveier hele året». Delmål er videre sortert under følgende tema:

1. Trafikksikkerhet
2. Fremkommelighet
3. Folkehelse og miljø
4. Ressursbruk og servicenivå

3. Myndighetskrav

Fylkesmannen er forurensningsmyndighet for forurenset overvann etter forurensningsloven, mens det er den kommunale veieier som er ansvarlig for tømning av sandfangene knyttet til kommunale veier. Fylkesmannen påla Oppegård kommune i brev av 4.6.2016 "å registrere sandfangene fra kommunale veier i nettdatabase og sikre at sandfangene får en forsvarlig tømning innen 2 år, dvs. juni 2018". Fylkesmannen skriver at "Dette tiltaket vil være et viktig bidrag til å beskytte vannmiljøet for veiforurensninger og forebygge skader og redusert kapasitet på kritisk avløpsinfrastruktur". Oppegård kommune har nå registrert sandfangene i kartdatabase, og har iverksatt systematisk tømning av disse etter at kommunestyret bevilget midler til nødvendige maskin og mannskap.

Oppegård kommune mottok informasjonsbrev fra fylkesmannen 14.11.2018 angående håndtering av masser fra sandfang og gateoppsop. Fylkesmannen konkluderer med at kommunen må ha kontroll på sandfangsmasser og gateoppsop slik at det håndteres riktig iht. forurensningsloven § 32.

Ut fra dette har virksomhet UTE konkludert med at det er nødvendig å sende en søknad til Fylkesmannen og videre opparbeide rutiner for håndtering av alle masser som UTE mellomlagerer. Konsekvens er økte utgifter til prøvetakning og opparbeidelse av et større areal til mellomlagring av de ulike massene som håndteres på mellomlageret ved Tverrveien. Søknad er planlagt sendt inn første halvår 2019. Det er nødvendig å se denne søknaden i sammenheng med allerede innsendt søknad om snødeponi, slik at det blir en helhetlig plan for eiendommen.

Oppegård kommune sendte 15.11.2018 inn søknad om tillatelse etter forurensingsloven til etablering av permanent snødeponi i Tverrveien med egne. Det er hovedsakelig overskuddssnø fra veier som ved snørike vintre må deponeres. Fylkesmannen sendte deretter den 18.12.2018 ut «Høring – søknad om tillatelse til deponering av overskuddssnø på Tverrveien snødeponi i Oppegård kommune». Høringsfrist ble satt til 28.1.2019.

Statens Vegvesen skriver i sin høringsuttalelse blant annet at «Vi har ingen innvendinger til at det blir etablert et permanent snødeponi på eiendommen gnr. 42 bnr. 117. Vi forutsetter at frisikten i avkjørselen fra Tverrveien mot gang- og sykkelvegen (3m x 45 m) blir ivarettatt og at det er snuplass inne på tomten».

Mattilsynet konkluderer i sin høringsuttalelse med at «Mattilsynet anbefaler at søknad om tillatelse til deponering av overskuddssnø ved Tverrveien i Oppegård kommune avslås». I høringsuttalelsen står det at «Mattilsynet vurderer at deponering av forurenset masser i nedbørsfeltet til en drikkevannskilde ikke er forenelig med hensynet til trygt drikkevann».

Det er også kommet negative høringsuttalelser fra naboer av snødeponiet.

Gateoppsop, sandfangmasser og deponerte snømasser som i dag kjøres til kommunens eiendom i Tverrveien, kommer i all hovedsak fra veier som ligger i Gjersjøens nedbørsfelt.

4. Kommunale målsetninger

I tillegg til det som følger av vedtatt Hovedplan vei, sier kommunens handlingsprogram 2019 – 2022 blant annet følgende:

- Områderegulering for Kolbotn sentrum legger til rette for å utvikle et bymessig sentrum med et mangfold av funksjoner. Kolbotn skal utvikles som et klimanøytralt sentrum med prioritet for sykkel, gange og kollektivtransport. Områdereguleringen legger til rette for en variert boligstruktur slik at for eksempel barnefamilier kan etablere seg i Kolbotn sentrum. En egen finansieringsmodell, basert på økonomiske bidrag fra utbyggere og kommunen, skal sikre at gater og veier, gang- og sykkelforbindelser, parker, torg og turveier blir utbedret og opparbeidet.
- Fysisk aktivitet er helsefremmende. Kommunen tilrettelegger for lek, idrett, friluftsliv, sykkel og gange. Trafikksikkerhet er en løpende utfordring. Det er behov for å fremme trygg trafikk, særlig for barn og unge på vei til skole og fritidsaktiviteter. Som sykkelkommune samarbeider Oppegård med Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen.
- Alle tjenesteområdene skal ha fokus på universell utforming (UU). Prosjekt UU er etablert på tvers av tjenesteområdene for å sikre at kompetanse på universell utforming deles og videreutvikles.

- Et godt veinett med fortau, gang- og sykkelveier er viktige for innbyggerne, kommunale virksomheter og næringslivet. Det er et etterslep på vedlikehold av det kommunale veinettet. For å redusere etterslepet besluttet Kommunestyret i juni 2018 at inntil 5 mill kr av disposisjonsfondet skal brukes til veivedlikehold i 2018-2019. For å sikre god bruk av ressursene planlegges veivedlikehold i forhold til utskiftning av vann- og avløpsnett.
- Det er et prioritert tiltak å utarbeide en plan for trafiksikkerhet i samarbeid med Ski kommune
- UTE har en stor maskinpark, men flere av maskinene er i dårlig forfatning. Planlegging og innkjøp av nye maskiner avstemmes med Ski kommune. Det er et prioritert tiltak å fortsette arbeidet med å fornye maskinparken.

5. Samhandlingsprosjekter

Bebyggelsen i Oppegård kommune er i stor grad definert av jernbanen og veianlegg i nord-/sør-retning. Arbeider knyttet til denne infrastrukturen har stor påvirkning på trafikkmønsteret, fremkommelighet og sikkerhet i det kommunale veisystemet. Når Statens Vegvesen nå skal bygge ny gang- og sykkelvei fra Greverud stasjon til Ski grense, skal dette koordineres med rehabilitering av vann- og avløpsnettet som ligger i Skiveien. Arbeidene må planlegges nøye i forhold til fremkommelighet for gående og syklende og annen trafikk for øvrig.

Prosjekter som følger av initiativ fra eksterne aktører og/eller politiske vedtak har ofte innvirkning på det kommunale veinettet. Det er behov for samspill i de fleste kommunale prosjekter som omhandler nye bygg og VA-rehabiliteringer.

