

HOVEDPLAN VEG OG TRAFIKK



FROSTA KOMMUNE 1999 - 2011

Ansvarlig avdeling: Plan- og utviklingsavdelingen
Planen vedtatt av: Kommunestyret 27.04.99
Revidering: Hvert 4. år

Forord

I kommunestyremøte 01.09.98 sak 037/98 ble det vedtatt at opprustning av en kommunal veg ble utsatt i påvente av en vegplan. Med bakgrunn i dette vedtaket ble «Hovedplan veg og trafikk, Frosta kommune» etablert.

Hovedplanen er først og fremst en plan over de kommunale vegene som kommunen har et forvaltningsansvar for. Samtidig er det lagt vekt på at de kommunale vegene er en del av et vegnett bestående av privatveger, kommuneveger, fylkesveger og riksveger. Planen inneholder derfor mål for hele vegnettet for å få til en helhetlig og samordnet forvaltning.

Selve utarbeidelsen av planen er gjennomført som et prosjekt med UTS - utvalg for teknisk sektor som politisk styringsgruppe.

Endringer i planen vedtatt i kommunestyret 27.04.99 sak 025/99 er tatt inn i planen.

Frosta 30.04.99

Hallvard Abildsnes
Saksbehandler

Innhold

FORORD	2
INNHold	3
1. INNLEDNING	4
2. ANSVAR	4
3. PLANSTATUS OG FORHOLDET TIL ANDRE PLANER	5
4. SITUASJONSBEskRIVELSE	5
4.1 VEGLENGDER OG INNDELING AV VEGNETTET	5
4.2 VERDI AV KOMMUNALE VEGER	5
4.3 TRAFIKKSIKKERHET	7
4.4 BÆREEVNE OG RESTRIKSJONER.....	8
4.5 DRIFT OG VEDLIKEHOLD.....	8
4.6 GRUNNERVERV	8
4.7 UTVIKLING I REGNSKAP.....	9
5. MÅLSETTING	11
5.1 INNDELING	11
5.2 KOMMUNEPLANMÅL	11
5.3 HOVEDMÅL.....	12
5.4 DELMÅL.....	12
5.5 TILTAK.....	13
6. ØKONOMI	14

1. Innledning

Vegnettet utgjør en meget sentral del av infrastrukturen i samfunnet, og er basis for all samferdsel lokalt og mellom regioner.

Brukerne av vegnettet er sammensatt av en rekke grupper (trafikanter) som hver for seg har ulike behov for transport og krav til hvordan vegnettet er lagt opp. Grupperingen kan for eksempel relatere seg til fremkomstmåte; gående, syklende og kjørende, eller til hensikten med transporten; skole, arbeid, frembringning av gods, ferie og fritid osv.

Vegnettet bidrar til å konsentrere ferdselen samtidig som trafikanter, behov og krav blandes. Denne kompleksiteten kan få ulike konsekvenser for blant annet trafikkulykker, miljøbelastninger, inndeling av trafikkkarealet, sosialt samkvem og rekreasjon.

I utgangspunktet er det uinteressant for de ulike brukergruppene hvem som eier og forvalter vegnettet. Et reisebehov med et utgangspunkt og et mål dekkes på kryss av forvaltningsgrensene. Det er ennå ikke etablert noe system for hvordan samordningen av tiltak skal gjennomføres. Med unntak av den koordineringen som skjer innen trafiksikkerhet er det ingen systematiske tiltak som sørger for samordning av ulike aktiviteter.

Hovedplan for kommunale veger er et planverktøy som forsøker å sette kommunale tiltak inn i en større sammenheng ved å fokusere på ulike trafikanters behov, og som inviterer til politiske drøftinger av mål før tiltakstyper og tiltaksmengder fastsettes i budsjettene. Slik kan man gjennom en hovedplan imøtekomme behovet for samordning og helhetlig styring.

2. Ansvar

Ansvar for vegnettet i Norge er fordelt på flere forvaltningsnivåer. Statens vegvesen er vegholder for riksvegene og fylkeskommunen er vegholder for fylkesvegene mens kommunen er vegholder for kommuneveger. Under kommuneveger inngår gang- og sykkelveger, langs kommuneveger og fylkesveger.

Kommunen har som vegholder av kommuneveger ansvar for planlegging, erverv av veggrunn, utbygging, utbedring og drift og vedlikehold. I tillegg har kommunen ansvar for alle veglys i kommunen og utbygging av gang- og sykkelveger langs riksveger. Samtidig har kommunen ansvar for å samordne planlegging og bruk av det totale vegnettet i kommunen.

