



# Hovudplan veg

## 2014-2019

Kommunedelplan Stord

<b>INNHOLD</b>	<b>2</b>
<b>FORORD</b>	<b>3</b>
<b>1. SAMANDRAG</b>	<b>4</b>
<b>2. BAKGRUNN</b>	<b>5</b>
<b>3. RAMMEVILKÅR</b>	<b>6</b>
3.1 Kommuneplan for Stord kommune 2010-2021	6
3.2 Sektorplanar/Hovudplanar/Kommunedelplanar	7
3.3 Organisering og tilgjengelige ressurser for vegsektoren	7
3.4 Lover og forskrifter	9
3.5 Handbøker og veileiinger	11
3.6 Overordna administrative pålegg/krav	11
3.7 forskrifter og vedtekter	11
<b>4. MÅL OG STRATEGI</b>	<b>12</b>
4.1 Norsk transportplan – prioriteringar for kommunen	12
<b>5. METODIKK</b>	<b>14</b>
5.1 Vegnettet sin tilstand og bæreevne	14
5.2 Prisgrunnlag og kostnader for utbetring	15
<b>6. DET KOMMUNALE VEGNETTET</b>	<b>17</b>
6.1 Vegkategoriar og bruksklassar	17
6.2 Oppsummering alle vegar	19
6.3 Kommunale hovudsamleveggar	20
6.4 Kommunale samleveggar	22
6.5 Kommunale adkomstveggar	24
6.6 Kommunale fortau	26
6.7 Berekning av vegkapital	27
6.8 Berekning av vedlikehaldskostnad	28
6.9 Kommunale bruer	28
<b>7. HANDLINGS- OG ØKONOMIPLAN</b>	<b>29</b>
7.1 Handlingsplan for 2014	31
7.2 Økonomiplan for 2014-2019	31
7.3 Tilråing	33
<b>8. KLASSIFISERING AV VEGAR</b>	<b>34</b>

#### **VEDLEGG :**

- 1. Samandrag av nøkkeltall for kvar vegkategori
- 2. Samandrag av registreringer, sortert etter vegnummer
- 3. Samandrag av registreringer, sortert etter vegkategori og tilstand
- 4A. Økonomiplan for 4 budsjettnivå for perioden, sortert etter prioritet
- 5. Berekning av vegkapital og vedlikehaldskostnader
- 6. Detaljar frå skaderegistrering
- 7. Beskrivelse av tilstandsvurdering
- 8. Bæreevne basert på tilstandsvurderingar
- 9. Registrering av vegobjekt - samandrag

## FORORD

Stord kommune har ikkje tidlegare hatt ein plan for dei kommunale vegane.

Komité for næring, miljø og kultur gjorde i møte 01.06.2011 – PS 16/11 – vedtak om og utarbeida trafikksikringsplan og hovudplan veg.

Hovudplanen veg vert utarbeidd for å legga eit betre grunnlag for framtidig ressursinnsats innan vedlikehald og forsterkning av det kommunale vegnettet, og vera eit handlingsretta verkty med prioriterte tiltak det skal satsast på i planperioden 2012-2019.

Hovudplan veg er basert på behov og kostnader for vedlikehald samt forsterkning av vegnettet til ynskt standard. For å få ein komplett oversikt vert det kravd ei registrering av alle vegobjekt (plassering/antall/tilstand). Hovudplan veg er basert på eksisterande vegnett, det vil sei at eventuelle nye vegar ikkje er vurdert.

Sidan hovudplan påverkar veg- og trafikkh ve for kommunen sine innbyggjarar vert planen gjeven status som kommunedelplan etter Plan- og bygningslova sine føresegner. Dermed kan planen integrerast i kommunen sin rullerande plan- og styringssystem.

Konsulentfirma Rambøll AS avdeling Trondheim ved Ivar Faksdal har vore engasjert til å utarbeida plandokumentet.

Ei administrativ prosjektgruppe med kommunalsjef Knut J Gram som prosjektansvarleg (PA), Kjell Nesbø som prosjektleiar (PL) og fagsjef veg Harald Oddvar Sæbø og konsulent Arvid Helvik som prosjektmedarbeidarar.

Oppstart av planarbeidet vart kunngjort 8.9.2011.

Planen skal leggjast ut til offentleg høyring i 6 veker.

Nærare opplysningar om hovudplan veg Stord kommune kan ein få ved og venda seg til:  
Stord vatn og avlaup

v/fagsjef Harald Oddvar Sæbø,

tlf 53 49 68 39 eller internett:

[www.stord.kommune.no/no/kunngjeringar/hoyringar/](http://www.stord.kommune.no/no/kunngjeringar/hoyringar/)

# 1. SAMANDRAG

Hovudplan veg er utarbeidd for og leggja eit betre grunnlag for framtidig ressursinnsats innan vedlikehald og forsterkning av det kommunale vegnettet.

I kapittel 2 er det skildra dei rammevilkår som gjeld for kommunale planar, dvs. det som er nedfelt i kommuneplanen, kommunedelplanar og hovudplanar/ sektorplanar/temaplanar som er godkjent av kommunestyret.

I kapittel 3 er det sett opp hovudmål og delmål for det kommunale vegnettet og funksjonar som høyrer saman med dette.

I vurderinga av kvar enkelt veg er det nytta ei skildring av tilstand som varierer frå svært dårleg (tilstand 1) til svært god (tilstand 5).

For kvar tilstand er det berekna einingspris per m<sup>2</sup> veg. Utbetningskostnad blir berekna for kvar delstrekning basert på areal og tilstand. Kostnad for kvar veg blir summen av disse.

Tabellen nedanfor viser oppsummering av mengder og resultat.

Vegkategori	Lengde (km)	Antall vegar*	Breidde (m)	Tilstand	Utbetringskostnad (mill.kr)
Hovudsamleveg	2,2	9	8,0	4,1	2,0
Samleveg	28,7	55	5,8	4,3	15,0
Adkomstveg	88,1	379	4,0	4,0	40,0
Gang/sykkelveg	Ikkje reg				
Fortau	20,8	65	1,6	4,5	2,0
Sum/snitt	139,7	508	4,1	4,1	58,9

Gjenanskaffelseskostnaden for både vegkroppen og vegobjekt er berekna til 422 mill.kr. Etterslepet er berekna til 63 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 359 mill.kr. Etterslepet totalt utgjør 15 % av verdien.

Totale kostnader for og vedlikehalda vegkroppen er berekna til 3,7 mill kr per år, mens årlege vedlikehaldskostnader for registrerte vegobjekt er 1,0 mill kr. Totale kostnader for og vedlikehalda både vegkroppen og vegobjekt er berekna til 4,7 mill kr pr år.

Mange vegobjekt er ikkje registrert og derfor ikkje berekna. Det reelle etterslepet kan derfor reknast å vera noko større.

For kommunen har ein sett på 4 ulike nivå på løyvingane til forsterkning og dekkelegging på det kommunale vegnettet per år (frå 1,2 – 7,5 mill.kr).

Ei årleg løyving til vedlikehald av vegkroppen som er lågare enn 3,7 mill kr per år vil redusera standarden og medføra at etterslepet vil auka.

For at det kommunale vegnettet i kommunen skal gjevast eit varig løft ved at alle kommunale vegar med forsterkningsbehov blir forsterka er det naudsynt å investera ca 4,8 mill kr per år i 8 år (2012– 2019).

Kostnad for asfaltering av grusveg kjem i tillegg. Kostnad for årleg vedlikehald av vegobjekt vil også koma i tillegg.

## 2. BAKGRUNN

Hovudplan veg vert utarbeidd for og legga eit betre grunnlag for framtidig ressursinnsats innan vedlikehald og forsterkning av det kommunale vegnettet.

Arbeidet med hovudplan omfattar følgjande oppgåver:

- Inndeling av det kommunale vegnettet i vegtyper (hovud-/samle-/adkomstveg)
- Tilstandsregistrering av vegdekke og grøfter
- Bæreevne vurdering av vegnettet med basis i tilstandsregistreringa
- Forslag til tiltak for oppgradering til ønskt bæreevne
- Berekna årsdøgntrafikk (trafikkmengde) for kvar veg
- Kostnadsoverslag for oppgradering til ønskt bæreevne (med eksisterande dekketype)
- Kostnadsoverslag for oppgradering frå grusdekke til asfaltdekke
- Berekna vegkapital, etterslep og vedlikehaldskostnader
- Handlingsplan for det 1. året for 4 alternative løyvingnivå
- Økonomiplan for 2 planperiodar (8 år) for 4 alternative løyvingnivå.
- Foreslå optimalt løyvingnivå for å bevare vegkapitalen
- Tilråding av prioriterte vegar for alternative løyvingnivå

Digitale bilete av vegnettet er teke i 2008 for kvar 20.meter.

Hovudplan veg er som nemnt over basert på behov og kostnader for vedlikehald samt forsterkning av vegnettet til ønskt standard. For å få ein komplett oversikt vert det kravdt ei registrering av alle vegobjekt (plassering/antall/tilstand). Hovudplan veg er basert på eksisterande vegnett, det vil sei at eventuelle nye vegar ikkje er vurdert.

Det vert tilrådd at Hovudplan veg vert gjeven status som kommunedelplan etter Plan- og bygningslova sine føresegner sidan den påverkar veg- og trafikktilhøve for kommunen sine innbyggjarar. Dermed kan planen integrerast i kommunen sitt rullerande plan- og styringssystem.

Vegane vart tilstandsregistrert i august 2011.

Som grunnlag for dokumentasjonen er nytta:

- Hovudplan for kommunale vegar
  - Veileidning Norsk kommunalteknisk forening 1997
- Skaderegistrering for bituminøse vegdekker
  - Statens vegvesen 1996
- Registrering av dekkeskader
  - Skjema Statens Vegvesen tilpasset kommunale vegar
- Håndbok 018 Vegbygging kapittel 5.3 Forsterkning
  - Statens Vegvesen 1999 og 2005
- Håndbok 111 Vedlikehaldsstandard
  - Statens Vegvesen 2010

### 3. RAMMEVILKÅR

Langtidsplan som vert utarbeidd må innretta seg etter dei rammevilkåra som gjeld for kommunale planar, dvs. det som er nedfelt i kommuneplanen, kommunedelplanar og hovudplanar/ sektorplanar som er godkjent av kommunestyret.

I tillegg gjeld som vanleg dei formelle rammer som er sett av lovverk, forskrifter, rundskriv mv.

#### 3.1 Kommuneplan for Stord kommune 2010-2021

##### 3.1.1 Felles planføresetnader

Samfunnsdelen i kommuneplanen for perioden 2010 – 2021 inneheld mellom anna fylgjande visjon, hovudmål og delmål:

**Visjon:**

*“Saman om utvikling”*

**Målsetjingar:**

- Stord kommune skal ha høg samfunnstryggleik og beredskap og vera ein trygg og god kommune å arbeida, bu og opphalda seg i.
- Stord kommune er eit inkluderande samfunn med tilhøve for gode oppvekst- og levekår for alle. Universell utforming er grunnlag for deltaking og aktivitet.
  1. Stord skal vera ein attraktiv kystby og det naturlege senteret i regionen.
  2. Sunnhordland treng Stord som eit sterkt og livskraftig regionsenter.
  3. Stord kommune skal redusere klimagassutsleppa i tråd med Kyotoavtalen sine mål for Noreg og skapa eit meir energieffektivt lokalsamfunn.
- Det skal leggjast til rette for betre kollektivtilbod langs viktige trafikkårer, etablerast samanhengande nettverk av gang- og sykkelveggar mellom bustadområde, sentrum, skular, friluftsområde og andre viktige knutepunkt.
- Stord skal vera ein leiande kommune i å tilby stabile og forutsigbare rammer for næringslivet, og kommunen skal ha god infrastruktur som styrkjer kommunen som regionalt senter innan næring, forskning og utvikling (FoU), offentlege tenester, helse, kultur, m.m.

**Delmål byutvikling:**

Byen skal vidareutviklast som regionsenter med eit levande sentrum og framtidssretta Lokalsenterstruktur

**Delmål senterstruktur:**

Bydelane og lokalsentra i kommunen skal vidareutviklast som gode bustad- og opphaldsområde, med rom for utvikling av næring og offentleg service.

**Delmål samferdsel:**

Stord skal ha eit effektivt, miljøvennleg og trafikksikkert transportsystem.

**Delmål estetikk:**

Møtet med Stord skal gje positiv identifikasjon og attkjening. Naturkvalitetane skal framhevast. Det skal leggjast vekt på at møtet med Stord, anten ein kjem via flyplass, veg eller sjø, set ei ramme som identifiserer kommunen og folket. Det skal leggjast vekt på utforminga langs trafikkårene. Ved utvikling av sentrumsområda (Leirvik, Sagvåg, Heiane) skal det leggjast vekt på estetiske og miljømessige kvalitetar.