De kommunale veiene nyter særlig godt av en synergieffekt knyttet til rehabilitering av vann- og avløpsnettet. Etter at nye VA-ledninger er lagt ned skal veien bygges opp igjen, og såfremt veien er oppgravd i vesentlig grad vil den bli tilbakeført til den tilstand den var i før gravearbeidet startet. Det vil vanligvis si at hele overbygningen inkludert asfaltdekket er nytt. Ofte blir også sluk satt ned på nytt. Dette gjør at disse anleggene er i god forfatning når de er ferdige.

Samhandlingsprosjektene som involverer eksterne utbyggere opptar mye ressurser. Suksesskriteriet i slike prosjekter er tilstrekkelig tid til gjennomgang og dialog i reguleringsprosess og byggesak, i tillegg til tett oppfølging mens arbeidene pågår.

Det er særlig stor utbygging langs stasjonene på jernbanen, og det blir nye og/eller oppgraderte kommunale veier, fortau og torg. Når totalt areal blir større er det nødvendig å bemanne opp og oppgradere/investere i nytt utstyr tilhørende drift- og vedlikeholdsavdelingene for Vei, Park og idrett. Dersom dette ikke gjøres risikerer man et totalt dårligere servicenivå ovenfor kommunens innbyggere.

6. Økonomiske rammebetingelser

Hovedplan vei 2018 – 2021 synliggjør veikapitalen som følger:

«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».

Det totale driftsbudsjettet for tjenesteområdet 3330 «kommunale veier» i UTE er på ca. 12,6 millioner kr, eksklusive strømutgifter, husleie (Eiendom forvalter bygningsmassen) og sentraladministrative kostnader. Beløpet skal dekke alle utgifter til bemanning, maskiner, utstyr, materiell, drift og vedlikehold. De største kostnadene er knyttet til vinterdrift og reasfaltering.

Det jobbes fremover med å kostnadsberegne rehabilitering av de kommunale bruene. Registrerte skader så langt viser at det vil være behov for økte bevilgninger til vedlikehold og rehabilitering de neste årene.

Det pågår boligfortetting, sentrumsutvikling og utvikling av nye boligfelt. Generelt utløser dette økte utgifter i form av økt slitasje på veier og infrastruktur, samt saksbehandling og oppfølging i forbindelse med utbyggingene. Sentrumsområdene har høy standard på veiene som må opprettholdes og ivaretas. Nye utbygginger medfører generelt mer vei og gang-/sykkelvei, noe som øker fremtidige driftsutgiftene for å opprettholde den gode standarden. Ved å holde på dagens budsjetttramme vil dette over tid føre til et større vedlikeholdsetterslep, noe som vil føre til dårligere standard på infrastruktur og tjenestenivå ovenfor innbyggere.

Det brukes årlig 500.000 kr til drift av sykkelstrategien. Midlene har vært brukt til å lønne en deltidsstilling for gjennomføring av sykkelprosjekter. Det har også vært gjennomført flere kampanjetiltak som sykkelkart, vintersykkelkampanje, sykkelreparasjonskampanjer ved skolene og ulike turtilbud. Siden 2014 er det årlig asfaltert ca. 1,5 km eksisterende gang- og sykkelvei, og de fleste hovedstrekninger har nå brukbart dekke. Kampanjetiltak dekkes 50 % - 100 % av eksterne tilskudd, og asfaltering har vært dekket med ca. 70 % fra eksterne tilskudd gjennom sykkelbyavtalen. Det er fortsatt behov for utbedringer og oppmuntrende tiltak for å få flere til å ta sykkel i bruk.

Investeringsmidler knyttet til vei-budsjettet i kommunens HP-periode 2019-2022 er som følger (tall i millioner kr, ekskl. mva.):

Objekt	Beskrivelse	2018	2019	2020	2021
9008	Veier, Anlegg og fortau	1,72	7,0	7,0	4,8
9009	Generelle trafiksikringstiltak	0,74	0,5	0,5	0,5
9002	Anskaffelse av biler og maskiner(UTE, Vei og Park og idrett)	4,64	5,0	3,4	3,4
7056	Gang- og sykkelveiprosjekter, sykkelstrategi	1,88	1,2	1,2	2,4

Objekt 9008 Veier, anlegg og fortau:

Objektet skal dekke alle større utbedringer og oppgradering av vei over 100.000 kr. Utbedringer kan være veilytutbedringer, ladestasjoner for el-bil, større reparasjoner av bruer/kulverter, rekkverk, overvannsanlegg og masseutskiftning av vei.

Det er i 2019-2020 avsatt totalt 14 millioner kr til utskiftning av eldre veilytarmaturer til LED-armaturer. Registrering/kartlegging av veilytinfrastrukturen blir en del av sluttokumentasjonen knyttet mot installasjon av LED-armatur. Det er ikke avsatt noen midler til andre større oppgraderinger eller reparasjoner de to neste årene, men dette må revurderes i forbindelse med budsjettinnspill for 2020.

Objekt 9009 Generelle trafikksikringstiltak

I mange år har kommunen hatt en finansieringsordning med Akershus fylkeskommune via Aksjon skolevei prosjektet der kommunen får dekket 80 % av sine utgifter til fysiske tiltak for å bedre trafikksikkerheten med størst fokus på barn. Det er mulig å få inntil 1 million kr i støtte pr. prosjekt. Kommunen har tidligere hovedsakelig søkt om støtte til større prosjekter. Gjennom ordningen Aksjon skolevei er det nå også mulighet for å søke om opparbeidelse av mindre prosjekter som for eksempel belysning og større snarveiprosjekter.

Objekt 9002 Anskaffelse av biler maskiner

De siste årene er det årlig blitt avsatt 3,4 millioner kr til utskiftning og oppgradering av maskinparken til avdelingene Vei og Park og idrett. I en lang periode før dette var det kun avsatt 1,3 millioner kr, noe som over tid medførte at maskinparken ble foreldet. For mange maskiner/lastebiler var summen i seg selv ikke stor nok til å dekke investeringskostnaden for en ny maskin/lastebil. Økte budsjetter har gjort det mulig å skifte ut de maskinene/bilene som har vært mest kritisk for driften, og særlig vinterdriften. Det har i alle anskaffelser vært fokus på flerbruk, sikkerhet, arbeidsmiljø og strenge miljøkrav. I de kommende år vil det være et behov for utskifting av veldig gamle feiemaskiner og lastebiler.

For 2019 er det gjort en tilleggsbevilgning for utskifting av en liten feiebil og en ny mindre maskin til vinterdrift.

Objekt 7056 Gang-og sykkelveiprosjekter, sykkelstrategi

Oppegård kommune er sykkelkommune, og deltar i fylkeskommunens sykkelby-ordning. Dette innebærer at vi har forpliktet oss til å jobbe for økt sykkelbruk til transport. Tiltakene finansieres med 50 % kommunal egenandel og 50 % tilskudd fra fylkeskommunen. Ordningen er administrert av Statens vegvesen.

