

Veivedlikehold og reasfaltering 2027

Behov, utfordringer og prioriteringer – grunnlag for budsjettbehandling 2027

Bakgrunn

Farsund kommune forvalter et omfattende kommunalt veinett som er en viktig del av kommunens samfunnskritiske infrastruktur. Veinettet har stor betydning for trafikksikkerhet, fremkommelighet, beredskap, næringsutvikling og innbyggernes daglige ferdsel.

Samtidig representerer veinettet betydelige verdier for kommunen. Veiene kan betraktes som en del av kommunens veikapital, og som annen kommunal infrastruktur vil denne kapitalen gradvis forringes dersom nødvendig vedlikehold og fornyelse ikke gjennomføres i takt med slitasjen.

Formålet med planmessig vedlikehold er derfor ikke bare å sikre god standard på veinettet i dag, men også å bevare verdiene som tidligere generasjoner har investert i og redusere kommunens framtidige utgifter til rehabilitering og utskifting.

Overordnet tilstandsvurdering

Store deler av kommunens asfalterte veinett bærer preg av naturlig aldring og mange års belastning fra trafikk, vær og klima.

De mest utbredte skadetyper er:

- krakelering og sprekkdannelser
- slitt asfaltdekke
- lokale setninger og deformasjoner
- tidligere reparasjoner som over tid har mistet sin funksjon
- ujevnheter som påvirker både kjørekomfort og levetid

På flere strekninger vil ordinær reasfaltering være tilstrekkelig for å forlenge levetiden betydelig. Andre steder er det nødvendig med lokal masseutskifting og utbedring av bærelag før nytt dekke kan legges.

Erfaring fra veiforvaltning viser at vann er en av de største årsakene til nedbryting av veier. Sprekker i dekket, utilstrekkelig drenering, tette grøfter og sviktende overvannsløsninger fører til vanninntrenging i veikonstruksjonen. Dette gir redusert bæreevne og fremskynder forringelsen av veiene. God dekkeforvaltning handler derfor ikke bare om asfalt, men også om å ivareta grøfter, overvannshåndtering og øvrige deler av veianlegget.

Veikapital og verdibevaring

Kommunens veinett er bygget opp gjennom betydelige investeringer over flere tiår. Som kommunale bygg og andre anlegg krever også veiene løpende vedlikehold dersom verdiene skal opprettholdes.

Manglende vedlikehold fører ikke bare til dårligere trafikk sikkerhet og fremkommelighet. Det innebærer også et gradvis tap av kommunal kapital.

Når mindre skader ikke utbedres i tide, utvikler de seg ofte til mer omfattende konstruksjonsskader. Tiltak som kunne vært løst gjennom relativt rimelig reasfaltering, kan etter noen år kreve full rehabilitering med utskifting av bærelag og større deler av veikroppen. Kostnadene øker da betydelig.

Et grunnleggende prinsipp innen veiforvaltning er derfor at riktig tiltak gjennomføres til riktig tid. Tidlig innsats er normalt langt mer kostnadseffektivt enn å avvente til skadene har utviklet seg.

Omfanget av kommunens veinett

Farsund kommune forvalter om lag:

- 113 km asfaltert kjørevei
- 49 km grusvei
- 6 km asfaltert gang- og sykkelvei
- 6,2 km gang- og sykkelvei med grusdekke

Totalt utgjør dette om lag 174 kilometer kommunalt veinett.

Dersom det legges til grunn en forventet dekkelevetid på om lag 20 år under normale forhold, tilsier dette at kommunen teoretisk bør fornye rundt 6 kilometer asfaltdekke hvert år for å opprettholde dagens standard og unngå økende vedlikeholdsetterslep.

Til sammenligning tilsvarer dagens bevilgningsnivå kun en begrenset del av dette behovet.

Drift og investering – to ulike utfordringer

Det er viktig å skille mellom løpende vedlikehold og nødvendig investering i eksisterende infrastruktur.

De årlige midlene som normalt avsettes til reasfaltering av kommunale veier, om lag 500 000 kroner, benyttes i hovedsak til løpende vedlikeholdstiltak og mindre oppgraderinger. Disse midlene er viktige for å håndtere de mest kritiske behovene og opprettholde forsvarlig drift av veinettet.

Samtidig er omfanget av det opparbeidede vedlikeholdsetterslepet betydelig større enn det som kan håndteres gjennom ordinære årlige reasfalteringsmidler alene.