**Delmål trivsel:**

Stord skal vera trivselskommunen. Kommunen skal vera internasjonal og inkluderande. Tilreisande skal på ein god måte bli integrerte i lokalsamfunnet. Stord kommune skal ha eit breitt utval av kulturtilbod. Bibliotek, kino og kulturskule skal ha god kvalitet.

##### 3.1.2 Arealdelen til kommuneplanen

Gjeldande arealplan til kommuneplanen vart vedteken av kommunestyret 15.12.2011 og gjeld for heile kommunen.

### 3.1.3 Økonomiplan

Økonomiplanen for perioden 2012-2016 vart vedteken av kommunestyret 1.12.2012. I økonomiplanen er det sett av 2,0 mill kr i 2012 og 2,5 mill kr i 2013, 2014 og 2015 til investeringar på kommunale vegar. Til trafikksikring er det sett av 0,6 mill kr i 2012 og 2013. For resten av perioden er det ikkje sett av trafikksikringsmidlar. Investeringsrammene vert årleg fordelt på aktuelle anlegg/prosjekt etter prioritering, både til utbetring av eksisterande vegnett og nye anlegg. I samband med større utbyggingsprosjekt kan det verta aktuelt å inngå utbyggingsavtalar med utbyggjar. For slike utbyggingsprosjekt vil det verta utarbeidd eigen finansiering utanom vedtekne rammer.

Veglysavtalen med SKL er reforhandla i 2011 og gjeld for 3 år.

Frå 1.1.2012 er veg, trafikk og parkering overført til Stord vatn og avlaup kf med som eigen seksjon og med eige budsjett.

Driftsbudsjettet for veg, trafikk og parkering har ei ramme på 7,5 mill kr i 2012. Dette inkluderer lønsutgifter og del av felles driftskostnader på avdelinga.

## 3.2 Sektorplanar/Hovudplanar/Kommunedelplanar

### 3.2.1 Hovudplan vatn

Kommunedelplan for vassforsyning 2006 – 2017 vart godkjent av kommunestyret 06.04.2006. Handlingsprogrammet er følgd opp i økonomiplanen.

### 3.2.2 Hovudplan avlaup og vassmiljø

Kommunedelplan for avløp og vassmiljø 2004-2015 vart vedteken av kommunestyret 13.05.2004. Det er i februar 2012 kunngjort oppstart av rullering av denne kommunedelplanen. Handlingsprogrammet er følgd opp i økonomiplanen.

### 3.2.3 Trafikksikkerhetsplan

Gjeldande plan er godkjent av kommunestyret for perioden 2004 – 2007. For å nærma oss nullvisjonen er innsatsen i gjeldande plan særleg retta mot:

- Talet på trafikkulukker
- Alvorsgraden for dei ulukkene som skjer.

Gjeldande plan har slik visjon:

*Stord skal vere ein god og trygg kommune å leva i, med trygge nærområde og skulevegar. Ulukkesnivået skal verte så lågt at talet på drepne og varig skadde er 0.*

Trafikktryggleiksplanen for perioden 2004-2007 er under revisjon, og vil verta lagt fram for kommunestyret for godkjenning siste halvdel av 2013.

## 3.3 Organisering og tilgjengelige ressurser for vegsektoren

**Fagavdeling veg disponerer følgjande ressursar :**

JCB – gravelastar 1996 uregistret

Komatsu gravemaskin 2007 uregistret

MAN lastebil 2008 SU 68961

New Holland traktor 2001 SF 6411

MF traktor 2000 SF 4267

Ravo feiemaskin 2009 uregistret

Opel Combo varebil 2007 SD 39127



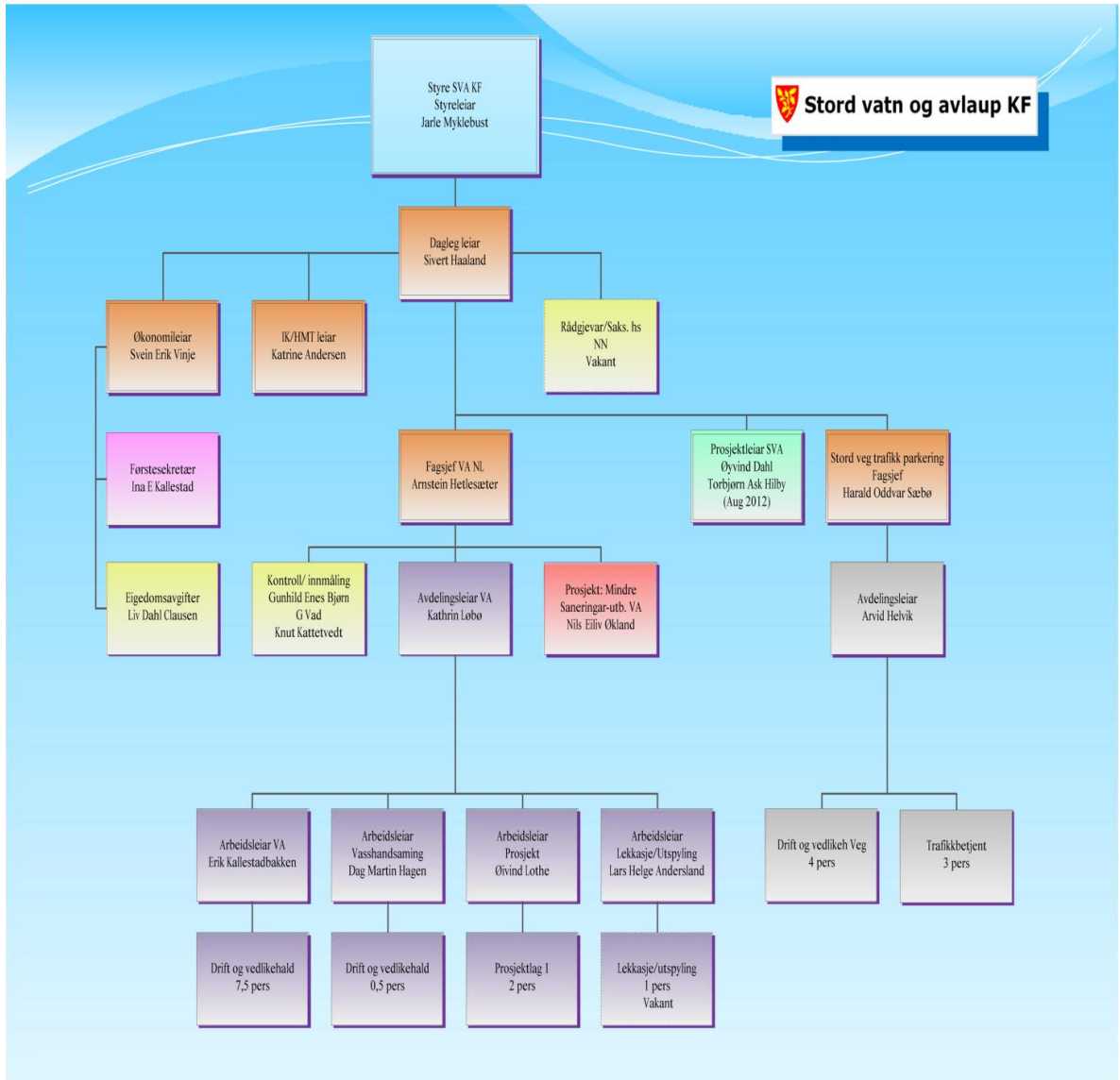
Peugeot Partner varebil 2008 TL 24956

Isuzu Pick – up varebil 2008 TL 24951

Foss Eik henger

Tysse henger

Iveco brøyte/strøbil 2009 AJ 72133





## 3.4 Lover og forskrifter

### 3.4.1 Lover

Dei mest aktuelle lovene som direkte berører tema i denne hovudplanen er:

- Veglova
- Plan- og bygningslova
- Vegtrafikklova

**Veglova.** Endringene i lovteksten fra 1997 gjeld hovudsakleg at det er kommunen og ikkje lenger formannskapet som er definert som vegstyresmakt for kommunal veg. Dessutan skal all offentleg veg planleggjast etter reglane i plan- og bygningslova.

Elektronisk versjon er tilgjengelig på internett under <http://www.lovdatab.no/all/hl-19630621-023.html>.

Av lovteksten ser ein følgjande som særleg viktig for FDV av kommunal veg:

**§ 1.** Offentleg veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halde ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å regne for private. Til veg blir òg regnet opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller annan kai som står i direkte forbindelse med veg eller gate.

**§ 1a.** Formålet med denne lova er å sikre planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik att trafikken på dei kan gå på et vis som trafikkantane og samfunnet til ei kvar tid kan vera tente med. Det er en overordna målsetting for vegmynda å skape størst mogeleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, et godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

**§ 2.** Offentlege vegar er riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar.

**§ 12.** Planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal veg skal skje etter reglane om planlegging i plan- og bygningslova.

**§ 13.** Departementet gir forskrifter om anlegg av offentleg veg (vegnormaler).

**§ 16.** Departementet gir retningslinjer for vedlikehald av offentleg veg.

Departementet avgjør i tvilstilfelle med endelig virkning hva som skal regnes som vedlikehald.

**§ 17.** Vegdirektoratet kan fastsetja at riksvegstreknings i en kommune skal haldast ved like av kommunen.

**§ 18.** Fylkeskommunen kan fastsetja at fylkesvegstreknings i en kommune skal haldast ved like av kommune.

**§ 20.** Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eiendomsinngrep. Fylkeskommunen bærer disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

Det som er fastsett i første ledd er ikkje til hinder for at vegstyresmaktene i spesielle høve vert samde om ei nærare fastsett fordeling når det gjeld utgifter til planlegging, bygging og utbetring av veg.

**§ 31.** Tre, buskar og annan plantevekst innanfor byggegrenser som er fastsett i eller med hjemmel i § 29, kan krevjast bortteke eller skåre ned slik det blir funne naudsynt av omsyn til ferdselen eller vedlikehaldet.

Eigar eller rettshavar har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som er ei følge av påbudet, og for utgifter med borttaking eller nedskjæring. Vil eigaren eller rettshavaren ikkje etterkoma påbudet i første ledd innan den fristen som er fastsett i påbudet eller seinare, kan vegmynda syta for at arbeidet blir gjort. I så fall skal eigaren eller rettshavaren ha vederlag etter skjønn for skade og ulempe.

**§ 32.** Elektrisk eller annan kraftleidning, telegraf- eller telefonleidning, vatn-, kloakk- eller annan leidning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for leidning m.m. som nemt, må ikkje utan spesiell løyve leggjast over, under, langs eller nærare offentleg veg enn 3 meter frå vegkant, målt vassrett. Dersom omsynet til trygg ferdsel, vegvedlikehaldet eller mogeleg seinare utbetring av vegen tilseier det, kan vegmynda for spesielt fastsette strekningsar setja ein større avstand, men ikkje større enn til byggegrensa for vedkomande veg. Disse

reglane gjeld også dersom det i annan lov er gitt høve til å føra leidning eller renne over, under eller langs eigedomsområdet for offentleg veg.

§ 33. Reklameskilt eller liknande innretning må ikkje utan løyve plasserast ved offentleg veg eller plasserast slik at dei er retta mot vegtrafikken eller er synlig for dei vegfarande.

Løyve kan gjevast inntil vidare eller for ei avgreinsa tid dersom vegmynda finn at reklameskiltet eller innretninga ikkje vil vera trafikkfarleg. Som trafikkfarleg reklame reknar ein innretning som kan takast for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking, eller hindra den frie sikten langs vegen, eller som kan trekkja de vegfarande si merksemd vekk frå vegen eller trafikken.

§ 40. Avkjøringar frå offentleg veg må berre byggjast eller nyttast etter reguleringsplan etter plan- og bygningslova.

Er det ikkje nokon reguleringsplan som nemnt, eller planen ikkje omfattar avkjøring må avkjøring frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggjast eller nyttast utan løyve frå vegkontoret og avkjøring frå kommunal veg ikkje byggjast eller nyttast utan løyve frå kommunen. Fylkesmannen er klageinstans i avkjøringssaker for riksvegar.

§ 43. Avkjøring skal byggjast og haldast ved like i medhald til regler som Vegdirektoratet fastsetjar. Så langt det ikkje er fastsett noko anna, skal disse reglane gjelda i staden for vilkår som tidlegare måtte gjelda for løyve til avkjøringa. Eigaren eller brukaren av eigedomen er ansvarleg for vedlikehald av avkjøring til eigedomen. Er vedlikehaldet ikkje forsvarleg, kan det, så langt det blir funnet naudsynt, gjerast på den ansvarlege sin kostnad.

