



Nesodden kommune

Vedtatt av kommunestyret

12. september 2013



Hovedplan vei 2013 - 2023

Hovedplan vei skal være et helhetlig styringsverktøy for utvikling og forvaltning av det kommunale veinettet i samsvar med samfunns mål, brukerbehov og politiske prioriteringer. Hovedplanen skal bidra til økt samordning av planleggings- og driftsfunksjonene som påvirker veinettet. Hovedplanen er dessuten et verktøy for drøfting av nye utfordringer som kan gi endrede prioriteringer i kommunens ressursbruk.

Planen inneholder forslag til tiltak/strategi med tilhørende anslag for ressursbehov for hvordan infrastrukturen skal forvaltes, driftes og vedlikeholdes i et langsiktig perspektiv og i tråd med fremtidige krav og behov.

Planen er utarbeidet med aktiv deltakelse fra medarbeidere i kommunens virksomhet for infrastruktur og vannmiljø, samt plan- og byggesak. I planarbeidet er det også lagt opp til bred brukermedvirkning i høringsperioden. Grontmij Norge A/S har bistått ved planutarbeidelsen.

Sammendrag

Hovedplan for vei har følgende målsetting:

Ta vare på og videreutvikle kommunens veianlegg for å tilrettelegge for sikker, miljøvennlig og effektiv trafikkavvikling.

De mål som er formulert i hovedplanen, bygger i stor grad på vedtatte mål og føringer i berørte planer . som er kommuneplan, samferdselsplan for Akershus, Nesodden kommunes trafikksikkerhetsplan og hovedplan for vann og vannmiljø.

De viktigste utfordringene vi har i forhold til å nå målsettingen i denne hovedplanen er:

Lavt driftsbudsjett

Driftsbudsjett er ikke tilstrekkelig til å gjennomføre vedlikeholdsoppgaver som er nødvendig for å opprettholde veikapitalen. Driftsoppgavene gjennomføres først fordi det har med framkommelighet og sikkerhet å gjøre, og det blir vedlikeholdet som blir skadelidende.

Manglende opparbeidelse av veianlegg

Det har vært en uheldig utvikling hvor boligområdene er fortettet uten at det har vært satt krav til opparbeidelse av veianlegg. Denne praksisen må stanses, og kommunen må inngå samarbeid med beboere og veilag om opparbeidelse.

Uavklart eierskap

Det er knyttet usikkerhet til hvilke veianlegg som skal driftes /vedlikeholdes av kommunen og hvilke som skal driftes/vedlikeholdes privat. Det er i denne planen foreslått en oppdeling i kategorier. Det foreslås at private veieiere utfører vintervedlikehold selv, men at kommunen tar strømavgiftene inntil Staten eventuelt krever måling av anlegg.

Økt trafikk

Arbeidet med denne planen har avdekket at det er manglende kunnskap om trafikkgrunnlag, noe som er svært viktig når det kommer til utforming og prioritering av tiltak.

Manglende trafikksikkerhet og framkommelighet

Det er behov for et sammenhengende gang- og sykkelveinett som gjør det trygt og attraktivt å gå og sykle til aktiviteter og gjøremål i hverdagen. Det er behov for å regulere nye strekninger. Kommunen må videre prosjektere trafikksikringstiltak for å få aksjon skoleveimidler. Det er også viktig å få utarbeidet en ny trafikksikkerhetsplan.

Ivareta universell utforming av fysiske tiltak

Her er det viktig å utarbeide helhetlige planer før områdene utvikles i for stor grad.

Ny adkomstvei til kommunen

Det er viktig å få fortløpende i etableringen av ny adkomstvei til kommunen i lys av kommunens arbeid med å tilrettelegge for næringsutvikling.

Innholdsfortegnelse

1.	Mål for hovedplanen.....	5
1.1	Mål.....	5
1.2	Planstatus og berørte planer.....	5
2.	Dagens situasjon og utviklingstrekk	6
2.1	Trafikkgrunnlag og utvikling	6
2.2	Eierstatus og tilstand på veinettet	6
3.	Drift og vedlikehold.....	8
3.1	Organisering drift- og vedlikehold.....	8
3.2	Drift	8
3.3	Vedlikehold	9
4.	Investeringer	12
5.	Hovedutfordringer og tiltak.....	13
6.	Handlingsplan	17

1. Mål for hovedplanen

1.1 Mål

Hovedplanens mål er å *ta vare på og videreutvikle kommunens veianlegg for å tilrettelegge for sikker, miljøvennlig og effektiv trafikkavvikling.*

Hovedplanen er bygget på Nesodden kommunes visjon; *Sammen skaper vi det gode livet.*

1.2 Planstatus og berørte planer

De mål som er formulert i hovedplanen bygger i stor grad på vedtatte mål og føringer i berørte planer som er kommuneplan, samferdselsplan for Akershus, Nesodden kommunes trafikksikkerhetsplan og hovedplan for vann og vannmiljø.

Kommuneplanens måldel beskriver blant annet mål om et godt kollektivtilbud, sammenhengende gang- og sykkelveinett langs hovedveiene i kommunen, redusert behov for bilbruk, infrastruktur som fremmer ønsket næringsutvikling og som er i henhold til kommunens klimamål og forbedre kommunens veiforbindelse i sør. Beslutningsmyndigheten på samferdselsområdet i kommuneplanene ligger imidlertid hos fylkeskommunen, dvs. økonomi til kollektivtrafikken, utforming av rutetilbud og lignende. Kommunens virkemidler på dette området er derfor begrensede, men kommunen skal være samarbeidspartner, pådriver og tilrettelegger for ønsket utvikling.