Kommunens ansvar er forankret i vegloven (lov nr. 23, 21. juni 1963):

§ 9, 3. ledd: «Vegstyremakt for kommunale veger er kommunen.»

§ 12, 1. ledd: «Planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal veg skal skje etter reglene om planlegging i plan- og bygningslova.»

§ 20, 1. ledd: «Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber desse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.»

3. Planstatus og forholdet til andre planer

Hovedplan veg er en kommunedelplan etter Plan- og bygningsloven. Hovedplanperioden følger kommuneplanperioden som er 4 år med neste periode i tidsrommet 1999 til 2003, jamfør PBL § 20-1 6. ledd.

Kommunale planer relatert til hovedplanen er kommuneplanen, kommunedelplaner, reguleringsplaner, budsjettet for 1999, «Tiltak trafikksikkerhet, Frosta kommune 1998-99» og «Reguleringsplan Fv. 67 Hp. 51 Bru til Tautra».

Eksterne planer relatert til hovedplanen er «Samferdselsplan 1998 - 2001, Nord-Trøndelag», «Norsk veg- og trafikkplan 1998 -2007, Nord-Trøndelag» og «Fylkesvegplan 1998-2001, For Nord-Trøndelag fylke».

4. Situasjonsbeskrivelse

4.1 Veglengder og inndeling av vegnettet

Tabell 1:

Veglengder fordelt på vegkategori og vegholderansvar

Vegholder	Vegtype / nr.	Vegkategori sett fra et trafikantsynspunkt	Hele landet		Innenfor Frosta	
			km	(%)	km	(%)
Statens vegvesen	Europa- og riksveger	Hovedvegnett	25.000	(28)	13,5	(13)
Nord-Trøndelag Fylkeskommune	Fylkesveg	Hovedvegnett	27.000	(31)	46,5	(45)
Frosta kommune	Kommuneveg	Samleveg			41,5	
		Gang- og sykkelveg			2,4	
	Sum		36.000	(41)	43,9	(42)
SUM	Alle vegkategorier		88.000		103,9	

4.2 Verdi av kommunale veger

Vegnettet representerer en betydelig verdi som det krever vedlikehold å opprettholde. For at vegnettet skal beholde sin evne til å betjene brukerne slik en forutsatte da vegen ble bygget er det nødvendig å holde både vegkroppen og de ulike vegelementene i funksjonell og hensiktsmessig stand.

Ved manglende innsats forfaller vegnettet, og jo lenger man lar forfallet utvikle seg jo tyngre blir tiltakene som skal gjenopprette den opprinnelige tilstanden.

Å beregne verdi av et vegnett som til dels er meget gammelt og har fått dagens form etter et utall små eller store tiltak etter en årrekke er umulig. Likevel er det viktig å vite at vegnettet representerer store verdier som tapes over tid ved manglende vedlikehold.

Etterfølgende tabell viser en beregning av vegnettets verdi, beregnet etter gjenanskaffelsesprinsippet, dvs. hvor mye kapital som skal til for å bygge ut vegnettet i dag til en tilstand som tilfredsstillende dagens behov.

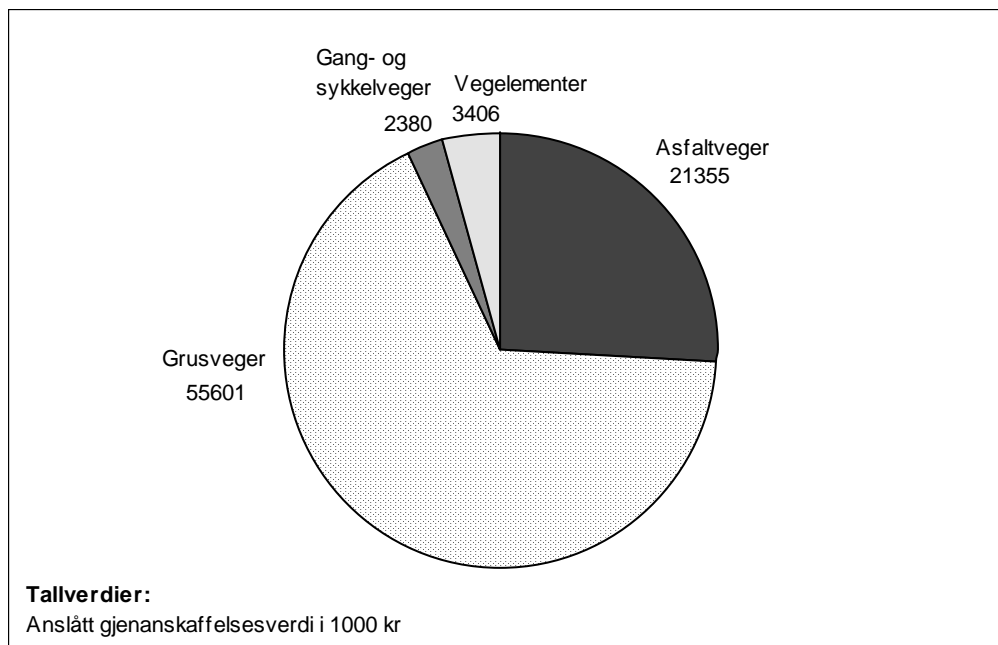
Tabell 2:

