

## Hurum kommune

# Hovedplan vei 2017 - 2026





## Forord

*Rambøll Norge har fått følgende oppdrag av Vestviken interkommunale vei, vann og avløpsselskap, VIVA IKS: Utarbeidelse av hovedplan vei for Hurum og Lier kommuner. Dette dokumentet er hovedplanen for Hurum.*

*Utgangspunkt for hovedplanen er at den skal ta utgangspunkt i eksisterende hovedplan vei for Røyken kommune. Struktur, inndeling og tematikk blir da som i hovedplanen for Røyken kommune. Som en del av denne planen skal en også ta med gang- og sykkelveier, veilys og annet veiutstyr. Planen inneholder også en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).*

*Hovedplanen utarbeides ut fra eksisterende grunnlagsmateriale samt eventuelle nye opplysninger som framkommer i løpet av prosessen.*

*I forhold til planen for Røyken kommune er en del tekst forkortet noe. Etter første interne høringsrunde sommeren 2016 ble også strukturen på dokumentet noe endret.*

*Tore Johansen (Viva-IKS) og Sverre Wittrup (Hurum kommune) har bistått med opplysninger og viktige korreksjoner underveis.*

*Håvard Parr Dimmen (Rambøll) har utarbeidet rapporten.*

*Forsidefoto: Lindeveien, Tofte (foto: Safe Control)*



## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>RAMMEBETINGELSER</b>	<b>4</b>
2.1	Generelt	4
2.2	Lover og sentrale forskrifter	4
2.3	Kommunale planer	5
2.4	Befolkning og befolkningsprognose	5
2.5	Kommunalt veinett	6
2.6	Organisering	7
<b>3</b>	<b>SITUASJONSBEKRIVELSE VEIER</b>	<b>7</b>
3.1	Hurum kommune – veilengder og tilstand	8
3.2	Hurum kommune – mengder og tilstand for øvrige veielementer	8
<b>4</b>	<b>VEISYSTEM OG VEISTANDARD</b>	<b>9</b>
4.1	Veisystem	9
4.2	Veistandard	9
<b>5</b>	<b>MÅLSETTINGER</b>	<b>10</b>
5.1	Hovedmål	10
5.2	Operative mål	11
<b>6</b>	<b>DRIFT OG VEDLIKEHOLD</b>	<b>11</b>
6.1	Definisjoner – drift og vedlikehold	11
6.2	Drifts- og vedlikeholdsinstruks	12
6.3	Prioritering av drifts- og vedlikeholdstiltak	12
<b>7</b>	<b>NYE VEIANLEGG</b>	<b>13</b>
7.1	Konkrete prosjekter i kommunen	13
<b>8</b>	<b>TRAFIKK</b>	<b>13</b>
8.1	Kollektivtrafikk	13
8.2	Gang- og sykkeltrafikk	14
8.3	Trafikksikkerhet	14
8.4	Miljø	14
8.5	Veitstyr	15
<b>9</b>	<b>BEREDSKAP OG ROS-VURDERING</b>	<b>16</b>
9.1	Organisatorisk beredskap	16
9.2	Teknisk beredskap	16

---

9.3	Risiko- og sårbarhetsvurdering	16
<b>10</b>	<b>BUDSJETT</b>	<b>17</b>
10.1	Drift og vedlikehold	17
10.2	Investeringer	17

## Vedlegg

Vedlegg 1	Veiliste Hurum kommune
Vedlegg 2	Drifts- og vedlikeholdsstandard for kommunale veier
Vedlegg 3	ROS-vurdering

## 1 INNLEDNING

Hurum kommunes hovedplan skal gjelde for perioden 2017 – 2026. Hovedplanen er først og fremst et *strategisk* dokument som skal etterfølges av en tiltaksplan for perioden 2017-2020 som konkretiserer, tidfester og angir kostnader for nødvendige tiltak i kommunen.

Hovedplan vei skal gi premissene for å kunne gjøre de rette vurderingene og prioriteringene i tiltaksplanen. Når begge dokumentene er utarbeidet og vedtatt har en et godt fundament for å kunne forvalte, drifte og utvikle det kommunale veinettet i Hurum kommune på en profesjonell måte til det beste for kommunen.

Kommunen initierer til vekst, og kommuneplanarbeidet tilrettelegger for dette. Fungerende infrastruktur – herunder et godt og tjenlig veinett – er en forutsetning for at kommunene skal kunne nå sine mål og ambisjoner.

**Hovedplan vei er et styringsverktøy for å nå vedtatte mål for kommunalt veinett i kommunen.** Samtidig skal planen vise hvilke drifts og investeringsbehov en har på veisiden i løpet planperioden (2017-2026).

Det er naturlig at en slik hovedplan er en del av det totale kommuneplanarbeidet, og at denne hovedplanen blir revidert og ajourført samtidig med kommuneplanen. Strategiplanen revideres hvert 4. år og tiltaksplanene ajourføres årlig i forbindelse med handlingsplan.

Hurum kommune har fra før lite dokumentasjon på omfang og standard på det kommunale veinettet. Imidlertid er det nå startet et systematisk arbeid med registrering av veinett og veiutstyr.

Det forutsettes at hovedplan og tiltaksplan følges opp i de årlige (og flerårige) budsjettene, og at dette synliggjøres ved at tiltak blir gjennomført i samsvar med den til enhver tid gjeldende tiltaksplan for vei. I denne hovedplanen for vei vil "vei" omfatte alle typer vei, konstruksjonselementer og annet veiutstyr som tilhører veien.

Viva IKS er et interkommunalt selskap med kommunene Lier, Hurum og Røyken som eiere. Selskapets formål er å utføre offentlige tjenester for sine eiere innenfor vei, vann og avløp. Selskapet skal forvalte kommunaltekniske anlegg for vei, vann og avløp for eierkommunene, og har ansvaret for alle oppgaver knyttet til forvaltning, planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av offentlige vei, vann- og avløpsanlegg i eierkommunene. Ansvaret ble overført Viva IKS fra 1. januar 2015. Eierkommunene står fortsatt som eier av infrastrukturen. Utfyllende opplysninger finnes blant annet på hjemmesidene til VIVA: [www.viva-iks.no](http://www.viva-iks.no).

## 2 RAMMEBETINGELSER

I dette kapitlet er det gjengitt de viktigste rammene som veieier / veiforvalter må forholde seg til i planen. Det innebærer blant annet lovverk, øvrig overordnet planarbeid, befolkning og veinett.

### 2.1 Generelt

Hovedplanens fokus er spesielt rettet mot forvaltning, utvikling, drift og vedlikehold av veier. I sin form er denne hovedplanen en del av forvaltning av veinettet.