**Plan og bygningslova.** Elektrisk fullversjon er tilgjengelig på Lovdata under <http://www.lovdato.no/all/nl-20080627-071.html>. FDV-tiltak på kommunalt vegnett innanfor område med stadfesta reguleringsplan må utførast i samsvar med reguleringsplanen og dei føresetnader denne bygger på. Sjølv om plan- og bygningslova gjeld for hele landet, vil det vel i praksis vera slik at en retter seg etter veglova utanfor område med stadfestet reguleringsplan og etter denne innanfor disse områda, med mindre tiltaka er av en slik karakter og omfang at de kjem inn under vilkåra i § 93. *Tiltak som krev søknad og løyve.*

**Vegtrafikklova** berører hovudsakleg skilting og parkering i relasjon til FDV av kommunal veg. Vegtrafikklova § 31a gir kommunane på visse vilkår løyve til å drive kontroll og bøtelegging av feil parkering. Fullversjon av lova er tilgjengelig på Lovdata under <http://www.lovdato.no/all/hl-19650618-004.html>.

### 3.4.2 Forskrifter

Av forskrifter som er aktuelle for kommunedelplan veg nevner en:

- *Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehald av avkjørsler frå offentleg veg,* <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/sd-19640716-3905.html>.
- *Forskrift om anlegg av veg,* <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/td-20070329-0363-0.html>.
- *Forskrift om gjerde ved offentleg veg,* <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/sd-19691009-3815.html>.
- *Forskrifter om offentlege trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger (skiltforskriften).* <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/xd-20051007-1219.html>.
- *Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jfr. Veglova,* <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/xd-19820226-3791.html>.
- *Matrikkelforskrifta.* <http://lovdato.no/for/sf/md/td-20090626-0864-015.html#57>

Plan og bygningslova, Veglova og Vegtrafikklova er de mest sentrale lover for forvaltning av kommunal veg. I relasjon til forvaltning og drift av det kommunale vegnettet kan ein i prinsippet sei at Veglova gjeld for offentleg veg i alle område av kommunen der det ikkje ligg føre stadfestet reguleringsplan. For sistnemte gjeld føresegnene i plan og bygningslova. Det vert

fastsett at driftstiltak ikkje er så omfattende at de blir omfattet av føresegnene om tiltak som krev godkjenning, jf § 93 i plan- og bygningslova.

### 3.5 Handbøker og veileiinger

Det fins ei rekkje publikasjonar utgjeve av Statens Vegvesen, Kommunalteknisk Forening m.fl. som kanse iast å vera retningsliner og rundskriv retta mot vegforvaltning i kommunen. Spesielt nevner en:

Statens Vegvesen:

- Håndbok 017 Veg- og gateutforming
- Håndbok 018 Vegbygging
- Håndbok 050 Trafikkskilt
- Håndbok 075 Rammeplan for avkjørsler
- Håndbok 111 Vedlikehaldsstandard
- Håndbok 136 Inspeksjonshåndbok for bruer
- Håndbok 193 Skadekatalog for bituminøse vegdekker

Normalene gjeld for offentleg veg og slik også kommunal veg med mindre kommunen som vegmyndighet har definert sine egne normaler innanfor ramma av overfor nemnte. Alle handbøker finnes på: <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

Kommunalteknisk Forening:

- Hovudplan for kommunale vegar. Vegleiing
- Drifts- og vedlikehaldsstandard for kommunale vegar
- Vegleiing og forslag til standard for graving i offentlege vegar og gater
- Veg- og gateregister
- Kommunale vegnormaler

Reint formelt har disse vegleiingane ingen status utover det å vera ei fagleg vegleiing.

### 3.6 Overordna administrative pålegg/krav

Frå overordna offentleg mynde er det ikkje sendt ut noko rundskriv vedkomande utarbeiding og sakshandsaming av hovudplanar for kommunale vegar.

### 3.7 forskrifter og vedtekter

Av forskrifter, vedtekter og retningsliner som kan vera aktuelle i samanheng med forvaltning av veg kan nemnast:

- Politivedtektene for kommunen, sist endra 06.12.2010 - <http://www.lovdataba.no/for/lf/pv/pv-19961211-1396.html?epslanguage=no>
- Veg og grønt norm for Stord kommune vedteke av kommunestyret 22.06.2006
- Retningsliner for framføring av kablar, leidningar og graving i kommunal veg vedteke av kommunestyret 11.02.2010

## 4. MÅL OG STRATEGI

Det er nedanfor sett opp hovudmål og delmål for det kommunale vegnettet og funksjonar som høyrer saman med dette. Målformuleringa er meint å vera i samsvar med visjonar, prinsipp og hovudmål i kommuneplanen og overordna/sideordna kommunedelplanar.

### 4.1 Norsk transportplan – prioriteringar for kommunen

#### Riksveganlegg og fylkesvegar

Kommunen gir innspel til nasjonal transportplan når det gjeld behov for tiltak på europaveg E39, riksvegar og fylkesvegar i kommunen.

I det etterfølgjande er det formulert forslag til hovudmål, delmål, situasjonsskildring og strategi noko meir konkret enn i vegleiaren frå NKF:

#### **Hovudmål**

- Vegnettet skal utformast, byggjast og drivast slik at det kan oppfylle den funksjon vegen har i kommuneplanen/arealdelen og i reguleringsplan.
- Vegen skal vera trygg å ferdast på for alle trafikanter.
- Det skal vera ein hierarkisk struktur i vegsystemet. Vegnettet skal planleggjast i samsvar med gode reguleringsmessige og trafikktekniske prinsipp gitt i vegnormalane.
- Vegnettet skal leggja til rette for kollektiv trafikk. Det skal gi gode vilkår for fotgjengare, syklende og forflytningshemma.
- Det skal kvart år leggjast fram driftsplan for kommunale vegar. Planen skal visa effektiv bruk av disponible midlar med tanke på best mogeleg veg for alle brukara.

#### **Delmål**

- Alle vegar skal ha breidde og dekkestandard tilpassa trafikkgrunnet slik at vegen blir tenleg for innbyggjarane.
- Ved forsterkning og dekkevedlikehald/asfaltering skal hovudsamlevegar, andre vegar det går kollektiv trafikk på og gang-/sykkelvegar/fortau prioriterast føra samlevegar og adkomstvegar. Dette gjeld både sommar og vintervedlikehald.
- Ingen hovudsamlevegar skal ha lågare dekkestandard enn tilstand 4,5 (sjå kap 4.1.1) dvs mykje god.
- Ingen samlevegar eller gang- og sykkelvegar/fortau skal ha lågare dekkestandard enn tilstand 4,0 dvs god.
- Ingen adkomstvegar skal ha dekkestandard lågare enn tilstand 3,5 dvs god/mindre god.
- Tillatt aksellast på kommunale køyrevegar bør vera 10 tonn.
- Vegar det er lagt nytt dekke på skal ikkje gravast i før det har gått minst 3 år frå asfaltering, med unnatak av reparasjonar, hustilkoplingar m.v.
- Alt gravingsarbeid skal utførast til minst mogeleg skade for vegen, og vegkroppen skal vera i minst like god stand som før når gravearbeidet er fullført.

#### **Situasjonsskildring**

Det er totalt 119 km med kommunale vegar, kor av 102 km har fast dekke. Vegane er inndelt i kategoriane hovudsamlevegar, samlevegar og adkomstvegar. Det er i tillegg 21 km fortau. Gang/sykkelvegar er ikkje registrert. Kommunen opplever at midlar som vert løyvd over drifts- og investeringsbudsjettet ikkje held tritt med behovet og trafikkantane sine ynskjer. Over tid har det samla seg opp et stort investeringsbehov for å få vegane opp til ynskt standard.

#### **Skilting**

I følge matrikkelforskrifta sin § 57 har kommunen ansvar for skifting av kommunale vegar. Fylkeskommunale-, riks- og europavegar har fylkeskommunen og statens vegvesen ansvar for.

#### *§ 57 Skilting*

*(1) Kommunen har ansvar for skilting av gater, veger, stier, områder og plasser som er nødvendig for å oppnå god merking av adressene. For riksveg og fylkesveg har*

regionvegkontoret dette ansvaret. Skiltene skal settes opp så snart som mulig etter at skrivemåten til adressenavnet er vedtatt.

(2) Eier, fester og tiltakshaver er ansvarlig for at den enkelte bygning eller eiendom blir merket med adressenummeret. Adressenummeret skal være satt opp før bygning eller bygningsdel kan tas i bruk. Kommunen kan gi tillatelse til å utsette oppsettingen dersom særlige grunner taler for dette.

Dette ansvaret er vidare utdjupa i «Håndbok i adressering» utarbeidd av Statens kartverk. Punkt 7.3 i denne handboka lyder slik:

«7.3 Kostnader for adressenavn- og adressenummerskilt i dag

Adressenavnskilt

Oppsetting av adressenavnskilt er kommunens ansvar som adressemyndighet

(matrikkelforskriften § 57). Skiltansvaret omfatter skilting av gater, vegar, stier, områder og plasser som er nødvendig for å oppnå god merking av adressene. Skiltene settes opp så snart som mulig etter at skrivemåten til adressenavnet er vedtatt.

Det er vanskelig å si eksakt hva skilt med tilbehør vil koste, men i tabellen under er det estimert noen priser på grunnlag av diverse pristilbud gitt fra leverandører. Prisene viser hvilken størrelsesorden en må regne med når en henter inn tilbud. Prisene er ment som et utgangspunkt for budsjettering av kostnader før en på et senere tidspunkt går ut og henter inn priser selv.»

Dette inneber at kommunen må innarbeida kostnader med skilting av kommunale vegar i vegbudsjetta.

### **Strategi**

- Dekkevedlikehald skal som hovudprinsipp gjennomførast som førebyggjande vedlikehald.
- Vedlikehalds-/utbetnings- og nyanlegg på veg må koordinerast med leidnings- og kabelleggjande etatar. Planhorisonten for alle tiltak bør vera 4 - 5 år.
- For graving i veg skal gravemelding nyttast. Dei kommunale reglar for graving i kommunale vegar skal etterlevast. Kontroll og oppfølging må prioriterast.
- Kommunen bør avklara med brukarar som for eksempel næringslivet, kva for vegstandard ein skal ha på dei ulike vegtypar i kommunen og korleis dette bør prioriterast i høve til andre arbeidsoppgåver.
- Kommunen må skaffa seg oversikt over kommunale vegar som ikkje er skilta.

## 5. METODIKK

### 5.1 Vegnettet sin tilstand og bæreevne

#### 5.1.1 Tilstandsvurderingar

Vurderinga av vegnettet er basert på at vegen sin skadekjenneteikn reflekterer vegen sin bæreevnemessige tilstand.

Vegane er delt inn i parsellar og gitt poeng frå 5 til 0 ut frå vegen sin skadekjenneteikn (tilstand). Med skadekjenneteikn meiner ein bæreevnemessige årsaker til kvar skadetype. Når det gjeld vegar som er relativt nylagte, vil vegen sin overflatetilstand (skadekjenneteikn) kunne vera ulik frå den bæreevnemessige tilstanden. For eksempel vil ein kunne ha god jamnhet på dekket, mens svake spor eller mikrosprekker kan indikera svake lag like under dekket.

I vurderinga er det nytta følgjande skildring av tilstand for asfaltvegar og grusvegar:

- Tilstand 5: Svært god tilstand
- Tilstand 4: God tilstand
- Tilstand 3: Mindre god tilstand
- Tilstand 2: Dårlig tilstand
- Tilstand 1: Svært dårlig tilstand
- Tilstand 0: Ureparerbar

#### 5.1.2 Bæreevne basert på tilstandsvurderingar

Eksisterande tillatt aksellast (bruksklasse) er registrert for kvar veg. Ut fra vegen sitt skademønster vil ein kunne danna seg ei oppfatning om eventuell bæreevnesvikt under dei eksisterande trafikktilhøve.

Sjå vedlegg 7 for detaljar. Tabell 1a og b for asfaltvegar og tabell 2a og b for grusvegar viser vurderingsskalaene som er nytta for registrering etter skadetype og antatt bæreevnesvikt, med krav til aksellast på 10 h.h.v 8 tonn. (Kolonne 1-4).

Antatt bæreevnesvikt og resulterande bæreevne (bruksklasse) i tonn er vurdert ut fra vegen sin tilstand, eventuelt med ein tilleggsvurdering ut fra skademønster relatert til vegdekket sin alder. Sjå kolonne 5 og 6 i tabellane, som viser denne samanhengen.

Bæreevnesvikten (manglande styrke i vegen til å tåle belastningane ved aktuell bruksklasse) kan bereknast, dersom ein kjenner lagtjukna og materiala sin lastfordelende evne (elastisitetsmodul). Ved ei visuell vurdering vil ein på grunnlag av vegen sin tilstand vurdere storleiken av denne bæreevnesvikten, og såleis kunne finna den resulterande bæreevnen.