Mengdesammenstilling og gjenanskaffelsesverdi av kommuneveger i Frosta

ELEMENT	MENGDE	ENHETSPRIS* 1000 kroner	VERDI* 1000 kroner
ASFALTVEGER	9,707 km	2200	21355
GRUSVEGER	31,772 km	1750	55601
GANG- OG SYKKELVEG	2,380 km	1000	2380
VEGELEMENTER:			
Bruer	1 stk	150	150
Parkeringsplasser, møteplasser og snuplasser	25 stk	15	375
Skilt	55 stk	0,75	41
Stikkrenner	177 stk	5	885
Overvannsledninger	4600 m	0,15	690
Kummer og sluk	105 stk	7	735
Autovern	344 m	0,3	103
Veglys (som stolpepunkt)	36 stk	12	432
Sum vegelementer			3411
VEGNETTETS TOTALE VERDI*			82743

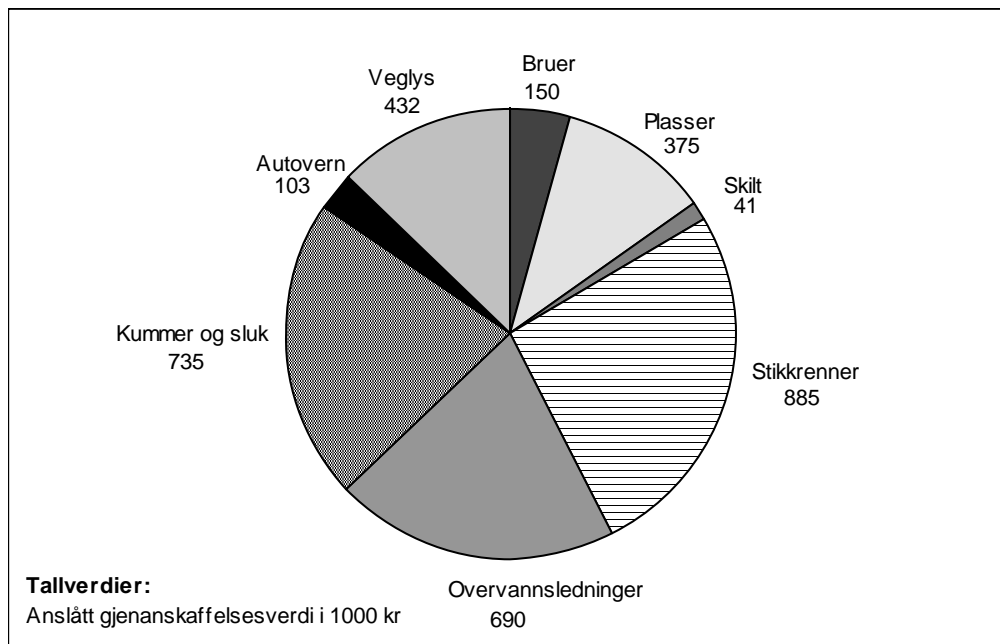
*Kalkulert/antatt gjenanskaffelsesverdi

*Figur 1:
Verdianslag for kommunale veger i Frosta kommune*



Figur 2:

Verdianslag for vegelementer tilhørende kommunale veger i Frosta kommune



4.3 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet er organisert i en egen prosjektgruppe som er underlagt utvalg for teknisk sektor, og i tillegg har forankring i overordnede organ på fylkesnivå (Statens vegvesen og fylkeskommunen gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg). Prosjektgruppen i kommunen samordner ulike interessegrupper og aktører, og koordinerer tiltak og sikrer tilføring av øremerkede midler fra sentrale prosjekter (f.eks. aksjon skoleveg).

