



HOVEDPLAN VEG 2022-2030

ØKSNES KOMMUNE



INNHALDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN	5
3	RAMMEVILKÅR	6
3.1	Planverk i Øksnes kommune	6
3.2	Kommunens tjenester	6
3.3	Lover og forskrifter	6
3.3.1	Lover	6
3.3.2	Forskrifter	6
3.4	Håndbøker og veiledninger	7
3.5	Merknader fra andre offentlige instanser	7
4	MÅL OG STRATEGI	12
4.1	Trafikksikkerhetsplan	12
4.2	Tiltak i trafikksikkerhetsplanen.	13
5	DEFINISJONER	14
6	INNDELING AV DET KOMMUNALE VEGNETTET – VEGKATEGORI	15
6.1	Hovedveg	15
6.2	Samleveg	15
6.3	Atkomstveg	15
6.4	Detaljert oversikt over vegnavn og -lengder i hver vegkategori	18
6.5	Fordeling av vegkategori på dekketype	21
6.5.1	Hovedveger	21
6.5.2	Samleveger	21
6.5.3	Atkomstveger	21
7	TILSTANDSREGISTRERING AV DET KOMMUNALE VEGNETTET	22
7.1	Stikkrenner	22
7.2	Vegetasjon	22
7.3	Grøfter	24
7.4	Rekkverk	24
7.5	Elektroinfrastruktur	25
7.6	Bru	25
7.7	Møteplasser	27
7.8	Snuplasser	27
7.9	Skilt	27

7.10	Vegmerking.....	27
7.11	Annet	28
8	VURDERING AV TRAFIKKMENGDE PÅ KOMMUNALE VEGER	29
8.1	Fordeling av estimert trafikkmengde på kommunale veger	30
9	VISUELL VURDERING AV BÆREEVNE	33
9.1	Bruksklasser i Øksnes kommune	33
9.1.1	Registrerte bruksklasser på det kommunale vegnettet	34
9.1.2	Anbefalte oppgraderinger av bruksklasser på det kommunale vegnettet	34
9.1.3	Anbefalte tiltak vedrørende bruksklasser:	35
10	FORSLAG TIL TILTAK FOR OPPGRADERING TIL ØNSKET BÆREEVNE/TILSTAND	36
10.1	Vann og vegoverbygning	36
10.2	Oppgradering i praksis.....	36
10.3	Tiltak for oppgradering.....	37
10.3.1	Tiltak asfaltveger – restverdi og veglengder	37
10.3.2	Tiltak grusveger – restverdi og veglengder	37
11	KOSTNADSOVERSLAG FOR OPPGRADERING TIL ØNSKET BÆREEVNE/TILSTAND	38
11.1	Bakgrunn for beregninger	38
11.1.1	Tiltak asfaltveger – restverdi og kostnad for tiltak.....	38
11.1.2	Tiltak grusveger – restverdi og kostnad for tiltak.....	38
11.1.3	Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på asfaltveger	39
11.1.4	Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på grusveger	39
11.2	Behov for oppgraderinger Øksnes kommunale vegnett	39
12	KOSTNADSOVERSLAG FOR OPPGRADERING FRA GRUS- TIL ASFALTDEKKE	41
12.1	Strategi	41
12.2	Situasjoner som beskrives	41
12.3	Nødvendige tiltak før asfaltering på eksisterende grusveger:	42
12.4	Alternative tiltak før asfaltering på eksisterende grusveger, eller ved dårlig bæreevne:.....	42
12.5	Kostnad situasjon 1	42
12.6	Kostnad situasjon 2	42
12.7	Kostnad situasjon 3	42
13	KOSTNADER FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV KOMMUNALE VEGER OG VEGOBJEKTER	43
14	VEGKAPITAL OG ETTERSLEP PÅ DET EKSISTERENDE KOMMUNALE VEGNETTET	45
14.1	Etterslep av kommunale veger.....	45
14.1.1	Etterslep asfalterte veger	45
14.1.2	Etterslep grusveger.....	46
14.1.3	Anbefaling.....	46

14.2	Restverdi av kommunale veger	47
14.3	Restverdi av kommunale gang-/sykkelveger	51
15	HANDLINGSPLAN FOR 2020-2023 – FIRE ALTERNATIVE BEVILGNINGSNIVÅER	52
15.1	Dagens budsjettnivå og utvikling de siste to år	52
15.2	Dagens budsjettnivå -25 %	52
15.3	Dagens budsjettnivå +25 %	52
15.4	Faglig vurdering av nivå for å stoppe og fjerne forfall	53
15.5	Faglig vurdering av nivå for å minke forfall til akseptabelt nivå	53
16	ØKONOMIPLAN FOR 2 PLANPERIODER (8 ÅR)	54
16.1	Økonomiplan 2022-2026	54
16.2	Økonomiplan 2024-2027	56
17	OPTIMALT BEVILGNINGSNIVÅ FOR BEVARING AV VEGKAPITAL	57
18	ANBEFALING AV PRIORITERTE VEGER FOR ALTERNATIVE BEVILGNINGSNIVÅ	58
19	OMKLASSIFISERING AV KOMMUNALE OG PRIVATE VEGER	59
19.1	Omklassifisering av kommunale veger	59
19.2	Omklassifisering av private veger	60
19.3	Kommunestyrets vedtak om premisser og vilkår for omklassifisering av alle veier	60
20	Tabell og figurliste	61

VEDLEGG:

V1 Oppgraderinger utført av Øksnes kommune

V2 Grovinndeling tiltak

V3 Tillat aksellast på det kommunale vegnettet

1 SAMMENDRAG

Hovedplan veg for Øksnes kommune er utarbeidet i perioden oktober 2019 – april 2020. Konsulentfirmaet AFRY har i samarbeid med Øksnes kommune utarbeidet planen.

Det er gjort befaringer av alle veger i kommunen, sett på ulike vegobjekter, tilstand og erfaringer fra kommunens Driftsavdeling for å avgjøre den helhetlige tilstanden til Øksnes kommunes vegnett.

I dette arbeidet er vegnettet videre delt inn i vegkategorier bl.a. ut fra vegens trafikkmengde. Det er også gjort vurderinger på kommunale veger som kan omklassifiseres til privatveger, og omvendt.

Hovedplan veg viser at Øksnes kommune har et etterslep på vegnettet av middels grad, men etterslepet varierer meget på de ulike vegene.

Dette innebærer at vegobjekter som grøfter, stikkrenner, bærelag/forsterkningslag, asfalt- og grusdekker, skilt, rekkverk m.m. ikke har en tilstand som er akseptabel med dagens krav og forventninger fra kommunens innbyggere. Det gjøres et godt arbeid av kommunen i dag for å sikre en god nok kvalitet på vegnettet, men tilgjengelige midler i budsjettene er av den størrelsen at kun enkelte tiltak kan utbedres, og ikke det reelle behovet. Dette har ført til en økning i etterslepet på de kommunale vegene.

Det er anslått et totalt etterslep på underkant av 110 mill. kr eksklusive mva. langs kommunens ca. 65 km lange vegnett. De store kostnadene ligger i asfaltering av dagens dekker, samt stedvis dårlig overbygning. Vesentlig er også kostnaden på dreneringssystem, som på deler av vegnettet er i dårlig forfatning. Det er også et stort investeringsbehov på å sikre kommunens veger og trafikanter mot farlige hendelser/ulykker. Rekkverksbehovet er til dels stort og det er snakk om flere millioner i investering av trafikksikkerhetstiltak. Dette gjelder særlig Nyksundvegen.

