

Vedtatt i kommunestyret 17.12.2020, sak 120/20

Gran kommune

► Hovedplan Samferdsel og Park - Gran kommune

Strategiplan for ivaretagelse og videreutvikling av kommunale veger og parker

Temaplan

Oppdragsnr.: 5206134 Dokumentnr.: 01 Versjon: D03 Dato: 2020-11-03





Oppdragsgiver: Gran kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Arne Olav Olsen
Rådgiver: Norconsult AS, Studievegen 2, NO-2815 Gjøvik (kontor Gran)
Oppdragsleder: Torleif Kildal
Fagansvarlig: Torleif Kildal
Andre nøkkelpersoner:

D03	2020-11-03	Andre gangs godkjenning	GK	TorKil	TorKil
D02	2020-10-27	For godkjenning hos oppdragsgiver	TorKil	GuHel	TorKil
B03	2020-10-21	Fagkontrollert versjon 21.10	TorKil	TorBer	TorKil
B02	2020-10-16	Foreløpig versjon etter møtet 16.10.2020	TorKil	GuHel	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Norconsult er ikke ansvarlig for endringer av dokumentet som skjer etter det er utsendt fra Norconsult. Det anbefales å dokumentere eventuelle versjonsendringer ved senere rullinger eller oppdateringer på en tilsvarende måte som i Norconsults versjonsfelter, Norconsult kan eventuelt være behjelpelig med dette, samt eventuell øvrig justering av dokumentet i fremtiden.

Forord

Planen er utarbeidet av Norconsult AS, på oppdrag fra Gran kommune. Den er overlevert til kommunen på redigerbart format. Det forutsettes at videre bruk og endring av planen i revisjoner på senere tidspunkt gjøres forsvarlig og at det fremkommer i hovedtrekk hva som endres av hvem, med tilføyelser i forord, revisjonstabell eller annet sted.

Planen er en del av et todelt oppdrag, som går ut på å utarbeide hovedplan for Samferdsel og park parallelt med en utredning av alternativer for hvilke veger og parker Gran kommune skal ha ansvar for i fremtiden, og alternativer for hvem som skal drifte disse. Det haster å utrede, vedta og beslutte noe om disse temaer, da kommunens vegstasjon er stengt per i dag, og man har frist fra Arbeidstilsynet for å komme med en plan for løsning av det.

Samarbeidet med kommunen har gått fint, og enhetsleder Arne Olav Olsen fra Samferdsel og park har vært deltagende på møter for spørsmål og gjennomgang av forarbeider, og etter hvert flere runder med utkast til planen.

I planarbeidets slutfase har seniorrådgiver Gaute Øvrebotten deltatt som støtte, med administrativ og politisk erfaring fra Gran kommune, og Gudbrand Helmen fra Norconsult har bistått med referatføring, korrekturlesing, lokalkjennskap og supplerende innspill.

Tore Bergundhaugen fra Norconsult sitt kontor i Bergen har gjennomført fagkontroll av siste utkast, før bearbeidelse til endelig versjon. Han har skrevet tilsvarende plan for kommuner i Bergensområdet, og jobber p.t. med Hovedplan for Kvinnherad kommune, en kommune som er sammenlignbar med Gran i folketall, areal og vegnett.

Torleif Kildal, 03.11.2020, Gran

Innhold

Forord 3

Sammendrag	6
1 Om hovedplanen	7
2 Rammebetingelser	8
2.1 Styringsdokumenter, overordnet og sidestilt	8
2.1.1 <i>Kommunal planstrategi</i>	8
2.1.2 <i>Kommuneplan</i>	8
2.1.3 <i>Reguleringsplaner</i>	9
2.1.4 <i>Klima- og energiplan</i>	9
2.1.5 <i>Statens vegvesens håndbøker – vegnormaler og veiledninger</i>	9
2.1.6 <i>Planens funksjon – temaplan</i>	9
3 Samferdsel og park - ansvarsområder og situasjon i dag	10
3.1 Organisering av dagens drift	10
3.1.1 <i>Personell og organisering</i>	10
3.1.2 <i>Maskiner, utstyr og lokaler</i>	10
3.1.3 <i>Kjøp av tjenester</i>	11
3.2 Vegtyper	11
3.2.1 <i>Samleveger</i>	11
3.2.2 <i>Bygdeveger</i>	12
3.2.3 <i>Adkomstveger</i>	12
3.2.4 <i>Industriveger</i>	12
3.2.5 <i>Gang- og sykkelveger</i>	12
3.2.6 <i>Private veger</i>	13
3.2.7 <i>Interne krav til standard for kommunale veger</i>	14
3.2.8 <i>Behov for kommunal vegnorm</i>	15
3.3 Vegnett	15
3.3.1 <i>Kommunalt vegnett</i>	15
3.3.2 <i>Begrepene drift og vedlikehold</i>	16
3.3.3 <i>Beredskap</i>	17
3.3.4 <i>Veglys</i>	17
3.3.5 <i>Nærmiljø og ringvirkninger</i>	17
3.4 Tilstand på vegdekke og grøfter - bæreevne	18
3.5 Vegkapital, etterslep og vedlikeholdskostnader	19
3.6 Parkområder – driftet av Samferdsel og park-avdelingen	20
4 Mål og strategi	22
4.1 Hovedmål	22

4.2	Delmål kommunalt vegnett (kjøreveger)	22
4.3	Delmål kommunalt gang- og sykkelvegnett (inkludert fortau og busstopp)	23
4.4	Delmål grøntanlegg	23
4.5	Helse, miljø og sikkerhet	23
4.6	Strategi	24
4.7	Trafikksikkerhet	24
4.8	Driftsinstruks veg	25
5	Utfordringer	26
5.1	Offentlig veg, et tilbud for innbyggere og næring	26
5.2	Utfordringer i drift av parker og grøntområder	27
5.3	Eierskap til gangveger og veglys, samt mulig nedklassifisering	27
5.4	Landbrukets og skogbrukets bruk og forventninger til veger	27
5.5	Veger med kulturhistorisk tilknytning	28
5.6	Budsjettrammer	29
6	Utførelse og prioritering av tiltak	30
6.1	Kriterier for prioritering av tiltak	30
6.2	Tiltaksliste trafikksikkerhetstiltak	31
6.3	Kostnadsoverslag for oppgradering til ønsket bæreevne	31
6.3.1	<i>Kostnader for standardheving og nullstilling av etterslep på kommunale samleveger og bygdeveger</i>	31
6.3.2	<i>Kostnader for standardheving og nullstilling av etterslep på kommunale adkomstveger</i>	31
6.4	Forslag til metoder for oppgradering til ønsket bæreevne – god nok standard	32
6.4.1	<i>Konvensjonell masseutskifting eller tilførsel</i>	32
6.4.2	<i>Dypstabilisering</i>	32
7	Driftsstandard og antatt utvikling for ulike kostnadsnivå	33
7.1	Dagens driftsnivå og økonomiske ramme	33
7.2	Konsekvensen av alternative driftsbudsjett	34
7.2.1	<i>Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå fastholdes</i>	34
7.2.2	<i>Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå økes med 2,5 millioner</i>	34
7.2.3	<i>Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå økes med 5 millioner</i>	34
7.2.4	<i>Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå kuttes med 1,5 millioner</i>	34
8	Momenter til handlingsplan og alternative investerings- og driftsbudsjett	35
8.1	Oppfølging av hovedplanen på kort sikt	35
8.2	Økonomi for 2 planperioder (8 år) og for 4 alternative bevilgningsnivåer	35
8.3	Foreslått optimalt bevilgningsnivå for bevaring av vegkapitalen	37
8.4	Anbefaling av prioriterte veger for disponering av økt ramme for alternative bevilgningsnivåer	37

Sammendrag

Planen tar utgangspunkt i oppgaveomfang og utførelse (kvalitet i drift og vedlikehold) i 2019. Anbefalte mål (4) med tilhørende driftsinstruks (4.8) og prioriteringer (6) krever økt ramme på 2,5 mill kroner, sammenlignet med driftsbudsjettet for 2019. Behovet for oppgraderinger av eksisterende veier er også vist, med konsekvens for investeringsbudsjettet.

Etter innledningskapitlene er planens struktur og innhold slik:

Kapittel 2 om rammebetingelser viser til relevante overordnede og sideordnede planer, og hvilke deler av disse som er relevant for Samferdsel og park.

Samferdsel og park - ansvarsområder og situasjon i dag, kapittel 3, inneholder beskrivelse av organisering, situasjonen i dag og hvilke ansvarsområder som ligger under avdelingen.

Oversikt over hver enkelt veg og driftsnivå er ikke medtatt i planen, mens de fleste parker som driftes er nevnt ved navn i kapittel 0, med unntak av noen mindre parker og grøntanlegg.

Veglistene behøver en gjennomgang av klassifisering for de enkelte veier, derfor er de ikke tatt med i rapporten. Når veglistene foreligger revidert, vil det være mest hensiktsmessig å definere dem som vedlegg til planen.

Planen inneholder i kapittel 4 en rekke forslag til mål og tiltak. Dette er gjort på grunnlag av tilstandsregistreringer, tidligere og nåværende mål og faglige vurderinger.

Kapittel 5 omhandler utfordringer, blant annet knyttet til lange veier med få alternativer, og gang- og sykkelvegnett som ikke henger sammen i et gjennomgående tilbud. Utfordringer med Park- og grøntanlegg i vekstsesongen hvis man har for lite bemanning er omtalt, samt at forhold med betydning for trafiksikkerheten som oftest vinner over parkene i en presset bemanningssituasjon.

Det omtales at kommuner kan vente seg at fylket vil nedklassifisere visse fylkesveier, og at kommunene har veglyst og fortau langs fylkesveier de gjerne skulle sett at fylket tok over eierskap og driften av. Dette sett i sammenheng bør legge til rette for overtagerer begge veier, ikke bare ensidig fra fylke til kommune.