Tiltaksplan trafikksikkerhet 1998 - 99 gir følgende status over ulykker i kommunen:

«Karakteristisk for personskadeulykkene i kommunen er at de er spredd utover hele vegnettet uten noen markerte ulykkespunkt. Tilsvarende bilde avtegner seg også for fylkesvegene hvor ingen av de 19 ulykkespunktene er registrert med mer enn 1 personskadeulykke.»

For ulykker med materielle skader utpeker det seg fire ulykkespunkt som alle er lokalisert til sentrum og sentrumsnære områder. I tillegg er to vegstrekninger spesielt belastet.

Når det gjelder ulykker mellom vilt og kjøretøy utpeker det seg 6 vegstrekninger som utmerker seg som problemområder i kommunen.

Forøvrig vises det til nevnte tiltaksplan trafikksikkerhet for en mer utfyllende beskrivelse.

I kommunen er det 2,4 km gang- og sykkelveg og 36 veglys fordelt på 10 mil kommune-, fylkes- og riksveg.

4.4 Bæreevne og restriksjoner

Frem til 1996 var det kun tillatt med 8 t sommeraksellast på samtlige kommuneveger. Etter vedtak i utvalg for teknisk sektor samme år ble aksellasten for kommunevegene underlagt samme regulering som tilstøtende riks- og fylkesveg. Resultatet var at bare 4 (7,4 km) av kommunevegene stod igjen med 8 t sommeraksellast.

Erfaringene så langt viser at vegene bare delvis tåler dagens belastning. Vegstrekningene med dårligst bæreevne har i varierende grad sklidd ut med det resultat at slite- og bærelag ødelegges og grøfter lukkes. I et tilfelle har det også oppstått skader på en bro, som etter alt å dømme er forårsaket av tungtrafikk.

4.5 Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av vegnettet består av en rekke tiltak som kan grupperes i to hovedgrupper etter sin hensikt:

- Drift skal gi de ulike trafikantene et vegnett som fungerer til enhver tid; bla. brøyting, strøying, bortledning av overvann, rydding av vegetasjon, ol.
- Vedlikehold skal sikre at vegens tekniske egenskapene til en hver tid er slik som forutsatt da vegen ble bygget.

Bevilgningene til drift og vedlikehold kan lett bli en salderingspost i budsjettene fordi en ikke tydelig nok viser hvor viktige disse tiltakene er for brukerne. Drift og til dels vedlikehold gir blant annet betydelige trafiksikkerhetsmessige gevinster. Strøying for å bedre friksjonen og vegetasjonsrydding for å bedre sikten er gode eksempler på det.

Drift blir ofte forfordelt på bekostning av vedlikehold fordi virkningene av tiltakene er mer umiddelbare. Resultatet av manglende vedlikehold er forfall og redusert bruksverdi av vegen.

I Frosta kommune er driftstiltak som strøying og brøyting høyt prioritert, mens vedlikeholdstiltak generelt har vært lite prioritert (se kapittel 4.7). Resultatet er delvis som antydnet over, forfall og redusert bruksverdi. Spesielt manglende vedlikehold av grus- og asfaltdekkene samt manglende grøfterensk har gitt seg utslag i forfall og redusert bruksverdi (se kapittel 4.4). Kontroll og rensk av dreneringsystem har også vært lite prioritert.

Når det gjelder grøfterensk og grøfting har man i kommunen et spesielt problem knyttet til erverv av grunn. På en del av strekningene der grøfting har det ikke lyktes å komme til enighet om erverv av grunn.

4.6 Grunnerverv

Erverv av grunn med erstatningsutbetaling gjenstår for ca. 8 km av kommunens 42 km veger. Samtidig gjenstår det oppmåling av ca. 31 km veg med tilhørende grunn. Kostnadene for å fullføre grunnerverv og oppmåling er anslått til ca. 1,1 mill kr. Som nevnt (kapittel 4.5) er det knyttet problemer til grunnervervet.

4.7 Utvikling i regnskap

Utviklingen i regnskapet for kommuneveger i Frosta kommune viser to klare tendenser.