Samferdselsplan for Akershus skal gi politikerne et grunnlag for overordnet og strategisk styring av samferdselsområdet, og prioritering av samferdselsmidler. Planen består av to deler; strategidel og handlingsprogram.

Hovedplan for drikkevann og vannmiljø legger opp til ambisiøse mål som har initiert behovet for områdeplaner en rekke steder. Områdeplanene innbefatter planlegging av vann og avløpssystemer, og må også beskrive veianleggene da kommunale vann- og avløpsanlegg fortrinnsvis må følge veitraséene.

I den kommunale trafikksikkerhetsplanen melder kommunen om sine behov for trafikksikringstiltak på og langs det fylkeskommunale og kommunale veinettet som krever fylkeskommunale og kommunale investeringer.

2. Dagens situasjon og utviklingstrekk

2.1 Trafikkgrunnlag og utvikling

Tettstedene på Nesodden genererer trafikk. Foruten de positive virkningene dette har for samfunnet lokalt, fører det til ulemper med hensyn til miljø, ulykker, arealbruk mm.

I 2008 hadde ca. 4 300 innbyggere sitt arbeidssted på Nesodden, mens ca. 4 700 var sysselsatt utenfor kommunen. De tjenesteytende næringer dominerer, mens kommunen og Sunnaas sykehus er de største arbeidsplassene. Nesodden har dobbelt så mange yrkesaktive som arbeidsplasser. Det gir en arbeidsplassdekning under 50 %. Tall fra 2006 viser at 39,7 % av de sysselsatte innbyggerne jobber på Nesodden, mens 44,3 % jobber i Oslo. Tallene for pendling til Follo og Akershus for øvrig er henholdsvis 6,8 % og 6 %.

Kommunen har hatt en økning på over 2000 innbyggere den siste ti års perioden, og i dag bor det ca. 18 030 innbygger i kommunen.

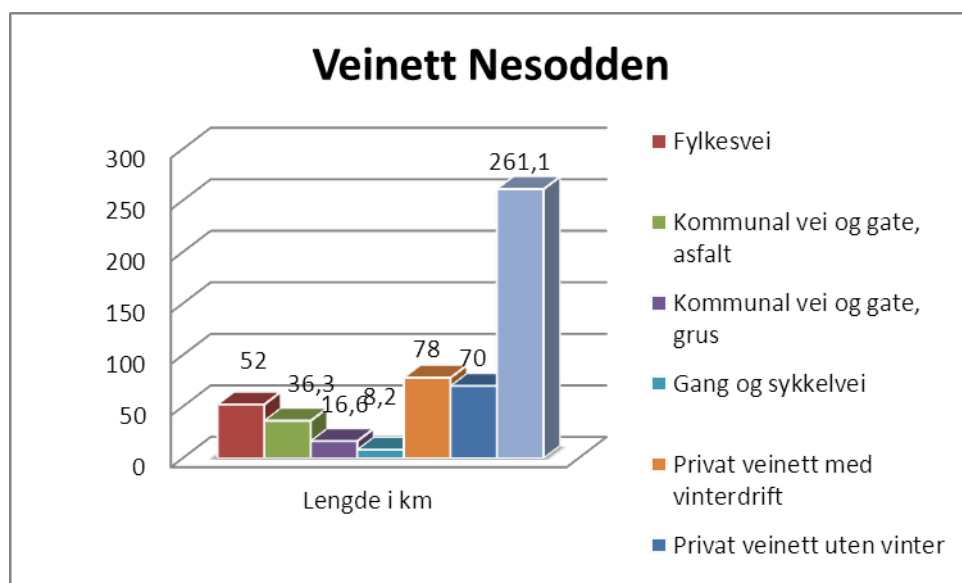
Innbyggerne i kommunen har få biler sammenlignet med gjennomsnittet for Akershus og landet som helhet. Det er registrert 3785 personbiler per 10 000 innbyggere i Nesodden, mot 5138 i Akershus og 4610 på landsbasis.

Dette underbygger nødvendigheten av et godt kollektivtilbud for kommunens innbyggere.

Arbeidet med hovedplanen viser manglende kunnskap om trafikken på det kommunale veinettet. Kunnskap om trafikkgrunnlaget er svært viktig når det kommer til utforming og prioritering av tiltak.

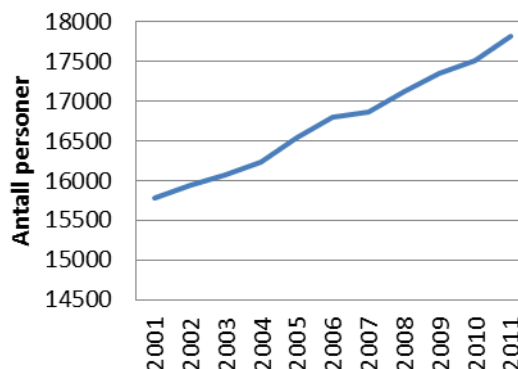
2.2 Eierstatus og tilstand på veinettet

Det offentlige bilveinettet i kommunen er fordelt mellom ulike veiholdere som angitt i tabellen nedenfor. Lengden på det kommunale veinettet har vært stabilt siste 10 år.