Investeringsmidlene har i hovedsak vært brukt til å bygge sykkelparkeringsplasser ved skoler og barnehager. Belysning og oppgradering av sentrale gang- og sykkelveier, samt snarveier, har også hatt prioritet. Det er også benyttet midler til asfaltering av gang- og sykkelveier.

Andre objekter

Bålerud brygge har i de senere årene hatt en fallende standard. Oppegård kommunestyre gjorde følgende verbalvedtak 10.12.2018:

«Rådmannen bes å videreføre dialogen med Bålerud Grunneierforening, museet ved Roald Amundsens hjem, Kolonialen på Svartskog og eventuelt andre aktører for å vurdere hvordan området ved Bålerud brygge kan opprustes, herunder å iverksette nødvendig reguleringsarbeid. Rehabilitering av Bålerud brygge er fullfinansiert med inntil 0,4 mill. Det forutsettes at øvrige tiltak finansieres gjennom andre kilder».

Opprusting av brygga må sees i sammenheng med de feil og mangler som fremkommer av gjennomførte inspeksjoner, se tiltak 4f nedenfor.

7. Prioriterte tiltak

Rådmannen vil gjennom den årlige HP-prosessen fremme forslag til hvilke konkrete prosjekter som skal gjennomføres påfølgende budsjettår med tilhørende kostnadsrammer. Vedtatt hovedplan vei 2019 – 2022 slår fast at Tiltaksplan vei skal bl.a. ivareta tiltakene som fremgår av tabellen nedenfor:

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 veilyset (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

I det etterfølgende vil tiltakene bli konkretisert og supplert med ytterligere tiltak som hører hjemme under det enkelte målområdet. De supplerende tiltakene vil også fremgå av tabellen i kapittel 7.5.

7.1 Trafikksikkerhet

Hovedplanen nevner to tiltak under målområde 1:

- a) Utskiftning av alle dagens lysarmaturer til LED armaturer så raskt som mulig
- b) Utarbeide felles vei- og gatenorm med Ski kommune

a) Det er satt av total 14 millioner kr i investeringsbudsjettet for toårsperioden 2019-2020 til utskiftning av dagens lysarmaturer til LED. I tillegg er det søkt aksjon skolevei – midler for 2019 til intensivbelysning av totalt seks fotgjengeroverganger.

b) Hovedplanen sier blant annet at «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 frisiktsoner, overvannshåndtering og gjennomføring av VA-rehabiliteringsprosjekter». Dette vil bli tatt tak i fra og med 2019, noe som er mulig ved at UTEs planavdeling har fått en ny stillingshjemmel. Ved planlegging av ett av VA-rehabiliteringsprosjektene som skal starte opp i 2019, er det utarbeidet en tabell som konkretiserer problemstillingene og definerer gjennomføringsstrategier som følger:

Problemstilling	Krav	Avvik	Strategi
Brede avkjørsler	Maks 4.0 meter	Ca. 28 av 38 avkjørsler er for brede	Innbyggere informeres tidlig om at ingen avkjørsler vil bli bredere enn det kommunen tillater når anlegget er ferdig. De som har dispensasjon for bred avkjørsel må fremlegge dette. De som ønsker å opprettholde bred avkjørsel må søke om dispensasjon. Dekke og bredde på avkjørsler vil bli istandsatt etter kommunens krav.
Frisikt avkjørsler	4X30 meter frisiktsone	Antar over 50% avvik	Innbyggere informeres om hvilke krav/plikter eierne har og om at kommunen senere kan pålegge eier å få dette i orden.
Frisikt i kryss	10X30 meter frisiktsone	5 av 6 kryss har for dårlig frisikt	Innbyggere informeres om krav med frister for de det gjelder samt varsel om pålegg.
Veigrøft	Dyp grøft for overvannshåndtering	Veigrøfter er nesten ikke-eksisterende	Opparbeides så dypt og bredt som mulig innenfor kommunal eiendom. Dette informeres om fra start. Særlig informasjon om hvorfor dette gjøres må fremstilles enkelt, klart og tydelig for innbyggere.
Private objekter på kommunal veigrunn (murer, stativer, etc..)	Det skal ikke være private objekter på kommunal eiendom	Ikke registrert	Innbyggere informeres om at eier som selv ikke fjerner objekter vil få pålegg om fjerning samt varsel om fjerning på deres regning. Generelt er det fordelaktig at alle grenser blir markert tydelig i forkant av oppstart. Dette bør bestilles tidlig av bygg og kart. Dette må foreligge før en detaljert kartlegging av avvik.

Ovenstående krav og strategier innarbeides i en felles vei- og gatenorm med Ski kommune i forbindelse med kommunesammenslåingen. Veinormen bør behandles på samme tid som ny kommuneplan. Videre er det hensiktsmessig at Oppegård kommune implementerer Ski kommunes veilysnorm (vedtatt 2018) fra og med 2019. For eksisterende kjøreveier, gang- og sykkelveier vil det fra og med 2019 bli satt i gang tiltak for følgende temaer:

- c) Intensivbelysning av gangfelt ved skolende
- d) Sørge for at friskt i alle veikryss er ryddet, også for gang- og sykkelveier. Rydde vegetasjon langs gang- og sykkelveier
- e) Fjerne private objekter (murer, hekker, igjenfylling av grøfter osv.) på kommunal eiendom

Revidering av Oppegård kommunes trafikksikkerhetsplan har blitt utsatt i påvente av kommunesammenslåing med Ski. Planen har også blitt vurdert integrert med en mulig kommende mobilitetsplan. Uansett vil pågående og kommende områdeutbygginger gi trafikksikkerhetsmessige utfordringer som må løses gjennom detaljreguleringer og i selve anleggsfasen. Her bør kommunen være proaktiv for å sikre at utbyggerne samhandler i sine planer, og at samhandlingen også gjennomføres av entreprenørene som kontraheres av utbyggerne. Tiltaket kan beskrives som følger:

- f) Innarbeide trafikksikkerhetstiltak i reguleringsplaner for fremtidig løsning, og skilt-/trafikkavviklingsplaner i anleggsperioden. Noen aktuelle områder:
 - Sofiemyr idrettspark, herunder skoleoverføring Hellerasten – Sofiemyr
 - Kolbotn sentrum, herunder ombygging av Kolbotn skole
 - Gang- og sykkelvei fra Ski grense til Greverud senter, herunder ombygging av Greverud skole

7.2 Fremkommelighet

Hovedplanen nevner to tiltak under målområde 2:

- a) Ny kartlegging av UU for det kommunale veinettet som grunnlag for planlegging av tiltak
- b) Reasfaltere veier med gradering 4 (svært dårlig tilstand)

I kommunens handlingsprogram for 2019 – 2022 står det i kapittel 9.7.2 at «Alle tjenesteområdene skal ha fokus på universell utforming (UU). Prosjekt UU er etablert på tvers av tjenesteområdene for å sikre at kompetanse på universell utforming deles og videreutvikles».

a) Det pågår kartlegging av UU for det kommunale veinettet. Det ble gjennomført en kartlegging av bussholdeplasser sommeren 2018. Med utgangspunkt i kartleggingen utført i 2013 (se Hovedplan vei) vil det i 2019 og 2020 bli gjennomført ny kartlegging av følgende:

- Kartlegging av UU-problematikk i sentrumsområder.
- Gangfelt og tilrettelagte kryssinger

Når kartleggingen er gjennomført vil følgende tiltak kunne bli aktuelt:

- c) Ombygge gangfelt til UU standard

b) Med unntak av kommunale veier på Svartskog, ble de fleste veier i kategori 4 (se oversiktskart i Hovedplan vei) reasfaltert i 2018. Reasfaltering av veiene på Svartskog vil bli gjennomført i forbindelse med bygging av nytt vann- og avløpsnett. For å redusere etterslepet i veivedlikeholdet besluttet Kommunestyret i juni 2018 at inntil 5 millioner kr av disposisjonsfondet skal brukes til veivedlikehold i 2018-2019. Høsten 2018 vedtok UMP en føring om at boligveiene skulle prioriteres først. For 2019 planlegges det derfor å asfaltere følgende veier:

- Deler av Halfdan Kjerulfs vei
- Deler av Haukeliveien
- Deler av Fjellveien
- Deler av Flåtestadveien
- Deler av Johan Halvorsens vei
- Tjernveien
- Holbergs vei
- Nordre Skrenten

Det kan bli omprioriteringer avhengig av hvordan vinteren forløper. Ved utgangen av 2018 var det igjen ca. 1,5 million kr av fondet. Endelig liste blir utarbeidet våren 2019 og det er ikke sikkert at alle veiene som er nevnt over vil kunne asfalteres med de midlene som er tilgjengelig.

I tillegg asfalteres det årlig 1-1,5 km gang- og sykkelveier, delfinansiert gjennom sykkelbyordningen. Dette tiltaket, som gjør det lettere å gå og sykle, kan beskrives som følger:

- d) Utbedre (om nødvendig reasfaltere) gang- og sykkelveinettet og etablere nye snarveier

Det har vært et politisk ønske om å få etablert en vinterdrift som gjør det mer attraktivt å benytte mindre gang- og sykkelveier også i vinterhalvåret. I forbindelse med dette foreslo UTE en økning i budsjettet som medførte en ekstra stilling og 1 million kr til innkjøp av maskinelt utstyr tilpasset denne driftsformen. Kommunestyret bevilget derimot ikke penger i 2019-budsjettet til en ny stilling, mens investeringsavsetningen ble redusert til ca. halvparten av behovet. UTE vil vurdere hvordan man skal kunne oppnå ønsket vinterdrift med de reduserte bevilgningene, og vil vurdere å komme tilbake med revidert budsjettforslag i 2019. Tiltaket kan formuleres som følger:

- e) Starte med vinterdrift av mindre gangveier

7.3 Folkehelse og miljø

Hovedplanen nevner tre tiltak under målområde 3:

- a) Utarbeide en mobilitetsplan og/eller lage ny temaplan for trafiksikkerhet og sykkelveier
- b) Gjennomføre tømning av sandfang i henhold til krav fra Fylkesmannen
- c) Sørge for at drenering av veiene fungerer tilfredsstillende, herunder foreta grøfterensk

a) I kommunens handlingsprogram for 2019 – 2022 er det et prioritert tiltak å utarbeide en plan for trafiksikkerhet i samarbeid med Ski kommune. Handlingsprogrammet sier at Kolbotn skal utvikles som et klimanøytralt sentrum med prioritet for sykkel, gange og kollektivtransport. Det er satt av midler i kommunens investeringsbudsjett som skal sikre at gater og veier, gang- og sykkelforbindelser, parker, torg og turveier blir utbedret og opparbeidet. Private utbyggere må også bidra til denne infrastrukturen.

Ved behandlingen av Hovedplan vei vedtok Kommunestyret at «Rådmannen tar initiativ overfor Ski kommune om å definere en trasé for ekspress-sykkelvei fra Ski sentrum, via Kolbotn til Oslo». En ekspress-sykkelvei skal være tilrettelagt for rask (opp til 40km/t) og direkte sykling over lengre avstander (5-20km) og kan anlegges med eller uten tilknyttet fortau. En slik sykkelvei bør være sammenhengende uten hindringer som reduserer fremkommeligheten, og bør planlegges slik at

antall skarpe svinger, samt lange og bratte bakker reduseres. Sykkelveien vil vanligvis ligge i egen trase med midtlinje som tilrettelegger for sykling i begge retninger. I tillegg bør antall kryss med motorisert ferdsel ligge på et absolutt minimum. Det er i utgangspunktet svært utfordrende å finne arealer til en slik trasé, spesielt gjennom Oppegård kommune som er svært tett bebygd. Statens Vegvesen har startet detaljprosjektering av ny gang- og sykkelvei i Skiveien fra Greverud til Stenfelt, men denne får en bredde på 3 meter og er ikke en ekspress-sykkelvei.

