



Vennesla kommune

## Hovedplan vei



2027-2030

# Kapittel 1. Innledning

Hovedplan vei skal gi en samlet oversikt over utfordringer, behov og prioriteringer langs det kommunale veinettet i Vennesla. Planen bygger på kommunens **kommuneplan, klimaplan og trafikksikkerhetsplan**, og tar utgangspunkt i de viktigste føringene som gjelder veiforvaltning og veidrift:

- **Bærekraft og “Den kortreiste bygda”:** Kommuneplanen legger vekt på kortere hverdagsreiser og høy andel gange og sykling. For veidriften betyr det at drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg, oppmerking, belysning og vinterstandard blir avgjørende for å støtte opp under målene.
- **Klima og natur:** Både kommuneplan og klimaplan understreker behovet for å håndtere mer ekstremnedbør, flom og skred. God drenering, grøfterensk, stikkrenner, samt rassikring og beredskap er viktige deler av kommunens tilpasning. Samtidig må fremmede arter bekjempes systematisk.
- **Klimagassutslipp og maskinpark:** Klimaplanen legger til grunn at nye maskiner og kjøretøy skal vurderes som nullutslippsløsninger der dette er hensiktsmessig. For veidriften må dette tilpasses krav til beredskap og driftssikkerhet, særlig innen vinterdrift. For tyngre maskiner hvor nullutslippsløsninger ikke er tilstrekkelige, legges det derfor opp til bruk av kjøretøy med lavest mulig utslipp, eksempelvis nyeste Euroklasse.
- **Energieffektiv veibelysning:** Veilys er både en stor kostnad og en viktig trygghetsfaktor. Klimaplanen peker på behov for energieffektivisering – i veidriften betyr dette måler på utmålte anlegg, overgang til LED, styringssystemer og god vegetasjonsrydding.
- **Trafikksikkerhet og nullvisjon:** Trafikksikkerhetsplanen har visjon om null drepte eller hardt skadde. Oppfølging av skilt, oppmerking, sikt, rekkverk og drift av skoleveier er sentrale virkemidler i veidriften.
- **Universell utforming og miljøhensyn:** Arealdelen av kommuneplanen stiller krav om universell utforming, støy- og støvhåndtering, samt gode løsninger for gående og syklende. For veidriften betyr dette søkelys på jevne dekker, tydelige krysningspunkter, støvdemping og renhold.

Planen er bygd opp med egne **temakapitler for drift og vedlikehold** (veidekker, drenering, vinterdrift, trafikksikkerhet, konstruksjoner og veilys), samt ramme- og oppsummeringskapitler om roller, dokumentasjon, økonomi og tiltaksplan. På denne måten blir hovedplanen både et faglig styringsdokument og et politisk beslutningsgrunnlag.

Hovedplan for vei er en overordnet fagplan med et langsiktig perspektiv på inntil 10 år, som viser hvordan kommunen kan forvalte, stabilisere og gradvis redusere vedlikeholdsetterslepet innenfor realistiske økonomiske rammer. Planen rulleres hvert 4. år. På grunn av usikkerhet knyttet til tilstand, økonomi og endrede behov, beskriver planen konkrete og prioriterte større tiltak for den kommende fireårsperioden. Tiltak utover dette omtales på et mer overordnet nivå.

Det er viktig å presisere at hovedplanen ikke omfatter kostnader knyttet til oppgradering eller standardheving av veinettet. Tiltak som å legge asfalt på grusveier, breddeutvide eksisterende veier, etablere nye gang- og sykkelveier eller bygge nye veilysanlegg er ikke tatt med i beregningene. Planen tar utelukkende for seg forvaltning, drift, vedlikehold og nødvendig fornyelse av dagens infrastruktur.

Behov for oppgraderinger kan likevel oppstå gjennom utbyggingsprosjekter, trafikksikkerhetstiltak eller politiske prioriteringer. Disse tiltakene må da vurderes og finansieres særskilt, gjerne i sammenheng med investeringsbudsjett eller utbyggingsavtaler.

## Kapittel 2. Overordnede rammer

Forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier skjer innenfor et omfattende sett av lover, forskrifter, planer og politiske føringer. Dette kapittelet gir en kort oversikt over de mest sentrale rammene som legger føringer for Vennesla kommune sitt arbeid med veinettet.

### Kommunale planer

- **Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel:** Mål om “Den korteste bygda”, universell utforming, god mobilitet og klimatilpasning.
- **Klimaplanen (2021–2030):** Forpliktelser om utslippskutt, klimatilpasning, energieffektive løsninger og overgang til utslippsfrie maskiner.
- **Trafikksikkerhetsplanen:** Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken, samt prioritering av tiltak for myke trafikanter og skolevei.

### FNs bærekraftsmål

Arbeidet med kommunale veier bidrar til flere av de globale bærekraftsmålene:



Mål 3 – God helse og livskvalitet: Økt gange, trafikksikkerhet, færre ulykker

Mål 7 – Ren energi til alle: Energieffektivitet

Mål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur: Robust og sikker infrastruktur.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Trygg mobilitet og universell utforming

Mål 13 – Stoppe klimaendringene: Klimatilpasning, overvannshåndtering, utslippsfrie maskiner.

Mål 15 – Liv på land: Bekjempelse av fremmede arter, naturhensyn.

Mål 16 – Fred, rettferdighet og velfungerende institusjoner: Åpenhet, dokumentasjon og rapportering.

### **Nasjonale lover og forskrifter**

Kommunen er forpliktet til å følge en rekke lover som direkte eller indirekte berører veiforvaltningen og det kan nevnes blant annet:

- Veglova – fastsetter ansvar for kommunale veier, rettigheter og plikter.
- Vegtrafikkloven – regulerer trafikkavvikling, skilting og sikkerhet.
- Plan og bygningsloven – stiller krav til tekniske løsninger, overvannshåndtering og rekkefølge i utbygging.
- Politoloven – hjemler politivedtektene som regulerer bruk og orden på offentlig veigrunn.
- Forurensningsloven – regulerer forurensning, overvann og avfall fra veidrift.
- Forvaltningsloven – setter krav til saksbehandling, varsling og klagebehandling.
- Anskaffelsesloven – regulerer anskaffelser for offentlige virksomheter.
- Grannelova – regulerer forhold mellom naboer, bl.a. vegetasjon og siktskjæring.
- Skadeserstatningsloven – regulerer erstatningsansvar ved mangelfullt vedlikehold (f.eks. hull i vei, drenering).
- Vannressursloven – regulerer inngrep i vassdrag og håndtering av avrenning.
- Naturmangfoldloven – krever at drift og vedlikehold ivaretar naturmangfold og miljøsamsyn.

### **Kommunal veinorm**

Vennesla kommune har gjennomført høring om nedklassifisering av enkelte kommunale veier, og det er varslet politisk behandling av spørsmålet. En sentral problemstilling i denne sammenheng er behovet for å tydeliggjøre hva som skal regnes som kommunal vei, og hvilke funksjoner det kommunale veinettet skal ivareta.

Dagens veinorm er i hovedsak rettet mot etablering av nye veier i forbindelse med utbygging av bolig- og næringsområder. Normen gir i mindre grad føringer for hvordan eksisterende veinett skal forvaltes over tid, eller hvor grensen bør trekkes mellom kommunale og private veier. Forvaltningen av det eksisterende veinettet, herunder spørsmål om omklassifisering, krever derfor supplerende og mer funksjonsbaserte vurderingskriterier.

I gjeldende veinorm er følgende hovedprinsipper lagt til grunn for nye veier:

«Veier med atkomst til 4 boligbygg/10 boenheter eller mer, og lengde mer enn 50 m eksklusiv snuplass, skal som hovedregel utformes som offentlig vei.

Veier i industriområder med atkomst til mer enn 3 tomter/bedrifter og lengde mer enn 50 m eksklusiv snuplass skal som hovedregel utformes som offentlig vei.»

Disse kriteriene er relevante i plan- og utbyggingssaker, men gir ikke alene et tilstrekkelig grunnlag for vurdering av eksisterende veier og deres funksjon i det samlede veinettet.

Ved vurdering av eksisterende veier er det behov for å bevege seg bort fra en praksis der antall boligbygg, boenheter og veilengde alene er avgjørende for om en vei skal være kommunal. Slike terskelverdier er hensiktsmessige i plan- og utbyggingssaker, der nye veier etableres etter en fast standard. For det eksisterende veinettet gir imidlertid disse kriteriene et forenklet bilde av veiens faktiske funksjon og betydning i det samlede transportsystemet.

Antall boenheter og veilengde kan inngå som støttende vurderingsmomenter, men bør ikke alene være styrende for klassifisering av eksisterende veier. En vei med få boenheter kan ha en tydelig offentlig funksjon, mens en vei med mange boenheter kan ha en utpreget privat karakter.

### Prinsipper for klassifisering av kommunale veier

Forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier innebærer betydelige økonomiske og faglige forpliktelser. Det er derfor behov for tydelige og forutsigbare prinsipper for hvilke veier som bør inngå i det kommunale veinettet, og hvilke veier som bør være private. Prinsippene skal bidra til likebehandling av innbyggere, tydelig ansvarsdeling og en bærekraftig bruk av kommunens ressurser.

Klassifisering av vei skal baseres på en helhetlig vurdering av veiens funksjon, bruk og betydning. Det er veiens faktiske og framtidige funksjon som er avgjørende, ikke historisk praksis alene. Ingen enkeltkriterier er i seg selv avgjørende; det er den samlede vurderingen som ligger til grunn.

Følgende prinsipper legges til grunn for vurdering av om en vei eller veistrekning bør inngå i det kommunale veinettet:

#### Sammenheng i offentlig veinett

Veier som inngår som et nødvendig ledd i et sammenhengende offentlig veinett, herunder veier med betydning for fremkommelighet, beredskap eller alternative kjøreruter, taler for kommunal klassifisering. Veier som i hovedsak er stikk- eller blindveier uten slik funksjon, har normalt privat karakter.

#### Allmenn ferdsel og bruk

Veier som har betydning for allmenn ferdsel utover lokal adkomst, for eksempel som forbindelser mellom boligområder, til offentlige funksjoner, friluftsområder eller andre felles målpunkt, vurderes å ha offentlig funksjon. Veier som i hovedsak kun betjener tilgrensende eiendommer, vurderes som private.

#### Gjennomgangstrafikk for bil

Gjennomgangstrafikk vurderes som ett av flere momenter. Det legges vekt på om trafikken har en funksjon som er nødvendig for et robust og sikkert offentlig veinett. Samtidig vurderes veiens standard, trafiksikkerhet, drifts- og vedlikeholdsbehov, samt om alternative kjøreruter kan ivareta fremkommelighet og beredskap på en tilfredsstillende måte.

#### Trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet

Veiens utforming, bredde, siktforhold og risiko for ulykker eller naturhendelser, som rasfare, inngår i vurderingen. Veier med vedvarende sikkerhetsutfordringer kan vurderes som lite egnet for kommunalt ansvar, selv om de har en viss allmenn bruk.

#### Drifts- og vedlikeholdsbehov

Omfanget av løpende driftstiltak, herunder vinterdrift, dekkevedlikehold og behov for særskilte tiltak for å opprettholde fremkommelighet, vurderes opp mot veiens bruk og funksjon. Veier som krever uforholdsmessig store ressurser sammenlignet med nytten for allmennheten, kan vurderes som private.

#### Fremtidig investeringsbehov

Behov for større investeringer, som oppgradering av bruer, sikringstiltak eller øvrig infrastruktur, vurderes i lys av veiens funksjon og bruk. Et betydelig og vedvarende investeringsbehov kan tilsi at kommunalt ansvar ikke er bærekraftig over tid.

### Reguleringsforhold og planstatus

Gjeldende reguleringsstatus etter plan- og bygningsloven inngår som ett av flere vurderingsmomenter. Regulering som offentlig vei er ikke i seg selv avgjørende dersom veiens faktiske bruk og funksjon tilsier privat karakter. Der reguleringsendring er nødvendig, må dette gjennomføres før endelig klassifisering endres.

### Likebehandling og forutsigbar praksis

Veier med tilsvarende funksjon og bruk bør som hovedregel ha lik klassifisering. Tidligere kommunal drift eller vedlikehold uten formell overtakelse gir ikke i seg selv grunnlag for videreføring av kommunalt ansvar.