Landbrukets bruk og utfordringer er omtalt, samt veier med kulturhistorisk tilknytning. Samt en observasjon av at det kan virke som tiltakene som kategoriseres som større tiltak i trafiksikkerhetsplanen ikke kommer til utførelse. Dette på grunn av liten årlig bevilgning som gjør det vanskelig å utføre de store prosjektene, som dermed taper mot små spredte tiltak i køen.

Kapittel 6 omhandler kriterier for prioritering av tiltak, en henvisning til tiltakslisten i trafiksikkerhetsplanen, og kostnadsoverslag for standardheving og nullstilling av etterslep på kommunale samleveier og bygdeveier beregnet til 100 millioner kr. Til slutt følger to alternative metoder for nullstilling av det dyreste etterslepet (oppgradering av forsterknings- og bærelag) omtalt i grove trekk.

Det er gjort en vurdering av anslått utvikling ved noen trinnvise nivåer av budsjett, i hovedsak de fire ulike budsjettnivåene som er omtalt i kapittel 7.2.1 - 7.2.4, med antatt konsekvens for kommunalt vegnett (uten nedklassifisering).

Kapittel 8 handlingsdelen inneholder en kort beskrivelse av viktige handlinger for det neste året, økonomiplan for avdelingens drift ved fire forskjellige budsjettnivåer, og et foreslått optimalt bevilgningsnivå for bevaring av vegkapitalen.

1 Om hovedplanen

Etter noen år uten en gyldig hovedplan for veg er det besluttet at det skal lages en ny hovedplan, ikke bare revidere/rullere den gamle (2007-2010). Den gamle planen har ikke vært oppdatert hverken årlig eller periodisk. Derfor er det behov for en helhetlig vurdering, i realiteten en ny plan. Park skal også inkluderes i den nye planen, da det driftes av samme avdeling og overlappende personalressurser.

Kommunestyrets vedtak 16.09.2020:

«Hovedplan Samferdsel og park legges fram til politisk behandling på kommunestyrets møte 26. november og skal vise økonomiske konsekvenser og følger for organisering, bemanning, utstyr og lokaler, med alternativer.

Handlingsplan for Samferdsel og park viser alternativer for hva kommunen skal ta ansvar for i framtida, og for hvilken kvalitet som skal gjelde, herunder omfang av kommunale veier.»

Forslag til mål, strategier og tiltak er gjort ut fra faglige vurderinger. Klare mål og strategier gjør det mulig for administrasjonen å utføre oppgavene i tråd med politikernes ønsker. Dette vil være høyst relevant ved senere rullinger og endringer, også etter at planen er vedtatt første gang.

Beskrivelse av dagens situasjon, organisering og hvilke anlegg kommunen har ansvar for, er i hovedsak basert på informasjon fra kommunen, hvis ikke annet er nevnt. Formuleringer av faguttrykk som vegtyper, gjengivelse av relevante styringsdokumenter, og spissing av tidligere målformuleringer og nye mål er foreslått fra Norconsult. Vurderinger av konsekvenser for tjenesteleveransene ved forskjellige budsjettnivåer er også gjort av Norconsult.

Hovedplan for Samferdsel og park skal være et overordnet styringsverktøy. Den skal legge til rette for at prioriteringer av innsats og ressurser resulterer i utvikling i den retningen som er vedtatt i overordnede planer, og utfylle de overordnede planer mer detaljert om de enkelte fagområdene.

I tillegg til å fungere som styringsverktøy skal den ha målbare hovedmål og delmål, for at man i fremtiden skal kunne vurdere hvordan utviklingen har vært og hvordan den antas fremover.

Planen drøfter ikke alternative løsninger for lokaler i hovedplan for Samferdsel og park, da dette er et spørsmål som skal underlegges egen utredning. Hovedplanen skal være et styringsdokument for arbeidet uavhengig av hvem som utfører det, og uavhengig av løsning for driftsbasis.

Eksisterende plan (fra 2007) konkluderte med at det trengs økte bevilgninger for å forbedre dagens veier. Dette gjelder fortsatt.

En del av de oppgaver som ble planlagt i forrige plan er utført. Dette gjelder blant annet omlegging av nedre del av Kjølvegen med fortau til Thorstein Treholts veg, samt at det er bygd ny gang- og sykkelveg mellom Dales veg og Andfossen.

Det er også blitt gjennomført utbedringer på Sørvangsbakken bru over jernbanen i 2016.

Driftsoppgavene har gjennom årene krevd hoveddelen av tildelt budsjetttramme. Dette har resultert i at vedlikeholdsetterlepet har økt, i hvert fall sammenlignet med hva innbyggere forventer og som kreves av trafikkbildet i dag. Brukernes forventning til vegstandard i 2020 er høyere enn den var for 10, 20 og 30 år siden, dermed øker gapet mellom standard og forventning dersom standarden på de kommunale vegene ikke heves.

Som følge av at 2020 ikke er avsluttet regnskapsmessig er 2019 benyttet som referanseår og nullpunkt for nå-situasjon og budsjettvurderinger. (2019 hadde også en vinter nærmere normalen.)

2 Rammebetingelser

2.1 Styringsdokumenter, overordnet og sidestilt

2.1.1 Kommunal planstrategi

Etter Kommunal planstrategi, vedtatt 18.06.2020, forventer kommunestyret oppstart av temaplan kommunale vegger i 2020. Dette er den formelle bakgrunnen for at Hovedplan Samferdsel og park er på agendaen høsten 2020.

Planen har også kulepunkter under punktet 3.4 samferdsel som er relevante for avdelingen Samferdsel og park:

- «For å øke andelen som går og sykler bør det igangsettes et "gå- og sykkelprosjekt" med sikte på å utvikle et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.» Gir direkte følger for prioriteringer og mål.
- «styrking av kollektivtilbudet i kommunen» kan medføre behov for satsing på busslommer og annen infrastruktur tilknyttet kollektiv trafikk.

2.1.2 Kommuneplan

Består av en samfunnsdel og en arealdel.

Samfunnsdel

Tekst, visjoner, mål og strategier på et overordnet nivå for kommunen.

Noen av de mest sentrale poengene i samfunnsdelen for Samferdsel og park er:

- «I 2030 har Gran kommune: en økt andel av befolkningen som går og sykler til arbeid, skole og fritidsaktiviteter» (s9, kulepunkt 5)
 - «Bedre og tryggere tilbud for gående og syklende» er nevnt som viktig faktor for å skape gode og attraktive sentrumsområder (s10, kulepunkt 7)
 - I avsnitt 6, side 11 stadfestes det at «Det lokale kollektivtilbudet og gang- og sykkelvegnettet må styrkes» Det fremheves som viktig for folkehelse, klima- og miljøhensyn. Man vil søke samarbeid med Lunner kommune og Statens vegvesen for å oppnå dette.
 - «Kommunen og andre aktører må legge til rette for at fysisk aktivitet blir en naturlig del av hverdagen. Det må tilrettelegges for fysisk aktivitet og aktiv transport (gåing/sykling) ved gode uteområder og trygge gang og sykkeltraseer.» (s13, avsnitt)
- Denne gir forventninger om mer gang og sykkelveger, og «gode uteområder» peker mot sektoren park.

Arealdel

Et plankart over hele kommunen med tilhørende planbestemmelser tilknyttet geografiske områder eller typer formålsområde.

Overordnet premissgiver for hvor i kommunen det skal være boliger og næring. Både boliger og næring trenger veg.

2.1.3 Reguleringsplaner

Planer for utnyttelse, inndeling, bruk og bebyggelse av et avgrenset område. For å få regulert et område må det skje i tråd med de føringer som er lagt i arealdelen. Her fastlegges rammer for veiløsning og tilrettelegging for gående og syklende.

2.1.4 Klima- og energiplan

Handlingsprogram for klima- og energiplan for Gran gir føringer og rammer som er relevante for denne planen og avdelingen Samferdsel og park. I vedlegg F; Handlingsplan for klima- og energiplan for Gran:

- Mål 1.2: «Ved innkjøp av nye kommunale biler skal nullutslippsbiler vurderes.» Det har betydning når biler skal skiftes ut. Det antas at det kan komme lignende ambisjoner for maskiner i nær fremtid.
- Mål 1.13: Klimahensyn skal enten være i kravspesifikasjon eller et tildelingskriterie.
- Mål 2.8: Utbedre gang- og sykkelveier.

2.1.5 Statens vegvesens håndbøker – vegnormaler og veiledninger

Statens vegvesen har flere håndbøker som er relevante for forvaltning. De mest elementære er håndbok:

- N100 Veg- og gateutforming (heretter omtalt som håndbok N100)
- N200 Vegbygging
- N300 Trafikkskilt

Men det er et større antall håndbøker med mer eller mindre relevans for kommunal forvaltning av vegger.

vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker

2.1.6 Planens funksjon – temaplan

Dokumentet kalles hovedplan, et tradisjonelt navn innenfor vei og VA, og skal forstås likeverdig med *temaplan* etter Kommunal planstrategi 2019-2023, pkt. 4 Planbehov for perioden 2019-2023. Hovedplanen omfatter hele enheten Samferdsel og park, ikke bare vei, i samsvar med kommunestyresak 70/20.

3 Samferdsel og park - ansvarsområder og situasjon i dag

3.1 Organisering av dagens drift

3.1.1 Personell og organisering

Vegene forvaltes av enheten Samferdsel og park. Driftsområdet har p.t. 10 årsverk som er knyttet til drift og vedlikehold av vegger og parker, dette inkluderer administrasjon. Årsverkene fordeler seg slik:

Samferdsel: 6 vegarbeidere, 1 oppsynsmann og enhetsleder (8 årsverk totalt).

Park:

- 2019: 2 faste på park og 3 sesongarbeidere 100 % i seks måneder (1,5 årsverk sommerhjelp, summert 3,5 årsverk).
- 2020: Disponert 1 fast på park (én vakant stilling holdt ubesatt ut oktober) og 2 sesongarbeidere 100% i 6 mndr (1,0 årsverk sommerhjelp, summert 2 årsverk)
2021: Foreslått av rådmannen videreført fast bemanning fra 2020 1 årsverk, og 1 årsverk sesongarbeider.