Forvaltning er et samlebegrep for daglig drift og aktivitet. Ordinær saksbehandling og vedtak som innebærer ivaretagelse av de verdiene som veinettet og tilhørende infrastruktur har, er også en del av forvaltningsoppgavene.

Utvikling er hvordan veien og veinettet skal være i et langsiktig perspektiv. Herunder også betraktninger og initiering av nødvendige investeringer.

Drift av veinettet innebærer daglig tilsyn og arbeid med veinettet. Eksempelvis er snøbrøyting en driftsoppgave.

Vedlikehold er tiltak som ikke nødvendigvis bedrer standarden, men skal gi veien (objektet) minst den standarden den hadde da det var nytt. Reasfaltering er en typisk vedlikeholdsoppgave.

### 2.2 Lover og sentrale forskrifter

Lover kan henvise til mer detaljerte bestemmelser i sentrale (eller lokale) forskrifter. Forskrifter kan igjen henvise til mer detaljerte retningslinjer og bestemmelser. I lover og forskrifter er det angitt hvem som er forvaltningsmyndighet og ansvarlig for at en fatter gyldige vedtak.

Nedenfor er det listet opp noen sentrale lover og forskrifter som gjelder i forbindelse med planlegging, bygging og drift av vei.

#### Lover

Plan- og bygningsloven

*Kommunen er planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og er følgelig den som skal godkjenne regulering og kommunale og veitekniske anlegg. All veiplanlegging blir gjort etter bestemmelsene i denne loven.*

Veiloven

*Loven regulerer veihierarkiet, og gir blant annet bestemmelser om hvilket ansvar en har både som veieier og som nabo.*

Veitrafikkloven

*Gjelder all trafikk med motorvogn og for steder der det er alminnelig adgang til å ferdes med motorvogn.*

#### Forskrifter og retningslinjer

Byggteknisk forskrift – TEK 10

Skiltforskriften

Håndbok N200 Vegbygging (Statens vegvesen)



Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder (Statens vegvesen)  
Hurum kommunes veinormer – Følger Røykens veinorm inntil egen er på plass.

### Andre retningsgivende dokumenter

All aktivitet blir også regulert av annet regelverk, for eksempel innen støy, forurensing, kulturminner, naturmangfold og universell utforming. Det finnes også en del rikspolitiske retningslinjer som er retningsgivende for forvaltningsapparatet, bl.a. Nasjonal Transportplan.

Fylket har også fylkesdelplaner / temaplaner som berører vei og framkommelighet, og i hvilken grad en på fylkesveier skal følge bestemmelsene i Statens vegvesens håndbok N100 Vegutforming.

## **2.3 Kommunale planer**

Kommuneplanen, den øverste planen i det kommunale planhierarkiet. Kommunen har følgende gjeldende kommuneplan:

Kommuneplan for Hurum 2015-2027 (ikrafttredelse juni 2015)

I tillegg til selve kommuneplanen kan det være flere kommunedelplaner / temaplaner, som hver for seg detaljerer, konkretiserer og spisser forutsetningene og bestemmelsene i kommuneplanen. Ett eksempel på temaplan er "Trafikksikkerhet", en plan som også får følger for prioriteringene i tiltaksplanen. Sentrale planer som gir viktige føringer og bindinger for veiplanen er blant annet:

- Kommunal planstrategi, igangsetting av arbeid med rullering av kommuneplan.
- Energi og klimaplan 2017 – 2020
- Trafikksikkerhetsplan 2017 – 2020
- Prosjekt Hurum 2020

Vedtatte planer og gode intensjoner er lite verdt uten at økonomien tillater det. Hovedplan vei må sees i sammenheng med den totale kommuneøkonomien; blant annet årlig budsjettbehandling og flerårige økonomiplaner.

## **2.4 Befolkning og befolkningsprognose**

### **2.4.1 Befolkning**

Hurum kommune hadde 9467 innbyggere ved inngangen til 2017.

I et 10-årsperspektiv har årlig befolkningsvekst vært ca. 0,7 % i Hurum.

### **2.4.2 Prognose for befolkningsvekst**

Med bakgrunn i SSBs indeks er det skissert 3 prognoser for befolkningsveksten: Middels, lav og høy. I *kommuneplanen for Hurum* er det angitt en befolkningsutvikling som er høyere enn det SSB legger til grunn i sitt midlere alternativ. Befolkningsprognosen er vist i tabell 1.

I kommunedelplan for Hurum kommune 2015-2027 ønsker kommunen å arbeide for en større vekst i kommunen og legger til grunn en årlig vekst på 2 %. Kommunen ønsker å styrke senterstrukturen og ønsker at mye av veksten skal ivaretas som fortetting. Man ser da for seg at befolkningsveksten blir størst i områdene Sætre/Storsand og Tofte/Filtvet.

Et anslag på 2 % årlig vekst er betydelig mer enn befolkningsprognosene til Statistisk sentralbyrå. Et argument for å satse på 2 % årlig vekst er at man anser Hurum som en attraktiv kommune å bosette seg i når befolkningen i Osloregionen øker. Hurum kommune satser på vekst i både næring og befolkning blant annet gjennom prosjektet Hurum 2020.

For å beregne befolkningsveksten bruker Statistisk sentralbyrå ulike kriterier for vekst. SSBs prognose for høy befolkningsvekst anslår at det i 2040 vil være ca. 11 450 personer i Hurum kommune. En økning på 2 % per år innebærer at det i 2040 er nesten 16 000 personer i Hurum kommune.

**Tabell 1: Folketall og prognoser 2015-2040**

Kommune	Pr 1.jan 2015	SSB lav 2040	SSB middels 2040	SSB høy 2040	K.plan Hurum 2040
Hurum	9330	9106	10037	11454	15613

Det er lagt til grunn størst befolkningsvekst i de mest sentrale delene av kommunen.

## 2.5 Kommunalt veinett

Det kommunale veinettet er en viktig del av veiinfrastrukturen, og et fungerende kommunalt veinett er en forutsetning for bosetning og næringsutvikling. Et fungerende veinett er en svært viktig del av å kunne ivareta mobilitet, sikkerhet og kommunikasjon. Eksisterende veinett er dermed en av rammebetingelsene i denne planen.

Mye av det kommunale veinettet har blitt til stykkevis og delt; som en del av den generelle samfunnsutviklingen. Noen veier er gamle, og er kanskje rester av gamle hovedveier. Andre veier igjen kan være nye, og er et resultat av planlagt utbygging av for eksempel nærings- eller boligområder.

Veinettet er stort, og som forvaltningsmyndighet for kommunalt veinett er det store verdier som er "liggende". Forvaltningsverdien til dette veinettet kan uttrykkes ved at en sammenligner hva det vil koste å etablere tilsvarende veinett i dag.