Disse prinsippene skal legges til grunn ved vurdering av veiklassifisering i enkeltsaker, herunder ved omklassifisering og nedklassifisering av veier. Prinsippene gir rom for lokale tilpasninger og konkrete avveininger, men skal bidra til en konsistent og etterprøvbare praksis over tid.

Oppfyllelse av ett enkelt kriterium innebærer ikke nødvendigvis at en vei skal være kommunal. Det er den samlede måloppnåelsen og veiens funksjon i det totale veinettet som skal være avgjørende. Prinsippene er ment som et faglig grunnlag for politiske vurderinger knyttet til klassifisering, omklassifisering og framtidig forvaltning av veinettet, og gir rom for konkrete lokale avveininger.

Ved vurdering av om en vei skal inngå i det kommunale veinettet, er det enkelte forhold som alene normalt ikke er tilstrekkelige til å begrunne kommunal klassifisering:

- At veien benyttes som skolevei. Mange skoleveier går i dag langs private veier, og skoleveifunksjon må vurderes som del av en samlet helhetsvurdering.
- At veien er åpen for allmenn ferdsel til fots eller inngår som adkomst til tursti, friluftsområde eller lignende.
- At veien gir adkomst til kommunale installasjoner eller eiendommer, som tekniske anlegg, pumpestasjoner eller lignende.
- At kommunen i dag utfører enkelte driftsoppgaver på veien, for eksempel vinterdrift eller drift av veilys, basert på historiske ordninger eller avtaler.
- At veien betjener et visst antall boenheter, uten at øvrige kriterier for offentlig funksjon er oppfylt.

Disse forholdene kan inngå i en samlet vurdering, men gir ikke i seg selv grunnlag for kommunalt eierskap eller fullt drifts- og vedlikeholdsansvar. Vurderingen må også ta hensyn til trafiksikkerhet, drifts- og vedlikeholdsbehov, framtidig investeringsbehov og kommunens samlede ressursbruk.

### **Operasjonalisering av klassifisering og nedklassifisering**

Prinsippene i denne planen skal legges til grunn ved vurdering av veiklassifisering i enkeltsaker, og skal brukes aktivt i kommunens løpende forvaltning av veinettet.

I planperioden legges det opp til at det fremmes konkrete saker om nedklassifisering av kommunale veier. Vurderingene gjøres med utgangspunkt i prinsippene i denne planen og saker fremmes samlet der dette er hensiktsmessig, for å sikre helhetlige vurderinger.

Formålet med nedklassifisering er å tydeliggjøre ansvarsforhold mellom kommunen og private, sikre likebehandling av veier med tilsvarende funksjon, og frigjøre ressurser til drift og vedlikehold av det viktigste kommunale veinettet. Uten en slik prioritering vil kommunen i økende grad bruke ressurser på veier med begrenset offentlig funksjon, på bekostning av hovedveinettet.

## Kapittel 3. Roller, ansvar og rettslige rammer

### 3.1 Veilovens hovedregel

Etter veglova § 20 har veieier ansvar for bygging, utbedring, drift og vedlikehold av veien. For kommunen betyr dette et overordnet ansvar for at det kommunale veinettet til enhver tid er forsvarlig – både når det gjelder framkommelighet, trafiksikkerhet og levetid.

Drenering, dekkevedlikehold, vinterdrift, skilting, veilys, grøntanlegg og andre tiltak er alle en del av dette ansvaret. Dersom nødvendig vedlikehold ikke utføres, kan kommunen holdes ansvarlig for skader som oppstår.

### 3.2 Supplerende regler og politivedtekter

I tillegg til veglova finnes det lokale politivedtekter som pålegger grunneiere visse plikter i tilknytning til offentlig vei.

Dette er plikter for eier, men kommunen må ha rutiner for å kontrollere, varsle og følge opp dersom de ikke overholdes. Politivedtektene gir dermed kommunen et verktøy for å ivareta trafiksikkerheten, men håndhevingen krever ressurser og et tett samarbeid mellom flere enheter i kommunen.

### 3.3 Erstatningsansvar

Kommunen kan bli erstatningsansvarlig dersom forsømt drift eller vedlikehold fører til skade. Tre vilkår må være oppfylt:

1. **Ansvarsgrunnlag** – forsømmelse, uaktsomhet eller brudd på lov/vedtekt.
2. **Årsakssammenheng** – forsømmelsen må faktisk ha ført til skaden.
3. **Økonomisk tap** – skaden må kunne omregnes i penger.

Domstolene har lagt til grunn at kommuner kan holdes ansvarlige når veivedlikehold svikter.

Samtidig slår veglova § 58 fast at kommunen også kan kreve erstatning når andre påfører skade på kommunal vei. Dermed har kommunen både en plikt til å hindre skade for trafikantene – og en rett til å beskytte egne anlegg mot skade gjort av andre.

### 3.4 Registrering, datasystemer og dokumentasjon

God forvaltning av veinettet forutsetter at kommunen har oversikt over tilstand, tiltak og ansvarsforhold. Registrering i nasjonale databaser er både et lovpålagt krav og en viktig forutsetning for planlegging, finansiering og dokumentasjon.

For å kunne forsvare seg mot erstatningskrav og for å vise at kommunen utøver forsvarlig forvaltning, er det avgjørende med systematisk dokumentasjon. Det gjelder eksempelvis registrering av tilstand og utførte tiltak, oppfølging av henvendelser, og oppfølging av pålegg til grunneiere.

God dokumentasjon gir kommunen en tryggere rettsstilling og et bedre grunnlag for å prioritere ressurser, men dokumentasjonen krever også ressurser.

## **NVDB – Nasjonal vegdatabank**

- Kommunen har plikt til å registrere veinettet i henhold til **vegregistreringsforskriften**.
- Alle kommunale veier, gang- og sykkelveier, samt tilhørende anlegg skal registreres.
- NVDB kan danne grunnlag for vedlikeholdsplaner og prioriteringer.

## **Andre systemer og rutiner**

- **FKB -Felles kartdatabase:** FKB-data brukes i planlegging, byggesaksbehandling og som grunnlag for digitale kartløsninger. FKB og NVDB er koblet sammen ved at vegnettets geometri hentes fra FKB, mens egenskaper, tilstand og veiobjekter forvaltes og lagres i NVDB.
- **Luftfartshinderregisteret:** Kommunen skal registrere master, stolper og konstruksjoner som kan utgjøre hinder for luftfart, herunder veilysanlegg.
- **Avvikssystem:** Alle henvendelser og avvik (f.eks. hull i vei, oversvømmelse, vegetasjon) må loggføres.
- **Tiltakslogg:** Utførte driftstiltak (lapping, brøyting, feiing osv.) bør dokumenteres for å vise innsats og kapasitet.

## Kapittel 4. Kommunens veinett

### 4.1 Beskrivelse

Vennesla kommune drifter og forvalter et omfattende kommunalt veinett som er en av de største tekniske infrastrukturene i kommunen. Veinettet har stor betydning for framkommelighet, trafiksikkerhet, mobilitet og beredskap – og utgjør samtidig en betydelig samfunnsverdi.

Veinettet består av:

- ca. **121 km kjørevei**, hvorav ca. **44 km grusvei**
- ca. **22 km gang- og sykkelveier**
- **24 bruer, inklusiv hengebruene**
- **3 tunneler**
- ca. **2900 belysningspunkter**
- parkeringsarealer og sideanlegg
- veiobjekter som skilt, rekkverk, kantstein, holdeplasser og bommer

I tillegg kommer enkelte oppgaver som ikke er lovpålagt, men som kommunen likevel ivaretar i dag:

- Snøbrøyting på enkelte private veier
- Drift av veilys langs private og fylkeskommunale veier

**Registrering og data:** Siste fullstendige registrering ble gjennomført i 2015. Siden den gang er det gjort noe supplerende registrering, og enkelte data er lagt inn i Nasjonal vegdatabank (NVDB). En oppdatert oversikt er en forutsetning for å planlegge drift og vedlikehold på en god måte, men kommunen har til nå ikke hatt kapasitet til en ny helhetlig tilstandsanalyse.

**Samfunnsverdi:** Verdien av veinettet anslås å ligge i overkant av 300 mill. kr (ekskl. veigrunn, grøfter, bruer og murer). Den reelle verdien er derfor betydelig høyere.

**Stort vedlikeholdsbehov:** Uten nødvendig drift og vedlikehold vil levetiden på veiene bli kortere, og investeringene som allerede er gjort vil raskt tape verdi.

### 4.2 Etterslep

Vedlikeholdsetterslep på det kommunale veinettet omfatter tiltak som skulle vært gjennomført tidligere for å opprettholde akseptabel funksjon, trafiksikkerhet og levetid, men som er utsatt eller ikke gjennomført som følge av begrensede ressurser og prioriteringer over tid.

For veier knytter etterslepet seg i hovedsak til:

- **Veidekker:** sprekker, hull, ujevnheter og redusert bæreevne
- **Drenering og overvann:** manglende grøfterensk, underdimensjonerte eller tette stikkrenner og sluk
- **Konstruksjoner og sideanlegg:** kantstein, rekkverk, murer og bruer
- **Veilys:** aldrende anlegg, manglende utskifting og teknisk foreldelse

Etterslepet påvirker ikke bare komfort og standard, men øker risikoen for:

- trafikkskader og ulykker
- akutte hendelser ved ekstremvær
- økte driftskostnader
- erstatningsansvar for kommunen

Etterslepet på veinettet har over tid økt som følge av at tilgjengelige midler i stor grad har gått til lovpålagt drift, særlig vinterdrift, som alene utgjør over halvparten av driftsutgiftene til vei, mens forebyggende vedlikehold og fornyelse er blitt nedprioritert.

Manglende eller utilstrekkelig innsats på drenering og dekker fører til en selvforsterkende effekt:

- dårlig drenering reduserer bæreevnen
- redusert bæreevne gir raskere dekkskader
- skadede dekker gir høyere driftskostnader og kortere levetid

Uten en bevisst strategi vil etterslepet derfor fortsette å øke, selv om det gjennomføres enkeltstående tiltak.

### 4.3 Mål for håndtering av etterslep

Hovedplanen legger ikke opp til å fjerne etterslepet innen planperioden, men definerer et realistisk og styrt ambisjonsnivå.

Målsettingen er å:

1. Stoppe videre vekst i etterslepet
2. Redusere det mest kritiske etterslepet, særlig der det er:
  - trafikksikkerhetsrisiko
  - beredskapsmessige konsekvenser
  - høy sannsynlighet for følgeskader
3. Gradvis gå fra reaktiv til planlagt forvaltning, der tiltak skjer før tilstanden blir kritisk

Håndtering av etterslep skal baseres på følgende prioriteringsprinsipper:

- Sikkerhet og ansvar først.  
Tiltak som reduserer risiko for ulykker, skader på personer og erstatningsansvar prioriteres.
- Hovedtraseer, skoleveier og beredskapsruter.  
Veier med høy trafikk, skolevei-funksjon eller betydning for utrykningskjøretøy prioriteres foran lavtrafikkerte boligarter.
- Drenering før dekke.  
Grøfter, stikkrenner og overvannstiltak skal som hovedregel utbedres før eller samtidig med reasfaltering.
- Samordning med VA og andre tiltak.  
Tiltak på vei samordnes der det er mulig med arbeid på vann og avløp for å redusere total kostnader og gjentatte inngrep.
- Aksept for differensiert standard.  
Ikke alle kommunale veier vil kunne holde samme standard. Lavtrafikkerte veier kan ha enklere løsninger dersom sikkerhet og fremkommelighet ivaretas.

Planen skal dermed fungere som et faglig grunnlag for prioriteringer. Planen vil være et verktøy for å synliggjøre konsekvenser av ulike bevilgningsnivå og et styringsdokument som kan justeres og rulleres etter hvert som datagrunnlaget forbedres.

Dette vil gradvis forbedre treffsikkerheten i både prioriteringer og kostnadsanslag, uten at det er en forutsetning for å iverksette strategien som er beskrevet i denne planen.

# Kapittel 5. Veidekker og kantstein

## 5.1 Beskrivelse

Veidekket er den delen av veien som trafikantene møter direkte, og har avgjørende betydning for trafiksikkerhet, framkommelighet og komfort. Et godt dekke reduserer ulykkesrisiko, bedrer kjøreforholdene og forlenger levetiden på veiens bærelag.