Figur. 2.2 Veinettet på Nesodden fordelt mellom ulike veiholdere

Folkemengde i alt



Store deler av veinettet i Nesodden er private veier som har funksjon som forbindelsesvei eller som fellesadkomst/tomt. I dag utfører kommunen vinterdrift på over halvparten av de private veiene og har drift- og strømutgifter for alle private veier i kommunen (148 km). Kommunen vil som en konsekvens av planen vurdere hvilke veier som tilfredsstillere krav for tilskudd og kommunal deltakelse i drift.

Nesodden kommune er i ferd med å bygge opp en veidatabase over kommunens veinett. Dette er en strategisk og langsiktig måte å samle opplysninger for veiene. I tillegg har kommunen, registrert deler av veistyret, og hele veinettet er fotografert med 360 graders bilder.

Alle opplysningene er samlet i Road System (RoSy) database som kommunen bruker til administrasjon av infrastrukturen, samtidig som den er verktøyet for fremtidig strategisk planlegging. Kommunen vil hvert år oppdatere hovedplanen med gjeldende beregningsrapport. Se vedlegg «Rosy beregninger»

3. Drift og vedlikehold

3.1 Organisering drift- og vedlikehold

I Nesodden kommune er samferdsel organisert under virksomhet for infrastruktur og vannmiljø. Kommunen drifter deler av samferdselen i egen regi og utnytter ressursene på tvers av virksomheter. Dette medfører manglende oversikt over ressursbruken innenfor de ulike ansvarsområdene. Uklarhet mellom privat og kommunalt driftsansvar bidrar også til manglende oversikt. Andelen av private veier som kommunen yter vinterdrift til er langt høyere en normalt blant de norske kommunene.

3.2 Drift

Drift er betegnelsen på alle typer tiltak og arbeidsrutiner som er nødvendige for at en vei eller et veielement skal fungere som planlagt. Driftsoppgaver har umiddelbar effekt for brukeren, men resultatet av oppgaveløsningen har ingen restverdi.

Vanlige driftsoppgaver er drift av grøntarealer og skråninger, veilys, skilt, brøyting, lapping av hull m.m.

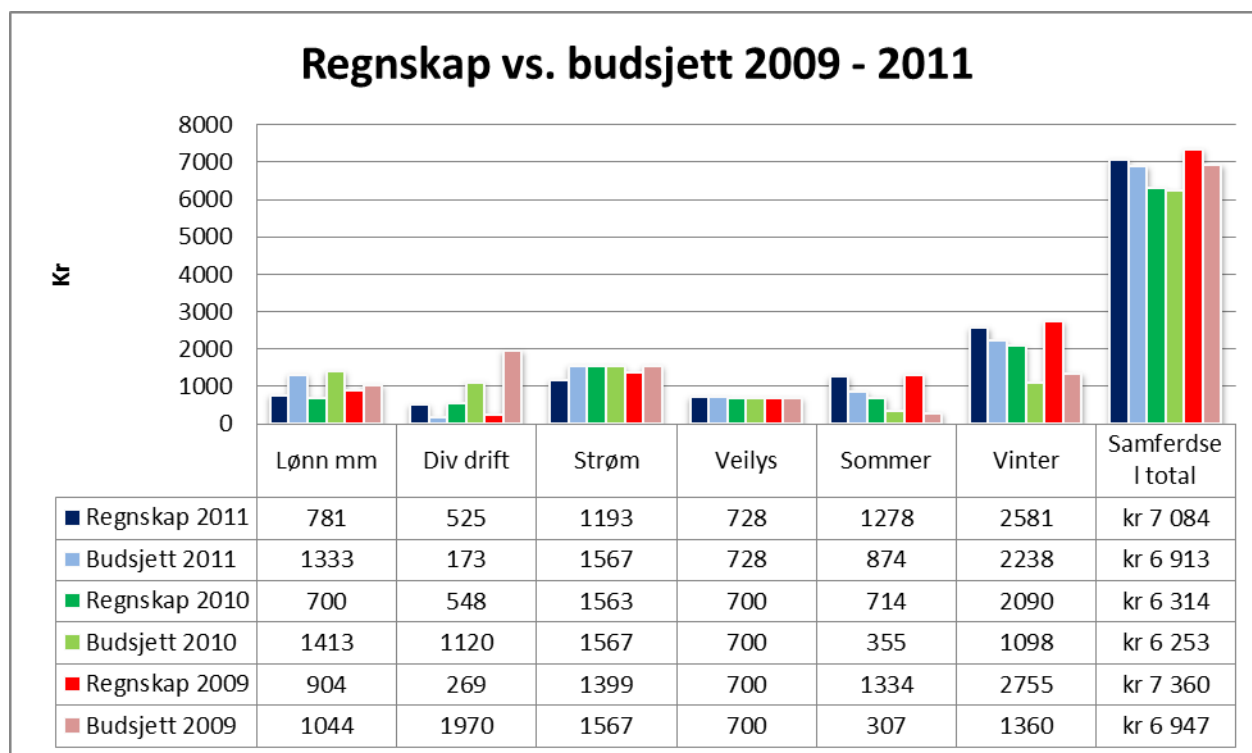
Nesodden kommune drifter i dag egen veikapital for ca. 60 mill kr på det asfalterte veinettet, ca. 7 mill kr for G/S veinettet og en stipulert kapitalverdi for grusveinettet på ca. 15 mill kr. I tillegg utfører kommunen årlig drift og vedlikehold på infrastruktur utenfor kommunens ansvarsområde for ca. 2,1 mill kroner. Her av er 1,0 mill kr direkte strømutgifter og pæreskift, mens de resterende 0,8 mill kr er vinter drift på private veier.