Faste stillinger i park, arbeider på veg i vintersesongen, når vedlikehold av utstyr og benker er ferdig.

3.1.2 Maskiner, utstyr og lokaler

Maskin- og utstyrsparken kommunen har til disposisjon dekker det behovet som er til stede. Kvaliteten på utstyret er tilfredsstillende, og det ser ut til at en har funnet fram til en fornuftig utskiftingstakt slik at en til enhver tid har maskiner og utstyr som fungerer.

Maskinparken består av biler med nødvendig redskap, 2 redskapsbærere med utstyr, veggøvel, 2 gravemaskiner og 4 lastebiler. Det er også 5 mannskapsbiler tilhørende avdelingen, tilhengere og sitteklippere. Behovet for maskiner utover dette dekkes ved innleie.

Personeldelen og deler av garasjelegget i dagens lokaler ved vegstasjonen er p.t. stengt av Hovedverneombudet. Behovet for lokaler kan endres ved endringer i driften.

Det er ikke gått inn på alternative løsninger for lokaler i hovedplan for Samferdsel og park. Hovedplanen skal være et styringsdokument for arbeidet uavhengig av hvem som utfører det, og uavhengig av løsning for driftsbasis.

3.1.3 Kjøp av tjenester

I dag løses de fleste av enhetens oppgaver i egenregi. Det som kjøpes av tjenester fra private, er snøbrøyting, samt strøing av 10km veg på vestsiden av Randsfjorden (for å få rasjonell drift).

Kontrakter på snøbrøyting løper ut vinteren 2020/2021, med mulighet for opsjon på ytterligere 1 år.

(Strøing og snørydding rundt formålsbygg, løses på kontrakt administrert av Eiendomsavdelingen. Avtalen utløper etter kommende vinter.)

Kommunen tok i 2019 i bruk tjenesten mLogg av ekstern leverandør (nettbasert program). mLogg benyttes for å spore og dokumentere innsats på veg, blant annet brøyting, strøing og kantslått. Mulighetene er blant annet dokumentasjon av timer, og oversikt for at man skal kunne se hvilke oppgaver som er utført og hvilke som gjenstår. Kommunetorget har tilgang til programmet for å raskt kunne besvare henvendelser. Bruken av programmet er ganske nytt i Gran kommune, og Samferdsel og park bør vurdere å ta i bruk flere muligheter i programmet, eller får utviklet det videre etter behov.

3.2 Vegtyper

Kjøreveger deles etter modell av Statens vegvesens kategorier for standardkrav til utforming og oppbygging. For en kommune som Gran synes det naturlig å skille mellom samleveger, adkomstveger, bygdeveger og industriveger Disse kan igjen deles inn i to til tre undergrupper avhengig av funksjon og tilknyttede omgivelser. Vegtypene som er definert i den gamle hovedplanen, stammer fra den eldre versjonen av håndbok 017 fra 1992, men vegtypene fantes i håndbøkene helt frem til forrige versjon av håndbok N100 (2013-2019).

Selv om begrepene fra gammel håndbok N100 ikke finnes i dagens versjon av N100, er det valgt og ikke omdefinere disse vegene i planen, det ville oppstått kaos mot veglistene som da ikke ville samsvart. Dersom man reviderer veglistene bør det vurderes hvilke vegkategorier man skal dele inn i. Her er tre forslag til alternative nye kategorier:

- Iht. vedtatte vegtyper, dersom ny vegnorm utarbeides og vedtas for Gran kommune.
- Iht. referanser i håndbok N100: L1, L2 (begge ref. C.4 Lokale veger), SG (sentrumsgate, iht. diverse deler av kapittel B), B1/B2(Overordnet og øvrig boliggate, ref. B.6), I1(Industriadkomst iht. B7)
- Fortsatt i det gamle systemet med nødvendige tilpasninger.

3.2.1 Samleveger

Samleveger er forbindelsesveger innenfor distrikter, områder og bydeler. Avkjørsel til samleveger kan tillates i visse tilfeller, men som hovedregel bør avkjørsler samles via adkomstveger eller felles avkjørsler for flere boenheter. Samleveger forbinder adkomstvegene med overordnede samleveger, og har en oppsamlings- og fordelingsfunksjon.

De kan igjen deles inn i S1 og S2, hvor S1 er mer trafikkerte og lengre samleveger.

Av de vegene som står som samleveg i oversikten over kommunale veger, er det mange som har ganske tett med avkjørsler, slik at man ikke kan utelukke disse som samleveg dersom øvrige forhold tilsier at de har den funksjonen. Slike forhold kan for eksempel være at de har en oppsamlingsfunksjon for flere adkomstveger.

3.2.2 Bygdeveger

Bygdeveger er veger som er lange veger med blandet transportfunksjon, men med liten trafikk. Det er først og fremst faglig sett et internt begrep i Gran kommune, men kan definitivt fra et faglig standpunkt dekke et behov for klassifisering av den type veger Gran kommune har gitt definisjonen bygdeveger i sin vegliste.

Det er dog ikke helt enkelt å trekke et skarpt skille mellom bygdeveger som ender i blindveg eller går i sløyfe med seg selv, og adkomstveger.

De bygdevegene som leder fra en annen veg, til en annen veg og på den måten er en del av et nettverk med gjennomgangstrafikk har kanskje mest berettiget en plass i denne vegtype-kategorien.

Kategorien bør muligens differensieres i to prioritetsnivå:

1. De vegene som har en funksjon for å ferdes gjennom bygda, som en del av et nettverk mellom veger, eller lignende funksjonalitet. Inkluder også bygdeveger som er blindveg, men som leder til attraksjoner som genererer en del trafikk.
2. De vegene som ender som blindveger og som også har liten trafikk sammenlignet med andre bygdeveger. Alle disse vegene bør vurderes om de ikke hører hjemme i kategoriseringen adkomstveg.

Dersom ikke kommunal vegnorm utarbeides, passer også bygdevegene i noen tilfeller inn mot definisjonen L1 og L2 i håndbok N100, når/hvis man trenger krav til utforming.

3.2.3 Adkomstveger

Adkomstveger har primært adkomstfunksjon fra samle- eller bygdeveg. Det kan være adkomst til boliger, gårder, forretninger og eiendommer etc. Det dreier seg typisk om veger og gutuer som ikke betjener gjennomgangstrafikk i særlig grad. De kan igjen deles inn i A1 og A2.

3.2.4 Industriveger

Industriveger er veger som utelukkende betjener næring/industri (Mohagen sør, for eksempel).

3.2.5 Gang- og sykkelveger

Gang-/sykkelveger og fortau deles inn i følgende typer:

- Fullt avstandsseparert fra kjøreveg
- Separert med en eller annen type fysisk sikring
- Fortau, i veglister er vanligvis ikke fortau nevnt selvstendig, men hører til overordnet veg.

3.2.6 Private vegger

De private vegene driftes av brukerne.

Kommunen kan i visse tilfeller være part i et veglag, gjennom adkomst eller bruksrett for en privat veg, men vanligvis er vegger til kommunal eiendom også kommunale vegger.

På noen private vegger utfører kommunen supplerende brøyting og strøing, da de er viktige alternativer som trygg skoleveg. De private er ikke pliktig å vedlikeholde etter kommunal standard dersom det ikke fremgår av eventuell avtale med kommunen.

Ved reguleringsplan og byggesaksbehandling for nye private vegger bør det stilles krav tilsvarende kommunal standard. (Se forslag om kommunal vegnorm.)

3.2.7 Interne krav til standard for kommunale vegger

Tabellen under er forslag til ny standard for kommunale vegger, basert på dagens praksis ved nye anlegg. Kravene vil legge føringer for nye vegger, og for standardheving av eksisterende vegger, med mer.

Tabell 1: Tabell med krav til kommunal standard

Standardmål for oppbygging av veg Etter kommunal standard (praksis i Gran)	Industri (kommunale vegger til tomter)	Samleveg	Bygdeveg	Adkomstveger	Fortau	Gang-/sykkelveg
Kjørefelt	2x3,25m	2x3m	1x4m	1x3,0m	2,5m	3m
Skulder	2x0,25m	2x0,25m	2x0,25m	2x0,25m	1 x 0,25m	2 x 0,25m
Grøfter	2x1,5m	2x1,5m	2x1,5m	2x1,5m	1 x 1,5m	2 x 1,5m
Stigning	10 %	10 %	10 %	12,5%		8 %
Rekkverk	h>3m /eller vann d>0,5	h>3m /eller vann d>0,5	h>3m /eller vann d>0,5			
Stigning i kryss	5 %	7 %	7 %			
Sikring	2m	2m	2m	2m	0,5m	0,5m
Sikt i kryss/avkjøring	50m	50m	50m	50m		20m
Breddeutvidelse i sving	Iht. N100	Iht. N100	1m ved R<50	1m v R<40		
Bæreevne	10t	10t	10t	10t		
Slitelag	Fast	Fast	Grus	Grus ²⁾	Fast	Fast
Belysning	Ja	Ja	Nei	Nei ¹⁾	Ja	Ja

- 1) Bør kreves i nye byggefelt når det er belysning på overordnet veg. Øyet trenger tid på å tilpasse syn i mørke fra lyst område. Men det har ikke kategorisk vært krevd for alle adkomstveger før.
- 2) Vanlig praksis at reguleringsplan eller byggesak stiller krav til asfalt på nye vegger, men krav er ikke vedtatt i norm.

Tabellen erstatter ikke behovet for en vegnorm. Tabellen skal heller ikke brukes med tilbakevirkende kraft. Denne tabell er heller ikke grunnlag for at tredjeparter kan kreve utbedring eller tjenestenekt på eksisterende vegger, tredjepart må i så fall begrunne kravet sitt på annen måte enn henvisning hit.

Kommunen vil i sitt arbeid med vedlikehold og utbygging benytte ovenstående krav til standard på eksisterende vegnett.