Manglende dekkevedlikehold fører til hull, sprekker, telehiv og dårlig jevnhet. Dette øker faren for ulykker, skader kjøretøy og gjør vinterdriften dyrere. Dårlig dekke kan også bli en beredskapsutfordring dersom hull utvikler seg raskt og krever strakstiltak eller midlertidig stenging av vei.

### Et eksempel fra rettspraksis

Kommuner har flere ganger blitt holdt erstatningsansvarlige for skader som følge av hull i veibanen. Domstolene legger til grunn at veieier plikter å føre tilsyn og utbedre skader innen rimelig tid. For Vennesla betyr dette at dersom hull ikke repareres eller varsles, kan kommunen bli erstatningspliktig dersom skade oppstår.

## 5.2 Forvaltning

- Mottar og håndterer henvendelser om hull og skader på vei.
- Vedlikeholder system for oversikt over tilstand (NVDB eller tilsvarende).
- Utarbeider asfalanbud og langsiktig reasfalteringsplan.
- Gjennomfører tilstandskontroller og dokumentasjon.
- Planlegger prioriteringer for reasfaltering og grusvedlikehold.

## 5.3 Drift

### Asfaltdekker:

- Lapping av hull og sprekker.
- Justering og utskifting av kantstein

### Grusdekker:

- Høvling og skraping.
- Påføring av nytt gruslag.
- Støvbinding for å bedre framkommelighet og redusere helse-/miljøulemper.

## 5.4 Status i Vennesla

- Forfallet på veidekkene utgjør en stor del av det samlede forfallet på kommunens veinett.

- Grusdekker krever hyppigere drift (høvling, støvbinding) og gir høyere driftskostnader over tid, selv om investeringene er lavere i utgangspunktet.
- Begrensede ressurser har ført til at fornyelsestakten henger etter, noe som gir økt etterslep og dårligere trafiksikkerhet.
- Det er et godt samarbeid med VA med hensyn til samordning av reasfaltering.

## 5.5 Planforankring

Kommuneplanen: "Den kortreiste bygda" krever gode gang- og sykkelveier og jevne dekker.

Klimaplanen: Universell utforming, støy- og støvhåndtering er viktige hensyn.

Trafiksikkerhetsplanen: Gode dekker reduserer ulykker og skader, særlig for syklende.



Mål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur: God infrastruktur og bærekraftig mobilitet.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Sikre gode transportløsninger for alle.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for veidekke	Forslag til tiltak
<b>Gode lokalsamfunn</b> – Trygge, bærekraftige og levende nærmiljø. «Den kortreiste bygda» med mer sykkel, gange og kollektiv	Gode og jevne asfaltdekker er grunnleggende for trygg ferdsel, spesielt for myke trafikanter. Dårlig dekke gir risiko for fall og ulykker.	– Prioritere reasfaltering rundt skoler, barnehager og i sentrum. – Sikre sammenhengende traseer med jevnt dekke for sykkel og gange.
<b>Klima- og naturkrisen</b> – 55 % kutt i klimagassutslipp innen 2030, klimatilpasning	Dårlig dekke gir hyppige reparasjoner, som gir mer utslipp og kostnader. Reasfaltering med gode masser forlenger levetid.	– Bruke resirkulert asfalt og lavutslippsmetoder. – Koordinere reasfaltering med drenering og grøftearbeid for klimatilpasning.
<b>Samfunnssikkerhet og beredskap</b> – Helhetlig beredskap, sikre kritisk infrastruktur mot ekstremvær	Veidekke må tåle styrtregn, frost og økende belastning fra tunge kjøretøy.	– Forsterke dekker på hovedårer. – Følge opp grøfting og fjerning av torv langs vei.
<b>Aldersvennlige lokalsamfunn</b> – Universell utforming, tilgjengelighet og trygghet	Eldre og funksjonshemmede er ekstra sårbare for ujevne dekker og kanter.	– Reasfaltere fortau, krysningspunkt og gangfelt jevnlig. – Samordne reasfaltering med kantsteinssenk og universell utforming.

<b>Bærekraftig økonomi og ressursutnyttelse</b> – Langsiktig forvaltning av kommunens verdier	Veidekke er en stor kapitalverdi. Etterslep gir dyrere oppgradering senere.	– Etablere flerårig reasfalteringsprogram med stabile midler.
---	---	---

## 5.6 Økonomisk behov

Kostnadsbehovet for reasfaltering er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Gjennomsnittlig veibredde:
  - Samleveier: **7,0 m**
  - Adkomstveier: **6,0 m**
  - Landeveier og boligveier: **5,0 m**
  - Gang- og sykkelveier: **3,0 m**

Med utgangspunkt i trafikkbelastning og funksjon legges følgende veiledende reasfalteringsintervaller og anslåtte kostnader til grunn:

Veikategori	Omtrentlig lengde	Anbefalt intervall	Samlet kostnad pr intervall	Gj.sn årlig behov
Samleveier	ca. 8,5 km	ca. hvert 10. år	8,9 mill. kr	0,9 mill. kr/år
Adkomstveier	ca. 9 km	ca. hvert 15. år	8,1 mill. kr	0,5 mill. kr/år
Landeveier (asfalt)	ca. 22 km	ca. hvert 20. år	16,5 mill. kr	0,8 mill. kr/år
Boligveier	ca. 45 km	ca. hvert 25. år	33,5 mill. kr	1,35 mill. kr/år
Gang- og sykkelveier	ca. 15 km	ca. hvert 20 år	8,0 mill. kr	0,4 mill. kr/år

Intervallene er basert på erfaringstall og forutsetter at drenering og bærelag er tilfredsstillende. Faktisk tilstand kan tilsi både kortere og lengre intervaller.

Budsjett	Beskrivelse	Sum
<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Lapping av asfalt, kantsteinskader, skraping og grusing	1.100.000
<b>Fornyelsesbehov</b>	Reasfaltering, Regrusing, utskifting kantstein,	5.100.000

## 5.7 Tiltak

<b>Tiltak</b>	<b>Tidsramme</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Etablere flerårig program for reasfaltering (min. 4,7 km/år)</b>	2026–	Høy	Sikrer forutsigbarhet og reduserer etterslep. Må skjermes fra vinterdriftskostnader.
<b>Prioritere reasfaltering i sentrale områder (skoleveier, kollektivtraseer og sentrum)</b>	2026–2028	Høy	Gir størst effekt for trafikksikkerhet og folkehelse.
<b>Koordinere reasfaltering med grøfterensk, VA-arbeider og kantsteinutbedring</b>	2026–	Middels	Reduserer total kostnader og hindrer dobbeltarbeid.
<b>Etablere flerårig program for å øke dekketykkelsen på grusveier (min 3 km/år)</b>	2026–2030	Middels	Viktig for bæreevne, fremkommelighet og redusert årlig lappebehov. Prioriter skolebusstraseer og bolig-gater.
<b>Bruke resirkulert asfalt og klimavennlige masser der det er mulig</b>	2026–	Middels	Bidrar til klimamål og reduserte utslipp.
<b>Systematisk tilstandsregistrering og oppdatering av veikartotek</b>	2026–2027	Høy	Grunnlag for prioritering og dokumentasjon til politikere.


## Kapittel 6. Drenering og overvann

### 6.1 Beskrivelse

Dreneringssystemet er avgjørende for veiens funksjon og levetid. Grøfter, stikkrenner, sluk og sandfang leder vannet bort fra veibanen og hindrer at vann trenger inn i veikroppen. God drenering beskytter bæreevnen, forlenger levetiden på dekket, og reduserer risikoen for skader på både kommunale veier og tilgrensende eiendommer.

Mangelfull drenering kan føre til overvann på veibanen, telehiv, erosjon og kortere dekkelevetid. Ved ekstremnedbør kan sviktende avrenning gi akutte hendelser som oversvømmelse, rasfare eller stengte veier. Drenering er dermed ikke bare vedlikehold, men også beredskap. Dersom tiltakene uteblir, risikerer kommunen store kostnader til strakstiltak og mulige erstatningskrav.

Veieieren er ansvarlig for å håndtere eget overvann. Det betyr at sandfang og sluk er en del av veikonstruksjonen og driftes av veieieren, mens ansvar for videreføring av overvann til avløp/renseanlegg vanligvis tilligger kommunens VA-avdeling.

 Et eksempel fra rettspraksis

Høyesterettsdom fra 2012 (den såkalte Fosen-saken) betyr for Vennesla at dersom kommunen ikke følger opp dreneringssystemet, kan vi stå ansvarlige for skader på private eiendommer.

### 6.2 Forvaltning

Oppfølging av avkjørselseiere og byggesaker krever tid og bemanning. Uten dette blir oppfølgingen tilfeldig, og risikoen for både skader og rettslig ansvar øker.

Veier må befares og det må utarbeides driftsplaner.

### 6.3 Drift

#### **Oppgaver:**

Jevnlig grøfterensk, spyling av stikkrenner, tømning av sluk/sandfang og mindre erosjonssikring. Kvist og søppel må fjernes fra rister i innløp til stikkrenner og kulverter. I tillegg kommer utrykning ved ekstremnedbør.

Omfanget over er normaldrift. Ved ekstremvær kan det komme tillegg på flere titalls dagsverk.

Uten tilstrekkelig bemanning utsettes rutineoppgaver, og risikoen for akutte hendelser og erstatningskrav øker.

### 6.4 Status i Vennesla

- Det er et sterkt behov for grøfting langs veier og spyling av stikkrenner da dette arbeidet i mange år har blitt nedprioritert.
- Stikkrenner må byttes og øke dimensjon for å ta unna økte nedbørsmengder.
- Begrenset kapasitet til å følge opp private avkjørsler og byggesaker gir ekstra belastning på driftsavdelingen.

## 6.5 Planforankring

Kommuneplanen: Arealdelen stiller krav til overvannshåndtering og flomveier i utbygging.

Klimaplanen: Mer ekstremnedbør krever klimatilpasning og beredskap.

Trafikksikkerhetsplanen: Overvann og redusert sikt/skader på vegdekket gir økt ulykkesrisiko.



Mål 13 – Stoppe klimaendringene: Klimatilpasning, håndtering av ekstremnedbør.

Mål 15 – Liv på land: Ivareta natur og hindre erosjon/skader.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for drenering	Forslag til tiltak
<b>Klima- og naturkrisen</b> – klimatilpasning, håndtere ekstremnedbør	Økt nedbør krever bedre kapasitet i grøfter, stikkrenner og kulverter.	Systematisk kartlegging og utskifting av underdimensjonerte kulverter. Årlig rutineprogram for grøfterenssk.
<b>Samfunnssikkerhet og beredskap</b> – sikre kritisk infrastruktur	Sviktende drenering kan gi oversvømmelser, rasfare og skade på eiendom.	Oppgradere kritiske grøfter langs skoleveier og sentrumsområder. Etablere åpne overvannsløsninger der mulig.
<b>Bærekraftige lokalsamfunn</b> – gode hverdagsreiser	Overvann på veibanen gir dårligere trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter.	Koordinere drenering med reasfaltering og kantsteinsutbedring.
<b>Naturmangfold</b> – ivareta økosystem og erosjonssikring	Dårlig avrenning fører til erosjon og skader på grøntområder.	Erosjonssikring med vegetasjon, steinsetting eller åpne grøfter.

## 6.6 Økonomisk behov

God drenering er en grunnleggende forutsetning for å oppnå tilfredsstillende levetid på veidekker. Mangelfull avledning av overflate- og sigevann fører til redusert bæreevne, frostskafer, sprekker og forkortet levetid på asfaltdekket.

For å sikre at reasfaltering gir ønsket og varig effekt, legges det i denne hovedplanen til grunn at grøfting, rensk av eksisterende grøfter og utbedring av drenering gjennomføres i forkant av reasfaltering, som hovedregel året før asfaltering.

Dette innebærer blant annet:

- rensk og utbedring av åpne grøfter
- fjerning av torvkanter og vegetasjon som hindrer avrenning
- kontroll og utbedring av stikkrenner og sluk
- sikring av tilstrekkelig fall og kapasitet i dreneringssystemet

Tiltakene bidrar til å redusere risiko for tidlig dekkskade og gir bedre utnyttelse av investerte asfaltmidler.