Det kommunale veinettet innehar blant annet

- 2,5 km med autovern
- 3,5 km med fortau
- 4,5 km med kantstein og 0,3 km med rennebunn
- 108 km med veiskulder

Strømforbruket for veilysene utgjør pr. 2012 nesten 25 prosent av driftsbudsjettet.

Det er flere veiholdere som får ytelse av kommunen i form av vintervedlikehold og veilys uten at kommunen får refundert kostnadene. For fylkesveier som var riksveier før 2010 har kommunen driftet veilyset frem til 2012, noe som utgjør ca. 250 000 kr/år, men er nå redusert til ca. 50 000 kr/år. For fylkesveier drifter kommunen veilyset for ca. 120 000 kr/år og veilyset for de private veiene har en beregnet driftskostnad på ca. 950 000 kr/år.



*) Det er overført ca. 0,9 millioner fra budsjettet «lønn» til budsjett «vinterdrift» for å simulere et riktigere bilde av kostnadene

Figur 3.1 Regnskap (alle tall i hele tusen)

Kostnader til vinterdrift har store variasjoner og er den største utgiftsposten i driftsregnskapet. Kommunen har i flere år underbudsjettet sine vinterkostnader i forhold til forventet «vinter» med inntil 1,4 mill kr for 2009. Kommunen har i samme periode hatt ubesatte stillinger og langtidssykemeldte slik at noe av disse lønnsmidlene har bidratt til å minske gapet.

Andelen av utgifter til strømforbruk av veilysene er relativt høy.

3.3 Vedlikehold

Vedlikehold omfatter alle typer tiltak som er nødvendige for å opprettholde veiens fysiske og tekniske egenskaper på et fastsatt kvalitetsnivå. Vedlikehold kan være reparasjon av oppståtte skader, såvel som forutsatte periodiske tiltak. Vedlikeholdsoppgaver gir langsiktige virkninger og påvirker levetiden.

Vanlige vedlikeholdsoppgaver er vedlikehold av veidekke, drensssystem, oppgrusing, oppgradering av bæreevne på grusveier m.m.

Etterslep

Lav budsjetttramme avsatt til vedlikehold gir et stadig økende etterslep som medvirker til høyere driftskostnader, og kommunen må vurdere kutt i driftsoppgaver. Oppgaver som kan reduseres er vinterdrift av private veier, private veilys og tilskudd til velforeninger. Grontmij har utarbeidet en rapport om veinettets tilstand. Denne finnes som vedlegg til hovedplanen.

Når veinettet ikke blir forsvarlig vedlikeholdt, reduseres veistandarden og skadeomfanget øker. Skadene blir ikke utbedret til rett tid. Vann vil trenge ned i veikroppen og gi redusert bæreevne, frostsprengning og telehiv, samtidig som trafikkbelastningen vil føre til ytterligere skadeutvikling og dermed tap av tidligere investert veikapital. Eksisterende etterslep er et resultat og en dokumentasjon av disse effektene.

Begrepet etterslep er brukt om akkumulert forsømt vedlikehold beregnet i 2011. Kommunens asfalterte veier har et etterslep på ca. 3,5 mill kr som vil øke til ca. 20 mill kroner om ca. 5 år. Den kraftige økningen i etterslepet skyldes trolig den store utbyggingen av boligfelter for ca. 20 -25 år siden. Denne utbyggingen innenfor en begrenset periode tilsier at et høyt antall veier har relativ lik dekkalder, og skadegraden får høyt utslag i perioden 2016 – 2018. For kommunens grusveier er det estimert et etterslep på ca. 2,4 mill kr.

Kommunen har i de siste 5 årene utført asfalttiltak for ca. 0,5 mill kr årlig. Beregningsrapporten fra Grontmij viser at det lave asfaltvedlikeholdet akkumulerer til økt etterslep og høyere andel av lavstandardveier i kommunen.

En fjerning av etterslepet vil ikke fritta kommunen for fremtidige løpende vedlikeholdsbehov knyttet til det kommunale veinettet. Bruken av veinettet vil stadig medføre en normal, forventet slitasje.

Det er nødvendig å først fjerne etterslepet for deretter å kunne oppnå forventede normale levetider for de ulike elementene som veinettet består av. Dette vil igjen resultere i akseptable fremtidige vedlikeholdskostnader og dermed på sikt gi samlet lavest kostnad for forvaltning og vedlikehold av det kommunale veinettet.

Veiutstyr er ikke inkludert i etterslepberegningene. Det er ikke gjennomført noen systematisk utbytting av skilt på mange år. En skiltplate har en gjennomsnittlig levetid på 10 år og det antas at 30 % av skiltplatene i Nesodden kommune har stått lenger enn dette. Etterslepet kan anslås til ca. 0,5 mill. kr.

I praksis har 1/3 av veinettet behov for dekkefornyelse og godt over halvparten av grusveiene har behov for tiltak. Svært dårlige dekker gir dårlig fremkommelighet for bevegelsehemmede og økt støy.