Fdiff er forskjellen mellom vegen sin faktiske styrkeindeks og den styrkeindeks som ein gitt bruksklasse krev, og er eit tallmessig uttrykk for forsterkningsbehovet.

Under synfaringa av vegnettet er følgjande registrert:

- Alle vegar er lengde- og breiddemålt.
- Dekketype, samt skifte i dekketype (asfalt/grus)
- Vegkategori
- Tilstand
- Årsdøgntrafikk (ÅDT)
- Tilrådd tillatt aksellast (bruksklasse) for kvar veg.

Ved fastlegging av tilrådd bruksklasse er regelverket til vegdatabanken i Statens Vegvesen nytta med ei viss tillemping. Den bæreevne som minst 90 % av vegen oppnår, er retningsgjevande for det akseltrykk vegen tåler, men det er vurdert kor vidt det svake parti har representativt trafikkgrunnlag for vegen som heilskap. Bk 2 kan vera nytta som "bruksklasse" for vegar med spesielt store skadar, sjølv om denne bruksklassen ikkje eksisterer offisielt.

I tillegg til overfor nemnte inndeling er vegar delte ved kryss (f.eks. stikkvegar i bustadområde), og andre vegdelar for å få fram ulik påkjenning frå trafikken. Disse vegane er splitta opp på vedlegg skjema og i tabellane som er utarbeidd for de aktuelle vegtypar.

Den aktuelle bruksklasse må vurderast ut frå dei praktiske problema ein aksellastbegrensning vil skapa. For enkelte vegar vil det vera uforholdsmessig kostbart å oppgradera vegen til Bk 10 eller Bk 8, fordi trafikkgrunnlaget er lite. Den administrative fastsetjinga av bruksklasse bør derfor vurderast ut frå framkommligheit i større grad enn ut frå bæreevne.

Ei begrensning av tillatt aksellast på dei delar av vegnettet som ikkje umiddelbart kan oppgraderast bør gjennomførast, også med grunnlag i at tilstandsutviklinga på vegar som ikkje oppgraderast, ikkje skal akselerera.

## 5.2 Prisgrunnlag og kostnader for utbetring

For kvar veg blir, som nemnt tidlegare, kvar endring i breidde og tilstand registrert. For kvar tilstand (type) er det berekna ein einingspris per m<sup>2</sup> veg. Utbetringskostnaden blir berekna for kvar delstrekning basert på data om areal og tilstand. Kostnad for kvar veg blir summen av disse (sjå vedlegg 2 og 3, kolonne "Kostnader dekke/bærelag"). Kostnader for grøft/drenering, kantrensk, kummar mv er vist i kolonnen "Andre kostnader".

Einingsprisen er vurdert ut i fra kostnadsnivået i kommunen, samt basert på utbetringskostnad for tilsvarende vegar ved mindre jobbar. Aktuelle prisar ved utføring kan avvika noko frå desse.

For å kunne skildra tiltak i samband med utføring av konkrete forsterkningstiltak, må ein kjenna eksisterande bæreevne meir eksakt, og likeeins finna kor i vegkonstruksjonen det kritiske laget ligg, slik at det kan føretakast ein meir nøyaktig dimensjonering og tiltaksskilddringa. Detaljplanar for oppgradering må derfor utarbeidast for kvar veg når tiltak skal utførast.

I berekningane er det nytta følgjande einingspriser (ferdig utført/utlagt, mindre jobb) Kostnadane er eksklusiv meirverdiavgift (2012-nivå):

<i>Dekke: Asfaltgrusbetong Agb</i>	<i>1000 kr pr tonn</i>
<i>Dekke: Mykasfalt Ma</i>	<i>900 kr pr tonn</i>
<i>Bærelag: Asfaltert grus Ag</i>	<i>800 kr pr tonn</i>
<i>Bærelag: Asfaltert pukk</i>	<i>700 kr pr tonn</i>
<i>Bærelag/dekke: Knust fjell (Fk) eller grus (Gk)</i>	<i>300 kr pr m<sup>3</sup></i>
<i>Jordarmering</i>	<i>35 kr pr m<sup>2</sup></i>
<i>Asfaltarmering</i>	<i>50 kr pr m<sup>2</sup></i>
<i>Lukka drenering ensidig</i>	<i>300 kr pr lm</i>
<i>Lukka drenering tosidig</i>	<i>450 kr pr lm</i>
<i>Grøfterensk</i>	<i>50 kr/lm pr side</i>
<i>Kantrensk</i>	<i>10 kr/lm pr side</i>

Nye vegar og parti med ny veg samt asfaltdekke som har god gjennomsnittstilstand i måletidspunktet (type 5) bør ha ein antatt restlevetid som strekkjer seg ut over tidsperspektivet i ein langtidsplan veg. Alle disse blir angitt med null kostnad til reasfaltering, med unntak av dei vegane kor det er indikasjonar på bæreevnesvikt. Alle grusvegar med svært god tilstand (type 4,5 og 5) er også angitt med null kostnad til forsterkning.

Ved berekning av kostnader er det som grunnlag brukt ein einingskostnad for utbetring til 10 tonn aksellast. Ved utbetring til 8 tonn aksellast samt ved utbetring av gang- og sykkelvegar/fortau er einingskostnaden redusert med 10 %. Kostnader er eks. mva.

## **Asfaltvegar**

<b>Type</b>	<b>Kostnad pr m2</b>	<b>Eksempel på tiltak (dekke, bærelag, forsterkningslag)</b>
5	0	Ingen tiltak
4,5	50	2 cm asfaltdekke
4	100	4 cm asfaltdekke
3,5	150	3 cm asfaltdekke + 3 cm asfaltbærelag eller armering
3	200	4 cm asfaltdekke + 4 cm asfaltbærelag eller armering
2,5	250	4 cm asfaltdekke + 6 cm asfaltbærelag eller 4 cm asfaltdekke + 3 cm asfaltbærelag + armering
2	290	Vurderast i kvart tilfelle
1,5	320	Vurderast i kvart tilfelle
1	350	Vurderast i kvart tilfelle
0,5	380	Vurderast i kvart tilfelle
0	400	Ny veg

## **Grusvegar**

<b>Type</b>	<b>Kostnad pr m2</b>	<b>Eksempel på tiltak (dekke, bærelag, forsterkningslag)</b>
5	0	Ingen tiltak
4,5	20	5 cm grusdekke
4	40	5 cm grusdekke + 5 cm bærelag av knust grus/fjell
3,5	60	5 cm grusdekke + 10 cm bærelag av knust grus/fjell
3	80	5 cm grusdekke + 15 cm bærelag av knust grus/fjell
2,5	100	5 cm grusdekke + 20 cm bærelag av knust grus/fjell
2	120	Vurderast i kvart tilfelle
1,5	140	Vurderast i kvart tilfelle
1	160	Vurderast i kvart tilfelle
0,5	180	Vurderast i kvart tilfelle
0	200	Ny veg

Det er i kolonne "Grus til asfalt" i vedlegg 2 og 3 berekna kostnader for eventuell oppgradering frå grusdekke til fast dekke. Denne kostnaden er ikkje teke med i økonomiplan.

I samband med utarbeiding av hovudplan veg er det ikkje registrert tilstand på kommunale bruer og underganger i denne rapporten. Berekning av kostnader og forslag til tilrådd aksellast og bruksklasse er derfor med unnatak av bruer. Svake bruer og låge underganger kan i mange tilfelle vera ein flaskehals på eit vegnett.

Stord vatn og avlaup kf sin vegavdeling har fått utarbeidd tilstandsanalyser for nokre kommunale bruer. Oversikten er ikkje komplett, og ligg difor ikkje som vedlegg til hovudplanen. Eventuelle prioriteringar og gjennomføring av tiltak på dei kommunale bruene og undergongane vil verta vurdert i samband med årleg budsjett- og økonomihandsaming.



## 6. DET KOMMUNALE VEGNETTET

### 6.1 Vegkategoriar og bruksklassar

Alle vegane er delt inn i vegkategoriar etter ei vurdering av kor viktig dei er og kva for funksjon dei har.

Viktige faktorer er:

- Trafikkmengde
- Type trafikk
  - Skule busstrafikk, gående og syklende
  - Helse ambulanser, døgnopne vegar
  - Næring 24 m lengde, 50 tonn totalvekt
- Eksisterande trafikkmønster, særleg tyngste tillatte aksellast
- Omkjøringsmogelegheiter
- Vurdering av framtidig trafikkmønster, særleg tungtrafikk.

Det kommunale vegnett er inndelt i vegkategoriar med utgangspunkt i vegen sine bruksegenskaper (jf vegleiing frå NKF):

- Hovudsamleveg:  
Gjennomkøyringsveg, hovudsakleg utan private avkjørsler. Inngår i viktige ruter i samvirke med det overordna vegnett (industrivegar, kollektivruter).
- Samleveg:  
Kommunale vegar/gater med blandet funksjon, dels som hovudveg eller med tilknytning til hovudveg, eller som samleveg med private avkjørsler.
- Adkomstveg:  
Vegnett frå enkelthusstand til samlevegen utan gjennomkjøring. Pregast av private avkjørsler og er normalt vegar med sterke restriksjoner (hastighet, einveisregulering o.l)
- Gang- og sykkelveg og fortau:  
Veg som kun er til bruk for gåande og syklende.

Tabellen nedanfor viser ei oppsummering av mengder og resultat.

Vegkategori	Lengde (km)	Antall vegar*	Breidde (m)	Tilstand	Utbetringskostnad (mill.kr)
Hovudsamleveg	2,2	9	8,0	4,1	2,0
Samleveg	28,7	55	5,8	4,3	15,0
Adkomstveg	88,1	379	4,0	4,0	40,0
Gang/sykkelveg	Ikkje reg				
Fortau	20,8	65	1,6	4,5	2,0
Sum/snitt	139,7	508	4,1	4,1	58,9

\* Ein veg kan vera inndelt i fleire vegkategoriar og fleire dekketypar.

### **Bruksklasse (Bk):**

I denne rapporten er det nytta bruksklasse som er oppgitt i eigne kommunale veglister.

10 tonns aksellast trengs når vegen med ein viss frekvens blir påkjent av:

- Busstrafikk
- Lastebiltrafikk
- Tankbil for mjølkehenting/levering av fôr
- Tømmertransport
- Renovasjon *kan medføre* 10 tonns trafikk.

Ut i frå disse kriteriane er 10 tonn vurdert som ynskeleg bruksklasse for Hovudsamleveggar. For Samleveggar vil det også i hovudsak vera ynskeleg med Bk 10. For Adkomstveggar er Bk 8 i nokre tilfelle tilstrekkeleg dimensjoneringsgrunnlag.

Oversikt over ønskjeleg bruksklasse ved utbetring er vist i vedlegg 2 og 3. Ynskjeleg bruksklasse vert brukt som grunnlag ved berekning av kostnader.

Kommunen ynskjer at Bk 10 skal brukast ved berekning av kostnader for alle vegkategoriar.

Tilrådd bruksklasse (Bk) er en vurdering av bæreevna, det vil sei kor mye aksellast vegen kan tåle utan å bli øydelagt, og samtidig ha ein rimeleg dekkelevetid.

I tider med altfor knappe løyvingar til strukturelt vedlikehald av kommunale veggar, er det opp til dei kommunale mynda å handheva at tillatte aksellaster ikkje blir overskride. Dette kan gjerast gjennom skilting av bruksklassar, måling av aksellaster og bøtelegging av overlaster etter same mønster som på riks- og fylkesvegnettet.

Inntil løyving er gitt til forsterkning, bør veghaldar gå inn for ein meir restriktiv aksellastpolitikk på veggar med stort sprang mellom tillatt aksellast og den belastning vegen reelt tåler.

Det vert føreslått at veglista vert det endra eller at det vert skilta om maks tillatt aksellast når differansen mellom dagens bruksklasse og tilrådd bruksklasse er større eller lik 2 tonn.