Budsjett	Beskrivelse	Sum
<b>Driftsbehov</b>	Grøfterens, sluker og stikkrenner	800.000
<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Utbedring etter ekstremvær	1.700.000
<b>Fornyelsesbehov</b>	Sluk og stikkrenner	1.100.000

## 6.7 Tiltak

Tiltak	Tidsramme	Prioritet	Kommentar
<b>Systematisk kartlegging av grøfter, stikkrenner og kulverter (NVDB/FKB)</b>	2026	Høy	Gir oversikt over kapasitet og tilstand. Grunnlag for flerårige planer og klimatilpasning.
<b>Oppgradering og rensk av kritiske grøfter og stikkrenner</b>	2026–2028	Høy	Reduserer risiko for flom, telehiv og dekkskader. Starter med skoleveier og sentrumsområder.
<b>Utskifting og dimensjonering av underdimensjonerte kulverter</b>	2026–2032	Høy	Klimatilpasning for å håndtere mer intens nedbør. Prioriter områder med gjentatte oversvømmelser.
<b>Innføre årlig rutineprogram for grøfterens</b>	2026–	Middels	Skaper forutsigbarhet og reduserer behov for akutte tiltak. Kan utføres i kombinasjon med annen veivedlikehold.
<b>Etablere overvannsløsninger med søkelys på åpne grøfter der mulig</b>	2026–2030	Middels	Bedrer kapasitet, er rimeligere enn lukket rør, og gir miljøgevinster.
<b>Koordinere drenering med reasfaltering og kantsteinsutbedring</b>	2026–	Middels	Hindrer dobbeltarbeid og forlenger levetiden på nytt dekke.

# Kapittel 7. Vinterdrift og beredskap

## 7.1 Beskrivelse

Vinterdriften er blant de mest synlige kommunale oppgavene. Den handler om å sikre framkommelighet, trafiksikkerhet og beredskap for uforutsette vær-situasjoner. Snøbrøyting, strøing og salting krever stor innsats på kort tid, og utgjør en betydelig del av driftsbudsjettet.

Mangelfull vinterdrift gir høy risiko for ulykker, forsinkelser i kollektivtrafikken, problemer for utrykningskjøretøy og redusert framkommelighet for innbyggere og næringsliv. Det har også en klar beredskapsdimensjon – veiene må være åpne selv under ekstremvær.

### **Vinterdrift vs. sommerdrift**

Vinterdriften utgjør om lag halvparten av de samlede driftsutgiftene til vei og mest uforutsigbare utgiftsposten i veibudsjettet. Enkelte vintre kan kostnadene bli så høye at andre nødvendige oppgaver – som reasfaltering, grøfte rensk, trafiksikkerhetstiltak og oppfølging av veilys – blir skjøvet ut i tid eller helt nedprioritert. Dette skaper en skjevhet hvor kortsiktig beredskap stadig vinner over langsiktig vedlikehold. Resultatet er et økende etterslep på veinettet, med dårligere framkommelighet, høyere risiko for ulykker og dyrere utbedringer på sikt. Ved å skille vinterdrift og sommerdrift i egne budsjetter får kommunen en mer forutsigbar ressursbruk. Da kan vi sikre at kritiske investeringer som reasfaltering og drenering blir gjennomført uavhengig av hvor snørik eller krevende vinteren måtte bli.

Fra og med budsjett for 2026 er vinterdrift etablert som eget ansvarsområde i kommunens økonomisystem, og vil bli fulgt opp gjennom egen rapportering. Det foreslås at ansvarsområdet vinterdrift holdes økonomisk adskilt fra øvrige ansvarsområder, slik at eventuelle merforbruk kan dekkes gjennom fond eller særskilte tilleggsbevilgninger, og eventuelle mindreforbruk kan avsettes til fond for senere år. Dagens økonomirapportering gir ikke grunnlag for en slik løsning uten politisk vedtak, men det er teknisk tilrettelagt for dette dersom det besluttes.

### **Kommunal brøyting av private veier**

I forbindelse med nytt anbud for vintervedlikehold med oppstart vintersesongen 2025/26 er rodene lagt om slik at private veier i hovedsak er skilt fra kommunale veier. Det er gjort enkelte unntak i ytre deler av rodene der dette har vært mest hensiktsmessig. Omleggingen er gjennomført for å sikre korrekt håndtering av merverdiavgift, samt for å prioritere framkommelighet på det kommunale veinettet, ettersom rodene i stor grad er få og langstrakte. Av totalt 12 rodekонтракter omfatter 5 roder utelukkende private veier.

Ordningen med kommunal brøyting av private veier er i hovedsak basert på objektive krav til blant annet veilengde, standard og utforming, og er ikke behovsprøvd på individnivå. Dette innebærer at veier som er korte, men hvor beboerne kan ha særskilte utfordringer knyttet til helse, alder eller funksjonsevne, i utgangspunktet faller utenfor ordningen. Ordningen kan dermed oppleves som lite treffsikker og til dels urettferdig, ved at den i større grad belønner veilengde enn faktisk behov.

Kommunen har i praksis mulighet til å organisere vinterdrift også for øvrige private veier, herunder brøyting – og eventuelt strøing – forutsatt at kostnadene fullt ut dekkes av oppsitterne langs den enkelte vei. En slik ordning vil imidlertid medføre et betydelig administrativt ansvar for kommunen. Dette inkluderer blant annet befarig og vurdering av veiene, inngåelse og oppfølging av avtaler,

fakturering og håndtering av henvendelser, samt oppfølging av brøytekontraktører. En mer omfattende ordning for private veier vil derfor forutsette tilstrekkelige administrative ressurser og en klar organisatorisk forankring.

Andre kommuner har etablert betalingsbaserte ordninger for vinterdrift av private veier. I Iveland kommune inngår både brøyting og strøing i ordningen. Kostnaden var beregnet til kr 7084 pr eiendom, men ble i budsjett satt til kr 6100 per eiendom per vintersesong. En slik løsning vil gi et tydelig skille mellom kommunale oppgaver og tjenester som tilbys private veier mot full kostnadsdekning.

Vennesla kommune gjorde for en del år siden et forsøk på en tilsvarende betalingsordning. Ordningen var imidlertid priset svært lavt, med en avgift på om lag 750 kroner per vei, noe som ikke var tilstrekkelig til å dekke kostnader. Ordningen ble derfor raskt avvirket. Det som i ettertid har vist seg uheldig, er at vedtaket om å avslutte betalingsordningen for brøyting av private veier ble behandlet i samme politiske møte som innføring av eiendomsskatt, men som separate saker. Dette har bidratt til en vedvarende oppfatning blant enkelte innbyggere om at brøyting av private veier allerede er «betalt» gjennom eiendomsskatten, selv om dette ikke er korrekt.

På bakgrunn av dette vurderes det som hensiktsmessig at kommunen i fremtidig plan- og regelverksarbeid tydeliggjør skillet mellom kommunale kjerneoppgaver og tjenester som kan tilbys private veier mot betaling, samt avklarer hvilke prinsipper som skal ligge til grunn for eventuelle ordninger for vinterdrift av private veier.

## 7.2 Forvaltning

- Ansvar etter veilova for å sikre framkommelighet og trafikkikkerhet.
- Følge opp politivedtektene.
- Kommunen må håndtere henvendelser fra publikum om glatte partier og manglende brøyting.
- Planlegging av vinterberedskap: anbud på brøyting, beredskapsplaner for ekstremvær, prioriteringslister for ulike veier og områder.

## 7.3 Drift

### Oppgaver:

- Snøbrøyting av vei, fortau og gang- og sykkelveier.
- Strøing med sand/grus eller salt.
- Bortkjøring av snø i tettbebygde strøk.
- Vinterberedskap (beredskapsvakter, utrykninger).
- Feiing av strøsand

## 7.4 Status i Vennesla

- Vinterdriften utgjør om lag 50–55 % av kommunens driftsutgifter til vei går til vinterdrift, og er den klart største enkeltkostnaden i veidriften.

- Kommunen har en prioritert brøyterute hvor bussrutene prioriteres høyt. Gang og sykkelveier kunne med fordel vært brøytet oftere, men ressurser og kapasitet gjør at standarden varierer.
- Hos eksterne entreprenører vil det være 17 maskiner i sving på kontrakt for kommunen, mens kommunen selv har 5 maskiner. Ved behov vil det være mulig å sette inn noen flere maskiner.
- Manglende kapasitet til oppfølging av entreprenører kan føre til kvalitetsforskjeller i tjenesten.
- Ekstremvær med hyppige skift mellom frost og mildvær skaper ekstra utfordringer og høyere kostnader.
- Manglende lagerkapasitet gjør at materiell blir stående ute. Dette reduserer levetid og beredskap.

## 7.5 Planforankring

Kommuneplanen: Krav til trygg ferdsel og framkommelighet året rundt.

Klimaplanen: 75 % av hverdagsreisene skal skje til fots, sykkel eller kollektiv – krever god vinterdrift av gangveger og kollektivtraseer.

Trafikksikkerhetsplanen: Nullvisjon krever standardheving for vinterdrift på skoleveier og gangfelt.



Mål 3 – God helse og livskvalitet: Forebygge ulykker og sikre trygg ferdsel.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Beredskap og tilgjengelighet året rundt.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for vinterdrift	Forslag til tiltak
<b>Gode lokalsamfunn</b> – trygg ferdsel året rundt	Brøyting og strøing er avgjørende for framkommelighet og trygghet.	Prioritere skoleveier, gang- og sykkelveier. Styrke oppfølging av entreprenører.
<b>Klima- og naturkrisen</b> – endrede værmønstre	Hyppige skift mellom frost og mildvær skaper glatte veier og ekstra kostnader.	Beredskapsplaner for ekstremvær, oppdatere prioriteringslister for vinterdrift.
<b>Folkehelse og livskvalitet</b> – hverdagsaktivitet	Trygge gang- og sykkelveier er en forutsetning for økt gange og sykling.	Bedre vinterstandard på GS-veier.

<b>Bærekraftig økonomi</b> – forutsigbar ressursbruk	Vinterdriften tar en stor del av budsjettet og utkonkurrerer annet vedlikehold.	Dele budsjettet i sommer- og vinterdrift for å skjerme reasfaltering og drenering.
<b>Samfunnssikkerhet og beredskap</b> – helhetlig beredskap, sikre kritisk infrastruktur mot ekstremvær	Veiene må være åpne for utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk selv under ekstremvær.	Egne beredskapsplaner for ekstremvær, bedre oppfølging av entreprenører, sikre ressurser til GS-veier

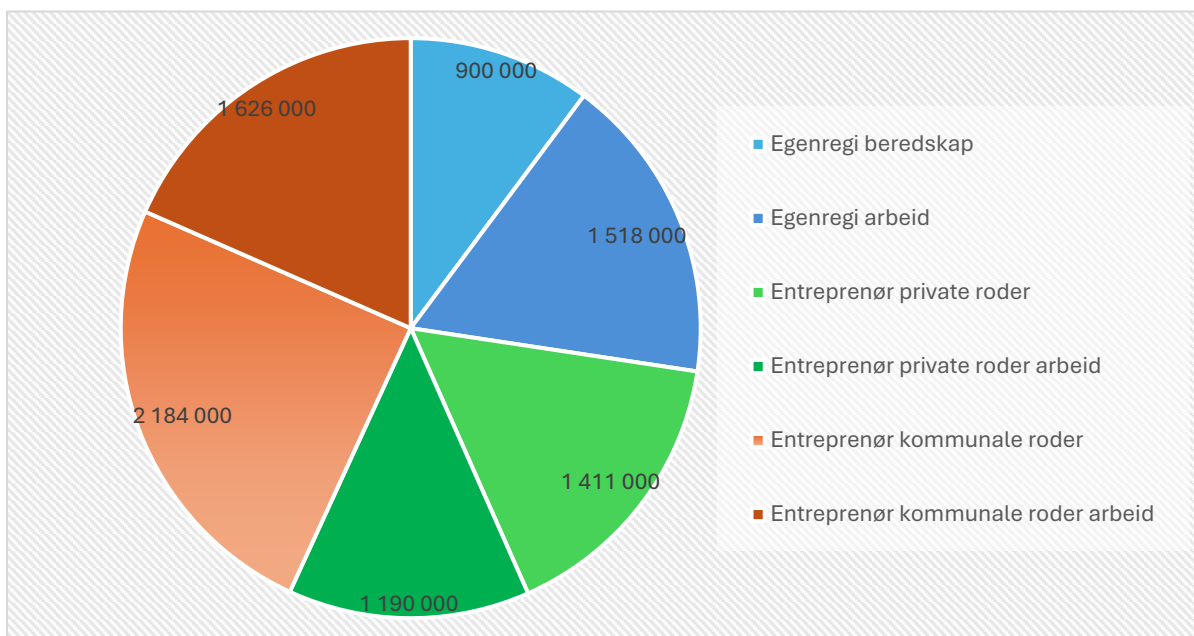
## 7.6 Økonomisk behov

Det er gjennomført nytt anbud på vintervedlikehold med oppstart fra vintersesongen 2025/2026. Resultatet viser en betydelig økning i kostnadsnivået sammenlignet med tidligere kontrakter. Dette innebærer en samlet kostnadsøkning på ca. 1,8 mill. kroner sammenlignet med tidligere nivå. Prisøkningen reflekterer utviklingen i markedet, og er i tråd med erfaringer fra sammenlignbare kommuner. Rammen ble dermed økt med 1,8 mill. kroner i budsjett fra 2026.