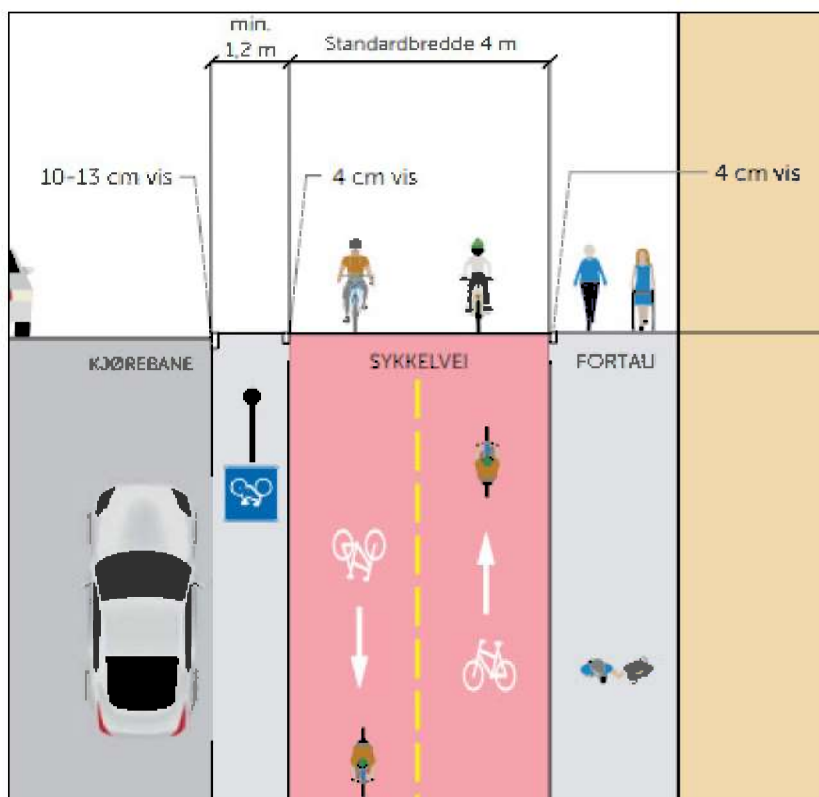


Foto (Google maps): Gang-og sykkelvei langs Skiveien, mellom Kolbotnveien og Sønsterudveien - 2,5 m bredde + fortau.

Tiltaket «Ekspress-sykkelvei» finnes ikke Statens vegvesen sin håndbok N100 (Vei- og gateutforming), men er beskrevet i Sykkelhåndboka og Nasjonal sykkelstrategi. Transportøkonomisk Institutt (TØI) anbefaler minimum 4 meter bredde på ekspress-sykkelveier.



Foto (Oslo kommune): Eksempel på ekspress-sykkelvei - her langs Frognerstranda.



Illustrasjon (Oslo kommune): Hentet fra Oslostandarden for sykkeltilrettelegging.

Det er vanskelig å se for seg løsninger som ivaretar arealbehovet for en ekspress-sykkelvei i overskuelig fremtid. Det er derimot mulig å få til løsninger der syklistene gis prioritet langs eksisterende gang- og sykkelveisystemer som følger:

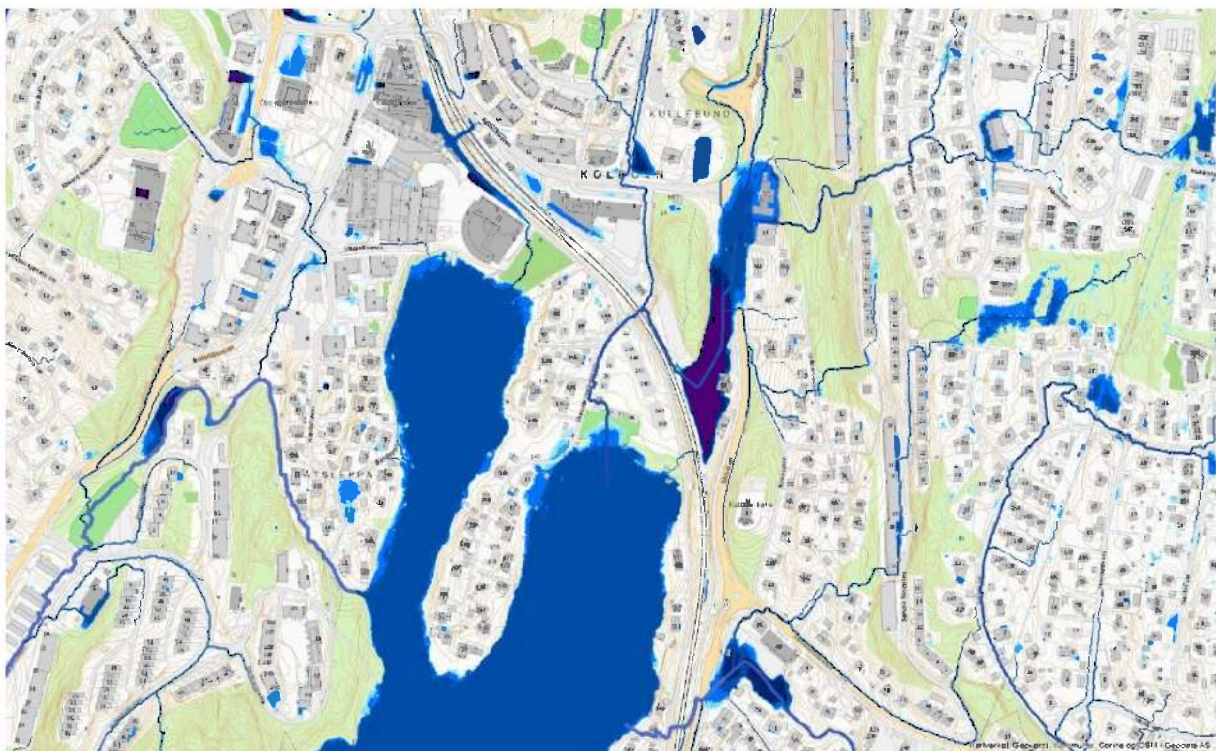
- Fra Ski sentrum parallelt med FV 152 frem Kolbotn sentrum
- Gjennom Kolbotn sentrum ivaretas fremkommelighet gjennom områdereguleringen og påfølgende detaljreguleringer
- Fra Kolbotn til Mastemyr v/E18.
- Videre går traseen fra Oslo grense langs E18 inn til Oslo sentrum.

Traseene vil gå gjennom områder der befolkningstettheten er stor, noe som kan bidra til at sykkel blir et naturlig valg for stadig flere på de korte strekningene. Gjennom sykkelbyavtalen jobbes det med løsninger av typen «sykkelhotell» ved kollektivknutepunkter mv. Tiltaket kan beskrives som følger:

e) Trygg og sikker sykkelparkering ved sentrale målpunkt

b) Fylkesmannens krav om «å registrere sandfangene fra kommunale veier i nettdatabase og sikre at sandfangene får en forsvarlig tømning innen 2 år, dvs. juni 2018» er innfridd. For å kunne opprettholde en tilfredsstillende drift og vedlikehold av de kommunale sandfangene, er kommunens veiavdeling tilført ett årsverk fra og med 2018 samt midler til anskaffelse og drift av kombinert suge-/spylebil (samkjøp med kommunens VA-avdeling). Bilen vil bli levert i 2019.

c) I 2018/2019 er det utarbeidet kart over kommunens lavpunkter i terrenget basert på nøyaktige laserdata. Dette viser hvor vannet vil renne i en nedbørsituasjon dersom det ikke avskjæres av grøfter og/eller overvannsledninger. Kartet er svært nyttig i forbindelse med ROS-analyser og planlegging av flomveier, utarbeidelse av reguleringsplaner og i byggesaksbehandlingen. Kartet vil også bli benyttet i planlegging av drift- og vedlikehold innen vei (grøfterens mv.), vann og avløp. Nedenfor er det vist eksempel fra Kolbotn sentrum:



Som omtalt i kapittel 3 søker Oppegård kommune Fylkesmannen om å få etablere snødeponi på kommunens tomt i Tverrveien. Det vil være hensiktsmessig å utnytte tomten til også å kunne benyttes til lagring av sopemasser og masser fra sandfang. Tiltaket kan oppsummeres som følger:

- d) Søke om og opparbeide område for snødeponi og mellomlager av sopemasser mv.