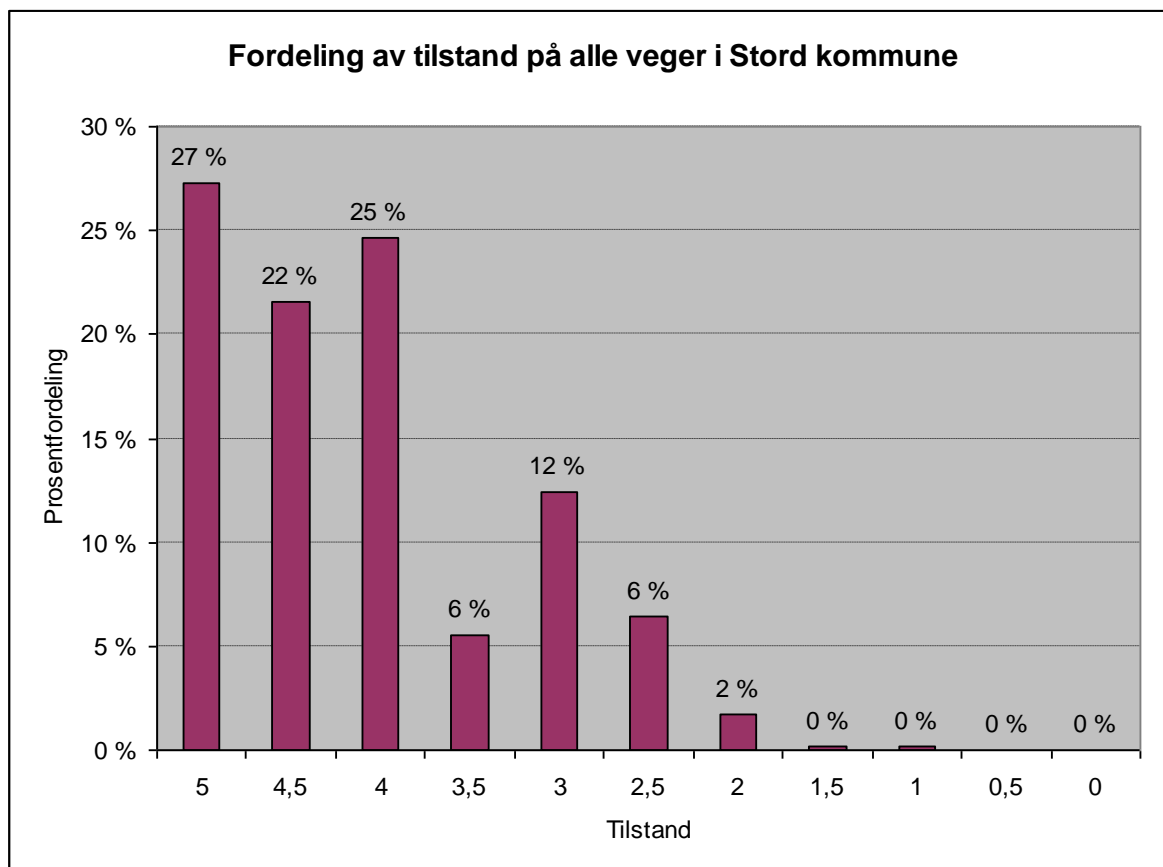
Med bakgrunn i denne rapporten bør kommunen justere veglista når det gjeld bruksklassar. I nokre tilfelle vert det tilrådd også at bruksklassen vert justert opp.

## 6.2 Oppsummering alle vegar

Totalt i kommunen er det for alle kategorier kommunale vegar (inkl fortau) følgjande resultat:

- Antall vegar /strekninger: 508
- Total veglengde: 139 728 m
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 95 % / 132 403 m
- Gjennomsnittlig vegbreidde: 4,1 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,1 dvs. god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (tilrådd bruksklasse): 7,7 tonn
- Total kostnad for utbetring: 58,9 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbetningskostnad: 422 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legga asfalt på alle grusvegar: 3,2 mill.kr

Nedanfor er vist fordeling av tilstand for alle kommunale vegar.



I følge veglista er berre 2 % av det kommunale vegnettet tillatt for 10 tonn aksellast (Bk 10) (Sommer). Dette er Bjellandsvegen, Hamnegata og Heiane næringsområde. Dette er en låg andel med Bk 10, og i tilhøve til standard og bæreevne på vegane anbefales fleire vegar oppskrevet. Disse vegane har tillatt vogntoglengde på 19,5 m og maks tillatt totalvekt på 50 tonn.

2 % av vegnettet er tillatt for 6 tonn. Dette er Båtsvikvegen og Krokane. Tillatt vogntoglengde 12,4 m og tillatt totalvekt på 28 tonn.

Resten er tillatt for 8 tonn (Bk 8), vogntoglengde på 19,5 m og tillatt totalvekt på 32 tonn.

Kommunen bør foreta ei kritisk gjennomgang av veglista, gjerne i samarbeid med transportørar som har nytte av høgare aksellast. Ein bør fokusera på eventuell meirkostnad for kommunen samanlikna med besparingar for transportørane.

## 6.3 Kommunale hovudsamlevegår

Det er 9 vegar/strekninger i kommunen som spesielt peker seg ut som hovudsamlevegår.

Dette er:

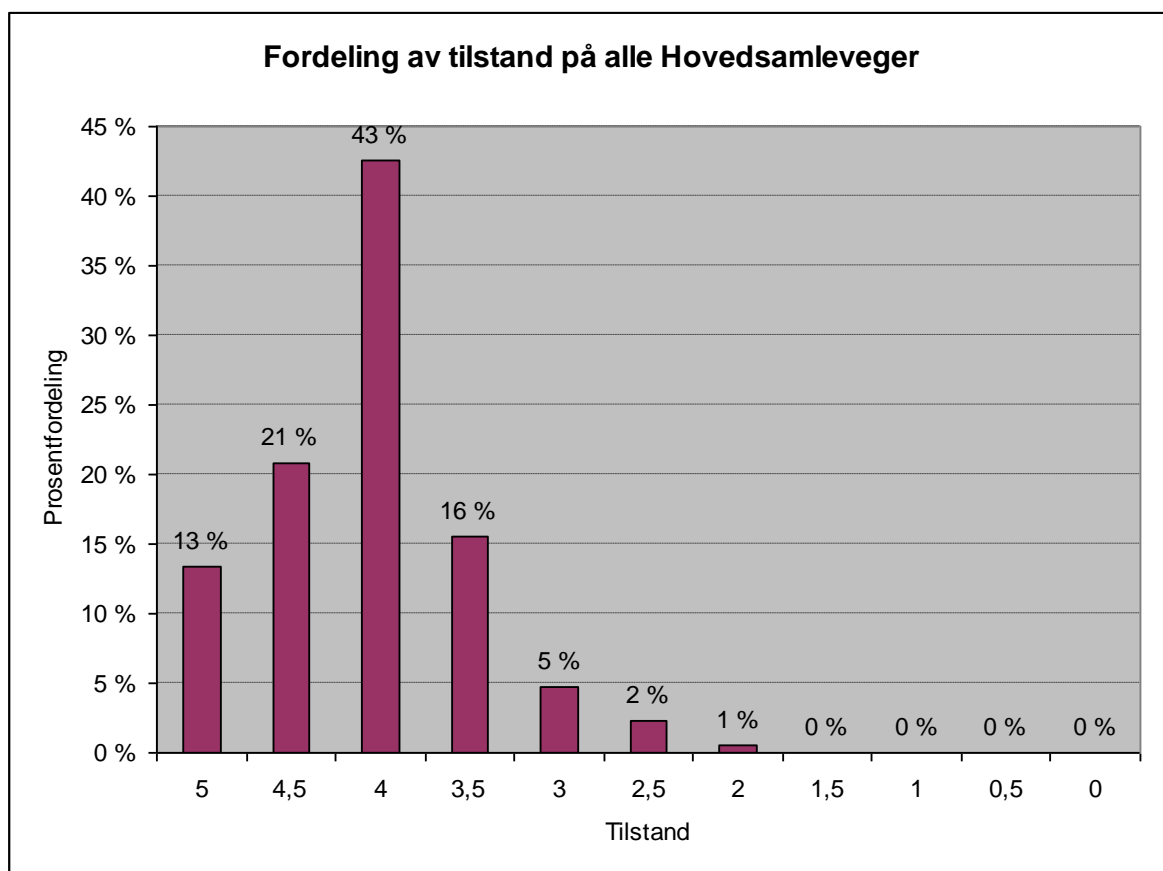
- Kv 1036-1 Hamnegata (530 m) Denne vegen er reasfaltert i 2012.
- Kv 1039-1 Heiane (630 m) Denne vegen er reasfaltert i 2013.
- Kv 1076-1 Lønningsåsen (260 m)
- Kv 1082-1 Natrutekaiaen (160 m)
- Kv 1092-1 Osen (125 m)
- Kv 1136-1 Torgbakken (88 m)
- Kv 1136-400 Torgbakken rundkjøring (45 m)
- Kv 1197-1 Langelandsvegen (205 m)
- Kv 1190-1 Torget (137 m)

Utslettevegen og Øklandslia kan også definerast som hovudsamlevegår, men er ikkje teke med i oversikten nedanfor.

For alle hovudsamlevegår er det følgjande resultat:

- Antall vegar/strekninger: 9
- Veglengde hovudsamlevegår og andel av totallengde: 2 180 m / 2 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 2 180 m
- Gjennomsnittlig vegbreidde: 8,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,1 dvs. god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (tilrådd bruksklasse): 9,0 tonn
- Total kostnad for utbetring: 2,0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbetningskostnad: 894 kr pr løpemeter

For fleire detaljar sjå vedlegg.



### 6.3.1 Vurdering av tilstand

Hovudsamlevegane har generelt ein god tilstand, men ikkje betre enn resten av det kommunale vegnettet i kommunen.

Dei dårlegaste hovudsamlevegane er:

- Kv 1036-1 Hamnegata (tilstand 3,5) Denne vegen er delvis reasfaltert i 2012.
- Kv 1082-1 Natrutekaien (tilstand 3,9)
- Kv 1076-1 Lønningsåsen (tilstand 4,0)

Hamnegata og Heiane er tillatt for Bk 10. Resten er tillatt for Bk 8 i veglista.

Det vert tilrådd at alle vegane vert utbetra slik at dei kan tillatast for 10 tonn aksellast, dvs Bk 10. Dette er også viktig i tilhøve til næringslivet.

Det er mogeleg å gå inn i skaderegistreringsskjemaet for den enkelte veg og finna kor dei dårlege partia ligg. Ved seinare detaljplanlegging gjer dette det mogeleg å konsentrera seg om disse partia. Sjå vedlegg 6 som viser detaljar frå skaderegistreringa.

Nettet med hovudsamlevegane er viktig for å oppretthalda infrastrukturen i samfunnet. Opprustning til 10 tonn er derfor einaste tiltaksalternativ for hovudsamlevegane.

### 6.3.2 Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn

Total kostnad for utbetring av alle hovudsamlevegane er berekna til 2,0 mill.kr. Dette gir ein gjennomsnittleg utbetningskostnad på 894 kr per løpemeter. Beløpet dekker utbetring av dekketilstand og opprusting av vegane til Bk 10. Sjå detaljar for kvar veg i vedlegg 2 og 3.

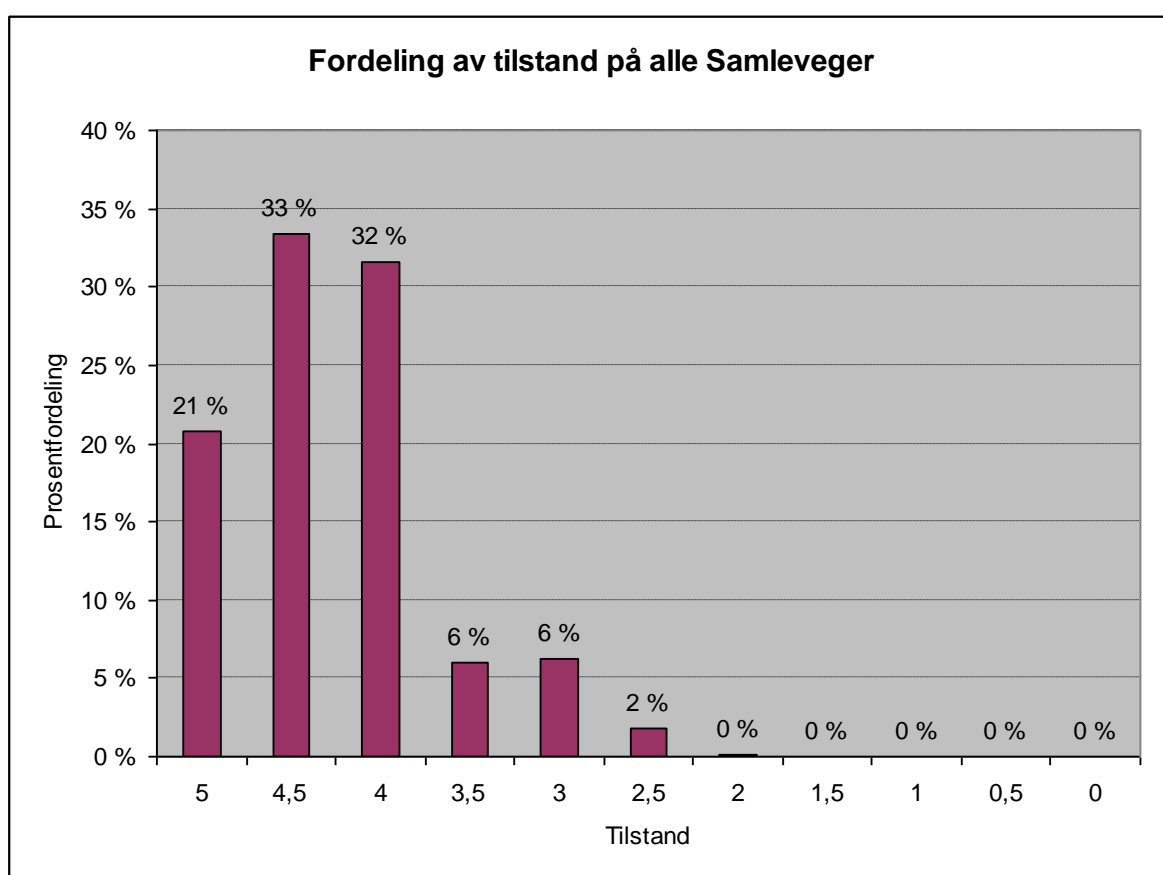
## 6.4 Kommunale samleveggar

Som samleveggar har en mellom anna definert veggar som har vore gamle fylkesveggar, veggar som førar inn til bustadområde og veggar elles som tydeleg har ein samlevegfunksjon. Sjå også definisjon i kap 6.1. Enkelte veggar kan bestå både av ein samlevegdel og ein adkomstvegdel, og disse er handsama kvar for seg.