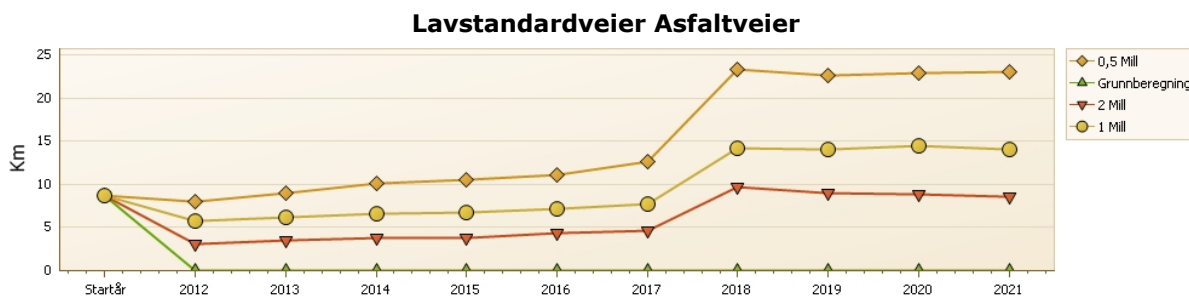
Det er beregnet tre ulike scenarier for hvor raskt etterslepet fjernes:

- 0% - Det fjernes ikke etterslep i perioden
- 50% - Halvparten av beregnet etterslep fjernes i perioden
- 100% - Alt beregnet etterslep fjernes i perioden

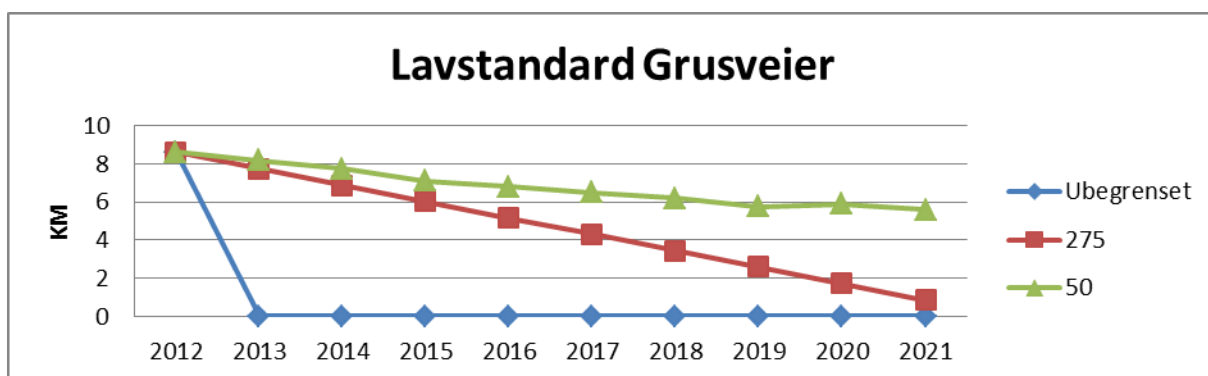
I handlingsplanen i kapittel 6 er det tatt utgangspunkt i at alt etterslep fjernes i løpet av 10 år, og bevilgninger til vedlikehold må ligge på nesten 2,8 mill kroner årlig.

Lavstandardveier

Lavstandardveier er et uttrykk som brukes for å fortelle at veiene har mer skader enn det man vil akseptere, og som gjør at vedlikeholdet blir kostbart. Utviklingen visualiseres i antall km med lav standardvei kommunen har pr dd og videre utvikling med valgte budsjettscenarioer.



Figur 3.2



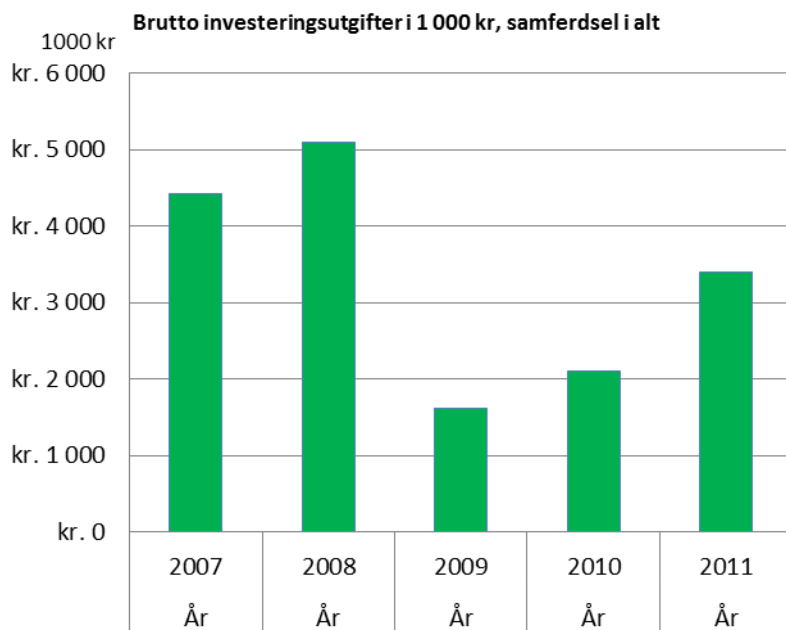
Figur 3.3

Figurene leses slik (eksempel):

Hvis kommunen bruker 2 mill kr. årlig fram til 2018 på drift og vedlikehold av asfaltveier, vil det være ca. 10 km lavstandard asfaltveier i 2018.