Hovedplan veg viser til dagens budsjettnivå for drift og vedlikehold. Det er gjort vurderinger på hvilket nivå kommunen bør ligge på hva gjelder budsjett for å sikre verdien av eksisterende vegnett, men også behovet for ekstra midler for å sørge for trafikksikre veger for kommunens innbyggere.

Det er anbefalt en økning i budsjettet for drift og vedlikehold på 30 % for at kommunen skal klare å sikre seg mot økt forfall, samtidig som eksisterende forfall holdes i sjakk og reduseres over flere år.

2 BAKGRUNN

Hovedplan veg er utarbeidet for å gi kommunen en bedre oversikt over dagens vegstandard og vegkapital, samt en mulighet til bedre planlegging av fremtidige investeringer og drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Arbeidet med hovedplanen omhandler følgende elementer:

- Inndeling av det kommunale vegnettet i vegtyper (hoved-/samle-/atkomstveg)
- Tilstandsregistrering av vegdekke og grøfter
- Bæreevnevurdering av vegnettet med basis i tilstandsregistreringen
- Forslag til tiltak for oppgradering til ønsket bæreevne
- Beregne årsdøgntrafikk (trafikkmengde) for hver veg
- Kostnadsoverslag for oppgradering til ønsket bæreevne
- Kostnadsoverslag for oppgradering fra grusdekke til asfaltdekke
- Økonomiplan for 2 planperioder (8 år) for 4 alternative bevilgningsnivåer
- Anbefaling av prioriterte veger for alternative bevilgningsnivåer
- Foreslå optimalt bevilgningsnivå for å bevare vegkapitalen
- Handlingsplan for det 1. året for 4 alternative bevilgningsnivåer
- Beregne etterslep og vegkapital
- Beregne drift- og vedlikeholdskostnader

Hovedplan veg er basert på eksisterende vegnett pr. oktober 2019. Grunnlagsdata er i etterkant oppdatert der hvor veien har blitt oppgradert og asfaltert. Det utgjør omtrent 4-5 km vei de siste to årene. Det legges opp til en årlig revidering av tilstand på vegnettet for oppdatering av restverdi og tiltak.

Innhenting av grunnlagsdata og utarbeidelse av hovedplanen ble utført oktober 2019-februar 2020 av konsulentfirmaet AFRY i samarbeid med Øksnes kommune Driftsavdelingen. Befaringer langs vegnettet ble utført siste del av oktober 2019, samtidig som det ble gjennomført samtaler og innhenting av erfaringsdata med Driftsavdelingen om vegnettet med fokus på drift, vedlikehold og investeringer.

3 RAMMEVILKÅR

3.1 Planverk i Øksnes kommune

Trafikksikkerhetsplan for kommunens vegnett ble vedtatt i 2020.

Aktuelle tiltak og anbefalinger i Trafikksikkerhetsplanen skal implementeres i Hovedplan veg.

3.2 Kommunens tjenester

Det henvises her til Øksnes kommunes hjemmeside for kommunale tekniske tjenester «Vei, vann og avløp» for en beskrivelse av kommunens tjenester og hva som kan forventes i underkategoriene «Vei», «Vann og avløp», «Om Driftsavdelingen» og «Vannmåleravlesning»:

<https://www.oksnes.kommune.no/tjenester/tekniske-tjenester/vei-vann-og-avlop/>

Øksnes kommune er en *trafikksikker kommune* og skal dermed rette seg etter, og ha føringer/tiltak med bakgrunn i Nordland fylkeskommunes bestemmelser.

Det henvises også til Hovedplan Vann og avløp som ble utarbeidet november 2018 og føringer/bestemmelser gitt i denne.

3.3 Lover og forskrifter

3.3.1 Lover

De mest aktuelle lovene som direkte berører tema i hovedplan veg er:

- Vegloven
- Plan- og bygningsloven
- Vegtrafikkloven

3.3.2 Forskrifter

Av forskrifter som er aktuelle for hovedplan veg nevnes her:

- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg, <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1964-07-16-3905>
- Forskrift om anlegg av offentlig veg, <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2007-03-29-363>
- Forskrift om gjerde ved offentlig veg, <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1969-10-09-3815>
- Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften), <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>
- Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg, jfr. Veglova, <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1982-02-26-3791>
- Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg (Ledningsforskriften), <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-10-08-1212>

3.4 Håndbøker og veiledninger

Det finnes en rekke publikasjoner utgitt av Statens vegvesen, Kommunalteknisk Forening med flere som fungerer som retningslinjer og rundskriv rettet mot vegforvaltning i kommunen.

Her nevnes spesielt:

Statens vegvesen (normaler):

- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Håndbok N200 Vegbygging
- Håndbok N300 Trafikkskilt
- Håndbok N301 Arbeid på og ved veg
- Håndbok N302 Vegoppmerking

Statens vegvesen (veiledere/retningslinjer):

- Håndbok V128 Fartsdempende tiltak
- Håndbok V261 Skadekatalog for bituminøse vegdekker
- Håndbok V441 Inspeksjonshåndbok for bruer
- Håndbok V715 Rammeplan for avkjørsler
- Håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjon og inspeksjoner
- Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner
- Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger

Normalene er hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig veg/gate, inkludert kommunale veger, med mindre kommunen som vegmyndighet har definert sine egne normaler innenfor rammen av overnevnte. Kommunen er derimot ikke pliktig å følge håndbøker som omfatter retningslinjer eller veiledere, utover det som følger av veinormalene.

Alle håndbøker finnes på: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker>

3.5 Merknader fra andre offentlige instanser

Ved varsel om oppstart av Hovedplan veg i Øksnes kommune har det kommet inn følgende kommentarer/innspill/krav fra offentlige instanser mars 2020:

Tabell 1 Merknader ved varsel om oppstart

Hvem	Merknad	Forslag til Kommentar
Kystverket Dato: 13.12.2019	Har ingen spesielle merknader til planen. Kystverket kommer tilbake til saken når offentlig ettersyn og flere opplysninger foreligger.	Tas til orientering.
NVE 15.01.2020	Har generell merknad hvilket berører deres fagfelt. Dersom planen berører NVEs saksfelt, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Sendes elektronisk til rn@nve.no	Tas til etterretning.
Statens Vegvesen Dato: 22.01.2020	Inndelingen i hovedplanen for veg tar med seg både registrering av dagens tilstand på kommunale veger til forslag for utbedring/bevilgning av disse. Vi kunne tenkes	Tas til følge.