Andre veganlegg som busslommer og terminaler, parkeringsplasser i gateplan i sentrum og felles parkeringsplasser ved kollektivterminaler, skal i hovedsak følge Statens vegvesen sine normer.

3.2.8 Behov for kommunal vegnorm

Det er behov for å utarbeide og vedta en kommunal vegnorm, som kommunen selv og utbyggere kan forholde seg til. Primært i forhold til nyanlegg, men også ved opprustingsprosjekter og lignende. Dagens samfunn forutsetter at vegene skal takle alle dagens store lastebiler, som renovasjonsbiler og brannbiler.

Kommunal vegnorm vil sikre likebehandling og forutsigbarhet, samt fremkommelighet for renovasjon, brann og redning, skog- og landbruk.

For å gjøre en vurdering av status på vegene er det nødvendig å ha normer å vurdere mot. Dette er å betrakte som minstenormer for et noenlunde velfungerende eksisterende vegnett.

Ved bygging av nye vegger må en bruke Statens vegnormaler som retningslinjer dersom en ikke har kommunal vegnorm.

3.3 Vegnett

3.3.1 Kommunalt vegnett

Statens vegvesen deler vegene inn i vegklassene hovedveger, samleveger, adkomstveger og gang-/sykkelveger. Innen vegklassene settes standarden for utforming etter fartsgrense, lengde og trafikkmengder (ÅDT). ÅDT (årsdøgntrafikk) kan variere stort. Fortau anses som tilhørende den vegen det ligger ved, og er stort sett ikke selvstendig nevnt i veglister og kategorisering.

De kommunale vegene har ikke særlig stort spenn i ÅDT. Få kommunale vegger har ÅDT over 500. Det tilsvarer laveste klasse i henhold til Statens vegvesen. Dessuten har kommunen lange bygdeveger som passer dårlig inn i vegvesenets klassebegrep.

Det bør allikevel differensieres mellom vegstrekninger som har over 200 i ÅDT (kjøretøy), og under når det gjelder myke trafikanter. Er ÅDT over 200, eller det er ca. 50 boenheter tilknyttet en veg bør separasjon av kjørende og myke trafikanter med fortau eller gangveg vurderes for den strekningen som er felles for 50 boenheter eller flere. Generelt er det samsvar mellom de områdene som har mange biler og mange fotgjengere. En gangveg som brukes av 50 myke trafikanter daglig, har for samfunnet 5 ganger mer nytte enn en gangveg som brukes av 10 myke trafikanter daglig.

God fremkommelighet er avgjørende for kjøretøyer, slik at man ikke står fast i snø eller må stenge vegger for tunge kjøretøyer i vårløsningen.

Et annet fremkommelighetsproblem er for eksempel å måtte kjøre i gangfart over lengre strekninger på grunn av massivt omfang av hull. Men på mindre trafikkerte grusveger må det aksepteres at det ofte er hull på vanskelige problempunkter.

Det er ikke løsbart i all overskuelig framtid å bli kvitt problempunkter på alle de vegene som per i dag er kommunale, innenfor en realistisk kommuneøkonomi. Det bør arbeides for å opprettholde dagens kvalitet på nedprioriterte vegklasser så langt det lar seg gjøre innenfor de rammer man har.

All oppmerksomhet bør allikevel ikke vies de dårligste vegene, da det er behov for en kvalitetsheving på de vegene som er avgjørende for kommunens verdiskaping og framtid. Dette gjelder i hovedsak samleveger, men også noen bygdeveger.

Gran kommune har ansvaret for et vegnett som er sammensatt av følgende vegtyper: Tabell 2: Antall kilometer med vegtype, fordelt på dekketype.

Type veg	Sum	Fast dekke	Grus
A1 - Adkomst	12 km	1,9 km	10,1 km
A2 - Adkomst på boligfelt	14 km	13 km	1 km
B - Bygdeveg	47 km	8 km	39 km
BH - Bygdeveger med historisk betydning	12 km	0,9 km	11 km
I - Industri	1,5 km	1,5 km	0
S1 - Overordnede Samleveger	22 km	20 km	2,2 km
S2 - Samleveger i boligfelt	46 km	36 km	10 km
Gang- og sykkelveger (G/S)	24,0 km	22,6 km	1,4 km
Sum	178,5 km	103,9 km	74,7 km

Alle kommunens vegger er vurdert ved befaringer og det ble registrert til dels store mangler med vegggrøfter og bæreevner. Vegdekkene er slitte, og det er registrert en god del partier med indikasjoner på dårlig bærelag.

3.3.2 Begrepene drift og vedlikehold

Med hensyn til drift og vedlikehold av vegger skilles det ofte mellom drift og vedlikehold. Betydningene er overførbare til parker og grøntanlegg også.

Drift

Drift er oppgaver som må løses fortløpende for å opprettholde tilgjengeligheten til veganlegget. Dette er arbeider med snøbrøyting, ishøvling, strøing, lapping av hull, rydding av vegetasjon og til en viss grad støvdemping og ellers andre akutte situasjoner som kan oppstå.

Inn under drift hører også alle faste utgifter som fastlønn, drivstoff, forsikringer og lignende. Timelønn kan i teorien også komme under vedlikehold, men internt har det vært enklest og definere all timelønn tilhørende drift. Maskiner brukes både til drift og vedlikehold, og type aktivitet kan fordeles mellom drift og vedlikehold.

Nivået påvirkes først og fremst av antall meter veg og ambisjonsnivå, men også klima. Antall meter veg forventes ikke å bli vesentlig endret, men klimaet kan komme til å gå i en retning av mer regn i mengde og intensitet. Det antas noe økende kostnader som følge av klimaendringer og at flere vegger ikke har grøfter og drenering til å håndtere hendelser med mye regn eller smelting.

Dersom det oppstår ekstreme enkelthendelser kan kommunen søke statlige skjønnsmidler, dette er aktuelt fordi Statens naturskadeerstatningsordning ikke gjelder for kommunal eiendom som vegger og parker.

Vedlikehold

I begrepet vedlikehold ligger tiltak som er nødvendig for at vegene skal beholde den standard de i utgangspunktet burde ha. Dette er arbeider som har som formål og bevare vegoverflater, grøfter og dreneringssystem.

For å opprettholde vegstandarden bør grusvegene påføres nytt dekke minimum hvert 5. år, mens reasfaltering bør skje hvert 12. år. På flere vegstrekninger, på grunn av dårlig bærelag, lever ikke asfalten så lenge som 12 år.

Kommunen besitter ca. 100 kilometer med overvannsledninger og stikkrenner. Deler av dette systemet har nådd en slik alder og er av en slik kvalitet at det er nødvendig med egne vedlikeholdsmidler.

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av i alt 24 bruer og 7 underganger. I forrige hovedplan er det foretatt en enkel tilstandsvurdering av bruene. Den viste at det var behov for tiltak. Noen tiltak er gjennomført, men mye gjenstår. Det er derfor behov for å utarbeide en plan for rehabilitering og vedlikehold, basert på faglige undersøkelser og vurderinger.

3.3.3 Beredskap

Beredskap for å håndtere skader på de kommunale vegene og grøntanlegg, ivaretas med kommunale vaktordninger, som gjør at en kan rykke ut når som helst om det skulle oppstå kritiske situasjoner som medfører behov for tiltak på vegnettet eller grøntanlegg.

Så godt som alle samleveger, adkomstveger, bygdeveger og industriveger har vegnavnskilt som gjør det enkelt å finne frem på vegnettet. Det jobbes med å få satt opp vegnavnskilt på de vegene som mangler dette. Vegnavnskilt med tilhørende husnummerering er nødvendig for at nødetatene finner raskt fram.

3.3.4 Veglys

Gran kommune har ansvaret for drift og vedlikehold av ca. 2000 vegbelysningspunkter med varierende alderssammensetning og kvalitet..

3.3.5 Nærmiljø og ringvirkninger

Veger kan påvirke innbyggernes helse utover trafiksikkerheten, mest i form av støy og støv, men også dersom vegstandarden er meget dårlig (vibrasjoner og støt). Så langt en vet, har ingen av de kommunale vegene så mye trafikk at de skaper støy over grenseverdiene i Forskrift til Forurensningsloven, eller avgasser/støv i henhold til den samme forskrift.

Spørsmål om blant annet behov for busslommer, tilrettelegging for universell utforming på eksisterende vegger og andre mindre enkeltsaker må følges opp.

3.4 Tilstand på vegdekke og grøfter - bæreevne

Forvaltning av vegger dreier seg om å ivareta alle innbyggernes behov for fremkommelighet, deres sikkerhet ved ferdsel og minimum en ivaretagelse av vegleggenes verdi. Grøfter, rekkverk, bæreevne og slitelag (pkt. 3.2.7) er grunnlaget for vurderingen av tilstanden på eksisterende vegger.

Denne minimumsstandarden setter blant annet krav til bredder på vegger og grøfter, stigningsforhold og dekketype. Det er også satt krav til bæreevne på vegene.

Minimumsstandarden må ikke forveksles med en tilstand vegene holder pr i dag, eller kan holde med dagens budsjett, men en standard det er anbefalt å holde for å bevare vegkapital og akseptabelt tjenestnivå i samsvar med vegens trafikkmengde og fartsgrense. Den vil være en rettesnor for mindre vedlikeholdstiltak med beskjedne midler, hvor man vil få mest ut av hver krone, men ikke fullt ut følger standarden for ny veg. Som målestokk for tilfredsstillende vedlikehold, krever den økte midler, vist i pkt. 8.

Befaringer har avdekket at det var til dels store mangler ved grøfter langs vegene. Dette reduserer vegens evne til å tåle belastning, da vegger som ikke er drenert er mer utsatt for teleskader, noe som i sin tur gjør at vegdekke og overbygning slites fortere ned og krever mer vedlikehold.

I tillegg til å ha behov for nytt dekke er mange vegstrekninger i en så dårlig forfatning at det også må bygges opp nytt bærelag. Det er ikke foretatt bæreevnemålinger på vegnettet.