4. Investeringer

Tabell 4.1 viser investeringene i perioden 2007 – 2011 og er hentet fra KOSTRA. Investeringsmidlene skal dekke behovet for oppgraderinger og nyanlegg.



Tabell 4.1 Investeringer

Det har i praksis vært en glidende overgang mellom hva som er vedlikehold og hører hjemme på vedlikeholdsbudsjettet og hva som er investering. For eksempel vil gjenoppbygging av en eksisterende vei slik den var tidligere være vedlikehold, mens ombygging eller oppgradering av den samme veien er å betrakte som en investering. Tradisjonelt har man finansiert alt for mye forsømt vedlikehold via investeringsbudsjettet. Vedlikehold for å ta vare på de investeringer som allerede er gjort har hatt lav status. Ofte har veielementer forfalt så mye at de ikke har noen praktisk verdi og man har da investert på nytt. Dette er ikke en lønnsom langsiktig strategi.

5. Hovedutfordringer og tiltak

Nedenfor er beskrevet hovedutfordringene i forhold til å nå hovedplanens målsetting, og hvilke tiltak som bør gjennomføres for å møte disse utfordringene.

Økt etterslep på veivedlikehold

Veikapitalen er synkende på grunn av manglende satsing på vedlikehold fordi det bevilges lite penger på driftsbudsjettet.

Vinterdrift inngår i samme budsjett som øvrige drift- og vedlikeholdsoppgaver. Utgiftene til vinterdrift kan svinge veldig fra sesong til sesong. Ved snørike vintre spises midlene til sommerens vedlikehold opp og sommervedlikeholdet blir svært uforutsigbart. Det er foreslått opprettet et kommunalt brøytefond på 1,5 millioner kroner for å bøte på dette. For at fondet skal fungere etter hensikten, burde et slikt fond aldri være lavere en halvpart av driftsutgiftene til en normal vinter, det vil si 1-1,5 mill.kr.

Oppgraving av veier og utskifting av masser er et meget kostbart og tidkrevende tiltak, og gir negative konsekvenser for beboere, næringsvirksomhet og trafikkavvikling for samferdselen. Det anbefales at dårlig bæreevne i stor grad aksepteres og at man går inn med hyppigere dekkevedlikehold som avbøtende tiltak. Dette vil gi en årlig merkostnad for dekkevedlikeholdet, men vil gi et akseptabelt investeringsnivå. I prinsipp vil forsterkning kun være et aktuelt tiltak ved andre større gravearbeider i gaten eller som punkttiltak for kortere strekninger.

Det bør utarbeides graveinstruks med målsettinger om å opprettholde veikvaliteten etter gravearbeider i veien. Dette minsker faren for sprekker, humper, setninger, krakeleringer mm. Etablering av ny graveinstruks vil gi kommunen mindre påførte graveskader for de kommunale veiene, slik at veikapitalen kan opprettholdes og vedlikeholdsutgiften reduseres. Kommunen vil få sine utgifter refundert i forhold til kostnader ved saksbehandling, oppfølging og forringelse av utførende (tiltakshaver/entreprenør).

Kommunen har et relativt høyt strømforbruk til veibelysning, og bør vurdere strømreducerende tiltak, for eksempel energisparende lysarmatur. Endringer i form av moderne teknologi for veilys som eks. LED lys eller lignende kan gi kommunen reduserte strømudgifter på inntil 50 – 70 prosent.

Nesodden kommune har ingen definert standard for drift- og vedlikehold. En definert vedlikeholdsstandard er viktig for en målrettet styring av vedlikeholdet og vil kunne danne grunnlag for standard beskrevne driftskontrakter. Standarden bør inneholde omforente og bedre rutiner for reasfaltering av gater med kantstein og sluk, asfalterte humper, universelt utformede holdeplasser. Målet er å unngå billige, men uheldige løsninger.

Tiltak:

- Øke budsjettmidler til drift og vedlikehold i henhold til handlingsplanen på neste side. Det må til en engangsheving. Videre må driftsbudsjettet økes i tråd med mengde nye veistreknings og økt belastning.
- Etablere brøytefond
- Hyppigere dekkevedlikehold
- Utarbeide graveinstruks med mulighet for å kreve inn forringelsesgebyr ved oppgraving i kommunal vei.
- Gjennomføre mulighetsstudie for strømreducerende tiltak.
- Utarbeide drifts- og vedlikeholdsstandard

Manglende opparbeidelse av veianlegg

For regulerte strøk settes det i plan- og bygningslovens § 18 (tidligere § 67) krav til opparbeidelse av vei-, vann- og avløpsanlegg fram til og langs aktuell tomt. Det har vært en uheldig utvikling hvor boligområdene er fortettet uten at det har vært satt krav til opparbeidelse av veianlegg. Denne praksisen kan føre til potensielt store opparbeidelseskostnader for kommunen framover, og må stanses. Kommunen må inngå samarbeid med beboere og veilag om opparbeidelse. Et virkemiddel vil være å tydeliggjøre hvilke veier som ikke er opparbeidet etter opparbeidelsesplikten. Denne informasjonen bør bli en del av informasjonspakken som sendes ut til eiendomsmeidlerne slik at dette kan tas hensyn til ved

omsetning av eiendom på en bedre måte. Den lovpålagte opparbeidelsesplikten som grunneieren har til opparbeidelse av teknisk infrastruktur må håndheves på en strengere måte enn i dag.

