



Vennesla kommune

Arkivsak-dok. 25/02212-1
Arkivkode ---/Q1
Saksbehandler Daniel Angelstad

Saksgang	Møtedato
Bygg- og miljøutvalget	16.04.2026
Formannskapet	21.04.2026
Kommunestyret	30.04.2026

Hovedplan vei 2027-2030

Sammendrag

Hovedplan vei 2027–2030 gir en samlet oversikt over tilstand, utfordringer og behov for drift, vedlikehold og fornyelse av det kommunale veinettet i Vennesla kommune. Planen viser at dagens innsatsnivå ikke er tilstrekkelig til å opprettholde ønsket standard over tid, og at det allerede har oppstått et betydelig vedlikeholdsetterslep.

Det er beregnet at et nøkternt nivå for drift og vedlikehold er om lag 17,4 mill. kroner årlig. Dette nivået er kun tilstrekkelig til å opprettholde dagens standard og forhindrer ikke at eksisterende forfall består. For å håndtere etterslep og nødvendig fornyelse er det i tillegg behov for betydelige investeringer blant annet til asfalt, drenering, konstruksjoner og veilys.

Planen legger opp til en tydeligere oppdeling mellom drift og investering, der drift skal sikre løpende funksjon og investeringer skal benyttes til fornyelse og innhenting av forfall. Videre anbefales det å skille vinterdrift fra øvrig drift i budsjettene. Regnskapstall viser at om lag 50–55 % av kommunens driftsutgifter til vei går til vinterdrift. Dette gjør vintervedlikehold til den klart største kostnadsposten, og innebærer at en betydelig del av ressursene bindes opp i kortsiktig beredskap fremfor planlagt vedlikehold og fornyelse.

KOSTRA-tall viser at Vennesla kommune ligger under nivået til sammenlignbare kommuner når det gjelder driftsutgifter til kommunale veier. Selv med en økning i driftsrammen vil deler av midlene fortsatt gå til oppgaver på private og fylkeskommunale veier, noe som innebærer at nivået på det kommunale veinettet isolert sett fortsatt vil ligge under sammenlignbare kommuner.

Dersom dagens rammenivå videreføres, vil vedlikeholdsetterslepet øke. Dette vil gi dårligere fremkommelighet, økt risiko for skader og høyere framtidige kostnader. Planen synliggjør dermed et behov for prioritering mellom videreføring av dagens nivå eller økt innsats for å stabilisere og gradvis forbedre tilstanden på veinettet.

Hovedplanen gir et faglig grunnlag for disse prioriteringene, og oppfølging av tiltak må vurderes i forbindelse med de årlige budsjett- og økonomiplanprosessene.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret tar Hovedplan vei 2027–2030 til orientering, og merker seg de utfordringer og behov som kommer frem i vurderingene.
2. Vennesla kommune skal i kommende økonomiplan skille mellom vinterdrift og sommerdrift for å sikre forutsigbar ressursbruk.
3. Videre tiltak knyttet til oppfølging av Hovedplan vei 2027–2030 vurderes og behandles i forbindelse med budsjett- og økonomiplan.
4. Kriteriene for helhetsvurdering av veiers offentlige funksjon, slik de fremgår av hovedplanen, skal legges til grunn ved omklassifisering og revisjon av veinormen.

Vedlegg

Vedlegg 1 – Hovedplan vei 2027-2030

Bakgrunn for saken

I kommunal planstrategi er det vedtatt at det skal utarbeides en hovedplan for kommunale veier. Hovedplan vei er ment å være en overordnet faglig plan som skal gi en samlet oversikt over tilstand, utfordringer og behov knyttet til drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, og danne grunnlag for videre prioriteringer innen veisektoren.

I forbindelse med budsjettbehandlingen ble det i tillegg vedtatt følgende verbalforslag: «*Det bes om at administrasjonen utarbeider en plan for vedlikehold av kommunale veier, for å sikre fremkommelighet for innbyggerne.*»

Hovedplan vei svarer på denne bestillingen ved å dokumentere tilstanden på det eksisterende kommunale veinettet, beskrive behovet for drift og vedlikehold over tid, samt synliggjøre sammenhengen mellom vedlikeholdsnivå, fremkommelighet og forfall. Planen gir dermed et faglig og helhetlig grunnlag for videre politiske vurderinger og prioriteringer.