Som nevnt over ble også rodene gjort om slik at vintervedlikehold på private veier er skilt ut fra de kommunale veiene. Dette ivaretar reglene knyttet til merverdiavgift slik at utgifter knyttet til private veier inkluderer merverdiavgift i det følgende.

Utgiftene for vintervedlikehold består av en fast del, kalt beredskap, og en variabel del for medgått timer, kalt arbeid. Variabel del er med utgangspunkt i snittet av 2023/24 og 2024/25 sesongen.

I egenregiarbeid har maskinutgifter historisk ikke vært skilt ut direkte til vintervedlikeholdet siden dette ikke har vært skilt ut fra veidrift. Det lar seg derfor ikke gjøre å se historiske tall. Det er derfor lagt til grunn en timerate for mannskap og maskin som harmonerer med markedspris.



Budsjett	Beskrivelse	Sum
Driftsbehov	Brøyting og strøying	8.900.000

<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Strøsandkasser	50.000
<b>Fornyelsesbehov</b>	Brøyteutstyr	1.000.000

## 7.7 Tiltak

<b>Tiltak</b>	<b>Tidsramme</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Styrke standarden for brøyting og strøing på gang- og sykkelveier, samt skoleveier</b>	2026–2027	Høy	I tråd med mål om «Den kortreiste bygda» og nullvisjon.
<b>Bedre oppfølging av entreprenører på brøytekontrakter</b>	2026–	Høy	Sikrer kvalitet og jevn standard.
<b>Vurdere behov for strøsandkasser</b>	2026	Middels	Strøsandkassene er ment for knipetak, men erfarer at mange bruker dette til egne gårdstun.
<b>Gradvis oppgradering av brøyteutstyr</b>	2026–2030	Middels	Effektivitet og driftssikkerhet.
<b>Gjennomgang av kriterier for kommunal brøyting av private veier</b>	2028	Middels	Gjennomgang av kriterier og vurdering av utvidelse av ordning med betaling.

# Kapittel 8. Veimiljø

## 8.1 Beskrivelse

Trafikksikkerhet og et godt veimiljø handler om trygg ferdsel for alle trafikanter og et trivelig nærmiljø. Oppgavene knyttet til veimiljø omfatter skilt, oppmerking, fartsdempere, vegetasjon og sikt, renhold og feiing, bekjempelse av fremmede arter samt rassikring.

Kommunens langsiktige trafikksikkerhetstiltak er forankret i Trafikksikkerhetsplanen, som er et flerårig program for større investeringer. Dette kapitlet beskriver den daglige driften, vedlikeholdet og ressursbruken som skal til for å følge opp trafikksikkerhet og veimiljø.

## 8.2 Forvaltning

- Mottar og vurderer henvendelser fra publikum om skilting, oppmerking, fartshumper, belysning, vegetasjon og rasfare.
- Følger opp politivedtektene, særlig § 3-1 Hindringer (gjenstander eller vegetasjon som hindrer ferdsel eller sikt).
- Vedlikeholder system for loggføring av meldinger og tilsyn.
- Planlegger oppmerking, maling/veimerkingsbelegg og anskaffelser.
- Koordinerer drift og vedlikehold opp mot Trafikksikkerhetsplanen og beredskapsplaner.

## 8.3 Drift

### Oppgaver

- **Skilt og oppmerking:**
  - Kontroll og utskifting av skilt.
  - Oppmerking av gangfelt, humper og stopplinjer.
- **Vegetasjon og sikt:**
  - Klipping av kantvegetasjon, busker og trær i siktsoner.
  - Behov for flere maskiner og mannskap med motorsag for å gjøre skikkelig rydding langs vei.
  - Rydding er også viktig for å sikre god effekt av veilys.
  - Bekjempelse av fremmede arter (f.eks. parkslirekne) er en økende oppgave.
- **Feiing og renhold:**
  - Feiing av gater og fortau for å bedre synlighet av oppmerking og redusere støvplager.
  - Tiltak for støvdemping på grusveier.
- **Rassikring:**
  - Jevnlig inspeksjon av rasutsatte områder.
  - Vedlikehold og utskifting av fjellsikringsbolter.
  - Kontroll og reparasjon av sikringsgjerdene og nett.
  - Beredskapstiltak ved registrert fare for steinsprang eller jordras.

## 8.4 Status i Vennesla

- Trafikksikkerhetsplanen gir en flerårig prioritering av større tiltak, men daglig drift er begrenset av kapasitet.
- Oppmerking av gangfelt og humper gjennomføres, men redusert bemanning har gitt lavere kvalitet og varighet. Det er derfor ønskelig å gå over til veioppmerkingsbelegg på gangfelt og på humper utenfor fartsgrensesoner. Oppmerking av humper innenfor fartsgrensesoner er ikke påkrevd og planlegges avvirket.
- Veimerking langs vei er i praksis fraværende.
- Vegetasjon i siktsoner gir jevnlig utfordringer. Kommunen har ikke nok maskiner eller bemanning til å ta nødvendig rydding. Dette gir også dårligere effekt av veilys.
- Feiing og støvdemping gjennomføres, men varierer ut fra budsjettsituasjonen.
- Bekjempelse av fremmede arter er i startfasen og krever mer innsats.
- Flere strekninger har bratte skjæringer og er rasutsatte. Kontroll og vedlikehold av fjellsikringsbolter og gjerder blir ofte nedprioritert, noe som øker risikoen for hendelser.

## 8.5 Planforankring

Kommuneplanen: Universell utforming og gode hverdagsreiser for alle.

Klimaplanen: Arealbruk og transportpolitikk skal prioritere miljøvennlig mobilitet.

Trafikksikkerhetsplanen: Nullvisjon – krever oppfølging av oppmerking, skilt, sikt og rekkverk.



Mål 3 – God helse og livskvalitet: Trafikksikkerhet, redusere ulykker.



Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Godt bymiljø, trygg ferdsel for alle.



Mål 15 – Liv på land: Bekjempe fremmede arter, sikre grøntområder.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for veimiljø	Forslag til tiltak
<b>Gode lokalsamfunn - Nullvisjonen</b> – ingen drepte eller hardt skadde	God skilting, oppmerking og sikt reduserer ulykkesrisiko.	Gradvis overgang til veimerkingsbelegg. Økt kapasitet på oppmerking rundt skoler.
<b>Folkehelse og livskvalitet</b> – tilgjengelige lokalsamfunn	Klare krysningspunkt, kantklipping og renhold er viktige for tilgjengelighet.	Etablere rutiner for pålegg av vegetasjonsrydding på private eiendommer.
<b>Klima og naturkrisen</b> – miljøvennlig mobilitet	Miljøvennlig transport krever trygge og trivelige gang- og sykkeltraseer.	Systematisk oppgradering av skilting og oppmerking. Feiing og støvdemping.
<b>Naturmangfold</b> – bekjempe fremmede arter	Fremmede arter langs vei truer grøntområder og lokalt biologisk mangfold.	Styrke innsatsen mot fremmede arter.

## 8.6 Økonomisk behov

Budsjett	Beskrivelse	Sum
<b>Driftsbehov</b>	Kantklipping, renhold og skilter	850.000
<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Rassikring, skilt og oppmerking	150.000
<b>Fornyelsesbehov</b>	Fartsdemper og skilt	1.400.000
<b>Forfall</b>	Ekstra innsats med kantklipping og hogst i fire år	450.000

## 8.7 Tiltak

Tiltak	Tidsramme	Prioritet	Kommentar
<b>Gradvis overgang fra maling til veimerkingsbelegg</b>	2026–2030	Høy	Gir bedre varighet og kvalitet.
<b>Etablere rutiner for oppfølging av vegetasjon i siktsoner</b>	2026–	Høy	Reduserer ulykker og gir bedre effekt av veilys.
<b>Kartlegge rasutsatte områder og etablere oversikt over sikringstiltak</b>	2026–2027	Middels	Grunnlag for flerårig plan.
<b>Styrke innsatsen mot fremmede arter (parkslirekne m.m.)</b>	2026–2028	Middels	Helse- og miljøhensyn.
<b>Systematisk oppgradering av skilting og oppmerking</b>	2026–2032	Høy	Langsiktig program.

# Kapittel 9. Konstruksjoner og sideanlegg

## 9.1 Beskrivelse

Konstruksjoner og sideanlegg langs de kommunale veiene er avgjørende for både framkommelighet, trygghet og beredskap. Dette gjelder støttemurer, trapper, rekkverk, bruer, busslommer og tekniske installasjoner. Slike anlegg har lang levetid dersom de blir godt ivaretatt, men manglende vedlikehold kan føre til alvorlige konsekvenser som rasfare, ulykker eller stengte veier. Kommunen har ansvar for å sikre både forebyggende drift og akutt beredskap, slik at samfunnssikkerheten ivaretas og verdiene bevares.

## 9.2 Forvaltning

Forvaltningen omfatter å holde systematisk oversikt over alle konstruksjoner i NVDB/FKB, avklare eierskap til murer og trapper, og sørge for at nødvendige inspeksjoner planlegges og følges opp. Kommunen må ha klare rutiner for å registrere og vurdere rasfarlige områder, samt utarbeide flerårige planer for rehabilitering og utskifting. Slik kan man prioritere innsatsen der risikoen er størst, og samtidig dokumentere arbeidet i tråd med krav til beredskap og tilsyn.

## 9.3 Drift

Driftsoppgavene omfatter både løpende vedlikehold og strakstiltak:

- **Murer og støttemurer:** kontroll av sprekker, utglidninger og frostspreng, med reparasjoner der det er nødvendig.
- **Bruer og kulverter:** hovedinspeksjon hvert 5. år (lovpålagt), supplert med årlige enkle egeninspeksjoner.
- **Rekkverk:** reparasjon etter påkjørsler og utskifting av rustne eller deformerte elementer. Mange steder mangler rekkverk helt, noe som er en betydelig trafikksikkerhetsrisiko.
- **Trapper, busslommer og kantstein:** vedlikehold utføres i dag hovedsakelig reaktivt, men bør inngå i et mer planmessig program.
- **Rassikring:** etablering av enkle sikringstiltak som rensk, gjerder eller bolting i utsatte skråninger, og beredskap for strakstiltak etter ekstremvær

## 9.4 Status i Vennesla

- **Bruer:** Hovedinspeksjon hvert 5. år blir gjennomført, men avvik følges i liten grad opp på grunn av manglende ressurser. Årlige enkle inspeksjoner gjennomføres ikke systematisk. Siste hovedinspeksjon ble gjennomført i 2024. Denne viser at det er flere bruer med skader av tilstandsgrad TG3 og TG4.

### Granlivegen bro

Grunnet regelverket til jernbanen kan ikke brua inspiseres komplett. Følgende funn er gjort: Hovedbjelker er generelt korrodert og bør overflatebehandles. Sikkerhetsrekkverk mot jernbane er korrodert, og deler har løsnet. Det bør også opprettes "myke" overganger mellom de forskjellige rekkverkstypene. Estimert kostnad kr 1,0 mill.

### **Steinsfoss bro**

Det anbefales gjennomført en brulift-inspeksjon for å kunne gjøre en grundigere vurdering av skadeomfanget. Det er observert moderate sprekker og riss i bue ved overgang til overliggende søyler. Rekkverket har enkelte deformasjoner. Estimert kostnad kr 1,1 mill.

### **Saga bro**

Det er ikke observert skader av betydning for de to bruens bæreevne. Det er observert erosjon av stein i landkarene, og under bunnplate. Generell begroing i fylling og kantdrager bør fjernes. Estimert kostnad kr 60.000.