For å stanse en slik uheldig utvikling bør det gjennomføres strengere praksis i saksbehandlingen, administrativt og politisk. Det bør utarbeides saksbehandlingsrutiner som i størst mulig grad sikrer lik behandling og oppfyllelse av lovens krav til opparbeidelse av infrastruktur. Det bør i større grad benyttes utbyggingsavtaler, og man bør se på ulike måter å finansiere veiopparbeidelse på. Opparbeidelse av nyanlegg i kommunal regi basert på frivillige avtaler med grunneierne er nå benyttet i enkelte tilfeller med positiv erfaring. Her bør kommunen også se på andre muligheter for å sikre bidrag fra berørte grunneiere. Ved overtakelse til kommunalt drift og vedlikehold er det også viktig at grunnerverv blir gjennomført slik at kommunen står som eier av veiarealene.

Kommunen har igangsatt arbeidet med en rekke områdeplaner som i utgangspunktet er initiert gjennom *hovedplanen for drikkevann og vannmiljø* som har som målsetting å sikre rent drikkevann og oppnå vedtatte miljømål for vannforekomstene. De fleste byggeområdene skal løses med felles vann- og avløpsanlegg, og det er i den sammenheng viktig å få planlagt veisystemene samtidig. Dette krever planleggingsmidler.

Tiltak:

- Utarbeide helhetlige planer, områdeplaner
- Inngå samarbeid med beboere og veilag om opparbeidelse av veianlegg og finne gode måter å sikre bidrag fra berørte grunneiere
- Utarbeide gode saksbehandlingsrutiner og strengere praksis
- Ta i bruk utbyggingsavtaler

Uavklart eierskap til veianlegg (veier, veilys)

Det er knyttet usikkerhet til hvilke veier som skal driftes av private og hvilke som skal driftes kommunalt. Kommunen har hatt en praksis med å yte «ekstratjenester» til innbyggerne på veier som ikke er å betrakte som kommunale. Med «ekstratjenester» mener vi her først og fremst vintervedlikehold og drift av veilys.

Et kart over kommunen med foreslått oppdeling i eierskap er vedlagt denne planen. Med eierskap mener vi i denne sammenheng ansvar for drift og vedlikehold, og betyr ikke nødvendigvis hjemmel til eiendommen/veiarealet. Inndelingen er vist i tabell 5.1 nedenfor. Det anbefales at kommunen overtar ansvar for drift og vedlikehold av ca. 18 km private veier. I kartvedlegget er disse markert med **grønn** farge. Veier markert med grønn eller grå farge (eksisterende kommunalt eierskap) vil da være veiene som kommunen skal ha ansvaret for. Det anbefales at kommunen ikke yter ekstratjenester i form av vintervedlikehold og vedlikehold veilys til private veier.

Veier som er regulerte til offentlig vei, men som ikke ennå er opparbeidet i henhold til stadfestet reguleringsplan er markert i kartet med **lilla** farge. Disse må altså opparbeides før kommunen kan overta drifts- og vedlikeholdsansvaret. Hvor mye som mangler av opparbeidelse kan variere fra vei til vei.

Disse veiene er nærmere kommentert i vedlegg: Beskrivelse av lilla og grønne veier.

Veier som ligger inne i v-basen som kommunale (grå veier) er ikke vurdert å bli tilbakeført til private aktører.

Status eier	Forslag til eier	Symbolfarge	Kommentar
Privat	Privat	Sort	Private og uregulerte
Privat	Privat	Lilla	Veier som er regulerte til offentlig vei, men må opparbeides i henhold til reguleringsplan før de tas over til kommunal drift og vedlikehold
Privat	Kommunal	Grønn	Veier som er regulerte til offentlig vei og tilfredsstillende Opparbeidet i henhold til stadfestet reguleringsplan, eller uregulert og har vært kommunalt driftet.
Kommunal	Kommunal	grå	Kommunale veier forblir kommunale

Tabell 5.1 Inndeling i eierskap

Ansvar for belysning har vært diskutert lenge i kommune Norge. Her er det gråsoner både i forholdet til kommuner, private og til nettselskap. Det er i dag svært varierende praksis i forhold til veilys langs riks- og fylkesveger. Enkelte kommuner har betydelige kostnader mens andre slipper. Nesodden Kommune drifter veilys for ca. 2,1 mill kroner årlig hvorav 30 % av kostnadene tilhører kommunale samferdselsarealer og 44 % private. Det er teknisk vanskelig å skille strømforbruket for kommunale og private veier. Derfor foreslås det at kommunen fortsatt bekoster strømmen inntil staten krever måling av strømforbruk, men at øvrige driftsutgifter tilhører den private veieier. Staten ønsker at alt strømforbruk skal måles, men det er usikkert når dette eventuelt følges opp fra statens side. En måling av strømforbruk vil føre til behov for ombygging av eksisterende umålt veilysanlegg. Ved ombygging av det umålte veilysanlegget vil det oppstå tekniske utfordringer som kan vise at det ikke er kostnadsvarende å bygge om det eksisterende anlegget. I tilfeller hvor dette medfører store kostnader må eksisterende anlegg eventuelt fjernes. Kommunen har anledning til å bygge nytt veilysanlegg i kommunal vei, men langs private veier/tomter har kommunen ikke uten videre anledning til å bygge nyanlegg.