Foreløpige kostnadsestimater knyttet til enkelte aktuelle strekninger viser at oppgraderingsbehovene kan beløpe seg til flere millioner kroner selv for et begrenset utvalg veier. Slike tiltak må derfor i større grad vurderes som investeringer i eksisterende infrastruktur fremfor ordinært drift- og vedlikeholdsarbeid.

Dersom kommunen ønsker å redusere vedlikeholdsetterslepet og samtidig bevare verdien av kommunens veikapital, vurderes det som nødvendig å supplere de ordinære reasfalteringsmidlene med investeringsmidler rettet mot større vedlikeholds- og rehabiliteringstiltak.

Konsekvensen av dagens bevilgningsnivå

Kostnaden ved reasfaltering varierer betydelig ut fra veibredde, trafikkbelastning og behov for utbedring av underbygning. For en ordinær kommunal vei kan kostnaden grovt anslås til mellom 150 000 og 300 000 kroner per 100 meter vei, og vesentlig høyere dersom det samtidig må utføres masseutskifting eller andre konstruksjonsmessige utbedringer.

Dette innebærer at en årlig bevilgning på 500 000 kroner i praksis tilsvarer reasfaltering av omkring 170 til 330 meter vei under normale forhold, og ofte mindre dersom det samtidig er behov for oppbygging eller utbedring av veikroppen.

Sammenholdt med kommunens om lag 119 kilometer asfalterte veinett illustrerer dette tydelig at dagens bevilgningsnivå i liten grad bidrar til å redusere det samlede vedlikeholdsetterslepet.

Investeringene er tilstrekkelige til å håndtere enkelte av de mest kritiske behovene, men gir begrensede muligheter til å ta igjen etterslepet som har bygget seg opp over tid.

Som følge av dette må kommunen i økende grad benytte ressurser på akutte reparasjoner, lapping av hull og utbedring av lokale skader. Slike tiltak er nødvendige for å sikre forsvarlig drift, men gir normalt lavere økonomisk effekt enn planmessig vedlikehold og rehabilitering.

Kommunens utfordring er derfor ikke først og fremst å identifisere veier med vedlikeholdsbehov, men å sikre tilstrekkelige økonomiske rammer til å gjennomføre nødvendige tiltak før mindre skader utvikler seg til større og mer kostnadskrevenne rehabiliteringsprosjekter.

Registrerte vedlikeholds- og investeringsbehov

Følgende strekninger er eksempler på områder hvor det er registrert behov for tiltak. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer deler av det samlede behovet på kommunens veinett.

Ordinære vedlikeholdstiltak

Enkelte strekninger har primært behov for reasfaltering som følge av normal aldring og slitasje på asfaltdekket. For disse strekningene vurderes tiltakene i hovedsak å være av vedlikeholdsmessig karakter, hvor formålet er å forlenge levetiden på eksisterende veianlegg og begrense videre skadeutvikling.

Aktuelle strekninger omfatter blant annet:

Vei	Kort beskrivelse av tiltak	Estimert for budsjett
Ersåerveien	Utbedring av skader i enden av veien (delvis underspylt) samt reasfaltering på om lag 200m	kr 300 000,00
Olav Selvaags vei v/ rutebil Vanse	Reasfaltering av hele arealet - totalt ca. 1850m ²	kr 350 000,00
Olav Selvaags vei v/ Coop Vanse	Hele strekning forbi Anna Grostøls plass, til og med kryss før brua, ca. 130m. Universell utforming i overgangen til bobilcampen. (Ikke tilrettelagt for HC per i dag)	kr 300 000,00
Høylandsveien	Reasfaltering av strekning til kryss med Eikebakk, ca. 310m	kr 400 000,00
Sum		kr 1 350 000,00

For disse strekningene vil ordinær reasfaltering i stor grad kunne bidra til å opprettholde standarden og redusere behovet for fremtidige reparasjoner. I enkelte tilfeller kan det også være aktuelt å gjennomføre mindre oppgraderinger knyttet til blant annet universell utforming, overvannshåndtering eller trafiksikkerhet som del av tiltaket.

Rehabiliterings- og investeringstiltak

Andre strekninger har utfordringer eller et tiltaksomfang som går utover det som normalt kan håndteres gjennom ordinært reasfalteringsarbeid og tilgjengelige vedlikeholdsmidler. Selv om enkelte av tiltakene i hovedsak består av reasfaltering, er omfanget og kostnadsnivået av en slik størrelse at gjennomføring normalt vil kreve investeringsmidler utover de ordinære årlige bevilgningene til vedlikehold.