Registrerte veilengder og veikapital er vist i tabell 2.

**Tabell 2: Veilengder og veikapital i Hurum (kilde *veiliste for Hurum*)**

Kommune	Registrert veilengde (km)	Veikapital
Hurum	64,5	ca 150 MNOK

*Kommentar: Veikapital er antatt verdi basert på gjennomsnittsverdi for kommunalt veinett i Lier.*

Situasjonsbeskrivelse / tilstand er nærmere omtalt i kapittel 3.

## 2.6 Organisering

Hurum kommune er veieier, men har lagt ut forvaltningen av veiene til Viva IKS. Hurum kommune er en av eierkommunene til Vestviken interkommunale vei vann og avløpsselskap (VIVA IKS). Formål og oppgaver i VIVA er gjengitt i tekstboksen i figur 1.

*Selskapets formål er å utføre offentlige tjenester for sine eiere innenfor vei, vann og avløp. Selskapet skal forvalte kommunaltekniske anlegg for vei, vann og avløp i deltakerkommunene, og har ansvaret for alle oppgaver knyttet til forvaltning, planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av offentlige vann- og avløpsanlegg i eierkommunene. Ansvaret ble overført Viva IKS fra 1. januar 2015.*

*Viva IKS er lokalisert med sin administrasjon på Vitbank i Lier kommune. I tillegg har selskapet tre driftsstasjoner lokalisert henholdsvis i Lierbyen, Grette i Røyken og Tofte i Hurum. Til sammen er det 85 ansatte i selskapet.*

*Viva IKS vil betjene til sammen 56 000 innbyggere. Selskapet vil ha 22 000 kunder. Vårt mål er at alle vår kunder og innbyggere skal merke en forskjell til det bedre når det gjelder drift, vedlikehold, forvaltning og investeringer innenfor tjenesteområdene vei, vann og avløp.*

*Bakgrunnen for etableringen av Viva IKS er todelt:*

- 1. Skape større fagmiljø det er interessant å søke seg til med tanke på rekruttering av kompetanse til kommunal sektor.*
- 2. Hente ut synergier fra stordriftsløsninger som bidrar til å øke kvaliteten og kvantiteten på Vivas tjenester, og dermed øke kvalitet og servicegraden for våre innbyggere og kunder.*

**Figur 1: Formål med og bakgrunn for VIVA IKS** (kilde: [www.viva.iks.no](http://www.viva.iks.no))

VIVA utfører oppgaver på vegne av- og etter bestilling fra eierkommunene

## 3 SITUASJONSBEKRIVELSE VEIER

Det ble startet opp registrering av av veinett og veielementer i Hurum kommune høsten 2016. En har følgelig fått en bra første oversikt over mengder og tilstand i kommunen. En kan også nå gjøre bedre vurderinger av hva framtidig drift og vedlikehold av vei og veielementer vil innebære av kostnader. Registreringene er gjort i NVDB-systemet, og er det samme systemet som Vegvesenet bruker.

Samlet årlig driftsbehov på utvalgte tiltak er beregnet til 5,4 mill. kr. pr år. Vedlikeholdsbehovet er beregnet til 3,7 mill. kr. pr år. Herunder er reasfaltering av veiene som utgjør en større andel.

Veiliste Hurum er i vedlegg. I tabellene på neste side er noen andre hovedtall gjengitt.

### 3.1 Hurum kommune – veilengder og tilstand

Hurum kommune har nesten 68 km med kommunal vei. Fordelingen vises i tabell 3.

**Tabell 3: Veilengder fordelt på kategori** (kilde: Hurum vegobjekt NVDB.xlsx)

	Enhet	Veilengde	Asfalt	Grus
Kommunale veier	lm	60107	48859	11248
GS-veier	lm	7438	4634	2804
Sum veilengde	lm	67545	53493	14052

I tillegg til gang- og sykkelveiene kommer turveier som ligger under Kultur i Hurum kommune.

Det pågår en kartlegging sammen med kommunen for å avklare skille mellom kommunale- og privatregulerte veier i Hurum. Dette vil gjøre noe endringer på tallene vist i tabellene.

### 3.2 Hurum kommune – mengder og tilstand for øvrige veielementer

Et fungerende veinett har en mengde veiutstyr / veielement som også må driftes og vedlikeholdes i tillegg til selve veikroppen. Dette utgjør også et betydelig beløp når en ser på den totale veikapitalen. I tabell 4 er det gitt en oversikt over en del veielementer og veiutstyr.

**Tabell 4: Mengde veiytstyr som driftes og vedlikeholdes** (kilde: Hurum vegobjekt NVDB.xlsx)

Veiobjekter	Mengde	Enhet
Fortau	2485	l.m.
Veidekke, asfalt / grus	48859 / 11248	l.m.
Gang- og sykkelveier, asfalt / grus	4634 / 2804	l.m.
Fartshumper	56	stk.
Skilt / skiltstolper	682 / 422	stk.
Veilys	1037	stk.
Rekkverk/ gjerder	4387	l.m.
Kantstein	3006	l.m.
Sluk / stikkrenner	300 / 50	stk

Som en del av registreringene vil det også bli gjort bedre tilstandsvurdering. For veidekket er det eksempelvis gjort følgende tilstandsvurdering:

Murer, kulverter og veilys er under kartlegging og tilstandsregistrering. Egne rapport kommer.

**Tabell 5: Dekketilstand Hurum kommune** (kilde Hurum vegobjekt NVDB.xlsx)

	Enhet	Registrert		Alvorlighetsgrad (meter)				Alvorlighetsgrad (%)				
		Asfalt	Grus	Bredde	Liten	Middels	Stor	Kritisk	Liten	Middels	Stor	Kritisk
Veger	m	48 859	11 248	4,0	4 956	43 469	11 290	-	8 %	73 %	19 %	0 %
GS-veger	m	4 634		2,2	1 315	3 253	1 580	-	21 %	53 %	26 %	0 %
Fortau	m	1 055			174	566	15	107	20 %	66 %	2 %	12 %

Som tabellen viser er det utfordringer med hensyn til tilstanden.

## 4 VEISYSTEM OG VEISTANDARD

### 4.1 Veisystem

Det kommunale veinettet er deler av et helhetlig veisystem som også består av riksveier, fylkesveier og private veier. Med begrepet vej kan en i denne sammenhengen også legge til andre plasser/arealer som er beregnet for veitrafikk, for eksempel parkeringsplasser. I tillegg til selve veien hører det til konstruksjonselementer (som bruer og murer) og annet veiutstyr (som veilys og trafikkskilt mm).