Kommunen forvalter et veinett på ca. 121 km kjørevei, 22 km gang- og sykkelvei, 24 bruer, 3 tunneler og ca. 2900 belyningspunkt. Verdien av veinettet anslås til over 300 millioner kroner. Drift og vedlikehold utgjør dermed både et stort samfunnsansvar og en betydelig kapitalforvaltning. Planen er utarbeidet for å gi politisk nivå et bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer i økonomiplan og budsjett.

Det kommunale veinettet består ikke bare av selve veibanen, men av en rekke tilhørende veiobjekter som samlet utgjør infrastrukturen. Dette omfatter blant annet veidekker, grøfter og overvannssystemer, stikkrenner, kummer, rekkverk, skilt, veilys, bruer og tunneler.

En vesentlig del av kostnadene knyttet til vei gjelder nettopp disse elementene. Et godt fungerende dreneringssystem er for eksempel avgjørende for å opprettholde bæreevnen i veien og forlenge levetiden på asfaltdekket. Dersom grøfter og stikkrenner ikke vedlikeholdes, vil vann bli stående i veikroppen og føre til raskere nedbrytning. Tilsvarende vil manglende vedlikehold av veilys, skilt og rekkverk kunne gi redusert trafikksikkerhet, mens mangelfull oppfølging av bruer og tunneler kan medføre store kostnader dersom tilstanden forringes over tid.

Hovedplanen viser dermed at det ikke bare er selve veidekket som krever ressurser, men hele den samlede infrastrukturen rundt. Manglende vedlikehold av enkeltkomponenter vil ofte føre til følgeskader på andre deler av veinettet, og dermed økte kostnader på sikt. Dette understreker behovet for et helhetlig og tilstrekkelig nivå på drift og vedlikehold.

Klima- og miljøkonsekvenser

Drift og vedlikehold av veinettet har både direkte og indirekte klima- og miljøkonsekvenser. Et veinett som vedlikeholdes på et tilstrekkelig nivå vil i mindre grad være utsatt for skader, noe som reduserer behovet for mer omfattende og ressurskrevende tiltak senere. God drenering og vedlikehold av grøfter og overvannssystemer er også avgjørende for å håndtere økende nedbørmengder og mer intense værhendelser.

Planen peker på at klimaendringer vil gi økte utfordringer knyttet til overvann, erosjon og skader på veinettet. Dette vil kunne medføre økte kostnader både til reparasjoner og til håndtering av skader på tilgrensende eiendommer. Samtidig vil et mer ustabil vinterklima kunne gjøre vinterdriften mer krevende og kostnadskrevende enn i dag.

Når det gjelder utslipp fra maskinpark og kjøretøy, legger kommunens klimamål opp til en gradvis overgang til nullutslippsløsninger. For deler av veidriften, særlig vinterdrift og beredskap, er det imidlertid per i dag begrensninger i tilgjengelig teknologi. Det vil derfor være nødvendig å kombinere

ambisjonen om utslippsreduksjon med krav til driftssikkerhet, blant annet ved bruk av kjøretøy med lavest mulig utslipp der nullutslipp ikke er praktisk gjennomførbart.

Et annet sentralt område er energieffektivisering av veilys. Overgang til LED, installering av målere og på sikt styringssystemer vil redusere både energiforbruk og driftskostnader, samtidig som trygghet for gående og syklende ivaretas.

Økonomiske konsekvenser

Samlet sett viser hovedplanen at det er behov for en tydeligere oppdeling mellom drift og investering, samt en opptrapping av innsatsen dersom forfallet ikke skal øke. Det nøkterne behovet for drift og vedlikehold er beregnet til 17,355 mill. kroner årlig, noe som kun er tilstrekkelig til å opprettholde dagens standard. I tillegg kommer behov for fornyelse og innhenting av forfall. Tabellen under viser foreslått fordeling mellom drift og investering for de ulike kapitlene i hovedplanen.