### **Rugåna bro**

Det er observert utvasking av betong og erosjon i og under landkar. Skader på rekkverk er deformasjon etter brøyting, rekkverket har også skarpe avslutninger. Det ble også avdekket skader i konstruksjonens vingemur. Estimert kostnad kr 100.000.

### **Bjelkedalen bro**

Brua er rehabilitert. Det er ikke observert skader av betydning for bæreevne.

### **Heisel hengebro**

Det begynner å bli en del punkter med korrosjon på begge tårn, så generell overflatebehandling av alt stål anbefales for å hindre korrosjons utvikling. Enkelte hengestenger er noe ute av stilling, mange hengestenger er bøyd/ deformert, sannsynligvis følger av manglende vindavstivere på brua. Estimert kostnad kr 300.000.

### **Skjebua hengebru**

Tårn har noe skadet overflatebehandling og punkter med korrosjon. Enkelte klammer til hengestag er noe løse, dette har medført at noen av hengestagene er deformert. Bærekabel mangler låsesplinter. Estimert kostnad kr 300.000.

### **Ravnås hengebru**

Alt stål på konstruksjonen har punktvis korrosjon. Mest fremtredende på tårn og hengestag. Rekkverk, brudekke og underside av slitelaget i tre har råteskader og bør innen noen år skiftes ut. Mangler vindavstiver på brua. Det bør påberegnes større vedlikeholdskostnader kommende år. Estimert kostnad kr 300.000.

### **Kile bro**

Brudekke og slitelag har en del råte og bør byttes i sin helhet. Samtlige dragere har en del oppsprekking. Rekkverk avviker fra dagens norm og tilstøtende rekkverk mangler. Alt stål må rengjøres og overflatebehandles. Estimert kostnad kr 1 mill.

### **Brusletta**

Brua har oppgradert rekkverk. Det er ikke observert skader av betydning for bruas bæreevne.

### **Haugland**

Det er ikke observert skader med betydning for bæreevne. Det har vært noe utrasing i fylling, dette fremstår foreløpig ikke som kritisk, men bør nøye kontrolleres ved årlig inspeksjon. Trafikksikkerhet er noe svekket da det er langt mellom stolpene over brua. Estimert kostnad 60.000.

### **Kvelland**

Det er ikke observert skader med betydning for bæreevne. Trafikksikkerhet er noe svekket da det er langt mellom stolpene over brua. Estimert kostnad 50.000.

### **Hunemyr**

Trafikksikkerheten er svekket grunnet skarpt og svakt rekkverk. Det er noe armeringskorrosjon i bruplate. Brua har lite tverrsnitt som demmer opp Homsåna og medfører flomfare for nær bebyggelse. For å øke tverrsnitt må det etableres ny bro. Estimert kostnad rehabilitering 300.000. Estimert kostnad ny bro 9 mill.

### **Eikeland**

Trafikksikkerheten er svekket grunnet mangel av rekkverk. Ved montering av rekkverk vil kjørebanelen bli svært liten. Noe utvaskin i landkar og armeringskorrosjon i bruplate. Estimert kostnad 100.000.

### **Vollan**

Drivgods bør fjernes. Det er noe erosjon under asfaltslitelag. Estimert kostnad 20.000.

### **Eljansåna**

Bro som er på nedklassifisert vei nord for Hommeneset. Hovedbjelker og rekkverk er generelt korrodert og bør overflatebehandles. Estimert kostnad 250.000.

### **Reiersdal**

Det er satt opp stabbestein som fungerer som rekkverk, men en enkelt stein har rast ut. Dette bør utbedres. Løsningen er tidsriktig, men svekker trafikksikkerheten. Grunnet bruas høyde og beliggenhet bør det etableres nytt kjøresterkt brurekkverk med tilstøtende veirekkverk. Det er tildels mye begroing i fylling rundt og ved brua, dette bør fjernes. Estimert kostnad 300.000.

### **Lintjønnbekken**

Konstruksjonen har brudd i plate, og dette ser ut til å være nyere dato. Dette anbefales å kontrollere dette årlig. Brua har ikke rekkverk. For å ivareta trafikksikkerheten bør det etableres kjøresterkt brurekkverk eventuelt som et minimum føringsskinne med gode avslutninger. Estimert kostnad 150.000.

### **Langåna**

Det er observert skader som kan være betydning for bæreevne eller trafikksikkerhet. Konstruksjon har brudd i landkar akse 2-3, og det anbefales å kontrollere dette årlig.

### **Tveite**

Gangbroa er rehabilitert i senere tid. Det er noe skadet overflatebehandling etter brøyteskjær/påkjørsel. Kjørebroa er av nyere dato, og det er ikke observert skader av betydning for bæreevne eller trafikksikkerhet. Generell rengjøring av kantdrager og drencsystem bør utføres. Estimert kostnad kr 20.000.

### **Åsvegen**

Brua er av nyere dato og det er ikke noe skader som indikerer svekket bæreevne. Men påpeker at brua ikke er inspisert under grunnet regelverk til jernbanen.

Oppsummer så er de bruene som har størst behov for utbedring følgende:

- Overgangsbrua i Granlivegen og Norgesplaster
  - de tre hengebruene ved Heisel, Skjebua og Kvarstein
  - Steinsfossen bru
  - brua på Kile langs gamle Setesdalsbanen
  - Brua på Hunemyr har også et stort behov for utbedring, men her er det behov for å øke gjennomløpet for elva slik at det her er behov for ny bru.
- **Murer:** Ingen murer over fem meter som krever særskilt inspeksjon, men mange mindre støttemurer med uklare ansvarsforhold.
  - **Rekkverk:** Flere rekkverk er gamle, rustne eller skadet. Mange steder mangler rekkverk helt – spesielt ved bratte skrånninger, vann, kulverter og langs gang- og sykkelveier. Dette er en betydelig trafiksikkerhetsrisiko.
  - **Sideanlegg:** Vedlikehold av trapper, busslommer og kantstein skjer kun reaktivt. Ingen planmessig oppfølging.

## 9.5 Planforankring

Kommuneplanen: Krav om universell utforming og trafiksikker adkomst.

Klimaplanen: Klimatilpasning og beredskap ved flom/skred påvirker murer, kulverter og trapper.

Trafiksikkerhetsplanen: Rekkverk og trapper er viktige for å hindre ulykker.



Mål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur: Sikker infrastruktur (murer, bruer, rekkverk).

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Tilgjengelighet og universell utforming.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for konstruksjoner	Forslag til tiltak
Gode lokalsamfunn – Trygge, bærekraftige og levende nærmiljø.	Tilgjengelige og velutformede konstruksjoner styrker bomiljø og folkehelse.	Planmessig vedlikehold av trapper og busslommer, utbedring av kantstein, universell utforming i sentrumsområde
Samfunnssikkerhet og beredskap – helhetlig arbeid for trygg ferdsel og vern	Rekkverk, murer og rassikringstiltak hindrer ulykker, sikrer fremkommelighet og reduserer risiko ved ekstremvær.	Utbedring og etablering av rekkverk, rassikring med rensk og nett, systematisk tilstandsregistrering.
Klima- og naturkrisen – klimatilpasning og redusert sårbarhet	Drenering gjennom kulverter og støttemurer motvirker	Oppgradering av kulverter, erosjonssikring langs elve- og skråningspartier.

	erosjon og skader ved flom og styrtregn.	
Aldersvennlige og inkluderende lokalsamfunn – universell utforming og tilgjengelighet	Trapper, kantstein og overgangsfelt må tilpasses for trygg bruk av eldre, barn og personer med nedsatt funksjonsevne.	Universell utforming ved trapper, jevnere kantsteinsløsninger ved gangfelt og holdeplasser.
Bærekraftig økonomi og ressursutnyttelse – ansvarlig forvaltning av fellesskapets verdier	Konstruksjoner og sideanlegg er kapitalverdier. Systematisk forvaltning og flerårige planer reduserer kostbare akutte tiltak.	Flerårig handlingsprogram for konstruksjoner, koordinering med andre prosjekter, bruk av livsløpskostnader i prioritering.

## 9.6 Økonomisk behov

Budsjett	Beskrivelse	Sum
<b>Driftsbehov</b>	Bruer	125.000
<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Bruer, Bommer, Leskur og Rekkverk	280.000
<b>Utskiftingsbehov</b>	Innhenting av forfall på bruer (årlig neste 4 år)	1.400.000
<b>Fornylsesbehov</b>	Rekkverk, Leskur, bommer	3.200.000
<b>Forfall</b>	Bruer, uten ny bru Hunemyr (årlig neste 4 år)	400.000

## 9.7 Tiltak

Tiltak	Tidsramme	Prioritet	Kommentar
<b>Kartlegging av murer, rekkverk og trapper</b>	2026-2027	Middels	Grunnlag for videre planlegging.
<b>Hovedinspeksjoner av bruer og kulverter (lovpålagt hvert 5. år)</b>	Løpende	Høy	Følges opp med årlig enklere egenkontroll.
<b>Utbedring/utskifting av gamle og rustne rekkverk</b>	2026–2028	Høy	Starter med skoleveier, bratte skråninger og vannsig.
<b>Etablering av manglende rekkverk ved kritiske punkter</b>	2026–2030	Middels	Spesielt langs gang- og sykkelveier og farlige veikryss.
<b>Rassikringstiltak (registrering, rensk, sikringsnett, bolting, grøfting)</b>	2026–2030	Høy	Prioriter områder identifisert med høyest risiko i kartleggingen.
<b>Planmessig vedlikehold av trapper, kantstein og busslommer</b>	2027–2032	Middels	Flyttes gradvis fra reaktiv til planmessig oppfølging.
<b>Flerårig handlingsprogram for konstruksjoner</b>	2026–	Høy	Innpasses i hovedplanen og økonomiplanen for å sikre kontinuitet.

# Kapittel 10. Veilys og tekniske installasjoner

## 10.1 Beskrivelse

Veilys er en viktig del av det kommunale veinettet. God belysning øker trafiksikkerheten, forbedrer framkommeligheten og gir trygghet for gående og syklende. Veilys har også en beredskapsdimensjon: mørklagte veier øker risikoen for ulykker, og lys er avgjørende for at utrykningskjøretøy, kollektivtrafikk og innbyggere skal kunne ferdes trygt.

Samtidig er veilys en stor driftskostnad, både gjennom strømforbruk og vedlikehold. Gamle anlegg med høyt energiforbruk, råtne stolper og kabelskader medfører høye kostnader, klager og økt risiko.

## 10.2 Forvaltning

- Ansvar for å sikre at veilys fungerer i tråd med trafiksikkerhetsbehov og kommunale standarder.
- Planlegge fornyelse og oppgradering til energieffektive løsninger (LED, styringssystemer).
- Følge opp henvendelser fra publikum om mørklagte strekninger.
- Registrere anlegg og master i NVDB/FKB og i luftfartshinderregisteret.
- Utarbeide flerårige planer for utskifting av stolper, kabler og armaturer.

## 10.3 Drift

### Oppgaver:

- Skifte pærer, lamper og sikringer.
- Reparasjon av kabler, stolper og tennskap.
- Justering og utskifting av stolper skadet av råte, rust eller påkjørsler.
- Kontroll av jordfeil og elektriske anlegg.
- Rydding av vegetasjon for å sikre lysvirkning.

### Omfang:

- Utførelse er satt ut på kontrakt.

## 10.4 Status i Vennesla

- En betydelig del av veilysanleggene er gamle og har høyt strømforbruk.
- Råtekontroll har vist at ca. 5 % av stolpene har avvik, og flere må skiftes ut.
- Mange anlegg er fortsatt utmålte (uten egen strømmåler). Dette gir høye faste kostnader og manglende oversikt over faktisk forbruk.
- Det er områder hvor bakkekabler ofte blir skadet, og det peker mot et framtidig behov for omfattende kabelutskifting. Slike tiltak vil være kostbare.
- Kommunen testet nattslukking sommeren 2026 for å spare strøm, redusere lysforurensing og kutte kostnader. Erfaringene viste at mange innbyggere opplevde dette som utrygt, særlig på gangveier.
- Vegetasjon reduserer flere steder lyseffekten, men kapasitet til rydding er begrenset.

- Det mangler en helhetlig plan for oppgradering. Dagens drift preges av klagehåndtering og strakstiltak.

## 10.5 Planforankring

Kommuneplanen: Trygge, tilgjengelige lokalsamfunn med god belysning.