7.4 Ressursbruk og servicenivå

Hovedplanen nevner seks tiltak under målområde 4:

- a) Kartlegge infrastrukturen til veilyset (kabler, trafoer, styringer etc.)
- b) Kvalitetssikre registreringen av kommunal veigrunn og kartlegge fremtidig arealbehov
- c) Klarlegge hvilke veiarealer som ligger innenfor kommunalt driftsansvar
- d) Utarbeide ny felles graveinstruks med Ski kommune
- e) Utarbeide felles norm for drift og vedlikehold av kommunale veier med Ski kommune
- f) Utføre kontroll av bruer/kulverter/brygger iht. kontrollregimet til Vegdirektoratet

a) I forbindelse med utskifting av lysarmaturer til LED (se punkt 7.1) vil det samtidig bli foretatt registrering av infrastrukturen til veilyset. Tennskap (ca. 120 stk.) for veilysene vil bli registrert separat og vil også bli utført i 2019 og/eller 2020.

b) Det er bevilget penger til ett nytt årsverk på planavdeling for vei slik at man bl.a. får satt av tid/ressurser til fastsette fremtidig behov for veiareal. Dette er tett koblet mot trafikksikkerhet og fremkommelighet.

c) I veisystemet som kommunen i dag drifter finnes det noen veier som ikke eies av kommunen, eller som i reguleringsplan ikke fremstår som offentlig veigrunn. Denne veigrunnen kan deles inn i fem kategorier. Tiltaksplanen bør lande en strategi for hvordan man skal forholde seg til eierskap og drift i fremtiden, noe som blir foreslått for de enkelte kategorier nedenfor:

- I. Veier som eies og driftes av Oppegård kommune, der veien enten er regulert til privat vei eller regulert til offentlig vei (som ikke ble opparbeidet etter kommunal standard – eksempelvis for liten veibredde): *Avvikling av kommunal drift konsekvensutredes for den enkelte vei. Deretter går kommunen i dialog med grunneier og brukere av veien slik at hele driftsansvaret kan overføres.*
- II. Veier i privat eie og drift, som ikke er regulert som kommunale, men som det er ønskelig/hensiktsmessig å overta driftsansvaret for. Dette er hovedsakelig aktuelt for private veier som leder til kommunale bygg/tjenestesteder: *Veiene reguleres som offentlig veigrunn så raskt som mulig.*
- III. Veier i privat eie som er regulert som kommunale og er i kommunal drift: *Kommunen skal søke å erverve denne veigrunnen.*
- IV. Veier i privat eie som kommunen drifter, der veien enten er regulert til privat vei eller regulert til offentlig vei: *Avvikling av kommunal drift konsekvensutredes for den enkelte vei. Deretter går kommunen i dialog med grunneier og brukere av veien slik at driftsansvaret kan overføres.*

I tabellen nedenfor er det listet opp hvilke veier dette gjelder:

Kategori	Gate/Veistrekning	Nåværende eier
I, IV	Asta Nørregårdsvei fra 1-8	Skjerven
III	Eyvind Alnæs vei	Eva Sundt
III	Fageråsveien 21b-51	Alle tilstøtende hjemmelshavere
II	Fartein Valens vei fra Barnehage og frem til 117	Brødrene Sundt
I	Fjellkleiva	Oppegård kommune
I	Fjellstien	Oppegård kommune
III	Flisveien	Lilly Tonga
III	Framveien fra Roald Amundsens vei til og med nr 22	Per Bretville
III	Framveien utenfor nr 43	Ukjent hjemmelshaver
III	Framveien utenfor nr 47	Eva Pedersen
III	Gangvei fra Plogsvingen-Kolbotnveien	Alle tilstøtende hjemmelshavere
III	Gangveisystem fra Trollåsen senter til trollåsen	Lilly Tonga
III	Gangveisystem Gjallarveien samt kongeveien fra Ødegården.	Ukjent Hjemmelshaver 217-0/0
III	Gangveisystem internt på trollåsen	Lilly Tonga
III	Gimleveien fra nummer 3	Gimleveien terrasse sameie
III,II	Gimleveien gangvei fra nr. 4 til Tårnåsen skole	
III	Gimleveien til og med nummer 3	Valhallstiftelsen
III	Ingierkollveien 74-90	Brødrene Sundt
IV	Ingierkollveien 6-40 og 42-64	Sundt
IV	Ingierkollveien 31-43	Sundt
III	Iver Holtes vei 17-40	Brødrene Sundt
IV	Klaus Egges vei 1-31	Brødrene Sundt
III	Kvernbakken	Lilly Tonga
III	Oscar Borgs vei	Eva Sundt
III	Pauline Halls vei fra nr 11 frem til Monrad Johansens vei	Brødrene Sundt
III	Roald Amundsens vei fra 165 frem til bryggen	Per Bretville
III	Roald Amundsens vei fra rødstenveien-Oppegård kirke	Per Bretville
III	Sagveien	Lilly Tonga
IV	Sagmesterveien 30-42	Tilhørende til boretslag
I	Skogveien fra nordveien og inn.	Oppegård kommune
IV	Slalåmveien	Eva Sundt/Kantorsletta selveierforening
III	Sponstubben	Lilly Tonga
III	Sponstubben 58-60	Tilstøtende Hjemmelshavere
III	Svartskogveien ned mot Svartskog brygge	
III	Vassbonnveien innerste del	Tilstøtende Hjemmelshavere
III	vassbonnveien midtre del	Ukjent hjemmelshaver
III	Vassbonnveien til nr. 4	Eva Sundt
IV	Vestliveien fra 31 til kryss/jernbane	Birgit Mathiesen

d) Oppegård kommune implementerer Ski kommunes graveinstruks uten endringer fra og med 2019.

e) Virksomhetsleder Vei og Park for Nordre Follo kommune vil ta initiativ til å samkjøre drifts- og vedlikeholdsrutiner i løpet av 2019.