Nordland Fylkeskommune Dato: 27.01.2020	at planen også innbefattet tiltak som fremkommer i trafiksikkerhetsplanen. Viser til Fylkesplan for Nordland, kapittel åtte, punk f) og g) og ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet. Kulturminner langs veg er i en utsatt posisjon, da de lett kan bli forstyrret eller ødelagt ved drift av veg (brøyting, grøfterensing, kantslått o.l.), opprusting, omlegging og utvidelse av veg og vegobjekter. Det er derfor spesielt viktig at de ivaretas gjennom den kommunale planleggingen, og at kulturminnene sikres og det utvises aktsomhet i en eventuell anleggsfase. Kulturminner kan med fordel tas inn i eventuelle plankart. Fylkeskommunen må – som før – får tilsendt planlagte tiltak som medfører markinngrep, eksempelvis ved vedlikehold av veg, rasteplasser, avkjørsler og grøfter, samt ved utbedring/oppgradering eller omlegging av veg. I oppstartsvarselet bemerkes det at tiltaksplan skal samkjøres med tiltaksplanen i hovedplan vann og avløp. Dersom driftsavdelingen leier inn konsulent for å belyse utfordringer og tiltak med tiltaksplanen, ber vi om å bli kontaktet av vedkommende konsulent for dialog. Nordland fylkeskommune må på et tidlig tidspunkt få tiltaksplanen til kulturminnefaglig vurdering, slik at forholdet til automatisk fredete kulturminner kan avklares i god tid innen tiltakene planlegges gjennomførte. Utarbeiding av kommunedelplan følger de samme prosessreglene som utarbeiding av kommuneplan i henhold til plan- og bygningsloven § 11-12 – 11-15. Dette betyr at det skal utarbeides et planprogram for arbeidet. Vi minner også om at kommunedelplaner skal konsekvensutredes dersom de fastsetter rammer for tiltak i henhold til forskrift om konsekvensutredninger vedlegg I og II.	Tas til følge.
---	--	-----------------------

Ved offentlig ettersyn av Hovedplan veg i Øksnes kommune har det kommet inn følgende merknader.

Tabell 2 - Merknad offentlig 1. gangs offentlig ettersyn

Hvem	Merknad	Forslag til Kommentar
Kystverket Dato: 20.11.2020	Under arbeidet med planen ber vi om at det tas hensyn til blending fra biler for sjøtrafikken der det eventuelt er aktuelt. Ved behov kan det planlegges lysskjerming eller andre tiltak for å hindre påvirkning på sjøtrafikken. Dette gjelder områder med betydelig ferdsel eller eventuelle krevende manøvreringsforhold for sjøtrafikken.	Tas til etterretning.
NVE Dato: 25.11.2020	<u>Anbefaling:</u> Vi mener det er bra at planen også legger opp til utbedring av enkelte stikkrenner og andre hindringer i krysningspunkter mellom veg og vassdrag. Vi vil i den anledningen anbefale rapport fra Statens vegvesen - nr. 459, des.2015, Frie Fiskeveger <u>Verdier knyttet til vassdrag:</u> Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE viser spesielt til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 som pålegger at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser. Øksnes kommune har to verna vassdrag Alsvågvassdraget og Nordsandvassdraget, vi minner om at det her er spesielt viktig at verneverdiene ivaretas eventuelt forbedres ved utbedring av stikkrenner og kulvertar. <u>Flomfare</u> Oppstuing av vann og fare for flom ved stikkrennen må også vurderes ved utbedring av vannhinder. Anbefaler at NVEs aktsomhetskart for flom brukes som et første grunnlag for å vurdere om tiltaket ligger innenfor aktsomhetsområde for flom.	Tas til orientering. Tas til etterretning. HP vei legger ikke opp til vesentlige inngrep knyttet til vassdrag. Man vil i de tilfeller vassdrag blir berørt følge de retningslinjer og anbefalinger som påpekes i merknaden Nordsandvassdraget vil ikke kunne bli berørt av tiltak knyttet til HP vei. Man vil i det videre arbeidet med tiltak være særlig oppmerksomme på arbeid rundt og i tilknytning til nedslagsfeltet for Alsvåg vassdraget som kan gi konsekvenser. Tas til etterretning. Tas til orientering

	Økosystem som eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompenserende tiltak i nedbørfeltet. Det er forventet økt nedbør i kystsonene i Nordland og klimaendringenes påvirkning på avrenningen må også avklares. Vi viser til klimaprofil Nordland for mer informasjon.ar generell merknad hvilket berører deres fagfelt. Dersom planen berører NVEs saksfelt, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. Sendes elektronisk til rn@nve.no	Tas til etterretning. Tas til etterretning.
Statens Vegvesen Dato: 11.11.2020	Det vises til offentlig ettersyn for hovedplan veg i Øksnes kommune, og vårt tidligere innspill til saken. Statens vegvesen har ellers ingen merknader til planarbeidet. Inndelingen i hovedplanen for veg tar med seg både registrering av dagens tilstand på kommunale veger til forslag for utbedring/bevilgning av disse. Vi kunne tenkes at planen også innbefattet tiltak som fremkommer i trafikksikkerhetsplanen.	Tas til etterretning Det legges inn et eget avsnitt som viser sammenheng mot trafikksikkerhetsplanen.

Tabell 3 - Oppfølging merknad fra oppstart

Hvem	Merknad	Forslag til Kommentar
Nordland Fylkeskommune Dato: 27.01.2020	Viser til Fylkesplan for Nordland, kapittel åtte, punk f) og g) og ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet. Kulturminner langs veg er i en utsatt posisjon, da de lett kan bli forstyrret eller ødelagt ved drift av veg (brøyting, grøfterensing, kantslått o.l.), opprusting, omlegging og utvidelse av veg og vegobjekter. Det er derfor spesielt viktig at de ivaretas gjennom den kommunale planleggingen, og at kulturminnene sikres og det utvises aktsomhet i en eventuell anleggsfase. Kulturminner kan med fordel tas inn i eventuelle plankart. <i>Fylkeskommunen må – som før – får tilsendt planlagte tiltak som medfører markinngrep, eksempelvis ved vedlikehold av veg, rasteplasser, avkjørsler og grøfter, samt ved</i>	Tas til følge. Hovedplanen gjelder drift og vedlikehold, det er vurdert at oppstartsvedtak er tilstrekkelig for å dekke krav til planprogram. Ved nyanlegg og større vegprosjekter vil kulturminner sjekkes ut. Hovedplan veg følger ikke et eget plankart. Det er ikke gjennomført koneskvensutredning da planen ikke gjelder nye veger, men kun eksisterende veger i kommunen. Ved nye veganlegg vil det gjøres særskilte konsekvensutredninger for gjeldende veger ved behov.

	<i>utbedring/oppgradering eller omlegging av veg.</i> I oppstartsvarselet bemerkes det at tiltaksplan skal samkjøres med tiltaksplanen i hovedplan vann og avløp. Dersom driftsavdelingen leier inn konsulent for å belyse utfordringer og tiltak med tiltaksplanen, ber vi om å bli kontaktet av vedkommende konsulent for dialog. <i>Nordland fylkeskommune må på et tidlig tidspunkt få tiltaksplanen til kulturminnefaglig vurdering, slik at forholdet til automatisk fredete kulturminner kan avklares i god tid innen tiltakene planlegges gjennomførte.</i> Utarbeiding av kommunedelplan følger de samme prosessreglene som utarbeiding av kommuneplan i henhold til plan- og bygningsloven § 11-12 – 11-15. Dette betyr at det skal utarbeides et planprogram for arbeidet. Vi minner også om at kommunedelplaner skal konsekvensutredes dersom de fastsetter rammer for tiltak i henhold til forskrift om konsekvensutredninger vedlegg I og II.	
--	---	--

4 MÅL OG STRATEGI

Nedenfor presenteres mål (her som aktiviteter) for det kommunale vegnettet og funksjoner som hører sammen med dette. Dette er i samsvar med visjoner, prinsipper og hovedmål i kommuneplanen og overordnede/sideordnede kommunedelplaner, samt andre aktuelle dokumenter (Hovedplan V/A).