Nesodden kommune og Statens vegvesen er begge veiholdere i kommunen, med ansvar for hver sin del av det offentlige veinettet. En slik todeling gir problemer og uklare ansvarsforhold i en del grensepunkt som kryss og kryssingssteder for fotgjengere. Utfordringen består i å få så gode samhandlingsrutiner at todelingene ikke er til ulempe for brukerne.

Kommunen har i dag ikke grunneierrett for en stor del av de kommunale veiene kommunen i dag drifter og vedlikeholder. For slike eksisterende veier som ikke vil bli opparbeidet til ny standard, vil det være svært ressurskrevende for kommunen å erverve rettigheten til eiendomsgrunnen. Kommunen som veiholder må derfor i større grad anvende Vegloven for å ivareta sine rettigheter til veiarealet.

Tiltak:

- Avklare ansvar for drift og vedlikehold
- Avklare grad av "ekstratjenester"
- Gode samhandlingsrutiner med vegvesenet
- I større grad benytte Vegloven til å ivareta rettighetene til kommunen som offentlig veiholder

Økt trafikk

Økt befolkningsmengde gir økt trafikk på veier med økt slitasje. Kommunen mangler en oversikt over trafikkgrunnlaget. Det er behov for å tilrettelegge for kollektivreisende, og utbygging av innfartsparkeringer er et viktig virkemiddel.

Tiltak:

- Gjennomføre trafikktegninger
- Utrede behov og tiltak for innfartsparkeringer

Manglende trafiksikkerhet og framkommelighet

Det er behov for et sammenhengende gang- og sykkelveinett som gjør det trygt og attraktivt å gå og sykle til aktiviteter og gjøremål i hverdagen. Mange opplever manglende trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter spesielt langs fylkesveiene, men også langs kommunale veier. Kommunale veier er ofte mangelfullt opparbeidet, uten fortau og klare avgrensninger mellom myke og harde trafikanter. Private gjerder, murer og vegetasjon i veien og veiens sideareal fører til dårlig sikt og vanskelig drift. Private avkjørsler og felles avkjørsler er ikke tilfredsstillende opparbeidet i forhold til repo og siktkrav.

Tiltak:

- Informasjon til publikum om plikter og rettigheter i forhold til stengsler langs vei.
- Regulere gang- og sykkelveier for å kunne igangsette bygging når finansiering er i orden.
- Prosjekttere trafiksikkerhetstiltak som grunnlag for søknad om aksjon skoleveimidler.
- Utarbeide ny trafiksikkerhetsplan

Ivareta universell utforming av fysiske tiltak

Det er en utfordring å oppnå universell utforming, dels på grunn av Nesoddens topografi, og dels fordi mange av boområdene er fortetningsområder som har utviklet seg over tid. Det er viktig å planlegge helhetlig før områdene utvikles. Når områdene allerede i stor grad er fortettet er mulighetene til å ivareta universell utforming begrenset.

Tiltak:

- Utarbeide helhetlige planer/områdeplaner.

Ny adkomstvei til kommunen

Det er viktig å få forgang i etableringen av ny adkomstvei til kommunen, ikke minst i lys av kommunens arbeid med å tilrettelegge for næringsutvikling.

Tiltak:

- Være pådriver for å få tiltak om ny adkomstvei inn i Samferdselsplan for Akershus

6. Handlingsplan

Handlingsplanen omfatter tiltak knyttet til det kommunale veinettet som forutsettes finansiert med kommunale midler. Kommunalt budsjett skiller mellom drift/ vedlikehold og investeringer og det er derfor skilt på dette i handlingsplanen. Hovedplanen har samme tidsperspektiv som kommuneplanen, det vil si 10 år, med planlagt rullering hvert fjerde år.

Det er i handlingsplanen tatt utgangspunkt i at kommunen skal nå målet om 0 etterslep i løpet av 10 år.

Tabell 6.1 viser årlige kostnader til drift, vedlikehold og investeringer utover dagens bevilgninger i perioden 2012-2022.

Tiltak	Drift/ vedlikehold	Investeringer	Kommentar
Etablere brøytefond			Fører ikke til økte totale kostnader
Gjennomføre hyppigere dekkevedlikehold	500 000		
Utarbeide graveinstruks	100 000*		Refunderes ved gebyrer etter 3 år
Utrede strømreducerende tiltak	100 000*		
Utarbeide drifts- og vedlikeholdsstandard	100 000*		
Redusere etterslep	2 800 000		
Utarbeide helhetlige planer / områdeplaner		400 000	
Opparbeide veier i samarbeid med beboerne		?	Dette kan bli store investeringer
Avklare eierskap			
Drift og vedlikehold av nye 18 km veier	500 000		
Slutte med brøyting av private veier	- 800 000		
Gjennomføre trafikktegninger	50 000		
Utrede innfartsparkeringer		100 000*	
Regulere gang- og sykkelveier		300 000	
Prosjekttere trafikksikringstiltak		200 000	
Utarbeide ny trafiksikkerhetsplan			Egenregi
Sum årlig kostnad	3 050 000	1 000 000	

*Engangskostnad

Tabell 6.1 Handlingsplan

Vedlegg

- Kart over eierskap
- Kart over veier som mister kommunal brøyting
- Beskrivelse av grønne og lilla veier