Utfordringene med dårlig bærelag i vegene gjør at nylagde grøfter «tyter» igjen raskere enn kommunen rekker å grøfte. Dette er på grunn av at bærelaget ikke tåler dagens trafikk, eller som riktig er, mangel på bærelag.

Fokus på oppgradering av bærelaget må bli større, hvis en skal klare å holde flere vegger åpne i vårløsningen. Med dagens standard er det bare 15 av 210 vegger som ikke har nedsatt akseltrykk i vårløsningen.

Samleveggenes tilstand bærer preg av dårlig bærelag og dermed krakelerer asfalten, og vegene får markante hjulspor. Øvrige vegkategorier har tilsvarende problemer.

De tall som framkommer er basert på erfaringer og vurderinger/registrering av dårlige partier ved befaringer.

3.5 Vegkapital, etterslep og vedlikeholdskostnader

Med utgangspunkt i vegrapporten fra Multiconsult (jf. pkt. 5.1) er det beregnet at det vil koste kr. 100 mill. for å bringe alle kommunale veger opp til ønsket standard. Dette er en formidabel oppgave som er urealistisk å gjennomføre i løpet av en 4-års periode. Det foreslås derfor å øke bevilgningen til oppgradering med kr. 5 mill. hvert år i en 12 års periode. Et alternativ er å redusere omfanget kommunale veger, og bruke frigjorte midler til økt verdibevarende vedlikehold.

For å oppfylle målsetningen om minstestandard på samleveger og bygdeveger er det nødvendig med investeringer på ca. 100 millioner kr. som fordeler seg på:

- Nytt asfaltdekke (samleveger) kr. 28 000 000,-
- Oppgradering av bære- og forsterkningslag kr. 72 000 000,-

Det er også vurdert hvilke ressurser som er nødvendig til den rene driften av eksisterende veger og vedlikehold av dagens standard. For å unngå at vegnettet forfaller ytterligere og tilfredsstillt kravet til ønsket kvalitet på vegene er det behov for en økning av midler til vegvedlikehold med kr. 2,5 mill. årlig (pkt. 8.2 tabell 6, og 8.3.).

3.6 Parkområder – driftet av Samferdsel og park-avdelingen

Oppgaver som gjelder flere av grøntområdene:

- Reparasjon av plener etter graving o.l.
- Løvsamling
- Parkbenker repareres og pusses
- Beskjæring av busker og trær på kommunale områder

Skoler, barnehager, institusjoner og andre formålsbygg

Samferdsel og park har driftet uteområdene i sommerhalvåret.

Vinterdrift (snørydding og strøing) driftes p.t. gjennom en kontrakt som administreres av Eiendomsavdelingen, og som gjelder til 2021.

Gran og Brandbu sentrum

Drift og vedlikehold av kommunale sentrumsgater og tilhørende kommunale arealer sommer og vinter.

Granavollen

Veger, parkering og grøntareal ved det gamle kommunehuset.

Størenslunden og anlegg ved Rosendal

Størenslunden driftes som park.

(Størenslundens venner bygger nytt servicebygg. Kommunen/Eiendomsavdelingen skal ta over bygget, men dette endrer ikke på ansvaret for drift av grøntanlegget.)

OBS! Grusbanen (skøytebanen) og Brandbu stadion driftes av kulturavdelingen (kommunen), sammen med drift av Brandbuhallen. Kunstgressbanen og den lille gressbanen eies og driftes av Brandbu idrettsforening.

Badeplasser og friluftsområder

3 badeplasser og 2 friluftsområder ved Randsfjorden.

Sjøpplukking, tømning av søppeldunker, utedoer, gressplener, parkeringsplasser etc. Tar opp og setter ut badebrygger.

(Markeringsbøyer ved badeplassene ligger til kulturkontorets ansvarsområde.)

Øvrige parker og grøntområder

Kommunen forvalter mange små grøntområder som ligger spredt. Vedlikehold og rydding får høy tidsbruk pr areal.

Grasbakker og gutuer

I driftsområdet park omfattes ikke bare parker, men også gutuer.

Disse klippes 1-2 ganger pr sesong, avhengig av tilvekst og budsjett.

- Steinring Tingelstad
- Klokkerlåven
- Gutuer/stier med samlet lengde ca. 8000 m (for eksempel «Kjærlighetsstien» i Vassenden og Langgutua opp fra Fagerlund.)

Parkområder på kommunal grunn, driftet av private eller foreninger

Båthavna i Røykenvik, kommunal grunn, driftes av båtforeningen.

Områder i og ved boligfelt som etter reguleringsplanen er avsatt til friområde og lek, driftes av oppsittere eller velforening.

4 Mål og strategi

(Målbare mål har kulepunkt med liten firkant, og skal måles.)

4.1 Hovedmål

- Null drepte og hardt skadde på Samferdsel og park sine ansvarsområder (veger, grøntanlegg, badeplasser m.m.).
- Bygge mer fortau og gang- og sykkelveger.
- Øke fremkommeligheten for tunge kjøretøyer på flere av de kommunale vegene også i vårløsningen.
- Grøntområder skal være et supplement til bebyggelsen de betjener, og bygge opp om bebyggelsens funksjon og formål. De skal bidra til fysisk og mental helse, og gi mulighet for rekreasjon, mosjon og positivt inntrykk i nærmiljøet.
- Gran kommunes tilbud innen Samferdsel og park skal så langt det er mulig være tilgjengelig for alle.

4.2 Delmål kommunalt vegnett (kjøreveger)

- Overordnet mål fra kommuneplanens samfunnsdel, tilpasset veg: I 2030 drifter Gran kommune et vegnett av bærekraftig omfang, tilpasset innbyggernes og lokalt næringslivs transportbehov, med en slik kvalitet at Gran kommune fremstår som et godt sted å etablere næring eller husstand. Det skal også være et godt sted å forbli for eksisterende næring og innbyggere, vurdert opp mot alternativer.
- Ingen skal bli hardt skadd eller drept på eller ved kommunale vegger i Gran kommune.
 - For å måle forbedring skal det benyttes tilgjengelig ulykkesstatistikk, statistisk er det mange mindre alvorlige ulykker bak hver alvorlig ulykke.
Målbart tall: Ulykkesstatistikk som før, tilsvarende i trafikk sikkerhetsplanen
 - Alvorlige ulykker er det heldigvis ikke så mange av, men derfor er variasjonen fra år til år stor. For å få et meningsfullt måltall på utviklingen der bør man beregne et tall for hvert år som ser litt lenger bakover enn bare det ene året, en slags middelværdi av «n» siste år, kanskje vektet tyngre mot det aktuelle året og det foregående.
Målbart tall: Ulykkesstatistikk som før, tilsvarende i trafikk sikkerhetsplanen.
- De kommunale vegene skal være stammen i det lokale vegnettet under riks- og fylkesvegene.
- De kommunale vegene skal sikre fremkommelighet og ha god sikkerhet for alle trafikanter, dvs. kjørende, gående, syklende og kollektivbrukere.
- Tilstanden til vegnettet skal innberettes i årsmeldingen og behov for midler til vedlikehold og oppgradering dokumenteres i budsjettarbeidet hvert år.
 - Det skal kjøres tilstandsregistrering med målebil på fast dekke. Målebil måler tilstand på dekke hvert annet år, for å ha noen objektive, likt registrerte data over tid, og vurdere om tilstanden på vegdekke i kommunen samlet sett forbedres eller forfaller.
Målbart tall: Verdier og parameter fra analyse av video med kunstig intelligens.
- Nye vegger bygges med fullgod standard med minimum 10 tonn akseltrykk. Eksisterende vegger skal på sikt oppgraderes til fullgod standard i takt med bevilgede midler.
- Det er utarbeidet en egen oversikt over kommunale vegger med aksellastbegrensning i vårløsningen.
 - Som følge av utbedringer, vil flere av vegene få en oppgradert/økt aksellast til 10 tonn også i vårløsningen.
Målbart tall: Antall km i veglisten med 10 tonn akseltrykk i vårløsningen.
- Kommunen skal forvalte vegene slik at de over tid ikke faller i verdi, men over tid oppgraderes til definerte minimumsstandarder som er beskrevet i denne planen.
- Ved utbygging av private tomtefelt, settes det krav om at kommunens vegnormal skal brukes.

4.3 Delmål kommunalt gang- og sykkelvegnett (inkludert fortau og busstopp)

- Det skal kartlegges og på sikt bygges et sammenhengende tilbud for myke trafikanter der det er nært nok mellom boligområde og skole/arbeidsplasser til at gange/sykkel realistisk kan bli foretrukket transport i hverdagen. (Ref. samfunnsdel «I 2030 har Gran kommune en økt andel av befolkningen som går og sykler til arbeid, skole og fritidsaktiviteter»)
- Busstopp langs vegene skal ha repos, dvs. venteareal adskilt fra kjørende med f.eks. kantstein. Dette sørger for sikker av- og påstigning og ventetid for passasjerene.
 - o Det er viktigere å prioritere areal til trygg venting på bussen enn at bussen kommer ut av kjørebanelen der det er begrenset areal og forbikjøring kan skje trygt når det ikke kommer motgående trafikk.
 - o For vegger med høy ÅDT, der sikten er dårlig, bør det prioriteres å få bussen ut av vegen på busslomme. Alternativt bør busstopp vurderes flyttet.
- Det bør gjennomføres kartlegging av universell utforming. Tiltak tas inn i handlingsplanen, og rulleres årlig som del av budsjettarbeidet.
- Det skal finnes felles parkeringsplasser i kommunen ved større holdeplasser for tog og buss.

4.4 Delmål grøntanlegg

- Parkområder skal være attraktive for rekreasjon, opplevelser og fysisk aktivitet, og bidra til et estetisk godt inntrykk av våre tettsteder.
- I parker skal det være sikkert å oppholde seg og bedrive den aktivitet de er ment for.
- Parker skal holdes ved like slik at uønsket vegetasjon ikke overtar og gressdekket, trær og beplantning beholder en frisk og sunn vekst.
- Utstyr og kunstverk i parker må vedlikeholdes slik at de opprettholder sin funksjon
- Personer med nedsatt funksjonsevne sitt behov for spesiell tilrettelegging bør kartlegges og gjennomføres etter egen tiltaksplan (som for 4.3).