For alle samleveggar er det følgjande resultat:

- Antall veggar /strekninger: 55
- Veglengde samleveggar og andel av totallengde: 28 652 m / 21 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 28 652 m
- Gjennomsnittlig vegbreidde: 5,8 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,3 dvs. god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (tilrådd bruksklasse): 9,3 tonn
- Total kostnad for utbetring: 15,0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbetningskostnad: 522 kr pr løpemetar

For fleire detaljar sjå vedlegg.



### 6.4.1 Vurdering av tilstand

Samlevegnettet har i gjennomsnitt betre tilstand enn resten av vegane. Vegbreidda er i snitt 2,2 meter smalare enn hovudvegane, og 1,8 meter breiare enn adkomstvegane.

De dårlegaste samlevegane er:

- Kv 1117-1 Skyttarhaugsvegen (tilstand 3,2)
- Kv 1144-1 Utslettevegen (tilstand 3,4) Denne vegen er delvis reasfaltert i 2013.
- Kv 1076-1 Lønningsåsen (tilstand 3,4)
- Kv 1145-1 Valevegen (tilstand 3,5). Denne vegen er reasfaltert i 2012.

1 veg har tilrådd bruksklasse Bk 10

54 vegar har tilrådd bruksklasse Bk 8

Ingen har tilrådd bruksklasse Bk 6 eller bruksklasse Bk 4

1 veg har tilrådd bruksklasse 2 tonn dårlegare enn tillatt aksellast (Bjellandsvegen).

1 veg har tilrådd bruksklasse 4 tonn dårlegare enn tillatt aksellast (Litlabø skule).

Heile 39 strekkingar har ein tilrådd bruksklasse som er høgare enn tillatt aksellast.

Kommunen bør sjå nærare på disse vegane og eventuelt endra bruksklassen.

Ei heving av bruksklassen kan vera ein fordel for transportørar, men må vurderast opp mot auka vedlikehaldskostnader.

Kommunen ynskjer at alle samlevegane skal oppgraderast til 10 tonn aksellast ved utbetring.

### 6.4.2 Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn

Total kostnad for utbetring av alle samlevegane er berekna til 15,0 mill.kr.

Dette gir ein gjennomsnittleg utbetningskostnad på 522 kr pr løpemeter.

Beløpet dekker utbetring av dekketilstand og opprusting av vegane til Bk 10.

Sjå detaljar for kvar veg i vedlegg 2 og 3.

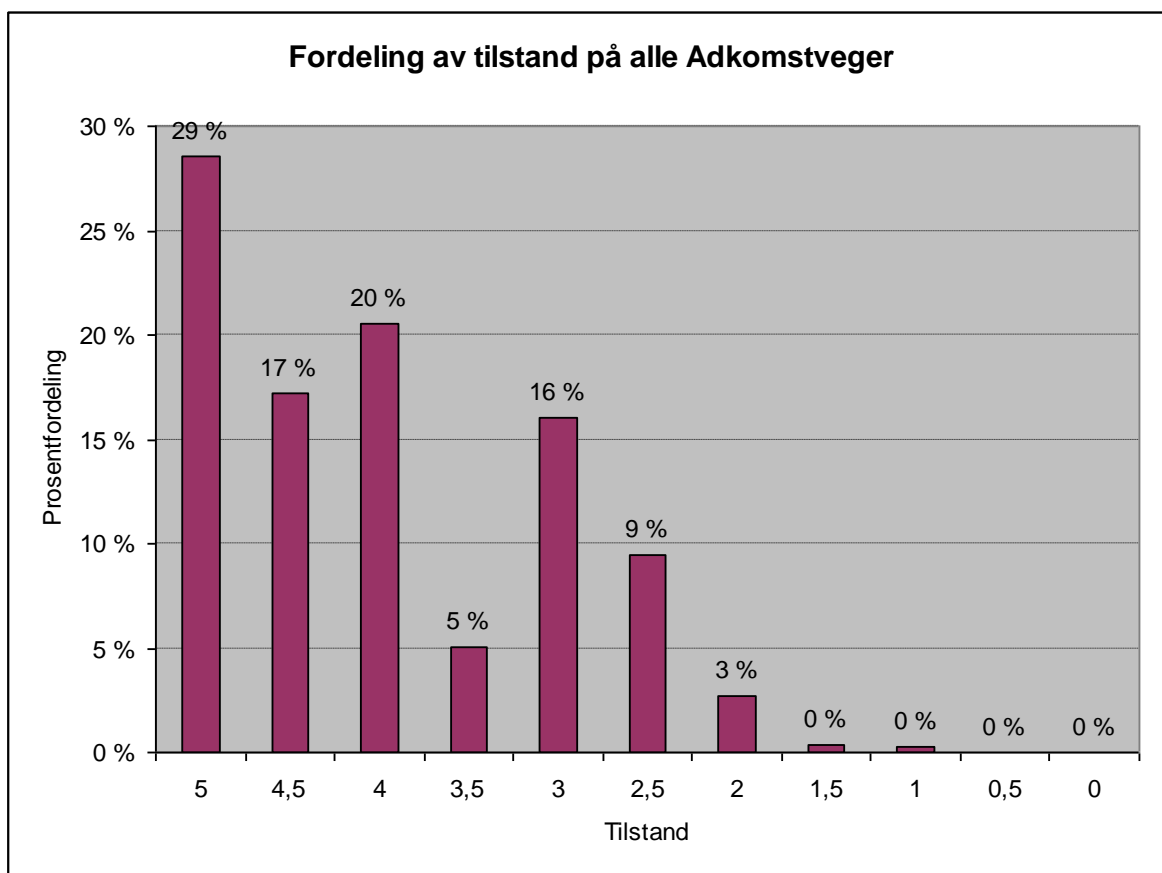
## 6.5 Kommunale adkomstvegar

Definisjon på adkomstvegar er vist i kap 6.1. Enkelte vegar kan bestå både av ein samlevegdel og ein adkomstvegdel, og desse er handsama kvar for seg.

For alle adkomstvegar er det følgjande resultat:

- Antall vegar /strekninger: 379
- Veglengde adkomstvegar og andel av total lengde: 88 066 m / 63 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 92 % / 80 741 m
- Gjennomsnittlig vegbreidde: 4,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,0 dvs. god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (tilrådd bruksklasse): 7,2 tonn
- Total kostnad for utbetring: 40,0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbetningskostnad: 454 kr pr løpemeter
- Kostnad for å leggja asfalt på alle grusvegar: 3,2 mill.kr

For fleire detaljar sjå vedlegg.





### 6.5.1 Vurdering av tilstand

Adkomstvegnettet har i gjennomsnitt noko dårlegare tilstand og bæreevne enn samlevegnettet. Vegbreidda er også i snitt 1,8 meter smalere enn samlevegane.

Adkomstvegane varierer sterkt i breidde, lengde og tilstand. Typisk vil adkomstvegar vera best nærast hovudveg (riks- eller fylkesveg, eller kommunale samlevegar), mens tilstanden blir dårlegare lenger ut frå hovudvegen.

De dårlegaste adkomstvegane er etter tilstandskriteria :

- Kv 1058-2 Kjøttsteinsvegen (tilstand 1,3)
- Kv 35-2 Brandvik (Huglo) (tilstand 1,9)
- Kv 53-2 Båtsvikjo (tilstand 2,0)
- Kv 1037-2 Hamrane (tilstand 2,0)
- Kv 1103-2 Rødkleiv (tilstand 2,0)
- Kv 1118-1 Sponaviksdalen (2,8)

76 vegar har tilrådd bruksklasse Bk 10

156 vegar har tilrådd bruksklasse Bk 8

103 vegar har tilrådd bruksklasse Bk 6

40 vegar har tilrådd bruksklasse Bk 4

103 vegar har tilrådd bruksklasse 2 tonn dårlegare enn tillatt aksellast.

39 vegar har tilrådd bruksklasse 4 tonn dårlegare enn tillatt aksellast.

4 vegar har tilrådd bruksklasse 4 tonn dårlegare enn tillatt aksellast.

Ein vil tilrå at kommunen endrar veglista for disse vegane eller at det vert sett opp skilt om endra bruksklasse, inntil forsterkning av vegane er utført.

Heile 76 vegar har ein tilrådd bruksklasse som er høgare enn tillatt aksellast. Kommunen bør sjå nærare på disse vegane og eventuelt endra bruksklassen.

Ei heving av bruksklassen kan vera ein fordel for transportørar, men må vurderast opp mot auka vedlikehaldskostnader.

Det er mogeleg å gå inn i skaderegistreringsskjemaet for den enkelte veg og finne kor dei dårlege partia ligg. Ved seinare detaljplanlegging gjer dette det mogeleg å konsentrera seg om disse partia. Sjå vedlegg 6 som viser detaljar frå skaderegistreringa.

Kommunen ynskjer at alle adkomstvegane skal oppgraderast til 10 tonn aksellast ved utbetring.

### 6.5.2 Kostnad for oppgradering til alternative bruksklassar

Total kostnad for utbetring av alle adkomstvegane er berekna til 43,1 mill.kr.

Dette gir ein gjennomsnittlig utbetningskostnad på 417 kr per løpemeter.

Beløpet dekkjer utbetring av dekketilstand og opprusting av vegane til Bk 10.

Sjå detaljar for kvar veg i vedlegg 2 og 3.

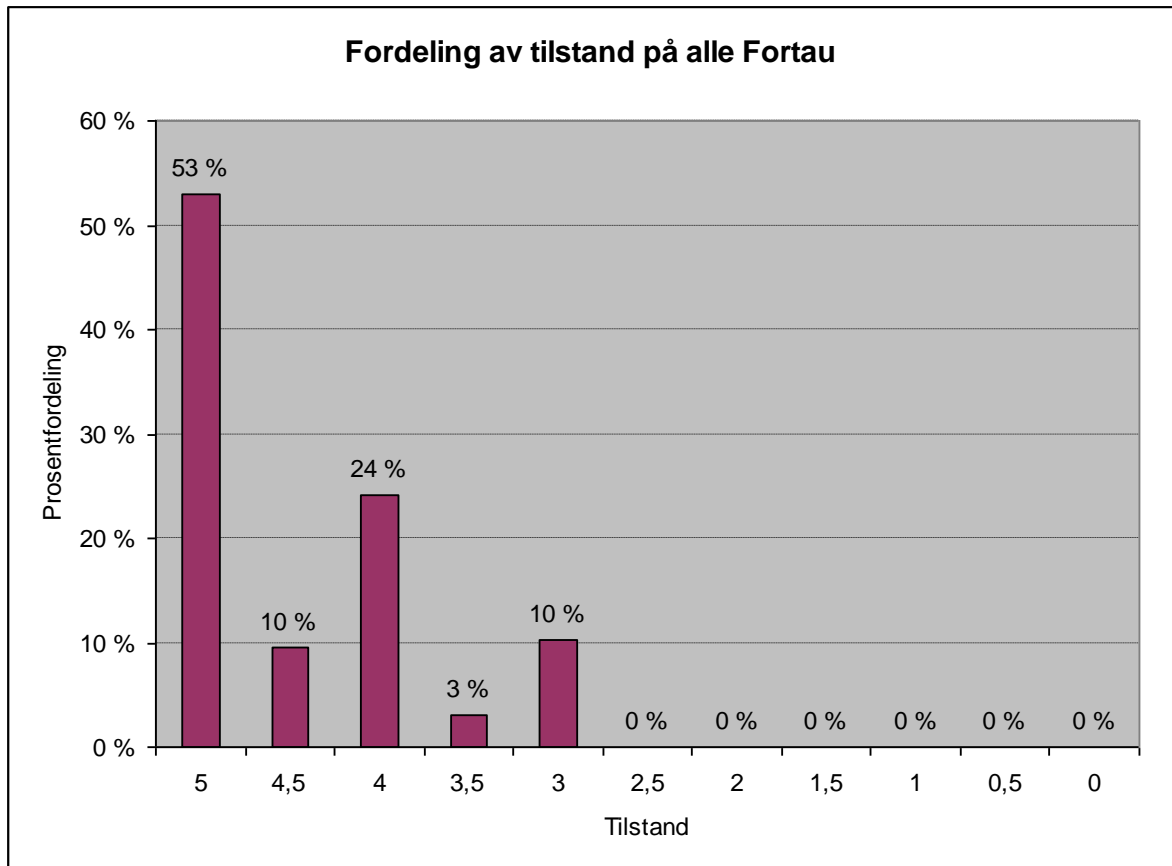
I tillegg kjem en eventuell asfaltering av grusvegane (83 962 m) på 47,2 mill.kr.