Aktuelle strekninger omfatter blant annet:

Vei	Kort beskrivelse av tiltak	Estimert for budsjett
Spindangerveien	Rehabilitering og reasfaltering, delstrekning på om lag 1000m	kr 1 100 000,00
Ytre Stautlandsvei	Rehabilitering og reasfaltering av hele veien, om lag 1350m	kr 1 250 000,00
Eikebakk	Reasfaltering av hele strekning, ca. 450m	kr 600 000,00
Bryne Ringvei	Reasfaltering av hele strekning, ca. 500m	kr 720 000,00
Vestheiveien, Svaneveien til Barnehage	Reasfaltering av hele strekning, ca. 880m	kr 850 000,00
Sundeveien, Klinkleet til Kino	Reasfaltering av hele strekning på ca. 620m	kr 650 000,00
Havnegaten – Lauervik terrasse, til innkjørsel Skogsveien	Rehabilitering av innsnevring i Skipperveien og reasfaltering av hele strekning på ca. 650m	kr 750 000,00
Sum		kr 5 920 000,00

For disse strekningene vil det kunne være aktuelt å vurdere finansiering gjennom investeringsmidler, ettersom tiltakene i større grad handler om å fornye eller oppgradere eksisterende infrastruktur enn ordinært løpende vedlikehold.

Det understrekes at inndelingen ikke er ment som en endelig prioritering av tiltak, men som en illustrasjon av at kommunens samlede veibehov omfatter både ordinære vedlikeholdstiltak og mer omfattende rehabiliterings- og investeringstiltak. Dette synliggjør også at deler av vedlikeholdsetterslepet ikke alene kan håndteres gjennom de ordinære årlige reasfalteringsmidlene.

Videre arbeid – Hovedplan vei

Det planlegges å gjennomføre ny fotografering og tilstandskartlegging av hele det kommunale veinettet våren 2027. Kartleggingen vil gi kommunen et oppdatert grunnlag for å vurdere tilstand, skadeomfang, vedlikeholdsetterslep og framtidige investeringsbehov.

Kartleggingen skal danne grunnlag for utarbeidelse av en kommunal Hovedplan vei.

Planen skal blant annet:

- dokumentere tilstanden på hele veinettet
- registrere skadetyper og skadeomfang
- identifisere sannsynlige skadeårsaker
- beregne vedlikeholdsetterslep
- angi anbefalte tiltak og prioriteringer
- gi grunnlag for langsiktig økonomisk planlegging

Målet er å etablere et bedre faglig beslutningsgrunnlag for framtidige investeringer og bidra til en mer systematisk og forutsigbar forvaltning av kommunens veikapital.

Hovedplanen vil gi kommunen et mer presist grunnlag for å beregne vedlikeholdsetterslep, framtidige investeringsbehov og nødvendig finansieringsnivå for å opprettholde ønsket standard på veinettet.

Anbefaling

Det anbefales at kommunen både viderefører nødvendige årlige driftsmidler til reasfaltering og samtidig vurderer en gradvis opptrapping av investeringsmidler til større vedlikeholds- og rehabiliteringstiltak på det kommunale veinettet.

Et økt investeringsnivå vil bidra til å redusere det opparbeidede vedlikeholdsetterslepet og sikre bedre bevaring av kommunens veikapital. Samtidig vil tidlig og planmessig innsats redusere behovet for omfattende rehabiliteringstiltak i framtiden og bidra til en mer kostnadseffektiv forvaltning av veinettet. En styrking av vedlikeholdsbudsjettet vil også kunne forbedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantgrupper, samtidig som behovet for akutte reparasjoner og løpende skadeutbedringer reduseres. Dette vil gi kommunen en mer forutsigbar drift og vedlikeholdsforvaltning, samt legge til rette for at hensyn til universell utforming kan ivaretas når tiltak gjennomføres.

Økte investeringer i planmessig vedlikehold må derfor ses som en investering i verdibevaring, tjenestekvalitet og en mer bærekraftig forvaltning av kommunens infrastruktur på lang sikt.

Dagens bevilgningsnivå vurderes ikke å være tilstrekkelig for å opprettholde ønsket standard på kommunens veinett over tid. Dersom vedlikeholdsetterslepet skal reduseres og verdien av kommunens veikapital opprettholdes, vurderes det som nødvendig med en gradvis opptrapping av investeringsnivået i kommende budsjettperioder.

De ordinære årlige reasfalteringsmidlene vurderes som nødvendige for å opprettholde løpende vedlikehold av veinettet. Reduksjon av vedlikeholdsetterslepet vil imidlertid kreve særskilte investeringsmidler utover dagens rammer.