I [Sykkelstrategi for Oppegård 2010-2019](#) er det laget et forslag til hovedrutenett og lokalrutenett for sykkel. Dette er videreført i «På sykkel i Oppegård». Sykkelstrategien inneholder også en tiltaksplan med kostnadsoverslag for fysiske tiltak i rutenettet. Det er behov for å tilpasse denne til den arealutviklingen som nå skjer i kommunen.

Det er ønskelig å få prioritert god vinterdrift av sykkelveier, smale gangveier og snarveier som leder til kollektivknutepunkter. Denne type drift krever relativt små og lette maskiner, og man må ha tilstrekkelig med mannskaper til å brøyte/strø disse ferdselsårene sett i forhold til de prioriteringer som fremgår av hovedplan vei;

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

En høy vinterstandard på sykkelveiene, fortrinnsvis de som er langs hovedveinettet og stamsykelveinettet, krever betydelige ressurser. Dersom man på utvalgte strekninger ønsker å sikre snø- og isfri asfalt gjennom vinteren, må det avsettes tilstrekkelig med driftsmidler til dette.

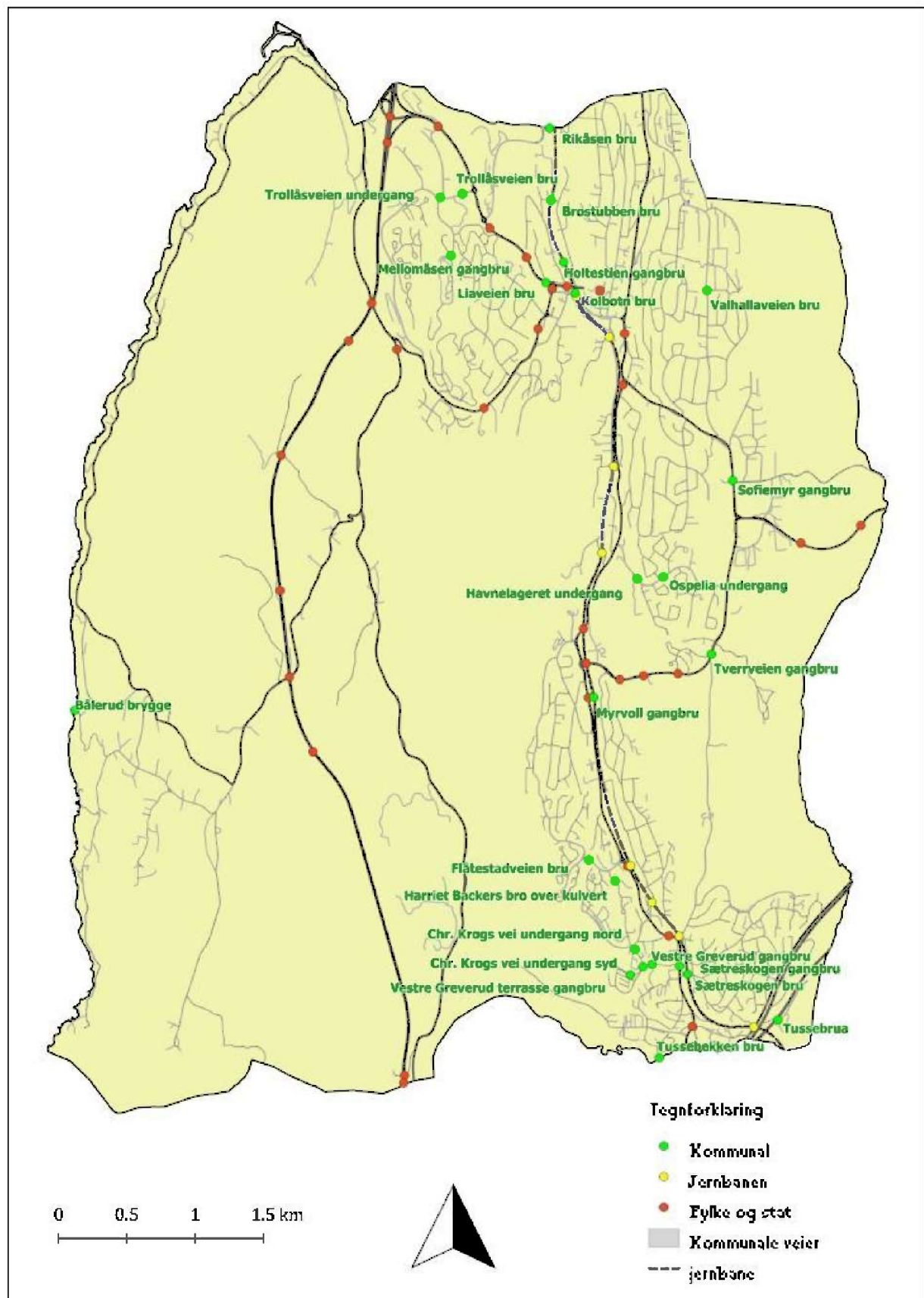
f) Inspeksjonsrutinene er basert på SVV's normaler, retningslinjer og håndbøker, N401 / R411 Bruforvaltning og V441 Inspeksjonshåndbok for bruer med følgende skadegrader:

- 4 – svært alvorlig, må utbedres snarest, eller senest innen et halvt år.
- 3 – alvorlig skade, må utbedres innen 1-3 år.
- 2 – skade som må utbedres innen 3-10 år.
- 1 – skade / observasjon som følges opp ved neste inspeksjon.

I rapportene som utarbeides etter gjennomført inspeksjon, vil bruelementer med skader få skadene/manglene registrert i henhold til vegvesenets system.

Hovedinspeksjon av konstruksjoner som bruer, kulverter og brygger skal gjennomføres hvert 5. år, og enkeltinspeksjoner skal gjennomføres hvert år (sløyfes det året det er hovedinspeksjon). Hovedinspeksjoner må gjennomføres av ekstern kontrollør for den enkelte konstruksjon. Der det avdekkes skader som medfører usikkerhet knyttet til bæreevne og/eller trafiksikkerhet er det nødvendig med en spesialinspeksjon. Spesialinspeksjon er en utvidet tilstandsvurdering inkludert forslag til tiltak som utføres av ekstern kontrollør. Årlig inspeksjon utføres i regi av kommunen eller ekstern kontrollør.

Tidligere utførte inspeksjoner av Oppegård kommunes bruer/kulverter/brygger viste at 16 av 19 konstruksjoner (se oversikt over kommunale bruer/kulverter/brygger nedenfor) hadde skader.