Eierskapet kan være historisk betinget, og en del veier har i dag et ulogisk eierskap. Å eie en vei innebærer også kostnader, så en kan ha "gode" argumenter for ikke å initiere endringer i eierforholdene. Det kan likevel være et poeng å ha en gjennomgang med de andre veieierne for å avklare uryddige forhold. Det finnes regelverk en kan støtte seg til med hensyn til hvilken standard en vei skal ha ved omklassifisering.

#### Strategi:

Kommunale veier skal i hovedsak omfatte samleveier og adkomstveier i tillegg til gang- og sykkelveier. Omklassifisering eller endring av veistatus kan gjøres etter særskilt vurdering i hvert enkelt tilfelle. Overtakelse av veier kan gjøres dersom veien har nødvendig standard både med hensyn til utforming og forventet vedlikeholdskostnad.

### 4.2 Veistandard

Nye veier blir bygget med en definert standard som er satt ut fra den trafikken som skal trafikkere der. Eldre (eksisterende) veier blir funksjonsmessig inndelt i de samme klassene, men kan ha betydelig lavere "standard" enn det funksjon og bruk av veien i dag tilsier.

Veiens funksjon er et viktig premiss mht. drift- og vedlikeholdsstandard. For riksveier er det tydelig definert, og de fleste fylkeskommuner har vedtatt tilsvarende bestemmelser for fylkesveinettet.

Hurum kommune skal følge standarden i vedtatte vei- og gatenorm. Dagens veinorm er under revidering og ny vil bli gjeldende fra 2017. Dette er en minimumsstandard som bygger på Statens vegvesens håndbøker med lokale tilpassinger.

Minste standard blir i henhold til det dimensjonerende kjøretøyets krav til svingradius og kjøremønster. For kommunale veier må en i hovedsak minst dimensjonere for lastebil av hensyn til renovasjon.

#### Hovedinndeling for kommunalt veinett:

**Samleveier** er de kommunale veiene mellom grender, samt veier i næringsområder og sentrumsgater.

**Atkomstveier** er rene boligater i regulerte strøk samt etter vurdering veier som ikke betjener gjennomgangstrafikk i særlig grad

**Spesielle veier** er for eksempel historiske veier med særskilt standard.

**Gang- og sykkelveier** er de veiene som er tilrettelagt for gående og syklende som ikke er en del av fortau.

Andre veianlegg som busslommer, terminaler, parkeringsplasser o.l. vil i hovedsak få samme standardkrav som de veiene de er knyttet til. Der det ikke finnes beskrivelser kan Statens vegvesens beskrivelser benyttes.

Drift og vedlikehold av det kommunale veinettet beskrives i drifts- og vedlikeholdsinstruksen.

**Veikonstruksjoner** skal planlegges og bygges etter gjeldende krav. Konstruksjonene må opprettholde sin tiltenkte funksjon, hvis ikke er alternativet å stenge aktuell veistrekning for trafikk. I verste fall kan

det skje ulykker ved utrasing / sammenbrudd. Periodisk tilsyn skal sikre at dette ikke skjer. Inspeksjonsrutiner er fastsatt i drifts- og vedlikeholdsinstruksen.

Kommunen følger normaler og retningslinjer fra Statens vegvesen for de tema som ikke er dekket av de kommunale normene.

**Veiutstyr** har i utgangspunktet definerte funksjonskrav / materialkrav. Utstyret eldes, og må vedlikeholdes eller skiftes slik at de opprettholder sin tiltenkte funksjon. Utskifting og prioriteringer må sees i sammenheng med drifts- og vedlikeholdsinstruksen.

Statens vegvesens håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav inneholder funksjonskrav til veiutstyr. Håndboken har følgende deler:

1. Trafikkskilt
2. Variable trafikkskilt
3. Trafikksignalanlegg
4. Varslings- og sikringsutstyr
5. Oppsettingsutstyr
6. Vegoppmerking

## 5 MÅLSETTINGER

### 5.1 Hovedmål

- Innbyggerne i kommunen skal ha et veinett som oppleves som gode og attraktive for alle trafikantgrupper.

Dette oppnås ved at:

1. De kommunale veiene er stammen i det lokale veinettet under riks- og fylkesveinettet.
2. De kommunale veiene sikrer fremkommelighet og ha god sikkerhet for alle trafikanter hvor skoleveier prioriteres.
3. De kommunale veiene bygges i henhold til gjeldende "vei og gatenorm". Eksisterende veier skal innen 2026 oppgraderes til gjeldende "vei og gatenorm" der dette er mulig.
4. Det skal bygges veianlegg der det i dag er ikke er et tilfredsstillende tilbud, eller der ny bebyggelse er planlagt. Hvor dette skal utføres skal fremkomme av kommuneplanene eller egen reguleringsplan. Tiltak skal gjennomføres og finansieres gjennom utbyggingsavtaler der dette er mulig, eller når økonomiplanen tillater det.
5. Økt trafikk skal håndteres gjennom økt satsing på kollektivtransport og gang- og sykkeltrafikk.

Mål for helse, miljø og sikkerhet:

- Veianleggene skal gi minst mulig ulempe for helse, miljø og sikkerhet.

Dette oppnås ved at:

- Sikkerhet og tilrettelegging for myke trafikanter prioriteres både med hensyn til utbygging og drift.

Mål for verdiforvaltning:

- Kommunalt veinett med tilhørende tekniske anlegg skal forvaltes slik at de over tid ikke faller i verdi, men over tid oppgraderes i henhold til gjeldende "Vei og gatenorm".

Dette oppnås ved at:

- En har oversikt over tilstanden, og har dokumenterte behov for nødvendige tiltak.

## 5.2 Operative mål

Operative mål er konkretisering av kvalitet og tiltak i arbeidet med å nå hovedmålet. Operative mål skal gi synlige resultater på veien, og det bør helst være målbare. Derfor er det også satt årstall for noen av målene.

### Mål for planlegging og veiltak:

- Kommunal vei- og gatenorm er premissgiveren. Denne skal blant annet sikre at
  - kjøreveier og kryss har tilfredsstillende trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper. Prioriteringer i trafiksikkerhetsplanen følges.
  - stoppesteder for kollektivtrafikken er sikre for av- og påstigende passasjerer. Tiltak prioriteres blant annet i trafiksikkerhetsplanen og i samarbeid med kollektivselskap.
  - kravene til universell utforming i henhold til Plan og bygningsloven skal etterleves.
  - parkeringsnormer skal følges ved nyetablering, og det skal legges til rette for parkering ved kollektivanlegg (pendlerparkering).
  - fremkommeligheten er sikret ved utbygging av private områder.
- Om mulig skal alle kjøreveier innen 2026 ha en bæreevne på 10 tonn aksellast uten telerestriksjoner. 10 tonn aksellast er standard for nye veier.
- Alle kommunale veier skal ha fast dekke innen 2026.
- Avrenning fra vei og veistøv skal ikke føre medføre forurensing og sjenanse. Overvann skal ledes til overvannssystem eller til vann, bekker og elver.
- Veiens sidearealer skal vedlikeholdes i henhold til instruks. Å ivareta siktforholdene har særskilt prioritet.