Hovedplan veg baserer seg på kommunens tjenestebeskrivelse på sine hjemmesider - <https://www.oksnes.kommune.no/tjenester/tekniske-tjenester/vei-vann-og-avlop/vei/> - og aktiviteter/forventninger som er gitt her.

Følgende aktiviteter på vegnettet er prioritert:

- Sikring og utbedring av trafikkfarlige hull i vegbanen, primært der det er asfaltdekke
- Utbedring av overvannsproblemer der veglegemet er i fare

Følgende aktiviteter på vegnettet gis lavere prioritet grunnet budsjettstørrelse i kommunen:

- Gaterenhold/feing utover feing etter vinterens sandstrøing
- Oppmerking av gangfelt
- Utbedring av vegskilt
- Kantslått
- Skraping/høvling av grusveger
- Utbedring av sikt i vegkryss
- Øvrige aktiviteter

Øksnes kommune har i tillegg til dette forventninger til hver enkelt grunneier med eiendom i tilknytning til det kommunale vegnettet. Dette omfatter bl.a. rydding av vegetasjon som kan utgjøre en fare for trafikanter og vegens trafiksikkerhet.

Kommunen legger også vekt på innbyggers/trafikanter varsling av kritikkverdige/trafiksikkerhetsmessige forhold på og langs vegnettet. Som for eksempel hull i vegbanen og overvannsproblematikk.

4.1 Trafiksikkerhetsplan

Øksnes kommune har vedtatt trafiksikkerhetsplan i 2020 med følgende mål for trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan – og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.

Trafiksikkerhet skal være et viktig kriterium ved drift og vedlikehold av kommunale veier

Innføre 0 – visjon. Ingen drepte. Ingen varige skadde. Helsefremmende og forebyggende arbeid. Endre uakseptabel trafikkadferd hos Øksnes – væringene gjennom holdningsskapende arbeid. Påvirke nye trafikanter til god trafikkadferd.	Tilrettelegge for det fysiske trafikkmiljøet. Utbedre områder med uklare og uoversiktlige trafikkforhold. Ha trafiksikkerhet i mente i nye prosjekter som angår arealbruk i kommunen.
---	--

Figur 1 Mål for kommunens trafiksikkerhetsarbeid

og veianlegg. Drift på sommertid innebærer blant annet skilting, siktrydding og asfaltering. På vinterhalvåret skal kommunen sørge for brøyting, strøing og holde veiene åpne. Trafikksikkerhet gjør seg også gjeldene i plan og byggesak.

Ved planlegging, drift, vedlikehold og utførelse av tiltak er det noen overordnede føringer kommunen må forholde seg til. I Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering, legger regjeringen til grunn at Norge er ledende i verden når det gjelder trafikksikkerhet på veg. I nyere tid har vi hatt langt lavere antall trafikkdrepte enn tidligere, men for å oppnå null-visjonen må arbeidet med trafikksikkerhet fortsette.

Barn i trafikken må tas ekstra hensyn til. Det er kjent at barn, og spesielt barn som er 6 år eller yngre, har dårligere evne til å lese trafikkbildet. De er ofte uoppmerksomme eller opptatt av andre ting og klarer ikke å bedømme kjøretøyets hastighet. Derfor er det særlig viktig å ta ekstra hensyn til barn i trafikken og i planleggingen av oppgradering og utbedring av veier i kommunen. Barn og unge skal kunne ferdes trygt til og fra skolen og fritidsaktiviteter.

Personer med funksjonsnedsettelse har spesielle behov for trygg ferdsel i trafikken. Både bevegelsehemmede og synshemmede har behov for klare og markerte gangfelt for kryssing av vei, og fortau er viktig for å skille myke trafikanter fra trafikken.

Veg og trafikkloven regulerer ansvar og myndighet knyttet til offentlig veg. Herunder også hvem som har ansvar for trafikksikkerhetsarbeid. Ansvaret for offentlig veg innebærer også blant annet drift, utbygging, avkjørsler, fartsgrense, vedlikehold og skilting.

Kommunen er hovedsakelig ansvarlig for kommunale veger, fylkeskommunen for de fylkeskommunale og Statens Vegvesen (underlagt Samferdselsdepartementet) har ansvar for riksveiene.

Nyksundveien er utsatt med tanke på vedlikehold av veien og rasutsatte områder.

Trafikksikkerhetsmessig er også autovern på visse strekninger en utfordring. Øksnes kan forvente økt turisme i kommende år og Nyksund er en kjent turistattraksjon i kommunen. Drift og vedlikehold av veien ut til Nyksund kan være problematisk både sommertid og vinterstid.

4.2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen.

Kapittel 7 – Handlingsplan i trafikksikkerhetsplanen lister opp en rekke prioriterte tiltak. Her er spesielt følgende tiltak nevnt.

- Vegløsning mot Vorneset – gatebelysning og fortau
- Rådhusgata - Etablere gatebelysning, oppgradering av skilting og etablering av gang – og sykkelsti.
- Elvelund-området – Etablere gatebelysning
- Parkering i tilknytning til Dronningruta - Utarbeide større og flere parkeringsplasser både på Stø og på Opplandet i Nyksund.
- Nyksundveien - Fortsette rassikring av veien, fortsette vedlikeholdsarbeid og oppføring av autovern der det mangler.

Når arbeidet med prosjektene i handlingsplanen pågår vil det tas hensyn til trafikksikkerhetsplanen og momentene som er belyst der. Spesielt med tanke på skoleveger for barn, trygg ferdsel for myke trafikanter og trygge veier.

5 DEFINISJONER

Tabell 4 Ordforklaring

Ord	Definisjon
Aksellast	Total belastning fra et kjøretøys aksel på underlaget
Bk 10t	Bruksklasse (tillatt brukslast) 10 tonn
Bk 8t	Bruksklasse (tillatt brukslast) 8 tonn
Re-asfaltering	Legging av nytt asfaltdekke på eksisterende asfaltveger
Oppgrusing	Legging av nytt/ekstra grusdekke på eksisterende grusveger
PV	Privat veg
KV	Kommunal veg
Finstoff	Materiale i veg som har en diameter mindre enn 0,063 mm
Forsterkningslag	Underliggende tryggfordelende lag med gode materialer som skiller vegkroppen fra «terrenget»
Bærelag	Trykkfordelende lag med gode materialer som ligger under grus/asfaltdekke. Finere materiale enn et forsterkningslag.
NVDB	Nasjonal vegdatabank
Kantrensk	Rensk av kant på veg for å fjerne vegetasjon eller grus som hindrer avrenning av vann fra veg og ut til grøft/terreng.
ÅDT	Årsdøgntrafikk (antall kjøretøy som passerer et snitt på en veg i løpet av et år dividert på 365).
Grøfterensk	Fjerning av vegetasjons- og jordmasser for å sikre avrenning til nærmeste utløp av grøft (enten til stikkrenne, terreng eller kum)
Grøfting	Eablering av et grøfteprofil for å sørge for avrenning av vann bort fra vegkroppen.
Fiberduk	Stoffmembran for å skille gode og ikke telefarlige masser i vegkroppen med dårlige masser i terrenget/undergrunnen
Restverdi	Gjenværende kapital i eksisterende veg (angitt i %) sett opp mot investeringskostnad ved nybygging
Stikkrenne	Rør gjennom vegen med en dimensjon på 300 mm og opp til 2500 mm
Bru	(Lys)Åpning gjennom vegen med en dimensjon større enn 2500 mm
Hovedinspeksjon	En større vurdering av en konstruksjons bæreevne, trafiksikkerhet, materiale, aktuelle tiltak, tilstand og gjenstående levetid. På riks- og fylkesvegnettet skal dette utføres hvert 5. år.
V/A	Vann og avløp

6 INNDELING AV DET KOMMUNALE VEGNETTET – VEGKATEGORI

Alle vegene er delt inn i vegkategorier etter en vurdering av hvor viktig de er og hvilken funksjon de har.