Klimaplanen: Energieffektivisering og overgang til utslippsfrie løsninger.

Trafikksikkerhetsplanen: God belysning reduserer risiko for ulykker, særlig for gående og syklende.



Mål 7 – Ren energi til alle: Energieffektive løsninger, overgang til LED.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Trygghet i bymiljøet, særlig for myke trafikanter.

Mål 13 – Stoppe klimaendringene: Redusere utslipp gjennom energisparing og utslippsfri drift.

Mål i kommuneplanens samfunnsdel	Betydning for veilys	Forslag til tiltak
<b>Trygge lokalsamfunn</b> – trivsel og tilgjengelighet	God belysning øker tryggheten, særlig for gående og syklende.	Skifte ut kritiske stolper. Øke vegetasjonsrydding.
<b>Klima- og naturkrisen</b> – energieffektivisering	Veilys er en stor energikostnad, gamle anlegg har høyt forbruk.	Gradvis overgang til LED og styringssystemer. Installere målere på alle anlegg.
<b>Beredskap</b> – sikker ferdsel også i mørke	Mørklagte veier øker risiko for ulykker og reduserer framkommelighet.	Etablere flerårig program for utskifting av stolper og kabler.
<b>Folkehelse og livskvalitet</b> – gode hverdagsreiser	Lys på gang- og sykkelveier gir trygghet og fremmer aktivitet.	Evaluere nattslukking, vurdere dimming og sensorer for å kombinere trygghet og energisparing.

## 10.6 Økonomisk behov

Budsjett	Beskrivelse	Sum
<b>Driftsbehov</b>	Strøm	1.500.000
<b>Vedlikeholdsbehov</b>	Armaturløsninger og stolpeskader	400.000
<b>Fornyelsesbehov</b>	Armaturløsninger, kabler, master og tennpunkt	2.250.000
<b>Forfall</b>	Råteskader	375.000

## 10.7 Tiltak

<b>Tiltak</b>	<b>Tidsramme</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Skifte ut kritiske stolper med avvik etter råtekontroll</b>	2026–2027	Høy	Starter med de mest risikofylte punktene.
<b>Økt vegetasjonsrydding rundt master og armaturer</b>	2026–	Middels	Bedrer lyseffekt og trygghet.
<b>Evaluere erfaringene fra nattslukking og vurdere alternative sparetiltak (dimming/sensorer)</b>	2026–2027	Middels	Energibesparelse uten å redusere trygghet.
<b>Installere målere på alle utmålte anlegg</b>	2026–2027	Høy	Gir kontroll på forbruk og kostnader.
<b>Gradvis overgang til LED-armaturer på målte anlegg</b>	2027–2033	Høy	Reduserer strømforbruk og utslipp.
<b>Etablere flerårig program for utskifting av stolper og kabler</b>	2026–2033	Høy	Særlig utsatte områder og gamle anlegg.
<b>Utrulling av styringssystemer (dimming, nattsenking)</b>	2028–2033	Middels	Mer effektiv drift og lavere kostnader.

# Kapittel 11. Økonomi og tiltak

## 11.1 Overordnet risiko og sårbarhet (ROS)

Forvaltning av det kommunale veinettet innebærer håndtering av flere typer risiko knyttet til samfunnssikkerhet, økonomi og trafiksikkerhet. På bakgrunn av statusbeskrivelsene i denne planen vurderes risikoområder som de mest sentrale:

### **Klima og overvann**

Økende nedbør og hyppigere ekstremvær gir økt belastning på dreneringsystemene. Mangelfull drenering kan føre til overvann på vei, redusert bæreevne, erosjon og i verste fall stengte veier. Svikt i drenering kan også medføre skader på tilgrensende eiendommer og gi grunnlag for erstatningsansvar.

### **Konstruksjoner (bruer, murer og rekkverk)**

Flere av kommunens bruer og konstruksjoner har registrerte skader og vedlikeholdsbehov. Manglende oppfølging av inspeksjoner og tiltak kan føre til redusert bæreevne, økt ulykkesrisiko eller behov for akutt stenging av vei. Dette representerer en direkte risiko for både trafiksikkerhet og beredskap.

### **Trafiksikkerhet**

Dårlig dekke, manglende sikt, utilstrekkelig oppmerking og fravær av rekkverk øker risikoen for ulykker. Særlig er myke trafikanter utsatt. Manglende vedlikehold kan også føre til akutte hendelser som hull i veibanen eller ras.

### **Vinterdrift og fremkommelighet**

Vinterdrift er avgjørende for å sikre fremkommelighet for innbyggere, næringsliv og nødetater. Kapasitetsutfordringer, ekstremvær og uforutsigbare kostnader kan redusere standarden og gi økt risiko for ulykker og forsinkelser.

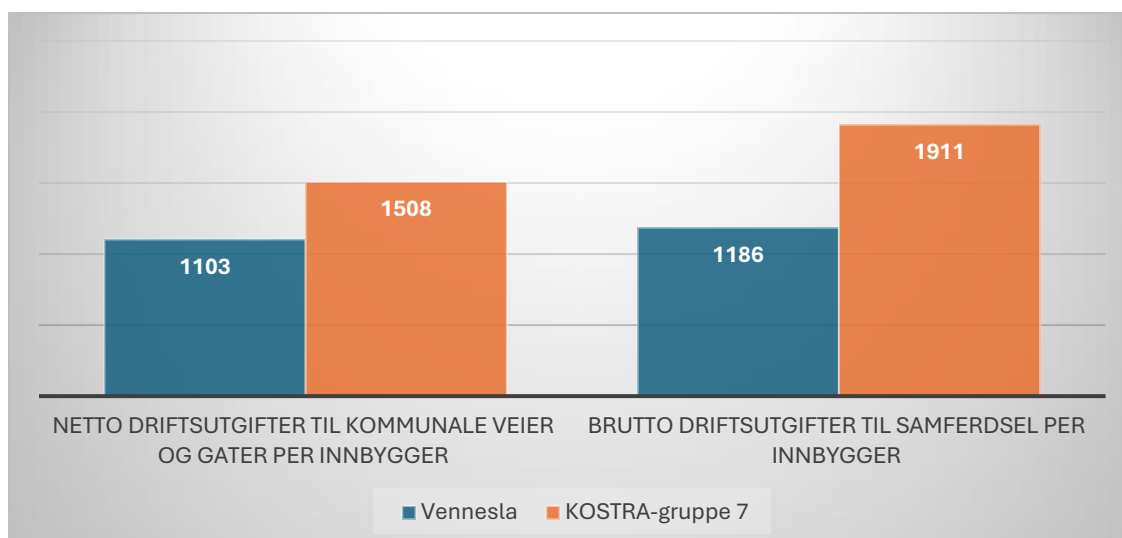
### **Økonomisk risiko og etterslep**

Lavt investerings- og vedlikeholdsnivå over tid har ført til et økende vedlikeholdsetterslep. Dersom dette ikke håndteres, vil risikoen for akutte hendelser, høyere kostnader og erstatningsansvar øke. Etterslepet gir også dårligere forutsigbarhet i ressursbruk.

## 11.2 Nøkkeltall

Vennesla kommune har et kommunalt veinett på over 121 km kjørevei, 22 km gang- og sykkelvei, samt bruer, tunneler og rundt 2900 belyningspunkt. Den samlede verdien av veinettet er beregnet til over 300 millioner kroner, men reell verdi er høyere når bruer, grøfter og murer tas med. Drift og vedlikehold representerer dermed både et stort samfunnsansvar og en betydelig kapitalforvaltning.

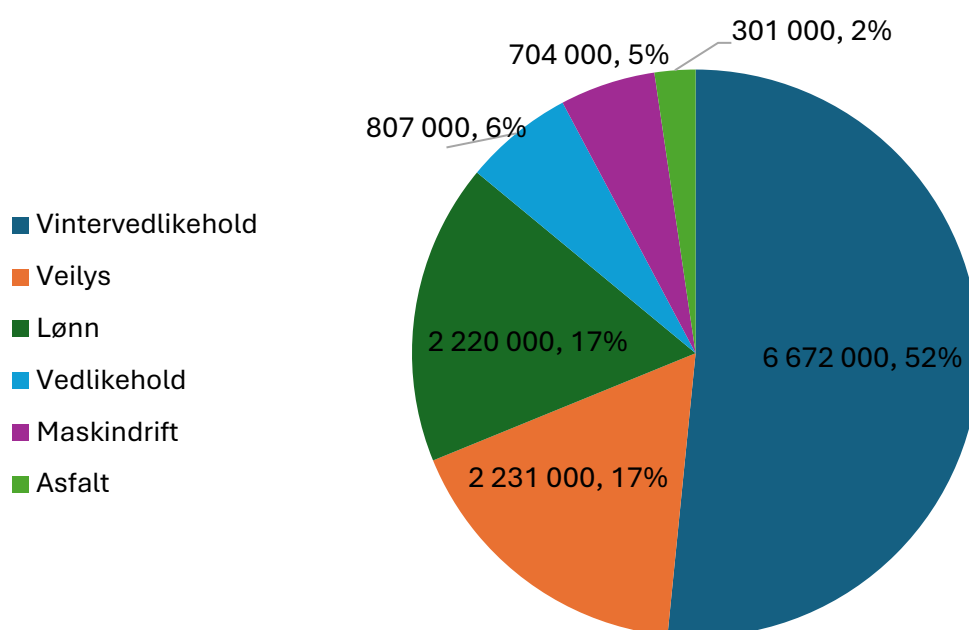
KOSTRA-tall viser at Vennesla kommune ligger betydelig under nivået i sammenlignbare kommuner når det gjelder ressursbruk på vei.



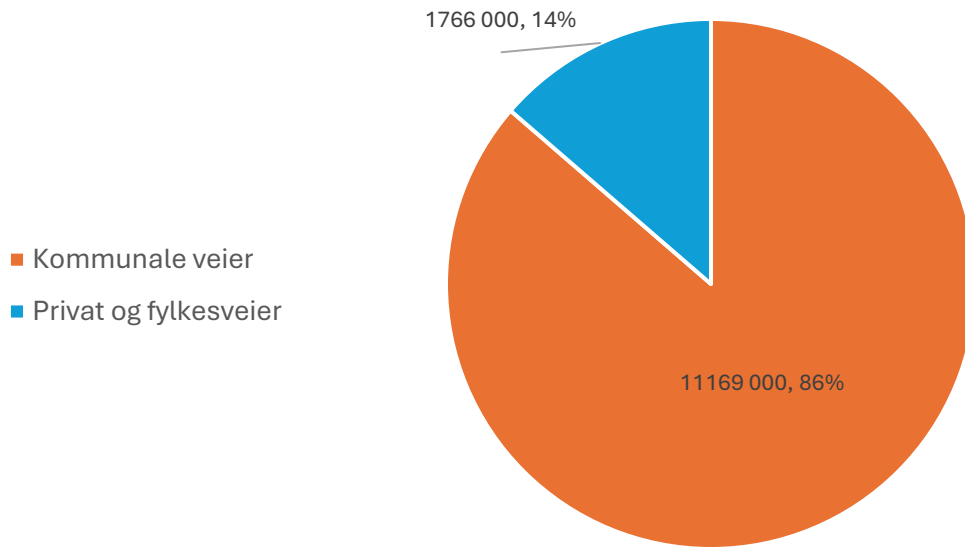
Diagrammet viser at Vennesla kommune har gjennomgående lavere driftsutgifter til veg og samferdsel enn sammenlignbare kommuner i KOSTRA gruppe 7. Forskjellene er særlig tydelige for brutto driftsutgifter til samferdsel og utgifter per km veg, der nivået i Vennesla ligger betydelig under sammenligningsgruppen. Tallene fra KOSTRA korrigeres, og man må derfor se på den relative forskjellen i stedet for tallene isolert.

Samlet sett underbygger dette at Vennesla over tid har hatt et lavere driftsnivå enn sammenlignbare kommuner, noe som må ses i sammenheng med dokumentert vedlikeholdsbehov og opparbeidet forfall i vegnettet.