### Mål for forvaltning

- Kommunale veikart og -lister oppdateres årlig, og er en del av kommunal forskrift for aksellastrestrisjoner.
- Ved hjelp av periodisk inspeksjon skal en ha oversikt over når vedlikeholdstiltak på veikonstruksjoner og annet veiutstyr må gjennomføres.
- Veimyndigheten skal framstå som profesjonell med god faglig innsikt i all kontakt med sine kunder.
- Trafikkskilt mm. skal være i henhold til reglene i skiltforskriften med tilhørende bestemmelser.
- Kommunal graveinstruks skal følges. Det innebærer at all graving i og ved kommunal vei skal omsøkes og godkjennes av veiforvaltningen.
- Ved kartforretninger på eiendommer tiliggende kommunal vei skal veiforvaltningen innkalles og delta.
- Ved byggesaker som omhandler avkjørsler til kommunal vei eller gjelder dispensasjon fra byggegrense mot vei skal veiforvaltningen gi uttalelse eller gjøre vedtak.
- Ved større utbyggingsprosjekter som omfatter veisystem som senere skal overtas av kommunen som offentlig vei skal veiforvaltningen kobles inn i tidlig planleggingsfase. Dette for å sikre gode løsninger for alle trafikantgrupper.

## 6 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

### 6.1 Definisjoner – drift og vedlikehold

Se også omtale i kapittel 2.1 og 5.3. Det skilles ikke mellom drift og vedlikehold. I forbindelse med den årlige drifts- og vedlikeholdsplanen (og budsjettbehandlingen) behandles disse under ett.

Gjennom systematisk tilsyn og registreringer gjenspeiler årsplanen aktiviteter for både løpende driftsoppgaver og periodiske vedlikeholdstiltak som ikke er så store at de karakteriseres som investering (nye veianlegg).

Drift og vedlikeholdsoppgavene innebærer å forvalte eksisterende veinett med tilhørende infrastruktur på en mest mulig optimal måte.

*Eksisterende veier:* Alle kjøreveier, trafikkareal, gang- og sykkelveier, turveier og historiske veier.

*Veikonstruksjoner:* Bruer, murer mm.

*Veiutstyr:* Trafikkskilt, rekkverk, veilys mm.

Lønns- og administrasjonskostnader er budsjettmessig en del av driftsbudsjettet.

## 6.2 Drifts- og vedlikeholdsinstruks

Instruksen skal sørge for at veinettet til enhver tid har tilfredsstillende standard i forhold til tilstand og funksjon. Instruksen omfatter både selve veien og annet veiutstyr.

Instruksen trengs også for å kunne prise og budsjettere de nødvendige drifts- og vedlikeholdsoppgavene. Instruksen vedtas politisk gjennom handlingsplan. F.eks. vil et vedtak om økt feiing av gs-veier her gi økte midler og økt bruk av gs-veiene.

### Hovedhensikt med instruksen

Sikkerheten på veinettet skal være ivaretatt.

Veinettet skal være framkommelig.

Vei, veikonstruksjoner og veiutstyr skal ikke forringes som følge av mangelfulle drifts- eller vedlikeholdstiltak.

### Eksempler på oppgaver / innhold i instruksen:

Vinter:	Snørydding, høvling, strøing.
Sommer:	Høvling / grusing, støvbinding, feiing, veioppmerking, kantslått, grøfterensk, dekkelegging.
Helårsdrift:	Elanlegg (veilys), småreparasjoner skilt / gjerder o.l.,
Helårsdrift:	Tilstandsregistrering og stikkprøvekontroll av driftsoppgaver (eksempelvis snørydding).

## 6.3 Prioritering av drifts- og vedlikeholdstiltak

Kapittel 4 (om veisystemet og veihierarkiet) og kapittel 5 (om mål for hovedveinettet og trafikantene) gir de viktigste premissene for prioritering av tiltak.

- Sikkerheten for alle trafikantgrupper skal ivaretas.
- Veinettet skal være framkommelig og være i en slik tilstand at det er robust med hensyn til ekstraordinære hendelser.
- Ved ellers like situasjoner for flere veier prioriteres de viktigste veiene først.
- Ved forsterkning av eksisterende veinett prioriteres veier som er særskilt viktige for næringslivets behov for (tung)transport, herunder også landbrukstransport.
- Årlige tilstandskartlegginger danner dokumentasjonsgrunnlaget for prioritering av ulike tiltak.
- Innsatsen skal være definert i henhold til ambisjonsnivået i forhold til optimal standard for drift og vedlikehold.



## 7 NYE VEIANLEGG

Nye veianlegg i kommunal regi gjennomføres med standard definert etter vei- og gatenorm. Private interessenter skal bygge etter samme standard der trafikk i ettertid skal overtas og/eller driftes i kommunal regi.

Prioritering av nye veianlegg gjøres som følge av føringer i overordnet kommunal planlegging.

Når veiltak blir så kostbare at det ikke kan dekkes av ordinært drift- og vedlikeholdsbudsjett kommer det inn under kategorien "nye veianlegg" (investeringer).

Kostnader for nye veianlegg skal dekke alt tilhørende utstyr til anlegget, for eksempel, rekkverk, trafikkskilt og veilys. Den dagen det nye veianlegget er overtatt / godkjent blir eventuelle kostnader dekket av drifts- og vedlikeholdsbudsjettet. Garantiperioder og -avtaler kan gi annen fordeling av kostnader, og avtales da spesielt for det enkelte anlegg.

### 7.1 Konkrete prosjekter i kommunen

Nedenfor har vi listet opp noen viktige kjente prosjekter for kommunen og fylke/stat i Hurum:

#### Nye/pågående planer

Reguleringsplan Hovtun  
Reguleringsplan Sætrebakken

#### Riks- og fylkesveier

Riksvei 23 Oslofjordforbindelsen – byggetrinn 2 / KVV kryssing av Oslofjorden  
*NTP 2018-2029 og handlingsprogrammet 2018-2021 blir avgjørende for hva som skjer.*

#### Kommunale veier, forsterkning og asfaltering

Røstadhøgda. Forsterkning og utbedring.

## 8 TRAFIKK

Innenfor begrepet "trafikk" finnes det både spesielle typer trafikk og konsekvenser av trafikk en må ta spesielle hensyn til i en veiplan.