- I perioden 93 til 98 er midler til vedlikehold betydelig redusert, mens andelen til drift i form av brøyting og strøing er betydelig økt, sammenlignet med 91 og 92 (se figur 3).
- Regnskapet for perioden 87 til 98 viser at midler til utbygging gradvis er redusert fra ca. 1 mill kr i toppåret 89 til et tilnærmet nullnivå fra 94 og frem til i dag (se figur 4).

Tabell 3:

Regnskapstutvikling kommunale veger Frosta kommune 1987 - 1998

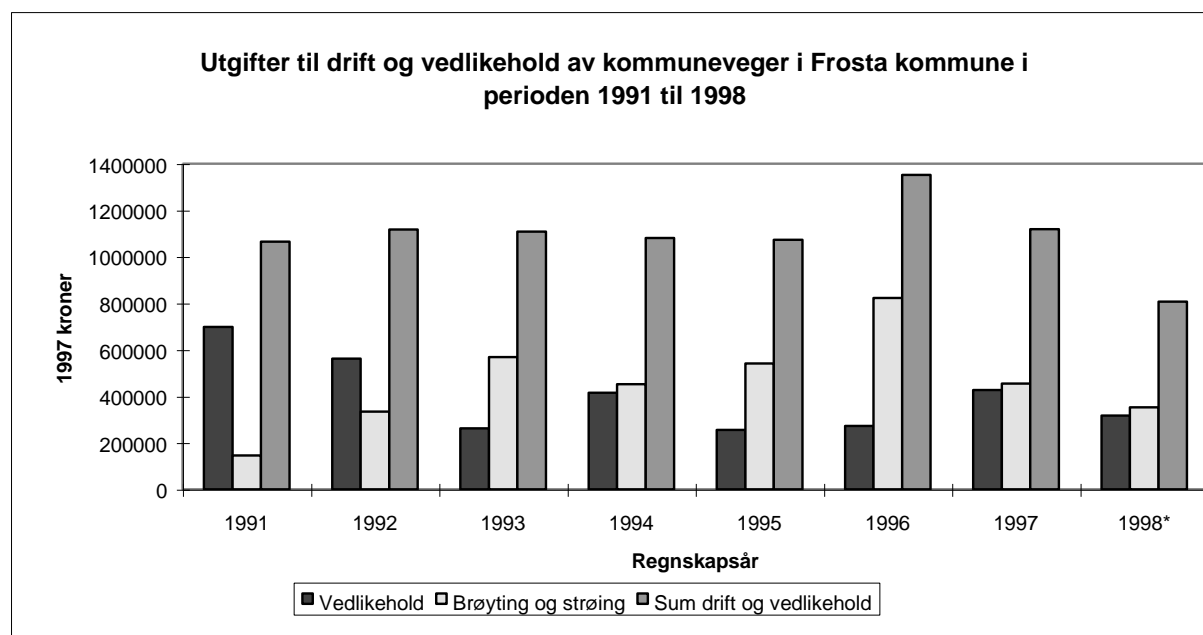
Regnskapsår ¹	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 ²
KOMMUNEVEGER:												
Veglengde totalt (km)	41	41	41	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Grunnerverv	50	66	16	150	134	129	135	14	166	52	1	51
Nye anlegg	241	317	1036	708	458	307	382	41	0	0	28	0
Sum nye utbyggingsområder	291	384	1052	858	591	436	517	55	166	52	29	51
Brøyting og strøing					146	334	569	452	540	823	454	353
Vedlikehold					698	562	262	415	256	272	427	317
Sum drift og vedlikehold	930	993	983	1136	1065	1118	1107	1080	1073	1351	1118	806
Totalt	1221	1376	2034	1995	1656	1554	1624	1135	1239	1403	1147	857
1000 kr / km totalt	31	35	51	47	39	36	38	26	29	32	26	20
1000 kr / km drift og vedlikehold	23	25	25	27	25	26	26	25	25	31	26	18
1000 kr / km vedlikehold					16	13	6	10	6	6	10	7

¹Regnskapstall er oppgitt i 1997 kroner i hele tusen

²Status pr. 11.11.98

Figur 3:

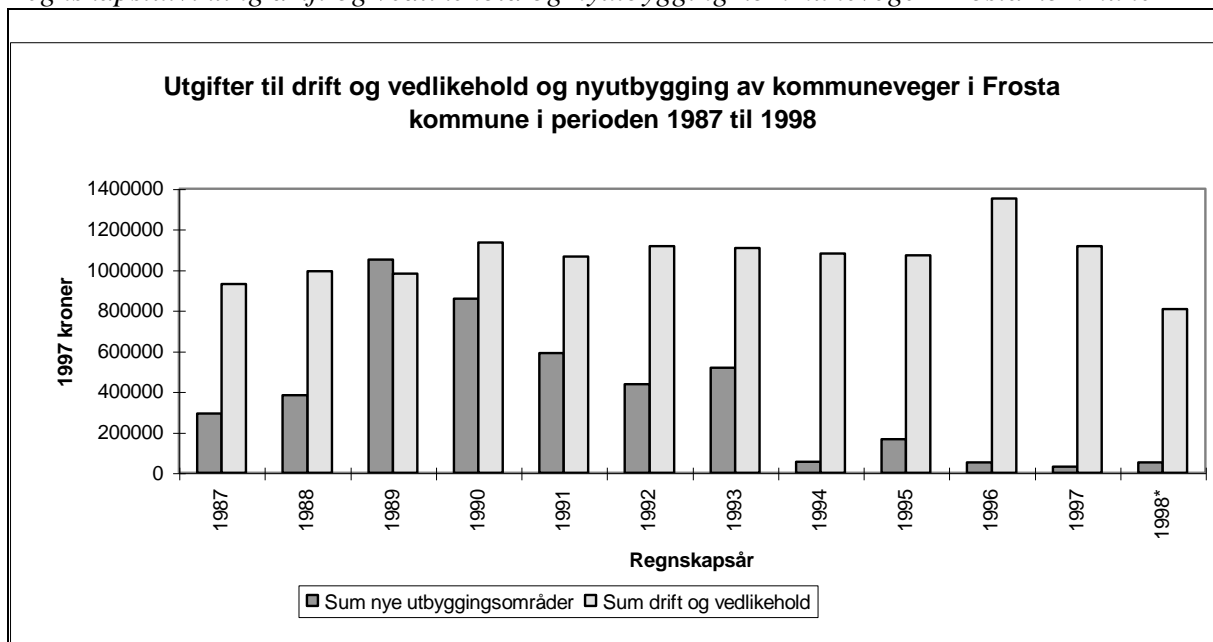
Regnskapstutvikling drift og vedlikehold kommuneveger Frosta kommune



*Status pr. 11.11.98

Figur 4:

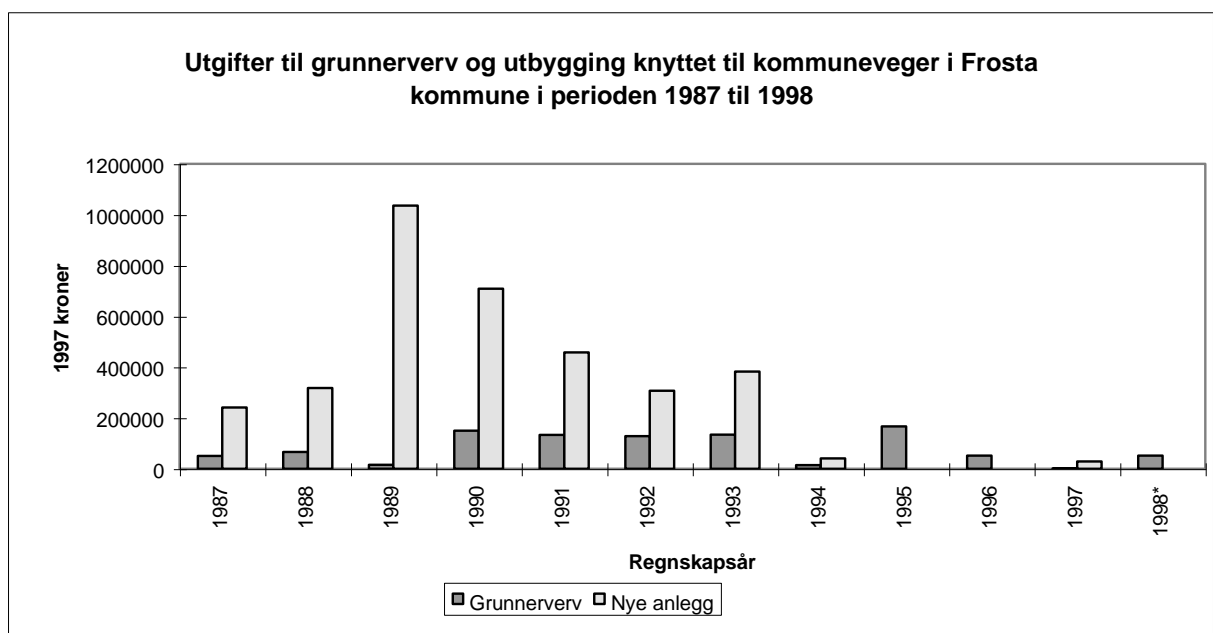
Regnskapstutvikling drift og vedlikehold og nyutbygging kommuneveger Frosta kommune