Viktige faktorer er:

- Trafikkmengde (ÅDT)
- Type trafikk
 - Skole (busstrafikk, gående og syklende)
 - Helse (ambulanser, fremkommelighet)
 - Næring (tungtransport, totalvekt)
- Eksisterende trafikkmønster, særlig tyngste tillatte aksellast
- Vurdering av framtidig trafikkmønster, særlig tungtrafikk
- Omkjøringsmuligheter

Det kommunale vegnettet er inndelt i 3 kategorier/vegklasser; hovedveg, samleveg og atkomstveg.

6.1 Hovedveg

Med hovedveg menes her de mest sentrale og viktige vegene som knytter større boligområder og områder med viktig næringsvirksomhet til sentrum eller fylkesveg, eller lengre vegstrekninger som anses som viktige. Vegene som klassifiseres som hovedveger ligger hovedsakelig sør for Myre sentrum i tillegg til Nyksundvegen som strekker seg helt ut til Nyksund i nord. Sett bort fra Nyksundvegen som er grusveg, er alle vegene i denne klassen asfalterte veger.

6.2 Samleveg

Samleveger er de veger som anses som sentrale veger gjennom større boligområder eller som samler trafikk fra tilstøtende mindre veger og stikkveger og leder trafikken ut mot sentrum, hovedveg eller fylkesveg. Vegene i denne klassen er en jevn fordeling av asfalt- og grusveger.

6.3 Atkomstveg

Majoriteten av vegene i Øksnes kommune vurderes som atkomstveger. Disse er mindre veger og stikkveger som knyttes til enkelthus eller mindre veger til områder med få boliger og/eller mindre næringsvirksomhet. Atkomstvegene ligger spredt i kommunens vegnett og er å finne både i sentrumsområde og i områder med spredt bebyggelse. Atkomstvegene knyttes enten til samleveger eller direkte på hovedveg og fylkesveg. Det er en jevn fordeling av asfalt- og grusveger.

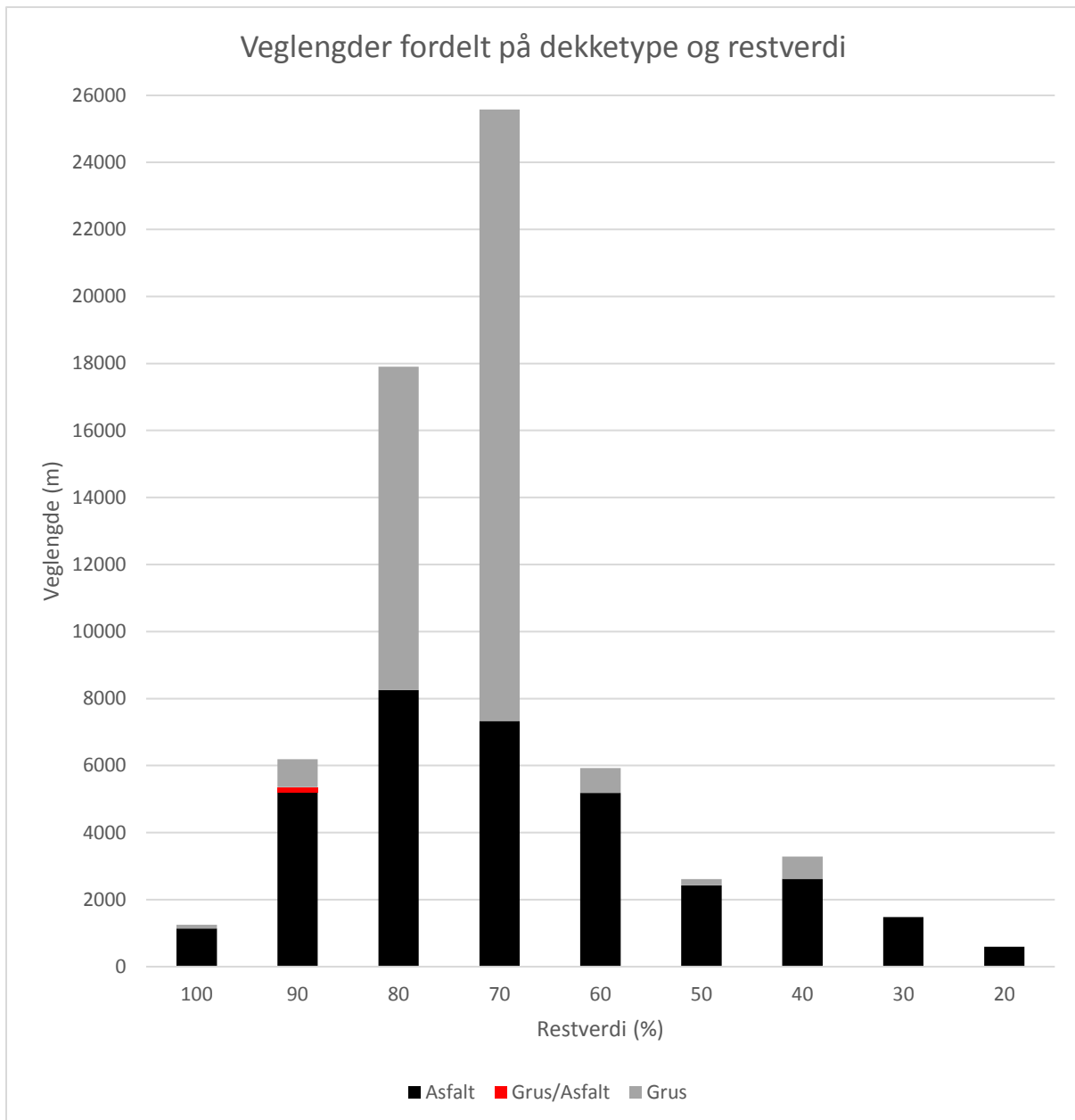
Tabell 5 Oppsummering av mengder og resultater for vegkategoriene

Vegkategori	Antall veger*	Lengde (km)	Restverdi
Hovedveg	7	14,8	70 %
Samleveg	16	14,0	70 %
Atkomstveg	92	32,1	70 %
Gang-/sykkelveg	7	1,4	60 %
Sum	122	62,3	

*En veg kan være inndelt i flere vegkategorier og flere dekketyper.



Figur 2 Kv. 1550 Nyksundvegen



Figur 3 Veglengder fordelt på dekketype og restverdi

Figur 3 viser veglengdene av det kommunale vegnettet fordelt på dekketype og restverdi. Restverdien på kommunale grusveger ligger hovedsakelig på 70-80 %. For kommunale asfaltveger er det en jevnere spredning i restverdi.