### 8.1 Kollektivtrafikk

Kommuneplanen gir føringer på (langsiktige) behov for endringer i kollektivtrafikken. Det er fylkeskommunen som kjøper kollektivtjenester, og det er for tiden Brakar som har det overordnede ansvaret for drift av kollektivtilbudet i området.

Kommunen er avhengig av dialogen med Brakar i forbindelse med planlagt og ønsket endring i kollektivtilbudet. Viktige tema en bør ta med i dialogen er:

Å initiere til ruteendringer slik at totaltilbudet blir bedre for flere.

Å være pådriver og eventuelt også være bidragsyter til fysiske tiltak.

## 8.2 Gang- og sykkeltrafikk

Mengde og tilstand på gang- og sykkelveinettet er omtalt i kapittel 3. I tillegg til ordinære gang- og sykkelveier og fortau, er også turveier / turstier og historiske veier en del av det totale gang- og sykkeltilbudet.

Det er en klar folkehelsegevinst og et mål å få flere til å gå og sykle. Dette er også i tråd med kommunens vedtak i kommuneplanen. For å nå dette målet må en være bevisst hvilke valg som gjøres i både kommune- og reguleringsplansammenheng. En har et stort potensiale på å få flere til å gå og sykle på korte turer (< 3 km). Det er ofte små tiltak som skal til for å få flere til å gå og sykle. Gående og syklende er glade i snarveier. I plansammenheng er det da viktig å opprettholde og etablere nye snarveier for den som går og sykler.

Det er en forutsetning at gang- og sykkeltilbudet skal være trafiksikkert.

Et svært viktig grep er å tenke på sammenhengende tilbud uten for mange standardsprang. Å fjerne "missing links", som ofte også blir oppfattet som trafikkfarlige punkt, er ofte det lille som skal til. Kartlegging og prioritering er gjengitt i trafiksikkerhetsplanen. En bør også utnytte anledningen når det skal utføres andre tiltak på/nær vei til å bedre framkommeligheten for gående og syklende. Kommunal vei- og gatenorm setter standard for når og hvordan gs-tilbudet skal være.

- Det skal gjennomføres en inspeksjon av gang- og sykkelveier som en del av hovedplanen. Det skal også kartlegges behov for nye traseer for å binde sammen et helhetlig gang- og sykkelveinett. Inkl. behov for regulering, kjøp av grunn prosjektering m.m. Det tas utgangspunkt i tiltakslistene fra trafiksikkerhetsplanen som inneholder flere manglende strekninger.

Drift og vedlikehold: Instruksen må inneholde krav til standard, samt tidspunkt for når for eksempel gs-veier og holdeplasser skal være ryddet for snø om vinteren.

## 8.3 Trafiksikkerhet

Hurum kommune slutter seg til visjonen om et vei- og trafikksystem med null drepte og hardt skadde (nullvisjonen). Et trafiksikkert veisystem er da en vesentlig faktor for å redusere antall skadde og drepte på veien.

Tiltak i trafiksikkerhetsplanen følges opp og skal ha høy prioritet. Trafiksikkerhetsplanen er en viktig suksessfaktor for å nå hovedmålene for forvaltning og utvikling av veinettet, kfr. kapittel 5.1. Status, prioriteringer og tiltak blir gjengitt i trafiksikkerhetsplanen.

Arbeidet med ny trafiksikkerhetsplan for 2017 – 20 har som mål om å styre fram mot en sertifisering som trafiksikker kommune innen utløpet av planperioden.

## 8.4 Miljø

Støyproblematikk er en del av temaet miljø. I forbindelse med planlegging og prosjektering skal støyforholdene og støykonsekvensene utredes. Slike støyutredninger kan også avklare om nyskapt trafikk og endret trafikkmønster gir støyproblemer på nye steder. I forbindelse med nyetableringer kan utbygger bli pålagt å ta kostnadene for slike tiltak. Støyforskriften setter klare krav og grenser for når tiltak skal vurderes og igangsettes.

Forurensing i form av avrenning fra vei skal begrenses, kfr. også hovedmål for vei i kapittel 5.2. Dette innebærer driftsopplegg som i størst mulig grad minimerer forurensing og avrenning til naturen. Dette innebærer at grøfter, stikkrenner og kummer må fungere og være godt vedlikeholdt. Miljøhensyn skal også omtales i drifts- og vedlikeholdsinstruksen.

Med en strategi om sikkert veinett for alle trafikantgrupper, god tilrettelegging for gående syklende, et velfungerende kollektivtilbud har en lagt en viktig premiss for reduserte utslipp fra kjøretøy. I tillegg må kommunen følge både egne og overordnede planer med tanke på effektiv og smart arealutnyttelse.

## 8.5 Veiutstyr

Veibelysning, trafikkskilt, rekkverk mm er en viktig del av den totale veiporteføljen. Slikt utstyr er nødvendig for å opprettholde sikkerhet og trivsel for alle trafikanter. Veiutstyret har også en betydelig verdi, kfr. også kapittel 3.

### 8.5.1 Generelt

Veiutstyr krever tilsyn, vedlikehold på samme måte som selve veien. Utstyret har funksjonskrav som bør etterleves. Skadd eller ødelagt utstyr har ikke de egenskapene de er satt til å ha, og medfører i svært mange tilfeller økt risiko for trafikkulykker.

Kravene i Veivesenets håndbok R310 "*Trafikksikkerhetsutstyr, tekniske krav*", implementeres i drifts- og vedlikeholdsinstruksen.

### 8.5.2 Veibelysning

Veibelysning er svært viktig for å ivareta hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling samt trivsel og trygghet for alle brukere av allment tilgjengelige steder i kommunen. Veibelysningen gir også en del driftskostnader (strøm, feilutfall og pæreskift).

For framtidig utvikling og utbygging av veibelysningen legges følgende premisser til grunn:

Standard fastsatt i Teknisk veilysnorm fra 2013 (utarbeidet av Lier kommune).

Utbygging i samsvar med kommuneplan og arealplaner.

Tilpasset belysning for det aktuelle formål (for eksempel annen belysning der en primært vil gi en gsv-vei belysning).

Punktbelysning ved gangfelt og øvrige kryssingssteder.

Veibelysning med lavt strømforbruk (LED-teknologi). Eksisterende anlegg skiftes etter fastsatt plan.

Det legges plan for fullstendig kartlegging av dagens veilysnett og for modernisering av anlegget til gjeldende og kommende krav (separert og målt anlegg med mulighet for styring).

Kommunesammenslåing og eventuell fusjon av E-verk gjør det utfordrende å beregne tiltaksbehov på veilyset. I dag er kommunens ansvar for veilyset begrenset til armaturnivå. Dette er ulikt i forhold til andre nabokommuner og kan bli endret innenfor planperioden.