	Driftsbudsjett			Investeringsbudsjett	
	Drift	Vedlikehold	Utskifting	Fornyelse	Forfall
5. Veidekker		1.100.000	4.100.000	1.000.000	
6. Drenering	800.000	1.700.000		1.100.000	
7. Vinterdrift	8.900.000	50.000		1.000.000	
8. Veimiljø	850.000	150.000		1.400.000	450.000
9. Konstruksjoner	125.000	280.000	1.400.000	3.200.000	400.000
10. Veilys	1.500.000	400.000		2.250.000	375.000
Administrasjon	1.500.000				500.000
Sum	13.675.000	3.680.000	5.500.000	9.950.000	1.725.000
Totalt	22.855.000			11.675.000	

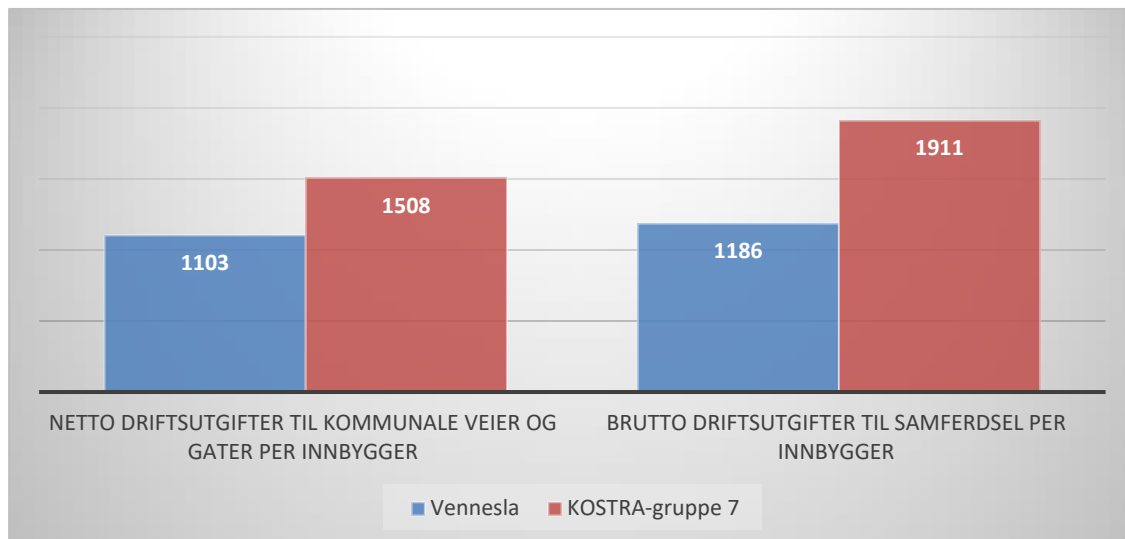
Når det gjelder fornyelse og utskifting av veinettet og tilhørende objekter, er dette delt mellom drift og investering. For asfalt foreslås det lagt inn 4,1 mill. kroner årlig på driftsbudsjettet, supplert med 1 mill. kroner over investeringsbudsjettet. Dette må ses i sammenheng med at asfaltdekker har en begrenset levetid og krever jevnlig fornyelse for å opprettholde funksjon og bæreevne. Bruer har også et etterslep som ikke kan forventes å tas kun med investeringsmidler. Det er derfor lagt inn 1,4 mill. på driftsbudsjettet og 0,4 mill. på investeringsbudsjettet for å ta kritisk forfall de neste fire årene.

Det foreslås å prioritere det mest kritiske forfallet gjennom en målrettet innsats de neste fire årene. Øvrig forfall vil i hovedsak bli håndtert i forbindelse med planlagt utskifting basert på levetid. Dette innebærer at det må forventes en varierende standard på veinettet i perioden.

Øvrig etterslep er foreslått at må tas i forbindelse med utskifting på grunn av levetid. Det må derfor forventes en veldig ujevn standard på veinettet. Til dette er det lagt opp til en årlig investering på 9,95 mill. kroner. Dette omfatter blant annet tiltak innen drenering, vinterdrift, veimiljø, konstruksjoner og veilys. Disse elementene er avgjørende for veiens funksjon, trafikksikkerhet og levetid, og manglende fornyelse vil over tid føre til økt slitasje og høyere kostnader.