Gang-/sykkelveg og fortau (tot. lengde 1,4 km) er ikke tatt med i figuren. Denne vegkategorien har en restverdi på 60 % og er asfaltert.

6.4 Detaljert oversikt over vegnavn og -lengder i hver vegkategori

Tabell 6 Oversikt hovedveger

Hovedveger			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Lengde (m)
KV1550	Nyksundveien	Grus	8413
KV0010	Nyksund	Grus	830
KV0021	Moloveien o/Myrevågen	Asfalt	331
KV1100	Havnegata	Asfalt	568
KV1453	Langryggveien	Asfalt	2004
KV1489	Øvergårdsveien	Asfalt	2313
KV1080	Halvar Rasmussensvei	Asfalt	345

Tabell 7 Oversikt samleveger

Samleveger			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Lengde (m)
KV1060	Fjellveien	Asfalt	833
KV1432	Heimsommarøyveien	Asfalt	1275
KV1457	Moloveien v/Sommarøy	Asfalt	324
KV1474	Sommarøyveien	Asfalt	1146
KV1505	Straumen	Grus	1220
KV1507	Meløyveien	Asfalt	2110
KV1510	Instøyveien	Asfalt/Grus	600/767
KV1564	Sandset	Asfalt/Grus	225/330
KV1565	Torsetveien	Grus	1306
KV1502	Slipveien	Grus	694
KV1503	Finnesveien	Asfalt	698
KV1538	Strengelvågveien	Asfalt	1218
KV1420	Vornesveien	Asfalt	883
KV1531	Staggarsveien	Grus	896
KV1529	Langenes	Grus	524
KV1501	Melrabben	Grus	872

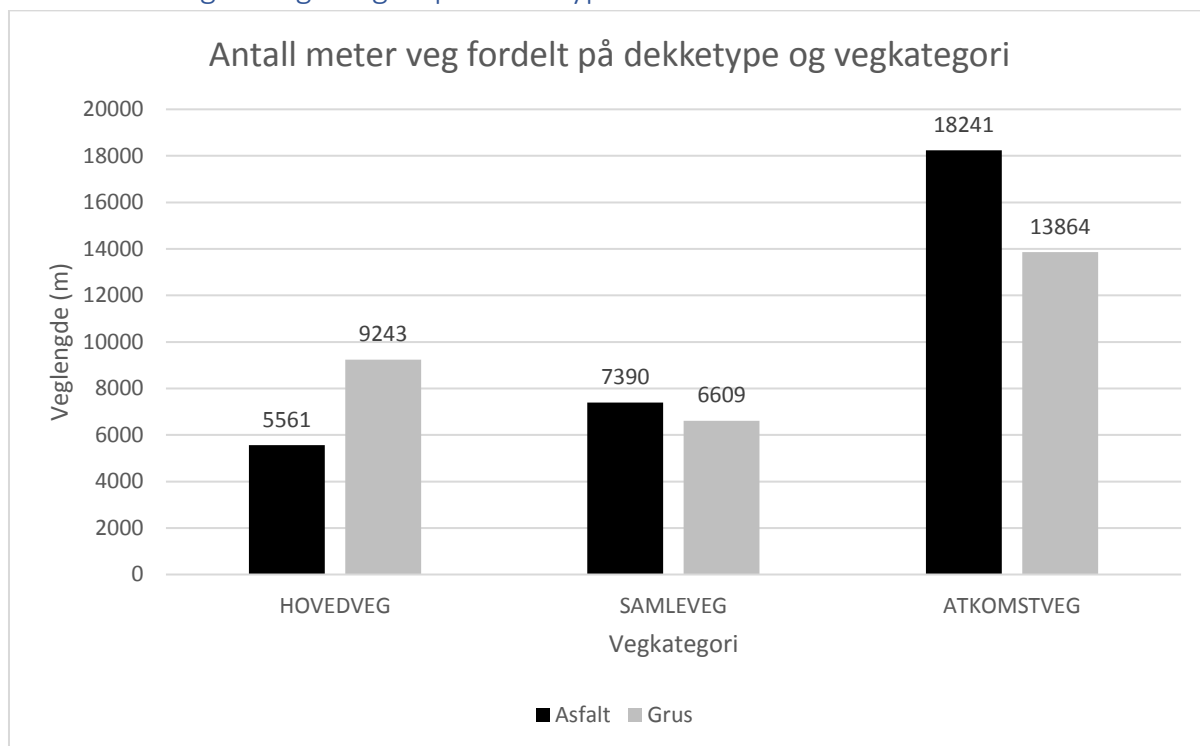
Tabell 8 Oversikt atkomstveger

Atkomstveger			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Lengde (m)
KV0015	Øksneshallen	Asfalt	115
KV0018	Lyngveien	Asfalt	68
KV0022	Frivågveien	Grus	64
KV1010	Byeveien	Asfalt	599
KV1020	Dalveien	Asfalt	401
KV1030	Ekranveien	Asfalt	372
KV1040	Elvegata	Asfalt	309
KV1070	Fru Ingeborgsvei	Asfalt	518
KV0001	Bårholmen	Asfalt	482
KV1110	Herr Mortenssensvei	Asfalt	250
KV1130	Kapt. Eriksensvei	Asfalt	158
KV1140	Kirkeveien	Asfalt	731
KV1150	Kristian Rasmussensvei	Asfalt	353
KV1160	Kråkeveien	Asfalt	458
KV1180	Lerkeveien	Asfalt	91
KV1190	Liveien	Asfalt	245
KV1210	Mellomveien	Asfalt	354
KV1225	Myrveien	Asfalt	127
KV1230	Nedre Dalveien	Asfalt	181
KV1240	Nedre Kirkevei	Asfalt	123
KV1260	Olafs vei	Grus	127
KV1265	Paviljongen	Asfalt	170
KV1280	Posthusveien	Asfalt	59
KV1290	Ringveien	Asfalt	437
KV1300	Steinvassveien	Grus	965
KV1310	Rådhusgata	Asfalt	790
KV1316	Sminesveien	Grus	285
KV1330	Strandveien	Asfalt	310
KV1360	Tiurveien	Asfalt	396
KV1370	Torstein Reinholdtsensvei	Asfalt/Grus	120/80
KV1380	Turveien	Asfalt	352
KV1390	Tverrbakken	Asfalt	208
KV1410	Vally Andersens vei	Asfalt	209
KV1430	Øvre Dalvei	Asfalt	268
KV1436	Bolstads vei	Asfalt	656
KV1440	Frivågveien	Grus	364
KV1444	Gossenveien	Asfalt	400
KV1445	H. Klaussens vei	Asfalt	157
KV1446	Henriettes vei	Asfalt	152
KV1449	Innfartsveien	Asfalt	361
KV1454	Lyngveien	Asfalt	441
KV1456	Martin Nilsens vei	Asfalt	569
KV1458	Multebærveien	Asfalt	336
KV1459	N. Larsens vei	Asfalt	67
KV1461	Naustveien	Asfalt	157