*Status pr. 11.11.98

Figur 5:

Regnskapstutvikling nyutbygging og grunnerverv kommuneveger Frosta kommune



*Status pr. 11.11.98

5. Målsetting

5.1 Inndeling

Målsettingen har følgende inndeling:

- 1) Hovedmål
- 2) Delmål
- 3) Tiltak

Tiltakene skal følge logisk av delmålene og delmålene skal følge logisk av hovedmålene. Hovedmålene og delmålene representerer den langsiktige målsettingen, mens tiltakene representerer målsettingen i kommende planperiode.

Det er de ulike trafikantgruppenes behov som legger grunnlaget for hvilke tiltak som skal gjennomføres. Behovene varierer innenfor året og over årsperioder. Samtidig er det hele tiden de politiske prioriteringene som avgjør hvilke behov som skal tilfredsstilles.

I etableringsfasen av en hovedplan er målene viktige. Gjennom rulleringen av hovedplanen vil en revurdering av tiltakene stå sentralt.

5.2 Kommuneplanmål

I kommunens forslag til kommuneplan for perioden 1999 -2011 er den overordnede målstrukturen presentert slik:

VISJON Frosta - først og fremst

OVERORDNA MÅL Gode livsvilkår i trygge omgivelser

HOVEDMÅL 1 Bosetting og aktivitet i alle deler av kommunen
HOVEDMÅL 2 Økt tilrettelegging for næringsutvikling
HOVEDMÅL 3 Barne- og ungdomsvennlige lokalmiljø og gode omsorgstjenester
HOVEDMÅL 4 Samordna utvikling basert på dialog mellom innbyggere, privat og offentlig virksomhet

Av konkrete målsettinger fremsatt under hovedmålene, er det særlig en målsetting under hovedmål 1 som er direkte relatert til vegsektoren:

«Infrastruktur og kommunikasjon prioriteres - innad og ut av kommunen.»

5.3 Hovedmål

Hovedmål 1: TILGJENGELIGHET OG FUNKSJON

Ulike trafikantgrupper skal ha nødvendig tilgang til et fungerende vegnett året rundt.

Delmål: D1-D6

Hovedmål 2: SIKKERHET

Alle trafikantgrupper skal til enhver tid kunne ferdes trygt og sikkert på vegene i kommunen.

Delmål: D1-D8

Hovedmål 3: VERDIBEVARING

Vegnettet skal forvaltes slik at bruksverdi og teknisk verdi bevares.

Delmål: D1-D6, D9

Hovedmål 4: MILJØ

Vegnettet og transporten skal utvikles og drives på en mest mulig miljøvennlig måte.

Delmål: D1-D5, D7, D10

Hovedmål 5: BRUKERORIENTERING

Vegforvaltningen skal være orientert mot brukernes behov og brukerne skal ytes god service.

Delmål: D1-D8

5.4 Delmål

Nr.	Delmål	Hovedmål
D1	Vegdekkene skal holde god standard	H1- H5
D2	Det skal holdes god standard på drift og vedlikehold året rundt	H1- H5
D3	Det skal etableres planer for drift og vedlikehold og økonomi, og et vegregister over kommunevegene	H1- H5
D4	Grunnerverv og oppmåling av veggrunn skal fullføres	H1-H5
D5	Det kommunale vegnettet bør være riktig klassifisert i forhold til gjeldende kriterier for kommuneveger	H1-H5
D6	Det eksisterende vegnettet skal utbedres i prioritert rekkefølge	H1-H3 H5
D7	Gang- og sykkelvegnettet skal utbygges, og det skal til en hver tid sikres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett	H2 H4 H5
D8	Trafikksikkerhet med vekt på separasjon av trafikanter, spesielt rettet mot barn, skal prioriteres høyt i vegforvaltningen	H2 H5
D9	Aksellastreguleringene skal være i samsvar med tilstøtende fylkes- og riksveg	H3
D10	Det skal velges mest mulig miljøvennlige produkter og metoder i vegforvaltningen	H4

5.5 Tiltak

Ved å iverksette en rekke tiltak kan man realisere de ulike målene. Siden det er mange aktuelle tiltak blir det viktig å velge ut og å prioritere blant disse, slik at man kan nå målene på en mest mulig effektiv måte.