Samtidig er det viktig å understreke at selv med en slik opptrapping vil nivået på drift og vedlikehold i hovedsak være rettet mot å stabilisere tilstanden på veinettet. En eventuell standardheving eller økt ambisjonsnivå vil kreve ytterligere prioriteringer. Eksempelvis vil bygging av ny bru på Hunemyr kreve ekstra midler.

Sett opp mot dette nivået viser KOSTRA-tall at Vennesla kommune ligger under nivået til sammenlignbare kommuner når det gjelder netto driftsutgifter til kommunale veier. For å komme opp på et nivå som samsvarer bedre med KOSTRA-gruppen, er det anslått et behov for en økning i driftsrammen på om lag 6 millioner kroner.



Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at deler av dagens driftsutgifter knytter seg til oppgaver på private og fylkeskommunale veier, blant annet knyttet til brøyting og veilys. Disse kostnadene inngår ikke i KOSTRA-tallene for kommunale veier. Dette innebærer at en økning i driftsrammen på 6 millioner kroner ikke fullt ut vil bidra til å bringe kommunen opp på nivå med sammenlignbare kommuner, ettersom deler av økningen fortsatt vil gå til tiltak utenfor det kommunale veinettet.

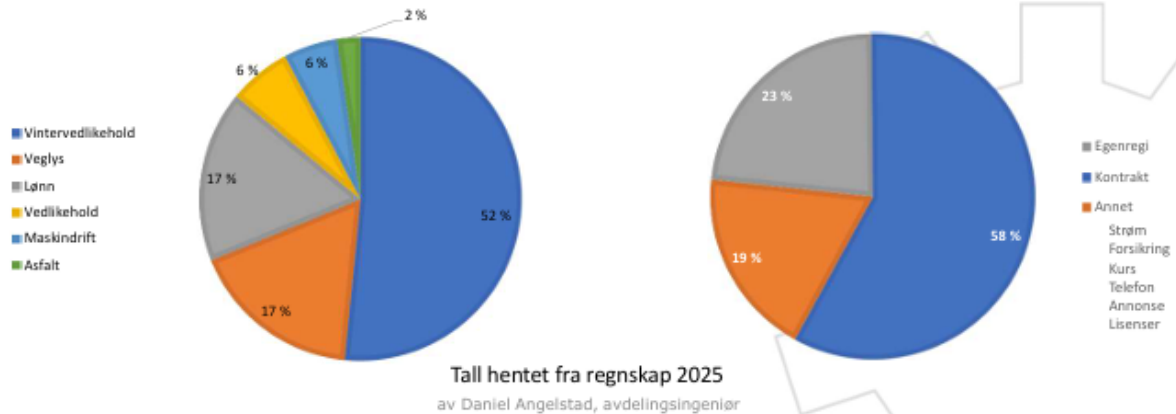
For å oppnå et nivå tilsvarende KOSTRA-gruppen for kommunale veier isolert sett, måtte en økning i driftsrammen i større grad vært rettet mot det kommunale veinettet alene.

Det er viktig å skille mellom drift og investering i denne sammenhengen. Drift omfatter de løpende oppgavene som må utføres for å holde veinettet funksjonelt, som brøyting, strøing, renhold, grøfting og mindre reparasjoner. Investeringer omfatter større tiltak som oppgradering, utskifting eller standardheving av veier og tilhørende anlegg. Dersom driftsnivået over tid er for lavt, vil dette føre til økte behov for investeringer, da nedbrytningen av veinettet skjer raskere.

Vinterdriften utgjør den klart største enkeltkostnaden i veidriften. Regnskapstall viser at om lag 50–55 % av kommunens driftsutgifter til vei går til vinterdrift.

Figuren nedenfor viser faktisk fordeling av driftsutgifter basert på regnskapstall for 2025.

Hva går pengene til



Kostnadene består av en fast del knyttet til beredskap og kontrakter, samt en variabel del som er avhengig av værforhold. Dette gjør utgiftene lite forutsigbare og medfører at midler som er avsatt til planlagt vedlikehold i praksis kan bli brukt til vinterdrift i år med krevende værforhold.

I dagens budsjettering inngår vinterdriften som en del av den samlede rammen for drift av veinettet. Dette gjør det krevende å skille mellom hva som er nødvendig nivå for ordinær drift og vedlikehold, og hva som skyldes variasjoner i vinterforholdene. Resultatet kan bli at midler som i utgangspunktet er avsatt til vedlikehold og forebyggende tiltak i praksis blir brukt til vinterdrift i år med krevende værforhold.