KV1462	Nedre skolevei	Asfalt/Grus	100/50
KV1464	Oppmyreveien	Asfalt	756
KV1465	Raveien	Asfalt	563
KV1466	Reinøyveien	Asfalt	285
KV1471	Slettaveien	Asfalt	649
KV1479	Steinveien	Grus	65
KV1482	Terminalveien	Asfalt	257
KV1484	Valborgs vei	Grus	233
KV1487	Vannverksveien	Grus	1179
KV1490	Øvre skolevei	Grus	109
KV1506	Laksraveien	Grus	391
KV1511	Nordheimveien	Asfalt	401
KV1512	Holmveien	Asfalt	364
KV1515	Matelvveien	Grus	507
KV1517	Småjordveien	Grus	313
KV1518	Anna Eriksens vei	Asfalt	973
KV1519	Oselvveien	Asfalt	348
KV1524	Holmbakken	Grus	790
KV1560	Tuaveien	Grus	567
KV1571	Barkestad	Grus	1200
KV1582	Myrstien	Asfalt	201
KV1504	Ryphaugveien	Grus	519
KV1527	Fiskeværsveien	Asfalt/Grus	618/470
KV1535	Stangbergveien	Grus	477
KV1540	Smibakkveien	Asfalt	484
KV1547	Vesterveien	Grus	760
KV1548	Nordveien	Grus	996
KV1539	Klubbenveien	Grus	441
-*	PV1520_hp26 Toftenes Camping	Asfalt	264
-*	PV1538	Asfalt/Grus	1200/500
-*	PV1434_hp4 Almenningsskai	Asfalt	64
-*	PV1514 Gamlehjem Alsvåg	Asfalt	78
-*	PV1431_hp48 Alsvågveien	Grus	424
-*	PV1563 Øksn Vestb Båtforening	Grus	424
-*	PV1447 Holmøyveien	Grus	271
-*	PV1450 Iversens vei	Grus	118
-*	PV1437 Bruselvveien	Grus	59
-*	PV1442 Gamle Sortlandskrysset	Grus	70
-*	PV1481 T. Liens vei	Asfalt	330
-*	PV1438 Ekløvveien	Grus	145
-*	Fremtidig KV v/Multebærveien	Asfalt	250
-*	PV1536_hp6 Kloneset	Grus	474
-*	PV1451 Kartnesveien	Grus	137
-*	PV1516_hp1 Alsvåg Kirke	Grus	130
-*	PV1521	Asfalt	405
-*	PV1522	Asfalt	239
PV1543*	Standalhågen	Grus	160

**Dette er veger som ikke ligger registrert i NVDB som kommunale veger, men som driftes i dag av kommunen.*

6.5 Fordeling av vegkategori på dekketype



Figur 4 Viser antall meter veg fordelt på dekketype og vegkategori. Vegkategoriene er basert på vurderingene i denne hovedplanen. (ref. kap. 6). Veger med delvis grus og asfalt er ikke inkludert.

6.5.1 Hovedveger

For hovedveger er det størst overvekt av grusveger med en samlet lengde på 9,2 km. Asfalterte hovedveger har en samlet lengde på 5,6 km.

6.5.2 Samleveger

For samleveger er det størst overvekt av asfaltveger med en samlet lengde på 7,4 km. Samleveger med grusdekke har en samlet lengde på 6,6 km.

6.5.3 Atkomstveger

For atkomstveger er det størst overvekt av asfaltveger med en samlet lengde på 18,2 km. Samleveger med grusdekke har en samlet lengde på 13,9 km.

7 TILSTANDSREGISTRERING AV DET KOMMUNALE VEGNETTET

Det ble i oktober 2019 gjennomført befaring av hele det kommunale vegnettet i Øksnes kommune. Befaring ble utført av personell fra Driftsavdelingen i kommunen samt innleid konsulent AFRY. Nesten alle kommunale veger ble filmet for å kunne dokumentere tilstanden. I løpet av dagene befaringen ble gjennomført kom det frem at det er flere veger der kommunen er usikre på vegeier og grensesnitt eier/drifter. Flere veger registrert som kommunale i NVDB (Statens vegvesen sin oversikt over bl.a. veger, objekter, vegeiere) viste seg å være private, og motsatt. I tillegg er det veger i kommunen som ikke ligger inne i NVDB og som må som minstekrav registreres i kommunens systemer. Kommunen bør ha som målsetning å registrere alle sine veger i løpet av 2022.

Ved befaringene var det dessverre dårlige forhold for tilstandsregistrering pga. snø og frost. En del registreringer ble derfor gjort ut fra kommunens erfaringer og kunnskap om de ulike vegene, da vegene og terrenget var dekt av snø. I tiden etter befaring har ca 4-5 km veg blitt oppgradert og asfaltert.

For underliggende avsnitt se vedlegg til hovedplan veg for mer informasjon.

7.1 Stikkrenner

Stikkrenner langs det kommunale vegnettet er stort sett bra sett opp mot bruksområde og kapasitet. Likevel har enkelte stikkrenner på noen vegstrekninger med stort nedbørsfelt for dårlig kapasitet ved større nedbørsmengder og snøsmelting. Driftsavdelingen har kjennskap til disse problemområdene, men har ikke mulighet til å utføre ønskede tiltak på grunn av nåværende budsjett.

Det er anbefalt fra et faglig ståsted å skifte ut stikkrenner eldre enn 40 år, samt stikkrenner på kjente problemområder. Dette også for å ivareta trafikksikkerheten og fremkommeligheten langs kommunens egne veger.

Kommunen anbefales å sette opp en fireårs-plan for utskifting av stikkrenner ved kjente problemområder og gamle stikkrenner, der det i årlige budsjetter settes av midler til dette spesifikke tiltaket på minimum 150 000 kr. Dette gir en kostnad på 600 000 kr over de neste 4 årene, men som vil føre til mindre kostnader vedrørende opprydding og oppbygging av utvaskete veger hvert år.

Rapport 459 Frie fiskeveger legges til grunn ved planlegging av stikkrenner i områder hvor det er vandringsveger for fisk.

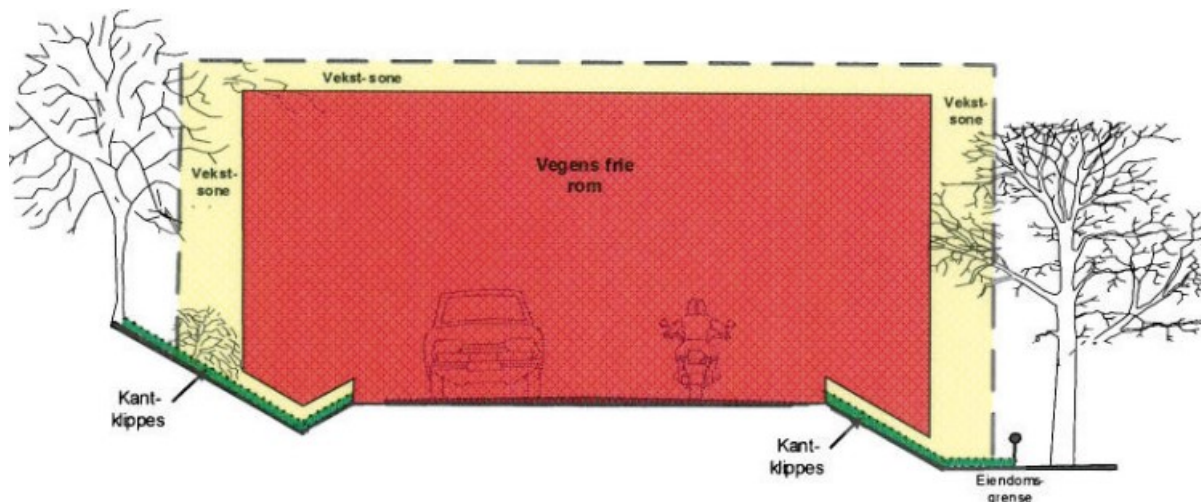
7.2 Vegetasjon

Ut fra befaringene som ble gjennomført ble det avdekket store behov for vegetasjonsrydding langs et større antall veger. Flere strekninger har vegetasjon (mindre trær og busker) tett inntil grøft og vegkant. Dette fører til at fuktighet magasineres i vegen, noe som medfører redusert kapasitet på vegen da vannet svekker vegens bæreevne.