## 9 BEREDSKAP OG ROS-VURDERING

God beredskap innebærer å kunne takle uforutsette hendelser på best mulig måte. Ved ekstraordinære hendelser vil et fungerende veinett være av avgjørende betydning. Er det hendelse på vei, vil beredskapen innebære at en har alternativt veinett og mulige reserveløsninger på plass så snart som mulig.

En del av beredskapen innebærer at en har oversikt over og konsekvent søker å fjerne sårbare punkter på veinettet slik at det framstår som mest mulig robust. Med robusthet menes et aktuelt objekts evne til å gjenoppta sin opprinnelige funksjon etter en uventet hendelse.

### 9.1 Organisatorisk beredskap

I veisammenheng er daglig beredskap ivaretatt av ordinært driftsopplegg. Den ordinære arbeidsstyrken skal i utgangspunktet ta seg av mindre hendelser som måtte oppstå på veinettet. Som en del av driftsopplegget skal en likevel ha faste rutiner for økt beredskap. Økt beredskap iverksettes hvis en for eksempel ser at det er mye nedbør i vente de kommende døgn (proaktiv tilnærming til forventede problemer).

Ved økt beredskap skal en ha faste rutiner for hvem som skal kontaktes ut fra hva den aktuelle hendelsen er. Dette innebærer blant annet en fast kontaktliste, og at det er fast rutine for hva som skal skje hvis en hendelse er så stor at det også involverer kommunens ordinære krisestab.

Veiberedskapen er en integrert del av kommunens beredskapsplan.

### 9.2 Teknisk beredskap

Teknisk beredskap omfatter både økt tilsyn og sjekk av kjente, kritiske punkter på veinettet og forespørsler om eventuelt innleie av ekstra maskiner og utstyr i de tilfeller en vet at en kan vente seg spesielle utfordringer på veinettet.

Den tekniske beredskapen innebærer også kunnskap om hvor det finnes "reservedeler" til både maskiner og veiutstyr.

### 9.3 Risiko- og sårbarhetsvurdering

Risikoen er kombinasjonen av sannsynligheten for at det skjer uønskede hendelser og hvilke konsekvenser disse hendelsene har.

Sårbarheten er hvilken evne et objekt har til å motstå virkning av uønskede hendelser, og gjenoppta sin opprinnelige tilstand eller funksjon etter hendelsen.

I slike vurderinger må en vurdere to forhold:

Hva i omgivelsene kan true objektet, og hvordan kan det true objektet.

Hva i objektet kan true omgivelsene, og hvordan kan det true omgivelsene.

*"objekt" er her en vei, veikonstruksjon, veiutstyr eller et veiprojekt.*

For eksisterende veinett har første kulepunkt mest fokus, mens en ved anleggsarbeid også vil ha fokus på siste kulepunktet.

Kravet om ROS-vurdering er også hjemlet i Plan- og bygningsloven, og ved alle større utbyggingstiltak skal det gjøres egne ROS-vurderinger.

En risiko- og sårbarhetsvurdering av veinettet er et element i vurderingen av hvordan en vil utvikle det totale veinettet i kommunen. Med utgangspunkt i ROS-vurderingen vil en kunne gjøre både langsiktige og kortsiktige grep for å gjøre veinettet mest mulig robust mot uforutsette hendelser.

En ROS-vurdering av veinettet har viktig forbindelse til den totale kommunale beredskapen. I forhold til veinettshierarkiet og funksjonen til den enkelte vei, må en også ta hensyn til hvilke institusjoner og tjenester det er som er avhengige av et framkommelig veinett.

En grov inndeling av ROS-vurderingen vil være veinettets sårbarhet og manglende robusthet i forhold til

Klima (nedbør i form av snø eller regn, samt uvær).

Ulykker på vei.

Ulykker og hendelser nært inntil vei (som medfører veistenging).

Et sentralt punkt i beredskapsplaner og ROS-vurderinger er hvilke alternativer en har, og hvilke omkjøringsalternativer som finnes. ROS-vurderingen er vedlegg til dette dokumentet.

## 10 BUDSJETT

Overordnede føringer for det totale veibudsjettet er gitt i kommunens økonomiplan.

I tillegg til budsjett for årlig behov skal det også synliggjøres hvilke ekstra tiltak som er tenkt gjennomført i inneværende år, kfr. tiltaksplanen.

### 10.1 Drift og vedlikehold

Budsjettet inneholder følgende hovedposter:

- Vinterdrift (brøyting, strøing, snørydding)
- Sommer og helårsdrift (feiing, beskjæring, sluktømming mm)
- Dekkelegging
- Strøm, herunder spesifisert for veibelysning
- Driftsutgifter maskiner, utstyr, bygninger
- Særskilte vedlikeholdstiltak (mindre tiltak)
- Veikonstruksjoner (bruer, murer mm)
- Øvrig veiutstyr (trafikkskilt, rekkverk mm)
- Lønn til ansatte og innleid mannskap

### 10.2 Investeringer

Budsjettet inneholder følgende hovedposter:

- Veianlegg
- GS-veier
- TS-tiltak
- Kollektiv- og miljøtiltak
- Større reparasjoner / vedlikeholdstiltak

## 11 TILTAKSPLANER

### 11.1 Innledning:

**Tiltaksplanen** har til hensikt å systematisere arbeidet på de kommunale veiene og gang-/sykkelveiene i kommunen. Planen skal sikre at det jobbes mot oppnåelse av målene som er satt i hovedplanen og at utfordringer i forbindelse med befolkningsvekst i kommunen møtes. Hurum kommune har et noe manglende grunnlag for planlegging. Tilstanden på veiene er preget av stor slitasje med behov for fornying. Dette gjelder også for veiutstyr som skilt, sluk og ikke minst bruer og veilys. For at Hurum kommune skal nå målene i hovedplanen må informasjon og grunnlag samles og systematiseres til konkrete planer som kan danne grunnlag for beslutninger og investeringer. De første årene bør brukes til å skaffe den nødvendige informasjonen, oppdatere kartverket slik at man sikrer riktig rekkefølge på prioriteringene.

### 11.2 Konklusjon

Veinettet har ett stort behov for utbedring de kommende årene.

Totalt er det et behov på 91,2 mill. kr. for å løfte veinettet med tilhørende veielementer opp til et nivå vi mener det bør ligge på. Dette er det beregnede etterslepet på veinettet. Det er spesielt manglende bæreevne, utsatt dekkevedlikehold og nødvendig oppgradering av veilys som medfører stort etterslep. Økende bruk av veinettet med større og tyngre kjøretøy påvirker veistandarden voldsomt. Graving i veiene er også med på å svekke veiens bæreevne som medfører ujevn vei og mye ekstra driftsutgifter til bl.a. asfalletapping.