Administrasjonen vurderer det derfor som hensiktsmessig å skille vinterdriften tydeligere fra øvrig drift, både i budsjettering og oppfølging. En slik oppdeling vil gi bedre styringsgrunnlag, økt forutsigbarhet og tydeligere synliggjøre konsekvensene av både værvariasjoner og nivået på den ordinære driften av veinettet.

Dersom dagens rammenivå videreføres, vil det ikke være tilstrekkelig til å opprettholde standarden på det kommunale veinettet. Et vedvarende gap mellom behov og bevilgning vil innebære at vedlikeholdsetterslepet øker ytterligere. Dette vil over tid føre til raskere nedbrytning av veidekkene, dårligere funksjon på dreneringssystemer og økt slitasje på øvrige veiobjekter.

Konsekvensen av dette er at tiltak som i dag kan gjennomføres som løpende drift og vedlikehold, i større grad må gjennomføres som mer omfattende og kostnadskrevenne utbedringer eller investeringer på et senere tidspunkt. Erfaring viser at det er vesentlig dyrere å ta igjen opparbeidet forfall enn å forebygge det gjennom jevnlig vedlikehold.

I tillegg vil redusert standard på veinettet kunne gi dårligere fremkommelighet, særlig i perioder med krevende værforhold, samt økt risiko for skader på både infrastruktur og tilgrensende eiendommer. Dette kan også medføre økte erstatningsutbetalinger og større uforutsigbarhet i driftskostnadene.

Samlet sett innebærer en videreføring av dagens nivå at kommunen påtar seg en økende framtidig økonomisk belastning, samtidig som kvaliteten på tjenestetilbudet til innbyggerne gradvis forringes.

Vurdering

Hovedplan vei gir et samlet og faglig godt grunnlag for å vurdere tilstanden på det kommunale veinettet og behovet for videre innsats. Planen viser tydelig at dagens nivå på drift og vedlikehold ikke er tilstrekkelig til å opprettholde standarden over tid, og at det allerede er opparbeidet et betydelig vedlikeholdsetterslep.

Et sentralt poeng i planen er at det må skilles mellom tiltak som er nødvendige for å opprettholde dagens nivå, og tiltak som er nødvendige for å ta igjen eksisterende forfall. Dersom innsatsen begrenses til et nivå som kun opprettholder dagens standard, vil veinettet fortsatt ha et betydelig etterslep. Samtidig vil manglende oppfølging av dette etterslepet over tid kunne føre til ytterligere forringelse og høyere framtidige kostnader.

Når over halvparten av driftsmidlene går til vinterdrift, begrenser dette i praksis handlingsrommet for planlagt vedlikehold og fornyelse av veinettet. Det vurderes som viktig å skille vinterdriften fra øvrig drift. Dagens ordning gjør det krevende å styre og prioritere den ordinære driften, ettersom variasjoner i vinterforhold i stor grad påvirker tilgjengelige midler til vedlikehold. En tydeligere oppdeling vil gi bedre styringsgrunnlag og synliggjøre konsekvensene av både værforhold og prioriteringsnivå.

Planen synliggjør også at kommunen i dag bruker en del ressurser på oppgaver knyttet til private og fylkeskommunale veier. Dette påvirker det reelle nivået på innsatsen på det kommunale veinettet, og bør tas med i vurderingen av framtidig prioritering og ressursbruk.

Konklusjon

Samlet sett innebærer hovedplanen at politisk nivå står overfor et valg mellom å videreføre dagens nivå, med økende forfall og høyere framtidige kostnader, eller å øke innsatsen for å stabilisere og gradvis forbedre tilstanden på veinettet. Kommunedirektøren vurderer at en kombinasjon av tilstrekkelig driftsnivå og en planmessig innhenting av forfall vil være den mest bærekraftige løsningen over tid.

Det anbefales at hovedplan vei legges til grunn for videre arbeid innen veisektoren, og at nivået på drift, vedlikehold og investeringer vurderes i forbindelse med de årlige budsjett- og økonomiplanprosessene.