## 6.6 Kommunale fortau

For alle fortau er det følgende resultat:

- Antall vegar /strekninger: 65
- Veglengde fortau og andel av total lengde: 20 830 m / 15 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 20 830 m
- Gjennomsnittlig vegbreidde: 1,6 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,5 dvs. meget god tilstand
- Total kostnad for utbetring: 2,0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbetningskostnad: 95 kr pr løpemeter

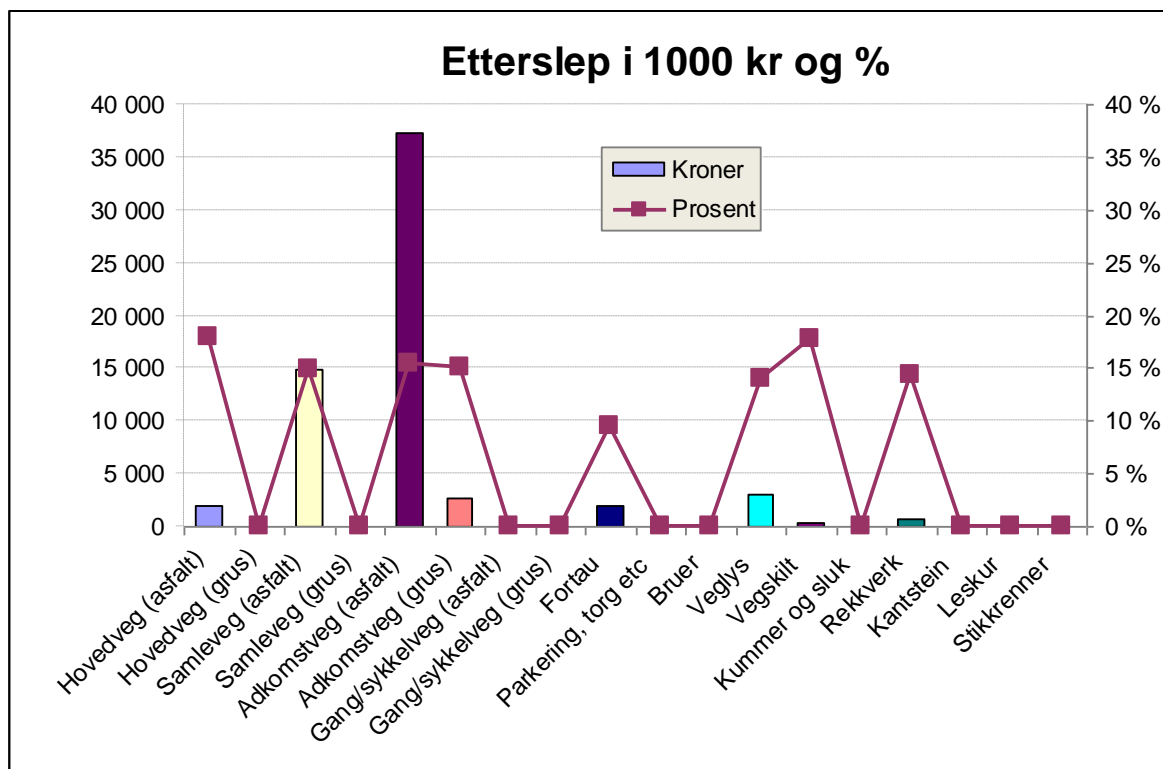
For flere detaljer sjå vedlegg.



## 6.7 Berekening av vegkapital

Vegnettet består av ei rekkje element/objekt som til saman representerer ein betydeleg verdi. Ved manglande vedlikehald forfell vegnettet, og jo lengre forfallet pågå,er jo tyngre blir tiltaka for å gjenoppretta den opprinnelege tilstand. Etterfølgjande tabell viser ein grov berekning av vegnettet sin verdi, berekna etter gjenanskaffelsesprinsippet, det vil sei kostnad for å bygga tilsvarende veg/objekt i dag. Ved å trekkja frå etterslepet vil vegkapitalen bli berekna.

Sjå vedlegg 5 for detaljar. Kostnader er eks. mva.



Element/objekt med 0 i verdi er ikkje registrert.

Gjenanskaffelseskostnaden for vegkroppen er berekna til 393 mill.kr. Etterslepet er berekna til 59 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 334 mill.kr. Etterslepet utgjer 15 % av verdien.

Gjenanskaffelseskostnaden for registrerte vegobjekt er berekna til 29,5 mill.kr. Etterslepet er berekna til 4,2 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 25,2 mill.kr. Etterslepet utgjer 14 % av verdien.

Gjenanskaffelseskostnaden for både vegkroppen og vegobjekt er berekna til 422 mill.kr. Etterslepet er berekna til 63 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 359 mill.kr. Etterslepet totalt utgjer 15 % av verdien.

Mange vegobjekt er ikkje registrert og derfor ikkje berekna. Det reelle etterslepet er difor truleg høgare.

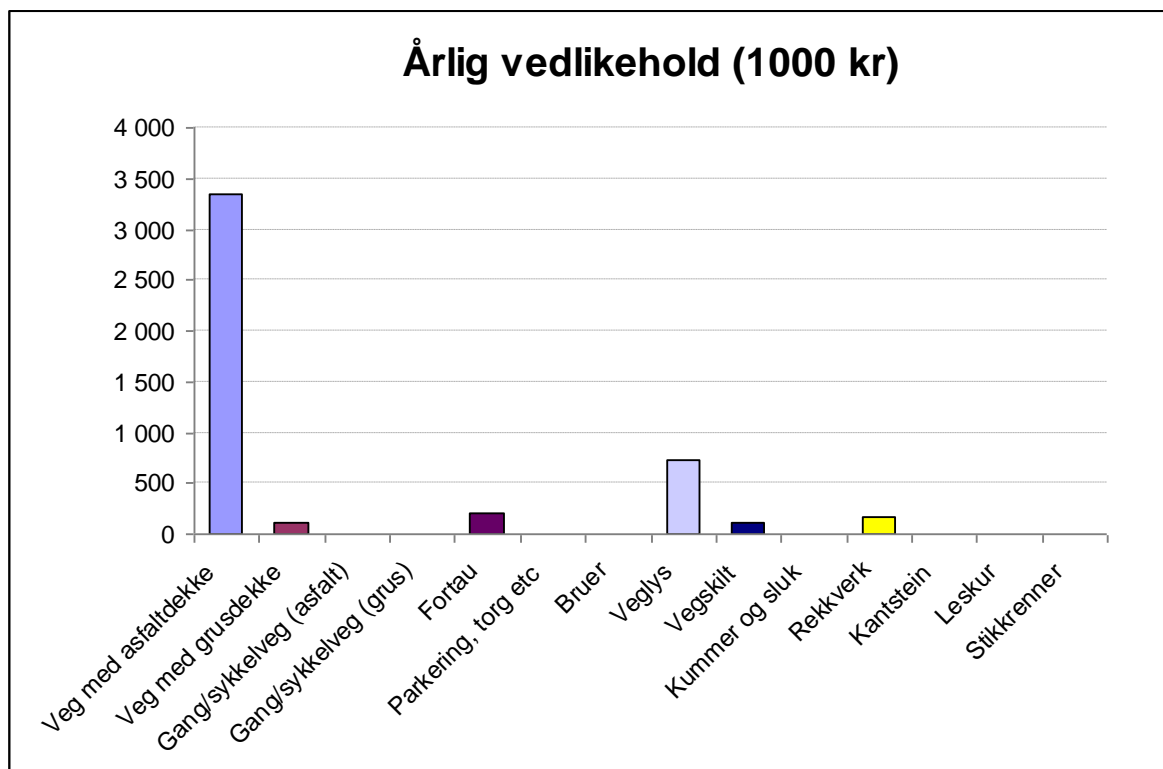
## 6.8 Berekning av vedlikeholdskostnad

Uansett kva for tilstand det kommunale vegnettet og vegobjekt er i, så vil det påløpa årlege vedlikeholdskostnader for å halda standarden på same nivå.

Framtidige vedlikeholdskostnader er avhengig av levetida på dei ulike vegobjekta samt vedlikeholdskostnaden på tidspunktet når utbetringa av vegobjektet skjer.

Årlege vedlikeholdskostnader finn ein ved å multiplisere mengde med tiltakskostnad og deretter dele på tiltakstid (levetid).

Sjå vedlegg 5 for detaljar. Kostnader er eks. mva.



Totale kostnader for å vedlikehalda vegkroppen er berekna til 3,7 mill kr per år, medan årlege vedlikeholdskostnader for registrerte vegobjekt er 1,0 mill kr. Totale kostnader for å vedlikehalda både vegkroppen og vegobjekt er berekna til 4,7 mill kr per år.

Mange vegobjekt er ikkje registrert og derfor ikkje berekna. Det reelle vedlikehaldsbehovet kan derfor antakast å vera noko større.

I tillegg må man huske på kostnader til drift av vegnettet og vegobjekt.

## 6.9 Kommunale bruer

Stord kommune har ansvar for følgjande bruer:

- Slettedalsbrua – kritisk med omsyn til bæreevne. Brua vert utbetra i 2013
- Møllebrua – kritisk mot bæreevne og trafikktryggleik
- Buneset bru (Fletaneset) – kritisk med omsyn til bæreevne
- Hestefossjuvet (Heio) – vurdert stengt for all motorisert ferdsel
- Sageset bru – nedsatt bæreevne og redusert trafikktryggleik
- Podlen bru (Sagvåg) – redusert bæreevne. Prosjektering er sett i gong

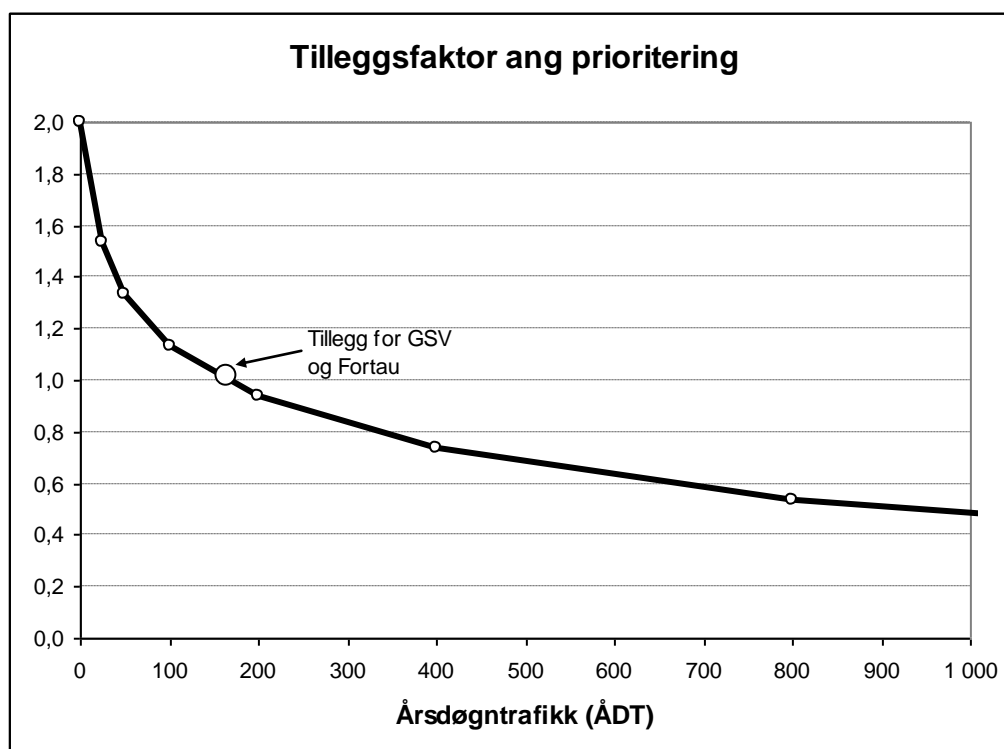
Det er utarbeidd tilstandsrapport for fleire av bruene. Arbeidet med utbetring av kommunale bruer vert kjørt som eigne prosjekt.