4.5 Helse, miljø og sikkerhet

- I den kommunale vegforvaltning skal reduksjon av trafikkfare likestilles med andre vegtekniske hensyn.
- Kjøreveger og kryss skal ha en utforming og en fri sikt som sørger for god sikkerhet for kjørende, syklende og gående.
- Vegger skal skiltes med hensyn til hastighet som er passende i forhold til trafikksituasjon, vegstandard og myke trafikanter, hvor myke trafikanter skal være høyest prioritert i vurderinger av fartsgrense.
- Vegger skal feies og støvdempes slik at det ikke oppstår unødig fare for forurensning eller sjenanse
- Vegenes sidearealer skal klippes slik at sikt opprettholdes.
- Kommunen kan gi pålegg om opprettholdelse av fri sikt også for privat vegetasjon, gjerde etc. som hindrer sikt og kan skape trafikkfarlige situasjoner ut i kommunal veg. Vedlikeholdsansvaret ligger hos eier, men kommunen kan utføre og sende regning dersom skriftlig pålegg ikke etterkommes.
- Eksisterende vegbelysning opprettholdes. Alle nye vegger i boligfelter skal utbygges med LED veglys.

4.6 Strategi

Vedlikehold av kommunale vegger (prioritert rekkefølge):

1. Trafikksikre hull lappes uten ugrunnet opphold. Dette gjelder store/dype hull som skiller seg fra vegens standard for øvrig, fortrinnsvis asfalterte vegger. De trafikksikre hullene er utløsende faktor for en lapperunde, da bør alle andre hull på strekningen forsegles med asfalt når man først er ute.
2. Vedlikehold av vegger skal være forebyggende.
3. Vegenes bæreevne og tilstand skal ivaretas ved å prioritere drenering av overvann, som er grunnleggende for å ivareta verdiene vegene har.
4. Grusveger skal gruses og hølves etter behov. Der grusveger har mange hull løses det med grusing og høvling.

Vegsystem:

- Kommunale vegger skal i hovedsak omfatte bygdeveger, bygdeveger med historisk betydning, vegger på industriområder, overordnede samleveger, samleveger i boligfelt og gang-/sykkelveger.
- De andre vegene kan vurderes nedklassifisert til private vegger og driftes av lokale veglag.
- Kommunen skal ikke overta eksisterende private vegger.
- Vegger som bygges av private som offentlig veg i samsvar med reguleringsplan, blir overtatt i henhold til inngått avtale, og driftes/vedlikeholdes av kommunen.

Parker (grøntanlegg m.m.):

- Kommunale parker skal vedlikeholdes slik at de er attraktive å bruke, og er et godt supplement til naturen for de som vil oppholde seg ute.
- Prøveprosjekt med robotklipper bør utprøves på noen grønntanlegg, for å høste erfaringer om dette kan være gjennomførbart og fungere i større skala for å redusere utgifter til drift.

4.7 Trafikksikkerhet

Det arbeides med trafikksikkerhet i egen trafikksikkerhetsplan. Denne legger også nullvisjonen for hardt skadde og drepte til grunn for prioritering av tiltak på kommunale vegger.

4.8 Driftsinstruks veg

Denne instruksjonen er basert på de forannevnte anbefalte hovedmål og operative mål. Den inkluderer ikke standardforbedringer (oppgraderinger) på den enkelte veg.

Tabell 3 Driftsinstruks

Snørydding vegger:	<ul style="list-style-type: none"> - Snøfall på 5cm eller mer skal brøytes - Start senest ved 10 cm nysnø - Rode ferdig gjennomkjørt og utbrøytet senest etter 8 timer - Gang-/sykkelveger ryddes samtidig med kjøreveger
Høvling av isete vegger:	Etter behov.
Strøing ved glatt føre:	Etter behov, lavere terskel for punktstrøing og strøing av bussruter.
Høvling av grusveger:	Minimum 2 ganger pr. år.
Støvdemping:	Minimum 1 gang pr. sesong.
Feiing av vegger og g/s-veger:	Minimum 1 gang pr. år. Ferdig før 17.mai.
Grusing av vegger:	Hvert 5. år eller etter behov.
Grøfterensk av vegger:	Hvert 10. år eller etter behov. Skal alltid være gjort før ny asfaltering.
Reasfaltering:	Hvert 12. år eller etter behov.
Overvannssystemer og stikkrenner:	Vedlikeholdes på en slik måte at disse ikke skaper uheldige materielle og økonomiske problemer for det vegnett det skal betjene, eller for kommunens innbyggere og deres eiendommer. Skal alltid være gjort før ny asfaltering.
Kantklipp:	Vegenes sidearealer skal klippes innen vegetasjonen blir høyere enn 0,5 m over vegdekket.
Sikt:	Kommunen skal se til egne og private gjerder, hekker eller andre innretninger ikke hemmer nødvendig sikt langs kommunale vegger og i kryss og avkjørsler til disse.

Instruksjonen forutsetter økt driftsramme.

I dag utføres grusing av vegger som «brannsløkking», det samme gjelder grøfterensk. Reasfaltering utføres ca. hvert 25 år i dag.

5 utfordringer

5.1 Offentlig veg, et tilbud for innbyggere og næring

Gran preges av spredt boligbebyggelse, noe som medfører at kommunen har mange kilometer kommunale vegger i forhold til antall innbyggere. KOSTRA-statistikken bekrefter også at kommunen har mange kilometer veg sett opp mot sammenlignbare kommuner i KOSTRA gruppe 10.

De kommunale vegene inngår i et helhetlig vegsystem som også består av riksveger, fylkesveger og private vegger.

Bakgrunnen for at en veg er kommunal, er ikke bare at den har en spesiell funksjon eller en spesiell plass i vegsystemet, men er også historisk betinget gjennom enkeltvedtak om kommunal overtakelse av private vegger.

De kommunale anleggene har funksjoner som omfatter både gang-/sykkelveger, fortau i sentrumsområdene, adkomstveger, samleveger og til dels hovedveger.

De mest typiske kommunale vegene er de som har en samlevegfunksjon under fylkesvegene i vegsystemet, adkomstveger i boligfeltene som er bygget de siste tiårene, og rene gang-/sykkelveger, henviser til kap. 3.2 for ytterligere beskrivelse av vegtypene.

Imidlertid finnes det en del kommunale vegger som ikke lar seg plassere i slike kategorier. Disse er lange bygdeveger i områder med lite bebyggelse, der de er eneste veg og følgelig har alle vegfunksjoner. Vegene har da ofte en minste vegstandard for fremkommelighet.

Gang-/sykkelveger er i mindre grad helhetlige systemer, men utgjør et tilbud langs vegene der trafikken er stor. kombinert med en vesentlig gang-/sykkeltrafikk. Tilskuddsordninger i tilknytning til trafikksikkerhetskampanjer, samt vekt på sikkerhet langs skoleveger, har i stor grad påvirket hvor vi finner egne gang- og sykkelveger. I tillegg har en ved behandling av reguleringsplaner for boligfelt krevd høy standard også for de myke trafikantene.

I tillegg til gang-/sykkelvegene, er fortau viktige for myke trafikanter.

Generelt kan en si at vegene har middels standard vurdert opp mot hva som er vanlig i norske kommuner, og sett i forhold til ønsket standard og verdiforvaltning, er det mye å ta tak i. Registreringen av vegnettet avdekket dette, og er sammenlignet mot andre kommuner i landet i rapport fra 2015 utarbeidet av Multiconsult på oppdrag fra KS. I forhold til avsatte midler betyr dette at kommunen foruten å vurdere størrelsen på årlige midler, også må gjøre bevisste prioriteringer.

5.2 utfordringer i drift av parker og grøntområder

Parkanlegg finnes i hele kommunen, typiske parker er nær tettsteder eller attraksjoner, men det driftes gutuer og andre anleggstyper i hele kommunen.

En utfordring med disse er at de ofte må nedprioriteres i vekstsesongen hvis man ikke har midler til tilstrekkelige mannskapsressurser til sommerhjelp. På grunn av hensynet til trafiksikkerhet, prioriteres vegger foran parker i perioder med mye å gjøre eller under ferieavvikling. Da kan gresset vokse så langt at det ikke bare blir stygt, men problematisk å håndtere. Om grøntområdene ikke skjøttes estetisk til enhver tid, kan det føre til økt forsøpling og hærverk. Det er høyere terskel for å grise til et sted som ser bra ut.

5.3 Eierskap til gangveger og veglys, samt mulig nedklassifisering

Det er flere fylkesveger som har kommunal gangveg parallelt, eller kommunale veglys. På den andre siden finnes tilfeller der fylket på samme strekning har ansvar for fortauene eller repos på busslommer.

Dette er forvirrende for de som skal melde om feil, og for generelle publikumshenvendelser, typisk når en ny brøyteentreprenør starter snørydding på Statens, fylkets eller kommunens vegger. Noe står ofte ubrøytet etter de første snøfall, eller strøs ikke. Denne problemstillingen er ikke spesiell lokal, men et systemproblem mellom myndigheter.

Dersom fylket ønsker å nedklassifisere noen fylkesveger bør man forsøke å rydde i eierskap slik at fylket eier alt ved siden av det som da forblir fylkesveger, og tilsvarende for kommune og stat.

Det antas også at maskiner og utstyr vil bli bedre utnyttet for alle parter dersom dette ryddes opp i.

5.4 Landbrukets og skogbrukets bruk og forventninger til vegger

Landbrukets bruk skiller seg fra øvrig nyttetransport ved at den ruller over alt, på alle vegger i kommunen, og har i tillegg generelle dispensasjoner for lengde og bredde. Det er en klar tendens at landbruket trafikkerer det kommunale vegnettet i stadig større grad og med maskiner og redskap som blir stadig tyngre og større.