Nr.	Tiltak	Delmål
«Viktige tiltak», prioriteres i henhold til budsjett, økonomiplan og evt. drift- og vedlikeholdsplan		
T1	Regulering av fartsgrense på Fv 63 ved kommunesenter og skole	D8
T2	Regulering av trafikale forhold rundt skolen	D8
T3	Bygging av gang- og sykkelveg langs Rv 753 strekningen Jubergskorsen - Nybø	D7 D8
T4	Fullstendig utbygging av av gang- og sykkelveger langs riks- og fylkesveger i en avstand av 2 km fra Frosta skole	D7 D8
T5	Etablere veglys på alle gang- og sykkelveger	D8
T6	Rehabilitering av autovern og stikkrenner og grøfterensk på Kv 119 Dalsve - Brenneskorsen	D6 D8
T7	Kartlegge områder som til tider er spesielt glatte i vinterhalvåret, og etablere punktstrøing for disse områdene	D2 D8
T8	Grøfting, rehabilitering av bro for Kv 125 Rv 753 - v/Viken - Manneset. Forutsetter grunnerverv	D4 D6 D8 D9
T9	Rehabilitering av overvannsledning på Kv 131 Fv 65 v/Riseth - Holmberget	D6
T10	Etablering av asfaltdekke på Kv 134 Fv 64 - Industriområdet	D1
T11	Etablering av asfaltdekke på Kv 121 parsell Mostad - Gartnerhallen. Forutsetter grunnerverv	D1 D4
T12	Rehabilitering av asfaltdekke på Kv 136 Rygg - Holmberget	D1 D9
T13	Rehabilitering av bærelag og asfaltdekke for deler av Kv 117 Kvamman - Kalvehagen - Romma	D1 D6 D9
T14	Omlegging og grøfting på Kv 137 Nordfjæra. Forutsetter grunnerverv	D1 D4 D6 D9
T15	Rehabilitering av bærelag og asfalt på deler av Kv 120 Vangberg - Skytterhuset m/Vagnåsen	D1 D6 D9
T16	Etablering av asfalt og rehabilitering av asfalt på Kv 127 Fv. 64 - Kjelsås boligfelt. Forutsetter grunnerverv	D1 D4
T17	Etablering av asfalt på Kv 133 Moksnesåsen boligfelt	D1
T18	Bygging og utbedring av bussholdeplasser rettet mot skoleskyssen inkludert leskur på de mest brukte holdeplassene	D8
T19	Legge ned kommuneveger eller deler av kommuneveger som ikke oppfyller kriteriene for kommuneveg	D5
Administrative tiltak uten innbyrdes prioritering:		
T20	Gjennomføre resterende grunnerverv og oppmåling etter en plan. Dersom forhandlinger om nødvendig grunnerverv ikke når frem til løsning klargjøres saken for ekspropriasjon og legges frem til politisk behandling fortløpende.	D4
T21	Etablering av et oppdatert dataregister over kommunevegene med kobling mot GIS.	D3

Nr.	Tiltak	Delmål
T22	Etablering av en drifts- og vedlikeholdsplan for kommunevegene	D3
T23	Etablering av en økonomiplan for vegsektoren	D3
T24	Etablering av et system som ivaretar miljøinteressene i vegforvaltningen (f.eks. miljørevisjon)	D11
T25	Etablering av en detaljplan for trafikkseparasjon (gang- og sykkelveger, etablering av fysisk skille mellom trafikanter)	D6 D7 D8 D11
T26	Etablere en samlet oversikt over kommunens ønsker og synspunkter i forhold til forvaltningen av riksvegen og fylkesvegene	D1 D2 D6 D8

6. Økonomi

På grunn av trange tidsrammer innenfor prosjektet hovedplan veg er etablering av en økonomiplan for vegsektoren oppført som eget tiltak (se kapittel 5.5). Kostnadsberegning av tiltakene som vedtas i hovedplan veg vil danne grunnlaget for økonomiplanen.

Kommunens forrige økonomiplan for perioden 1994 til 1997 er fortsatt under revisjon og forventes å være ferdig i april 1999. En egen økonomiplan for vegsektoren vil være en naturlig del av kommunens overordnede økonomiplan. Økonomiplanen for vegsektoren bør derfor utarbeides og fullføres innen april 1999.