## 7. HANDLINGS- OG ØKONOMIPLAN

Dette er ein svært viktig del av plandokumentet. Om planen blir utarbeidd som kommunedelplan gir det automatisk bindingar mot økonomiplanen. Som hovudplan må bindingane vedtakast på ein meir direkte måte. Det er viktig å få ein forpliktande samanheng mellom dette plandokumentet og økonomistyringa i kommunen.

### Prioritering av vegar:

Det er utarbeidd eit forslag til prioritert liste for utbetring av alle kommunale vegar, avhengig av tilstand og årsdøgntrafikk (ÅDT). Mengda av trafikk er antatt etter trafikktilhøve under synfaring, samt etter antall husstandar (frå kart). For å få til ein samla prioriteringsrekkefølge for alle vegar, så vert ein tilleggsfaktor lagt til den registrerte tilstand. Det er forutsett at dersom trafikken doblast (f.eks fra 50 til 100) så reduserast tilleggsfaktoren med 0,2. Det betyr at ein veg med tilstand 3,0 og 50 i ÅDT prioriterast likt med ein veg med tilstand 3,2 og 100 i ÅDT. Sjå figur nedanfor:



Årsdøgntrafikken på det kommunale vegnettet fordelar seg slik:

Årsdøgntrafikk pr vegkategori			
	<b>H</b>	<b>S</b>	<b>A</b>
Min	500	200	10
Maks	1000	500	200
Snitt	711	334	55

På dette grunnlag er det utarbeidd ein handlingsplan for eitt år (2013) og økonomiplan for to langtidsplanperioder (2012-2019), for 4 alternative budsjettnivå.

I vedlegg 4 er det vist kva for år dei ulike vegane kjem med i budsjettet, avhengig av investeringsnivå. Prioriteringslista er meint som eit utgangspunkt for diskusjon i kommunen. Det må vera mogeleg å endra lista dersom føresetnader vert endra, som f.eks vatn- og avløpsarbeid, bygging av nye bustadfelt, industriområde mv.

For kommunen har ein sett på 4 ulike nivå på løyvingane til forsterkning og dekkelegging på det kommunale vegnettet per år:

- Nivå 1: 1,2 mill kr
- Nivå 2: 2,4 mill kr
- Nivå 3: 4,8 mill kr
- Nivå 4: 7,5 mill kr

Total utbetningskostnad er berekna til 53 mill kr.

Ved å løyva 1,2 mill kr per år vil det vil ta 49 år før alle er utbetra.

Ved å løyva 2,4 mill kr per år vil det vil ta 25 år før alle er utbetra.

Ved å løyva 4,8 mill kr per år vil det vil ta 12 år før alle er utbetra.

Ved å løyva 7,5 mill kr per år vil det vil ta 8 år før alle er utbetra.

## 7.1 Handlingsplan for 2014

Nedanfor er vist kva for vegar som ei kan reasfaltera/forsterka første år med 4 ulike løyvningsnivå (sjå detaljar i vedlegg 4). Kostnader er eks. mva.:

Vegnr	Namn	Gjennomsnittleg tilstand	Totalt (1000 kr)	Prioritering	Nivå 1 1,2 mill årleg	Nivå 2 2,4 mill årleg	Nivå 3 4,8 mill årleg	Nivå 4 7,5 mill årleg
1197-1	Langelandsvegen	4,1	781	1	x	x	x	x
1117-1	Skyttarhaugsvegen	3,2	558	2	x	x	x	x
1118-1	Sponaviksdalen	2,8	515	3		x	x	x
1036-1	Hamnegata	3,0	273	4		x	x	x
1198-1	Digernesvegen	2,6	1 569	5		x	x	x
1007-1	Bjellandsveien	3,7	982	6			x	x
1036-1	Hamnegata	3,5	842	7			x	x
1230-1	Svartadalen	4,1	222	8				x
53-2	Båtsvikjo	1,2	150	9				x
1081-2	Natrutrekaien	3,7	158	10				x
1145-2	Valevegen fortau		85	11				x
1184-1	Hadlabrekko fortau		71	12				x
1184-1	Hadlabrekko	3,7	429	13				x
1103-2	Rødkleiv	2,0	78	14				x
1103-2	Rødkleiv	2,0	29	15				x
1032-1	Hagalio	2,6	278	16				x
1203-1	Isdalsvegen	2,3	250	17				x
1159-1	Åkervikåsen fortau		151	18				x
1105-2	Sandbrekko (nr 4-16)	2,4	117	19				x
1098-2	Rindane	2,6	246	20				x
29-1	Grov	2,7	744	21				x
1105-3	Sandbrekko (nr 20-38)	2,6	237	22				x
1058-2	Kjøttsteinvegen	1,3	45	23				
35-2	Brandvik, Huglo	1,9	214	24				
1037-2	Hamrane	2,0	9	25				
1024-3	Gruva	2,5	134	26				
1033-1	Hagastølen	2,9	398	27				
1156-2	Øvre Hageby	2,4	82	28				
1146-1	Vassneset	3,0	16	29				
1158-1	Ådlandsvegen	3,0	272	30				
1163-1	Åsringen	3,0	71	31				
1064-6	Kringsjø	2,6	59	32				

## 7.2 Økonomiplan for 2012-2019

Det er utarbeidd en økonomiplan for to langtidsbudsjettperiodar frå 2012 – 2019 (8 år), for 4 ulike løyvningsnivå. Kostnader er eks. mva.:

Totalt forsterkingsbehov er berekna til 58,9 mill kr.

Nivå 1: 1,2 mill kr per år (9,6 mill kr i økonomiplanperioden)

Med dette nivå kan ein asfaltere/forsterke følgjande antall vegar:

- Hovudsamleveggar: 1 (av 7 som har behov)
- Samleveggar: 1 (av 49 som har behov)
- Adkomstveggar: 0 (av 327 som har behov)
- Fortau: 0 (av 31 som har behov)

Med eit uteståande forsterkingsbehov i 2019 på 49,3 mill kr (58,9 mill – 9,6 mill) vil det ta 41 år (49,3 mill/1,2 mill kr pr år) i tillegg, totalt 49 år, før alle vegane er asfaltet eller forsterka. Dette er urealistisk då lengste tekniske levealder for asfaltdekker er ca 15 år.

Ei årleg løyving på 1,2 mill kr vil føra til at mange av vegane etter ein periode i tillegg til dekkelegginga også må forsterkast. Dette kan føra til at ein m<sup>2</sup> kostnad på under 100 kroner i dag fort kan bli fordobla.

Det er ikkje teke omsyn til auka behov for midlar pga auka trafikk og trafikkbeltastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusvegar. Dette vil koma som eit tillegg.

Med dette budsjettnivå vil vegstandarden vera mykje dårlegare i 2019 enn den er i dag. Dette er derfor en **mykje ugunstig langtidsplan** for vegnettet.

Nivå 2: 2,4 mill kr per år (19,2 mill kr i økonomiplanperioden)

Med dette nivå kan en asfaltere/forsterke følgjande antall vegar:

- Hovudsamlevegar: 2 (av 7 som har behov)
- Samlevegar: 1 (av 49 som har behov)
- Adkomstvegar: 2 (av 327 som har behov)
- Fortau: 0 (av 31 som har behov)

Med eit uteståande forsterkingsbehov i 2019 på 39,7 mill kr vil det ta 17 år i tillegg, totalt 25 år, før alle vegane er asfaltert eller forsterka.

Ei årleg løyving på 2,4 mill kr vil føra til at mange av vegane etter ein periode i tillegg til dekkelegginga også må forsterkast. Dette kan føra til at en m<sup>2</sup> kostnad på under 100 kroner i dag fort kan bli fordobla.

Behov for midlar pga auka trafikk og trafikkbeltastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusvegar kjem som eit tillegg.

Med dette budsjettnivå vil ein anta at vegstandarden vil vera noko dårlegare i 2019 enn den er i dag. Dette er derfor en **ugunstig langtidsplan** for vegnettet.

Nivå 3: 4,8 mill kr per år (38,4 mill kr i økonomiplanperioden)

Med dette nivå kan en asfaltere/forsterke følgjande antall vegar:

- Hovudsamlevegar: 2 (av 7 som har behov)
- Samlevegar: 2 (av 49 som har behov)
- Adkomstvegar: 2 (av 327 som har behov)
- Fortau: 0 (av 31 som har behov)

Med et uteståande forsterkingsbehov i 2019 på 21 mill kr vil det ta 4 år i tillegg, totalt 12 år, før alle vegane er asfaltert eller forsterka.

Behov for midlar pga auka trafikk og trafikkbeltastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusvegar kjem som eit tillegg.

Med dette budsjettnivå vil ein anta at standarden på vegane vil vera betre i 2019 enn den er i dag. Etter økonomiplanperioden kan årlege løyvingar reduserast noko.

Dette er derfor ein **fornuftig langtidsplan** for vegnettet.

Nivå 4: 7,5 mill kr pr år (60 mill kr i økonomiplanperioden)

Med dette nivå vil samtlege vegar med behov vera forsterka og asfaltert i løpet av 8 år. Etter denne perioden kan årlege løyvingar reduserast.

Eventuell kostnad for asfaltering av grusvegar kjem som eit tillegg.

Behov for midlar på grunn av auka trafikk og trafikkbeltastning i perioden kjem som eit tillegg.



### 7.3 Tiltråing

Tilstanden på alle kommunale vegar kan i hovudsak karakteriserast som middels god, men mange vegar og delstrekningar er likevel for dårleg.

Ei årleg løyving til vedlikehald av vegkroppen som er lågare enn 3,7 mill kr per år vil redusera standarden og medføra at etterslepet vil auke.

For at det kommunale vegnettet i kommunen skal gjevast eit varig løft ved at alle kommunale vegar med forsterkningsbehov blir forsterka, er det naudsynt å investere ca 4,8 mill kr per år i 8 år.

Etter denne perioden kan løyvinga reduserast til 3,1 mill kr per år som berekna i kap 6.8.

Kostnad for asfaltering av grusvegar kjem i tillegg. Dersom ein ynskjer å asfaltere ca 1 km kvart år av dei attståande 7,3 km med grusveg, vil det kosta ca 0,45 mill kr per år. Det vil då ta 7 år før alle grusvegar har fast dekke.

Kostnad for årleg vedlikehald av vegobjekt vil også koma i tillegg.

## 8. KLASSIFISERING AV VEGAR

Arbeid med utarbeiding av ny hovudplan veg har avdekka at det kan virke noko tilfeldig kva for vegar som er kommunale vegar, og kva som er private vegar. Det kan derfor vera aktuelt å vurdere omklassifisering/nedklassifisering av enkelte kommunale vegar til private vegar/avkjørsler. Dette er også ei viktig problemstilling ved regulering av nye område.

Vedtak om nedklassifisering av kommunale vegar er heimla i Veglovas § 7, og nedlagte parseller kan leggjast ut til bruk som privat veg etter Veglovas § 8. Eit slikt vedtak er ikkje å sjå på som enkeltvedtak etter forvaltningslova, men som eit politisk vedtak der kommunestyret ikkje lenger vil påta seg omkostningane med å halda vegen open som offentleg veg.

Etter ei eventuell nedklassifisering får brukarane av vegen vedlikehaldsplikta, jmføresegnene i Veglova om private vegar (§ 54), medan vegmyndet (kommunen) beheld det objektive eigaransvaret.

Ei systematisk nedklassifisering av kommunale vegar vil kunne medføra reguleringsendringar i regulerte område, mens det i uregulerte område kan skje med heimel i veglova.

Ved eventuell endring i status av vegar i kommunen, fastset kommunen kva for funksjonskrav og tekniske krav (vegnorm) som skal leggjast til grunn for ei omklassifisering/nedklassifisering.

### Funksjonskrav veg.

Funksjonskrav vil gjelde både for overtaking av nye veganlegg, overtaking av eksisterande private vegar og nedklassifisering frå kommunal til privat veg.

Det vert føreslege at minst eit av følgjande funksjonskrav må vera oppfylt for at ein veg skal bli klassifisert som kommunal veg:

- Vegen skal forbinde lokale befolkningskonsentrasjoner med kvarandre
- Vegen skal tjene som forbindelsesveg mellom andre offentlege vegar
- Vegen skal knytte en lokal befolkningskonsentrasjon til det offentlege vegnettet
- Vegen har spesiell offentleg interesse, som vegar til offentlege institusjonar, friluftsområde og liknande
- Vegen skal betjene minst 6-8 bueiningar

### Tekniske krav veg

Før ein veg kan overtakast av kommunen, skal den tilfredsstillende gjevne tekniske krav i medhald av vedteken felles kommunal vegnorm.