Typisk for denne nyttetraffikken er:

1. Tunge og lange kjøretøy til/fra gardsdriften. Gjødning, hjemkjøring av for, dyretransport, produkter osv.
2. Flytting av uvanlig stor og tung redskap til og fra jorder. Traktor med bred redskap, skurtreskere osv.
3. Tunge og lange skogbruksmaskiner og tømmerbiler.

Landbrukets og skogbrukets behov for transport må tilpasses de alminnelige begrensningene i tillatte kjøretøybredder, -høyder og akseltrykk.

Tømmerbiler har i dag en totalvekt på 60 tonn med akseltrykk på 10 tonn, noe som medfører at slik trafikk i de fleste tilfellene bare kan skje på vinteren fordi telen bidrar til vegens bæreevne. Oppgradering av eksisterende vegger til sommeraksletrykk til 10 tonn vil innebære en stor kostnad.

I den grad landbruket har spesielle behov for vegstandard, må det selv fremme disse, og disse bør gjennomgås grundig med hensyn til krav om bredder og akseltrykk, samt samfunnsansvar og mulige spleiselag for ekstratiltak. Det er ikke tatt med slike ekstratiltak i denne planen.

5.5 Veger med kulturhistorisk tilknytning

Det er i tidligere foretatt en registrering av hvilke kommunale veger det knytter seg spesielle kulturhistoriske interesser til. Disse vegene er registrert, men det foreligger ikke bestemmelser eller krav til hvordan disse vegene skal behandles. Unntak er Den bergenske hovedveg (Dbh), strekningen Granavollen - Tingelstadhøgda - Svensbakken som ligger i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner (Statens vegvesen 2002). En skjøtselsplan for vegstrekningen Granavollen – Tingelstadhøgda – Svensbakken med sideveger ble utarbeidet av Norsk vegmuseum i 2010 og ligger til grunn for nye tiltak som skal utføres. Sidevegene er vegen fra Granavollen til Steinhuset, Dvergstenlinna (kv 4094) ned til Storlinna (kv 4027).

Veger

Historiske veger som det må tas spesielle hensyn til i forhold til endringer av veglegeme, kurvatur, vegdekke, grøfting osv.

- Den bergenske hovedveg (Dbh fra Ringerike) – trasé fra Ringerike, Jevnaker opp til Granavollen, nordover til Brandbu, opp Eggelina, Raassumsgutua – Eidsalm, Skari til Horn. Dagens kjøreveg går for det meste i den gamle traseen, med unntak ved Dvergsten og fra Raassumsgutua til Korsen og opp Hornskleiva hvor det ikke er kjøreveg men gutu/sti.
- Den bergenske hovedveg (Dbh) fra Lunner) – trasé fra Hakadal over Lunner på østsida av Viggadalen – Ensrudvegen – Ålsvegen – Øgardsbakka – Skiakersgutua – opp til Granavollen – møter der DBH-traseen fra Ringerike
- Kjørkevegen i Røykenvik
- Kongevegen mellom Lunner kirke og Granavollen – langs åskanten på vestsida av Viggadalen. Er en merket alternativ trasé av Pilegrimsleden fra Jevnaker kirke - Lunner kirke - Søsterkirkene.

Gamle broer

- Fallang bru (langs DBH fra Ringerike) – fra 1834, restaurert i 2010.
- Rosendalsbrua ved Rosendal mølle – fra ca. 1922. Ikke kjøreveg der i dag, men gangveg
- Bru ved Prestkvern (i nasjonal verneplan)

Pilegrimsleden (følger DBH) fra kommunegrensen til Jevnaker til Brandbu og videre opp Kjøelvegen til Eina. Avtale mellom Oppland fylkeskommune, Pilegrimssenteret Granavollen og Gran kommune. Samferdsel og park skjøtter de områder leden ikke følger veg, og har ettersyn med ca. 80 stolper med merking langs leden.

5.6 Budsjetttrammer

Gapet mellom hva man ønsker seg og hva man kan få, vil stort sett være stort i et samferdselsbudsjett.

De som jobber med forvaltning av veg har kunnskap om mange «gode formål» langs vegnettet som kan forbedres, men sektoren er ikke alene om å behøve midler. Utfordringen er derfor å drifte og vedlikeholde med et budsjett på et fornuftig nivå, som i hvert fall ikke fører til teknisk forfall og tilbakegang over tid. Enkelte budsjettperioder må det nok forventes at det må spares, men det vil da senere kreve en satsing for å ta igjen eventuelt forfall eller gap mellom økt behov og eksisterende driftsnivå.

Norconsult har også merket seg at kun ett av tiltakene fra trafikksikkerhetsplanens liste over større tiltak har blitt utført siden 2007, G/S-vei fra Dales veg til Andfossen, og fortau i Nobels gate. Det kan virke som at fordelingen av små beløp på hvert år har umuliggjort realiseringen av de høyest prioriterte store tiltak, noe dermed er til fordel for små spredte tiltak. Dette er kanskje ikke helt i tråd med overordnede målsetninger om utbygging av alternativer for myke trafikanter der behovet er størst.

6 Utførelse og prioritering av tiltak

6.1 Kriterier for prioritering av tiltak

Målene suppleres med prioriteringer for vedlikeholdsinnsatsen på vegnettet. Dette kommer i tillegg til, og utfyller, de faglige vurderinger som til enhver tid må være til stede. Sikkerhet og helse tillegges størst vekt. Dernest prioriteres verdibevaring av vegene.

Prioritering av vedlikeholdstiltak og nyanlegg nå og tidligere

I dag utføres drift og vedlikehold etter et faglig skjønn, basert på hvor vegnettet er dårligst, og i forbindelse med andre tiltak som utløser vegarbeider som f.eks. arbeider med å oppgradere vann og avløp, samt der publikum har ønsker om utbedringer eller ny vegtrase. De vegene med mest trafikk prioriteres foran de med svært liten trafikk, men hensynet til fremkommelighet og en viss grad av likebehandling tillegges også vekt.

Av tiltakstyper forsøker en å prioritere tiltak som på sikt bidrar til en langsiktig forbedring, slik drenering og grøfting gjør. Denne måten å prioritere på vil en ikke kunne forlate helt.

Ny prioritering av vedlikeholdstiltak og nyanlegg for fremtiden

Ut fra hovedmål og operative mål skal drifts- og vedlikeholdstiltak utføres med følgende prioritering og begrunnelser:

1. Sikkerhet tillegges størst vekt.
Sikkerhet der myke trafikanter ferdes, prioriteres høyt. Oppgaver som rekkverk, sikt og noen ganger utvidelse av meget smale veier vil være typiske oppgaver. Utbedring av ekstremt dårlige dekker likeså.
2. Verdibevaring av vegene prioriteres dernest.
Vanligvis vil drenering og grøfting føre til en bedring, dernest skifte av bærelag, oppgrusing og reasfaltering.
3. Oppgradering av standard bær prioriteres mer.
Dette er nødvendig for at vegen ikke skal måtte stenges i vårløsningen og etter lengre våte perioder.
4. De mest trafikkerte vegene prioriteres foran de med lav trafikk.

Punkt 4 betyr at flest mulig nyter godt av tilbudet. Prioriteringen forårsaker ikke en vesentlig forskjellsbehandling mellom innbyggerne, da de mest trafikkerte vegene nær tettstedene benyttes også av de som bor i utkanten. Dette punktet fører til at samleveier ofte vil bli prioritert foran de mindre adkomstvegene og de bygdevegene som ligger i lite befolkede områder. Ved å registrere eller beregne trafikken (årsdøgntrafikken ÅDT) vil dette prinsippet kunne følges.

Behov for nyanlegg

Behov for nye veganlegg oppstår ved:

- Større byggeprosjekt på nye steder uten, eller med for dårlig vegforbindelse.
- Nye boligfelt.
- Eksisterende vegger som gradvis får for mye trafikk, slik at de får dårlig fremkommelighet og/eller blir trafikkfarlige.

Nyanlegg i forbindelse med utbyggingsprosjekter blir i prinsippet finansiert av prosjektet og er ikke vurdert her. Med ved større utbyggingsprosjekter vil det bli viktig å stille krav til utbyggere, slik at hele anleggets vegsystem får tilfredsstillende kvalitet.

6.2 Tiltaksliste trafikksikkerhetstiltak

Viser til tiltaksliste i trafikksikkerhetsplanen som rulleres årlig.

6.3 Kostnadsoverslag for oppgradering til ønsket bæreevne

6.3.1 *Kostnader for standardheving og nullstilling av etterslep på kommunale samleveger og bygdeveger*

Det er anslått en kostnad på 100 millioner kr for oppgradering av bærelag og dekke til tilfredsstillende standard og bredde for samleveger, og oppgradering av bærelag på bygdeveger. Tallet baserer seg på funn gjort i Multiconsults rapport fra 2015 om vedlikeholdsetterslep på kommunale vegger. Rapporten var en bestilling fra KS. Tallene og tilstandsbeskrivelsen er gjennomgått og justert for prisoppgang og økt vedlikeholdsetterslep.

6.3.2 *Kostnader for standardheving og nullstilling av etterslep på kommunale adkomstveger*

Det forutsettes i hovedsak ikke standardheving på kommunale adkomstveger, vegene består av den korte strekningen man må kjøre for å komme seg fra hus til samleveg, og fartsnivået er lavt. Oppgradering av standarden jevnt over ville blitt dyrt i forhold til nytten, og oppgradering av enkelte vegger vil medføre bruk av store midler til gode for få innbyggere. Det er derfor ikke beregnet noe beløp for standardheving på adkomstveger.

6.4 Forslag til metoder for oppgradering til ønsket bæreevne – god nok standard

6.4.1 Konvensjonell masseutskifting eller tilførsel

Tiltak som går ut på å skifte ut masse dersom det ønskes å beholde vegen i dagens høyde mot sideterreng, eller bare tilføre nytt bærelag eller også forsterkningslag så man får en veg som kommer litt opp fra terrenget i forhold til i dag. Asfalt på toppen er en vesentlig forbedring for lastfordeling og bæreevne, men for å ha glede av asfalten i lang tid, må vegen under asfalten være riktig oppbygd lagvis med stein i rett størrelse og kvalitet.