Etterslepet er såpass stort at det må utbedres over år. Ved å sette av 9,5 mill. kr. årlig til utbedring av etterslep vil vi ha mulighet til å få utlignet dette over en ti års periode.

Om det er ønskelig med fast dekke på alle veier og gang- og sykkelveier er det estimert en kostnad på totalt 38 mill. kr. Dette kan også tas over en ti års periode.

I tillegg er det nødvendig med årlige bevilgninger til nødvendig veidrift, -vedlikehold og investeringer.

Under er det oppsummert innenfor programmene drift og vedlikehold, investeringer og etterslep.

### 11.3 Drift og vedlikehold

Årlig drifts- og vedlikeholdsbehov: Kr. 9.130.000,-

Drift og vedlikehold av det kommunale veinettet er noe alle borgerne i kommunen har synspunkter om. Her inngår vinterdrift med brøyting, strøing og salting. Her ligger også asfaltering, feiing, kantklipp, grøfting, sluktømming m.m.

Fellesnevneren er at dette er tiltak som må gjøres om og om igjen år etter år.

Dette er evigvarende oppgaver som må utføres for å holde veinettet farbart gjennom hele året.

Bilag B viser beregnet behovet for henholdsvis driftsmidler til utvalgte tiltak. Det inkluderer ikke utgifter til administrasjon, lønnskostnader eller ressursser for å utøve byggherrefunksjon og forvaltning av veinettet på årsbasis.

Bilag C viser beregnet behovet for henholdsvis vedlikeholdsmidler.

Dette vil opprettholde en ønsket standard på veiene i henhold til vår Drifts- og vedlikeholdsstandard.

## 11.4 Investeringer

Årlig investeringsbehov: Kr. 1.780.000,-

Alt har sin levetid, også når det gjelder veier og veiutstyr.

Ved å vite hva en eier, hva det koster i innkjøp og etablering samt en normal levetid for produktet kan vi finne behovet for bevilgninger samlet.

Dette gjelder for en ideell verden hvor alt er på stell. En vare eller ett produkt kan avskrives over gitt antall leveår slik kan vi også finne et snittbehov for investeringer på veinettet.

Det skjer også endringer i krav i samfunnet som medfører behov for utskifting, utbedring eller nybygging.

Bilag D viser snittbehovet for investeringsmidler til vei og veielementer i henhold til veielementenes normale levetid.

Utbyggingsprosjekter igangsatt av private eller kommunen vil medføre justeringer på dette. F.eks. større VA-prosjekter eller utvikling av nye boligfelt.

Tidligere vedtatte Hovedplan for vann og avløp har i sine tiltaksplaner tatt sikte på en investeringstakt på 30 mill. kr. pr år. Mange av tiltakene vil medføre graving i og langs vei. Her er det viktig å være med slik at ved ferdigstilling er også veien satt i god og ønsket stand.

## 11.5 Etterslep

Totalt oppgraderingsbehov: Kr. 91.200.000,-

Dessverre har veinettet og tilhørende elementer forfalt til et nivå som medfører økt behov for reparasjon, lapping og såkalt blålysarbeid.

Bilag E viser beregnet etterslep på det kommunale veinettet.

I tillegg etterslepet er det satt opp estimerte kostnader for å få 100% faste dekker på vei og gs-vei. Se mer i kap. 11.7.

## 11.6 Andre prosjekter

Kommunen har bevilget midler til prosjekter som vil medføre en ønsket utbedring av veinettet. Dette er ikke trukket ut av de behov som er nevnt over.

Prosjektene er på strekninger hvor behovet er stort og utbedring har vært sterkt ønsket lenge.

### 11.6.1 Asfaltprogram

Kommunen har i flere år kjørt et asfaltprogram for reasfaltering av veier fram mot 2020. Denne bevilgningen er på kr. 900.000,- årlig.

Viva har til nå fulgt denne planen uten å gjøre ytterligere egne vurderinger.

Under oppsett av asfaltprogrammet er det viktig og orientere seg om andre kommende/planlagte prosjekter flere år fram i tid. Dette for ikke å asfaltere en strekning som det skal graves kabler, ledninger eller annet de neste årene. Selv om det er den som har en kabel eller ledningsarbeide i veien som må sette veien i stand etter graving vil et slikt «sår» i veidekket svekke asfaltdekkets levetid betraktelig.

Av denne grunn er det derfor nær umulig å legge en asfaltplan for flere år framover som vil holde.

### 11.6.2 Veiprosjekter

Kommunen har i Handlingsplanen gitt midler til følgende prosjekter for veiutbedring:

#### Røstadhøgda.

Bevilgning: 3,5 mill. kr fordelt over to år, 2017 og 2018.

Veien er i meget dårlig forfatning og utbedringen er tiltrengt.

#### Bekkeinntak og stikkrenner – Oppgradering

Bevilgning: 2,0 mill. kr. fordelt over fire år fra 2017 – 2020

#### Bruer – Bruregister og –kontroll

Bevilgning: 0,5 mill. kr. i 2017.

Det finnes i dag intet register eller oversikt over tilstand på kommunens bruer og kulverter.

#### Bruer – Opprusting

Bevilgning: 2,4 mill. kr. fordelt over fire år fra 2017 – 2020

Etter eget kjennskap er det behov for opprusting av bruene. Når bruene har blitt kontrollert og rapport foreligger vet vi hva som må til for å opprettholde bruer og kulverter.

Om nødvendig vil det da bli søkt om ytterligere midler.

### 11.7 100% faste dekker

Totalt investeringsbehov: Kr. 37.950.000,-

Det settes stadig større krav til vedrift og vedlikehold fra brukerne av disse.

Grusveier krever stadig tilsyn og arbeid for å være gode veier å ferdes på. Det er mye klager på støv og hullete/ujevn vei langs grusveier.

Det er få som benytter sykkel på gs-veier med grusdekke. Da velger de heller å benytte kjøreveien.

Asfaltering av grusdekker vil frigjøre driftsressurser som kan benyttes til annen vedrift.

Bilag E viser kostnadene for å få oppgradert veier og gang- og sykkelveier med fast asfaltdekke.



## VEDLEGG

Vedlegg 1 Veiliste Hurum kommune  
Vedlegg 2 Drifts- og vedlikeholdsstandard for kommunale veier  
Vedlegg 3 ROS-vurdering

Bilag A Mengde veielementer med kostnad og levetid  
Bilag B Årlig driftsbehov  
Bilag C Årlig vedlikeholdsbehov  
Bilag D Årlig investeringsbehov  
Bilag E Etterslep og oppgradering til faste dekker