Skadene var som følger:

Skadegrad 4:

Hovedinspeksjonen konkluderte med at for tre konstruksjoner (to bruer og en kai) burde det gjennomføres spesialinspeksjon for å beregne total kostnad og tidsestimatet for en fullstendig rehabilitering. Disse konstruksjonene er Tussebrua, Kolbotn bru og Bålerud brygge (eierskapet er ikke avklart). Dersom man er sikre på hvordan utbedring skal utføres med tilhørende kostnader, kan man eventuelt droppe spesialinspeksjonen for gjennom dette å spare tid og penger.

Skadegrad 3:

Fem bruer må utbedres innen 1-3 år: Vestre Greverud gangbru, Liaveien bru, Rikeåsen bru, Trollåsveien bru og Valhallaveien gangbru.

Skadegrad 2:

Ni konstruksjoner (fire bruer og fem underganger/kulverter) må utbedres innen 3-10 år: Chr. Krag's vei undergang nord og syd, Vestre Greverud Terrasse gangbru, Flåtestadveien bru, Mellomåsen undergang, Havnelageret undergang, Ospelia undergang, Taralrudveien gangbru og Sofiemyr gangbru.

Skadegrad 1:

To bruer er under observasjon som følges opp ved neste inspeksjon: Tverrveien gangbru og Tverrveien kjørebru.

Utbedring av konstruksjoner med skadegrad 1-3 er ikke nødvendigvis dyrt, men dersom man utsetter utbedringene vil dette over tid kunne øke vedlikeholdskostnadene betydelig. Utbedring av konstruksjoner med skadegrad 4 kan være dyrt og må vurderes fra tilfelle til tilfelle, f.eks. ved bruk av spesialinspeksjon. Kostnader for spesialinspeksjon varierer avhengig av type konstruksjon og skadeomfang, men ligger typisk i området 30 - 50.000 eks. mva. Tiltak knyttet mot utbedring kan oppsummeres som følger:

- g) Utbedring av 16 bruer/kulverter/brygger med skadegrad 1-3
- h) Utbedring av 3 bruer/kulverter/brygger med skadegrad 4

UTES planavdelingen er i dialog med Bane NOR og Statens vegvesen for videre avklaring om hvem er ansvarlig for drift og vedlikehold konstruksjonene som krysser over eller under statlig eiendom/infrastruktur. Noen av disse konstruksjonene har i dag todelt eierskap, mens andre konstruksjoner må undersøkes nærmere for å avklare eierskap/driftsansvar.

7.5 Gjennomføringsplan

Nedenstående tabell oppsummerer tiltakenes effekt, kostnad og prosjektperiode. Tiltakene baserer seg på føringer og rammebetingelser som fremgår av foregående kapitler.

Nr.	Type tiltak	Effekt	Kostnad	Prosjektperiode
1	Trafikksikkerhet			
1a	Utskiftning av alle dagens lysarmaturer til LED innen 2020, inklusive veilysregistrering	Lavere driftskostnader	14 millioner kr	2019-2020
1b	Utarbeide felles veinorm sammen med Ski kommune, Inklusive veilysnorm	Forenkling av saksbehandling	Utarbeides av Ski kommune	2019
1c	Intensivbelysning av gangfelt ved skolene	Økt trafikksikkerhet	20 % av totalkostnad (80 % søkes dekket med midler fra aksjon skolevei)	2019
1d	Sørge for at friskt i alle veikryss er ryddet, også for gang- og sykkelveier. Rydde vegetasjon langs gang- og sykkelveier	Økt trafikksikkerhet		2019-
1e	Fjerne private objekter (murer, hekker, igjenfylling av grøfter osv.) på kommunal eiendom	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet	Ny stilling i 2019	Løpende
1f	Innarbeide trafikksikkerhets-tiltak i reguleringsplaner for fremtidig løsning, og skilt-/trafikkavviklingsplaner i anleggsperioden	Økt trafikksikkerhet, bedre totaløsninger		Løpende
2	Fremkommelighet			
2a	Ny kartlegging av UU for det kommunale veinettet som grunnlag for planlegging av tiltak			2019
2b	Reasfaltere veier med gradering 4 (Svært dårlig)		Løpende utvikling	Løpende utvikling
2c	Ombygge gangfelt til UU standard		Avventer kartlegging	Hele perioden
2d	Utbedre (om nødvendig reasfaltere) gang- og sykkelveinettet og etablere nye snarveier	Lettere å gå og sykle	Sykkelpå-avtale+ egne midler i objekt 7056	Løpende
2e	Starte med vinterdrift av mindre gangveier		1 million kr investering i egnet maskin + 1 stillingshjælp	Ikke tildelt midler for 2019
3	Folkehelse og miljø			
3a	Utarbeide en mobilitetsplan(trafikksikkerhetsplan, gå og sykkelstrategi)	Miljø og folkehelse		2020-2021

3b	Gjennomføre tømming av sandfang i henhold til krav fra fylkesmannen	Miljø og økt levetid på vei	Tildelt 1,6 millioner kr årlig.	Hele perioden
3c	Sørge for at drenering av veiene fungerer tilfredstillende	Miljø og økt levetid på vei	Avhenger av type tiltak	Hele perioden
3d	Søke om og opparbeide område for snødeponi og mellomager av sopemasser mv.	Miljø	Avhenger av krav fra Fylkesmannen	Hele Perioden
3e	Trygg og sikker sykkelparkering ved sentrale målpunkt	Mindre bruk av bil	Sysselby-avtale+ egne midler i objekt 7056	Hele perioden
4	Ressursbruk og servicenivå			
4a	Kartlegge infrastruktur til veilys (kabler, tennskap og styring etc.)	Enklere og sikrere drift og vedlikehold	Inngår i tiltak 1a	2020, 2021
4b	Kvalitetssikre registrering av kommunal veggrunn og kartlegge fremtidig arealbehov, også for gang- og sykkelveier og snarveier		Gjøres i egenregi	Hele perioden
4c	Kartlegge hvilke veiarealer som ligger innenfor kommunalt driftsansvar		Gjøres i egenregi	2019
4d	Utarbeide ny felles graveinstruks med Ski kommune	Forenkle saksbehandling	Bruker Ski kommunes instruks ut 2019	2019
4e	Utarbeide ny felles norm for drift og vedlikehold av kommunale veier med Ski kommune	Forenkle saksbehandling	Gjøres i egenregi	2019
4f	Utføre kontroll av bruer/kulverter/brygger iht. kontrollregimet til Vegdirektoratet			Hovedkontroll hvert 5 år, enkeltinspeksjon hvert år
4g	Utbedring av 16 bruer/kulverter/brygger med skadegrad 1-3	Sikkerhet	0,5 – 1 mill kr	2020, 2021
4h	Utbedring av 3 bruer/kulverter/brygger med skadegrad 4	Sikkerhet	Må vurderes nærmere	2020, 2021