6.4.2 Dypstabilisering

Dypstabilisering av veg er i prinsippet gjenbruk av materialet i vegen. Arbeidet skjer med en stabiliseringsfres, og kombineres som oftest med tilsetning av vann, kjemikalier og/eller bindemidler.

Som oftest er det vegdekket og deler av bærelag som gjenbrukes i prosessen, vanligvis i 20-30 cm dybde.

Denne metoden er best egnet der man har dårlig asfaltdekke og noe steinmateriale i veikroppen fra før av, men frost og tele har ført til spor, humper og telehiv. I slike tilfeller er det mer miljøvennlig å gjenbruke dette på stedet ved å knuse og frese massene og «nullstille» ujevnheter, for så å legge på noe mer nye masser og asfalt på toppen.

7 Driftsstandard og antatt utvikling for ulike kostnadsnivå

7.1 Dagens driftsnivå og økonomiske ramme

Med dagens budsjett klarer vegdriften å holde vegene åpne, men ikke for de tunge kjøretøyene hele året. Det brøytes på et nivå man kan forvente på kommunale veger, og strøingen av veger anser man også er omtrent som det kan forventes. Utfordringen er at alt ikke kan strøs samtidig, ei heller brøytes samtidig, mens behovet ofte oppstår alle steder i løpet av kort tid.

Vegnettets tilstand endrer seg lite eller forfaller sakte, men i en slik takt at det ikke raskt merkes i endret fremkommelighet. Men vegene har behov for en standardheving, og man får akutte situasjoner ved værhendelser som regnskyll og tørke, for eksempel vannskader og støvproblemer.

Som en følge av dette styres ressurser mer i retning av akutte tiltak for å «slukke branner». Man har lite midler til overs for å jobbe med forbedring av vegnettet. Fremkommeligheten er ikke god i vårløsningen, men generelt merker man ikke forskjellen fra ett år til det neste.

For parkdriften er skjøtsel av grøntområder det som oftest blir salderingspost. I 2020 er dette for eksempel utført sjeldnere enn det man skulle ønske, som følge av særskilte sparetiltak som førte til at sommerbemanningen måtte bli lavere enn tidligere. Parkdrift ble i noen grad løst ved bruk av ressurser fra vegdrift, men dette gav ikke nok kapasitet til å skjytte grøntanlegg på et estetisk og vedlikeholdsmessig fornuftig nivå.

7.2 Konsekvensen av alternative driftsbudsjett

7.2.1 Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå fastholdes

Forutsetning: Struktur og overordnet politikk fastholdes, og oppgaveomfang er uendret (ingen veger nedklassifiseres).

Konsekvens: Ingen endring, eller nedadgående spiral i fremkommelighet og svakt forfall.

7.2.2 Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå økes med 2,5 millioner

Forutsetning: Struktur og overordnet politikk fastholdes, og oppgaveomfang er uendret (ingen veger nedklassifiseres).

Konsekvens:

- Drift av veg og park fastholdes på samme nivå, og økte midler benyttes til vedlikehold av veg.
- Mer til overs for vedlikehold og en sakte nullstilling eller i hvert fall ikke forverring av etterslep.

7.2.3 Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå økes med 5 millioner

Forutsetning: Struktur og overordnet politikk fastholdes, og oppgaveomfang er uendret (ingen veger nedklassifiseres).

Konsekvens:

- Drift av veger og parker fastholdes på samme nivå, og økte midler benyttes til vedlikehold av veger.
- Betydelig økning til vedlikehold og en gradvis nullstilling etterslep over +/- 15 år.

7.2.4 Driftsnivå og antatt utvikling i standard om budsjettnivå kuttes med 1,5 millioner

Forutsetning: Struktur og overordnet politikk fastholdes, og oppgaveomfang er uendret (ingen veger nedklassifiseres).

Konsekvens:

- Drift av veg og park kuttes, der det går minst mulig på bekostning av trafikksikkerhet. Vedlikehold kuttes også, men det er lite å kutte der uten at det går hardt utover trafikksikkerhet eller verdiforringelse.
- Raskt nedadgående spiral i fremkommelighet og økende forfall. Enkelte oppgaver kan ikke utføres så ofte som før eller i det hele tatt, og det vil direkte gå på bekostning av innbyggernes sikkerhet. De minst alvorlige unnløstelser må velges.

8 Momenter til handlingsplan og alternative investerings- og driftsbudsjett

8.1 Oppfølging av hovedplanen på kort sikt

Prioriterte tiltak fra tiltakslista i trafiksikkerhetsplanen.

Drift som før på de områder hvor annet ikke er besluttet. Etterstrebe kontinuerlig forbedring og LEAN i praksis.

Avklaring av hvilke vegtyper kommunen skal drifte, dersom nedklassifisering besluttes. Dersom nedklassifisering, er neste skritt en gjennomgang av vegliste og kriterier for innplassering av vegger i vegtype. Deretter gjennomføring av nedklassifisering.

Avklaring og gjennomføring av endringer i organisering, med hensyn på personellbehov, anleggsmidler og innkjøp av tjenester. Eventuell reduksjon av kommunale vegger må avklares snarest, da det får direkte følger for organisering og behov for ansatte og/eller innkjøp av tjenester. Spesifikt hvilke vegger er ikke kritisk for å kunne starte arbeidet med organisering, men omtrentlig omfang er det viktig å lande raskt.

Med grunnlag i vedtatt hovedplan, og forhold nevnt i avsnittet over, utarbeides en handlingsplan. Handlingsplanen rulleres årlig som en del av budsjettarbeidet.

8.2 Økonomi for 2 planperioder (8 år) og for 4 alternative bevilgningsnivåer

Oppstillingene under tar ikke hensyn til foreslått nedklassifisering av vegger. Dette må oppdateres i hovedplanen dersom det vedtas. Rådmannens forslag til investeringsbudsjett er lagt inn i alle alternativene..

Tabell 4 Budsjettnivå tilsvarende 1,5 millioner i kutt i forhold til regnskap 2019

Budsjettnivå 12,0 mill.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vegdrift	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5
Vegvedlikehold	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Parkdrift og vedlikehold	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Investeringsbudsjett (egne bevilgninger)								
Park oppgradering / nytt	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppgradering / nyanlegg	0	0	0	0	5	5	5	5
TS-Tiltak	1,5	2	2	2,5	2	12	2	2

Tabell 4 Budsjettnivå tilsvarende regnskap 2019

Budsjettnivå 13,5 mill.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vegdrift	10	10	10	10	10	10	10	10
Vegvedlikehold	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Parkdrift og vedlikehold	2	2	2	2	2	2	2	2
Investeringsbudsjett (egne bevilgninger)								
Park oppgradering / nytt	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppgradering / nyanlegg	0	0	0	0	5	5	5	5
TS-Tiltak	1,5	2	2	2,5	2	12	2	2

Tabell 5 Budsjettnivå tilsvarende 2,5 millioner i økning fra regnskap 2019

Budsjettnivå 16 mill.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vegdrift	10	10	10	10	10	10	10	10
Vegvedlikehold	4	4	4	4	4	4	4	4
Parkdrift og vedlikehold	2	2	2	2	2	2	2	2
Investeringsbudsjett (egne bevilgninger)								
Park oppgradering / nytt	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppgradering / nyanlegg	0	0	0	0	5	5	5	5
TS-Tiltak	1,5	2	2	2,5	2	12	2	2

Tabell 6 Budsjettnivå tilsvarende 5 millioner i økning fra regnskap 2019

Budsjettnivå 18,5 mill.	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Vegdrift	10	10	10	10	10	10	10	10
Vegvedlikehold	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Parkdrift og vedlikehold	2	2	2	2	2	2	2	2
Investeringsbudsjett (egne bevilgninger)								
Park oppgradering / nytt	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppgradering / nyanlegg	0	0	0	0	5	5	5	5
TS-Tiltak	1,5	2	2	2,5	2	12	2	2

Investeringsbudsjettet er lagt inn likt på alle 4 budsjettnivåer. Det er foreslått en økning i årlige trafiksikringsmidler (TS-tiltak) fra 1,5 til 2 millioner, dette kan avbøte noe på de mest prekære situasjoner som er mulig å løse med begrensede midler. Større tiltak, som fortau i Dales veg, og de andre tiltak fra trafiksikkerhetsplanen er ikke mulig å få utført som følge av slike spredte bevilgninger.

Planlegging og prosjektering av fortau i Dales veg er i rådmannens budsjett lagt til 2024 med 0,5 millioner, og bygging i 2026 anslått til 10 millioner. En økt årlig bevilgning på 5 millioner til oppgradering av veger er foreslått av rådmannen fra 2025.

8.3 Foreslått optimalt bevilgningsnivå for bevaring av vegkapitalen

Budsjettnivå for bevaring av vegkapitalen vil nok være omtrent på dagens nivå, eller litt høyere, opp mot 15,5-16,5 millioner.

Gran kommune har de siste årene brukt mellom 10 og 15 % av budsjettet for samferdsel på vedlikehold. Andre kommuner i KOSTRA gruppe 10 ligger i gjennomsnitt på 25 %. Derfor anslår Norconsult at man må øke bevilgningene til vedlikehold en del over nivå tilsvarende 25 %, for å kompensere for underfinansiert vedlikehold de siste årene. Budsjettnivå på 16 millioner vist i tabell 6, vil medføre at man kan bruke 4 millioner årlig på vedlikehold, vedlikehold vil da utgjøre 28,5% av samlet budsjett til samferdsel.

Det tas da ikke hensyn til ambisjoner om økt fremkommelighet og bedre fremdrift i trafikksikringstiltak, dette er kun for å bevare den vegkapitalen som fins i dag.

8.4 Anbefaling av prioriterte vegger for disponering av økt ramme for alternative bevilgningsnivåer

1. Samleveger
2. Industriveger (men de utgjør liten del av kostnadene)
3. Bygdeveger