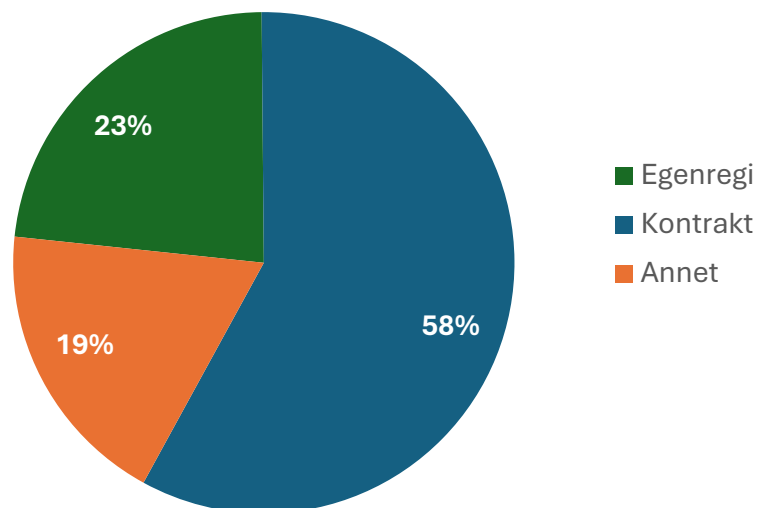
Driftsbudsjettet for vei i 2025 var på om lag 14,8 millioner kroner, med et regnskapsført forbruk på 12,9 millioner kroner. Figuren nedenfor viser fordelingen av driftsutgiftene mellom de ulike fagområdene, og synliggjør at vinterdrift utgjør den klart største kostnadsposten.



Av dette brukte kommunen 14 % på private og fylkesveier til brøyting og veilys.



Ser man på hvor pengene går så ble 23 % av driftsbudsjettet utført i egenregi. 58 % ble utført som kontraktsarbeid, og 19 % går til andre slik som strøm, forsikring, kurs og lisenser.



### **Forfall vs. fornyelse**

Forfallet på veinettet er i realiteten høyere enn det som vises i planen, fordi restverdien av investeringene som allerede er gjort ikke fullt ut kommer fram. Planen løfter fram de områdene som trenger særskilt oppmerksomhet og som bør utbedres de neste årene. «Fornyelse» betyr å skifte ut anlegg når de har nådd forventet levetid, og er ikke ment å dekke opp for manglende vedlikehold. Det innebærer at kommunen må leve med et visst forfall på veiene over tid. Dette er et bevisst valg,

både av hensyn til den økonomiske situasjonen og fordi enheten ikke har kapasitet til å ta igjen hele etterslepet på kort tid.

Under Administrasjon er det også lagt inn kostnad under forfall og er ment som ekstra innsats for registrering og kartlegging.

### **Investering vs. drift**

Mange av de kommunale veianleggene er enten aldri registrert i anleggsmodulen og er gjerne allerede fullt avskrevet. Dette skaper usikkerhet når tiltak skal klassifiseres som investering eller drift. Eksempelvis må det avklares nærmere om reasfaltering av et avskrevet anlegg regnes som investering, eller om det fortsatt er driftskostnad ettersom tiltaket ikke gir en standardheving utover å gjenopprette dagens funksjon. Dette gjør at kostnadene til fornyelse kan måtte justeres mellom driftsbudsjettet og investeringsbudsjettet. I tabellen nedenfor er utgifter knyttet til dekke, rekkverk, skilt og fartsdemper lagt til driftsbudsjettet ettersom dette er objekter som kan gi mindre opplevelse av økt standardheving. Det betyr likevel ikke at dette ikke kan plasseres i investeringsbudsjettet, særlig for objekter som skiftes etter endt levetid.

## 11.3 Samlet økonomisk behov i planperioden

Hovedplanen viser at de største årlige kostnadene er knyttet til vinterdrift (nesten 9 mill. kr/år), dette tilsvarer om lag halvparten av de samlede driftsutgiftene til vei, og understreker vinterdriftens dominerende rolle i ressursbruken. Mens fornyelsesbehov knyttet til asfaltering, drenering, veilys og konstruksjoner samlet utgjør betydelige beløp. Disse behovene er i stor grad basert på eksisterende registreringer, erfaringstall og faglige vurderinger, og ikke på fullstendige tilstands- eller trafikkregistreringer.

Tabellen under gir en samlet oversikt over anslåtte årlige drifts- og vedlikeholdsbehov, og fornyelsesbehov. Det er også lagt inn investeringsmidler til å dekke kritisk forfall og som er nødvendig i kommende fireårsperiode. Posten for utskifting på 1,4 mill. knyttet til konstruksjoner er ment å dekke kritisk forfall på bruer, men som må tas over driftsbudsjett. Oversikten er ment å vise størrelsesorden og hovedutfordringer i veinettet, og danner grunnlaget for prioriteringer i økonomiplanperioden.

	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
<b>Sum</b>	<b>13.675.000</b>	<b>3.680.000</b>	<b>5.500.000</b>	<b>9.950.000</b>	<b>1.725.000</b>
<b>Totalt</b>	<b>22.855.000</b>			<b>11.675.000</b>	

Forslaget innebærer å øke driftsbudsjettet til 22,85 millioner kroner, fra 15,4 millioner kroner i 2026 (14,8 millioner i 2025). Dette representerer en nødvendig opptrapping for å nærme seg nivået i sammenlignbare kommuner.

KOSTRA-tallene viser at Vennesla kommune har et underfinansiert driftsnivå på kommunale veier, med et behov for å øke budsjettet med om lag 6 millioner kroner.

Det er viktig å merke seg at deler av dagens budsjett går til drift av private og fylkeskommunale veier, som ikke inngår i KOSTRA-grunnlaget. Disse utgjorde om lag 14 % av driftsutgiftene i 2025. Det reelle etterslepet på det kommunale vegnettet er derfor større enn det KOSTRA-tallene alene viser. Siden tabellen over inkluderer tall knyttet til forfall på bruer neste fire-års periode, vil økningen i driftsbudsjettet likevel ikke være tilstrekkelig for å være på nivå med KOSTRA-tallene.

Hovedplanen legger til grunn et ambisjonsnivå som har som mål å stoppe veksten i vedlikeholdsetterslepet og gradvis redusere de mest kritiske utfordringene på det kommunale veinettet. Ved et økonomisk nivå i tråd med planens anbefalinger vil kommunen i større grad kunne gå fra reaktiv til planlagt forvaltning. Dette gir bedre forutsigbarhet, reduserer risiko for akutte hendelser og bidrar til å opprettholde et forsvarlig nivå på trafiksikkerhet og fremkommelighet. Samtidig vil det legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene over tid.

Dersom det foreslåtte økonomiske nivået ikke vedtas, vil konsekvensene være et fortsatt økende vedlikeholdsetterslep. Dette vil føre til at en større andel av ressursene må benyttes til akutte tiltak og hendelser, fremfor planlagt vedlikehold. Erfaring viser at dette gir høyere kostnader over tid, ettersom skader får utvikle seg før de utbedres. Risikoen for uønskede hendelser som hull i vei, overvann, ras eller svikt i konstruksjoner vil øke, og det samme gjelder risikoen for erstatningsansvar. I tillegg vil redusert vedlikeholdsnivå kunne gi dårligere trafiksikkerhet, særlig for myke trafikanter, og svekket fremkommelighet for både innbyggere og beredskap.

Et høyere bevilgningsnivå enn det som er lagt til grunn i planen vil på sin side kunne gi en raskere reduksjon av vedlikeholdsetterslepet og en mer robust utvikling av veinettet. Dette vil kunne redusere behovet for akutte tiltak, gi lavere livsløpskostnader og bidra til økt forutsigbarhet i både drift og økonomi. Samtidig vil det styrke kommunens evne til å ivareta trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet på en mer helhetlig måte.

## 11.4 Oppsummering av prioriterte tiltak

De viktigste tiltakene i planperioden er:

- **Veidekker:** Etablere flerårig program for reasfaltering og regrusing, prioritere skoleveier, sentrum og kollektivtraseer.
- **Drenering:** Systematisk kartlegging av grøfter og kulverter, utskifting av underdimensjonerte stikkrenner, og årlig grøfterensking.
- **Vinterdrift:** Skille ut vinterdrift i budsjett og styrke standarden på gang- og sykkelveier og skoleveier.
- **Veimiljø og trafiksikkerhet:** Styrke kapasitet for vegetasjonsrydding, og styrket innsats mot fremmede arter.
- **Konstruksjoner og bruer:** Utbedring og utskifting av gamle rekkverk, gjennomføring av hovedinspeksjoner, og rassikringstiltak på utsatte steder.
  - **Veily:** Gradvis overgang til LED og styringssystemer, utskifting av kritiske stolper, og installasjon av målere på utmålte anlegg.

# Kapittel 12. Oppfølging og rapportering

## 12.1 Beskrivelse

Hovedplan vei er et strategisk dokument som skal følges opp over tid. For å sikre at planen blir mer enn et papirvedtak, må kommunen ha rutiner for enkel og regelmessig oppfølging. Det handler ikke om å lage store datarapporter, men å dokumentere innsats og ressursbruk på en måte som politikerne forstår og kan ta beslutninger på bakgrunn av.

## 12.2 Status i Vennesla

Dagens praksis er at mye blir dokumentert fragmentert, og det finnes ikke en samlet årlig framstilling. Dette gjør det vanskelig å vise politisk nivå hva kommunen faktisk får gjort med ressursene som er satt av.

## 12.3 Planforankring

Kommuneplanen: krever systematisk oppfølging av mål og tiltak.

Klimaplanen: stiller krav til dokumentasjon av klimatilpasning og utslippsreduksjon.

Trafikksikkerhetsplanen: bygger på årlig oppfølging av tiltak og hendelser.



Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn:

Mål 16 – Fred, rettferdighet og velfungerende institusjoner:  
åpenhet, rapportering, tillit

## 12.4 Tiltak

Ved tilstrekkelig bruk av ressurser kan følgende tiltak gjennomføres og vil gi en jevnlig oppdatert situasjonsbeskrivelse. Det bør likevel legges vekt på en enkel praksis framfor detaljerte registreringer.

- Alle henvendelser og tiltak loggføres i kommunens avvikssystem.
- NVDB og FKB oppdateres jevnlig
- Hvert fagområde (veidekker, drenering, vinterdrift, trafikksikkerhet, konstruksjoner og veilys) leverer en kort årlig faglig oppsummering.
- Loggføre meldinger fra publikum og gjennomførte strakstiltak.
- Dokumentere større vedlikeholdsgjaver (f.eks. reasfaltering, grøfterens, kabelutskiftning).

# Vedlegg 1. Veioversikt

Under listes opp veier som er kategorisert som samleveier, adkomstveier og landeveier. Øvrige veier kategoriseres som boligveier.

## Samleveier

Veinavn/beskrivelse	Lengde
Skolevegen	432
Granlivegen	328
Heptekjerrvegen	1164
Drivenesvegen (Moseidmosletta)	920
Auravegen	511
Torsbyvegen	538
Hægelandssletta	1171
Smååsane	1802
Lomtjønnvegen	1006
Sentrumsvegen	681

## Adkomstveier

Veinavn/beskrivelse	Lengde
Bevervegen	807
Brandehivegen	516
Granlivegen	727
Hommelia	1135
Kjørkebråtet	215
Linneavegen	302
Myrvegen	289
Røyknesvegen (forbi Setesdalsbanen)	282
Saga Terrasse	324
Setesdalsvegen (forbi Hommelia)	320
Slettebrotan	986
Slettebrotan (gml RV)	361
Smiheia	592
Solknipen	307
Torsbyvegen	193
Tveite	725
Åsvegen	982

## Landevei

Veinavn/beskrivelse	Lengde
Båselandsvegen	3106
Dynestølvegen	5183
Eikelandsvegen	352
Øvre Eikelandsvegen	792
Fjellestadvegen	2801
Gamlevegen Kile	636
Gåseflåvegen	10350
Holtanvegen	968
Horrislandsvegen	2948
Langelandsvegen	1314
Lauvåsvegen	3121
Mushomvegen	2329
Reiersdalsvegen	3991
Setesdalsvegen (Stemmen)	684
Setesdalsvegen (Kile nord)	184
Setesdalsvegen (bak stasjonen)	191
Skjervedalsvegen	665
Skårelandsvegen	1926
Steinslandsvegen	6170
Steinsfossvegen	2790
Steinsfossvegen	38
Stølevegen	581
Tjomsåsvegen	572
Bjelkedalen	83
Vorelandsvegen	970
Åmdal	831
Åmdalsvegen	2391
Vormbrokka	249
Øvre Gåseflå	2204