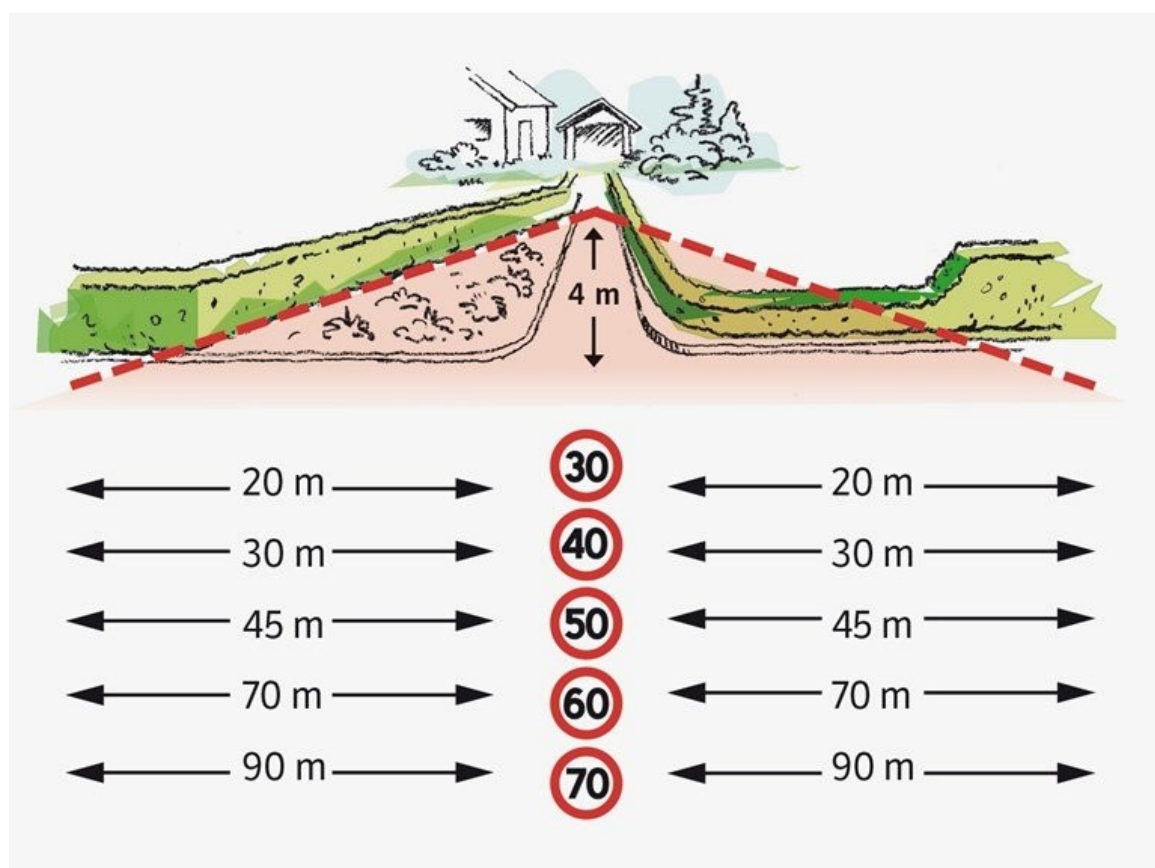
Kommunen har forventninger og retningslinjer til grunneiere langs sitt kommunale vegnett (ref. kommunens egne nettsider). Dette anbefales kommunen å følge opp tettere mot sine innbyggere (sikt og trafikksikkerhet).

Det anbefales å renske bort vegetasjon som ligger inntil veg og grøft – tilsvarende 2-3 m ut fra eksisterende vegkant. Kommunen må også sørge for at det som heter «vegens frie rom» til enhver

tid ikke forringes av vegetasjon i dette arealet. Dette tilsier at vegetasjon innenfor 4,5-5m høyde fra vegdekke og 2-3 m ut fra vegkant skal fjernes. Det må også ryddes vegetasjon i kryss for å sikre siktsoner. Siktsonen bestemmes av hastigheten på veien.



Figur 5 Tverrsnitt er hentet fra vedlegg D2-ID7480a i driftskontrakter for Statens vegvesen, og viser eksempel på rydding av vegetasjon i vegens frie rom.



Figur 6 Illustrasjon av siktsoner i veikryss. Hentet fra vegvesen.no.

Kantklipp bør også følges opp mot Figur 5 der dette er mulig.

Oppfølging av kantklipp og «vegens frie rom» vil sørge for en tørrere og bedre veg, og reduserer forringelsen av vegens levetid, da vann og fukt lettere transporteres vekk/fordamper.

Multimaskinen som kommunens Driftsavdeling kan benytte fritt, vil føre til at kommunen stå friere til å utføre slike arbeider når det er behov, samt til en lavere pris enn ved innkjøp hos eksterne (kun kommunens egne ansattes timelønn, driftskostnader, samt avskrivning av maskin).

Denne maskinen vil også være i stand til å utføre grøfting, grøfterensk, masseutskifting, legging av nye stikkrenner og andre vedlikeholdsoppgaver langs kommunens vegnett. Anskaffelsen og avskrivning av denne maskinen vil kunne forsvares av besparelsen på de ulike tiltakene som kommunen nå kan utføre selv. I tillegg må det vektlegges at kommunen også blir mer selvstendig i utførelsen av vegarbeider, noe som vil spare tid og kostnad for samfunnet ved uforutsette hendelser, og styrke kommunens beredskap.

Dette er et svært godt eksempel på en kommunal handling som er fremtidsrettet og bærekraftig.



Figur 7 Anskaffet multimaskin med henger.

7.3 Grøfter

Grøfting er også et stort behov på flere veger. Enkelte veger har rett og slett ikke grøft, andre har grunne grøfter med for lite kapasitet ved større nedbørsmengder (og isskjøving). Størsteparten av vegnettet trenger å få rensket opp i gjenvokste grøfter for å drenere vann fra vegoverbygningen.

Fra befaring av vegnettet oktober 2019 ble det avdekket at 34 kommunale veger har behov for grøfting og grøfterensk. Dette tilsvarer ca. 30 000 m, og er et tiltak som med enkelthet kan utføres av kommunens multimaskin til en lav enhetspris sett opp mot om dette skulle blitt utført gjennom egne kontrakter med eksterne parter.

Sammen med stikkrenner og rensk av vegetasjon, bør det å renske opp vegnettets grøfter være en prioritert oppgave for Øksnes kommune de neste fire årene.

Disse tre ovenstående tiltakene vil sørge for et sterkere og bedre fundament i vegen, noe som vil øke verdien og levetiden til kommunens veger.

7.4 Rekkverk

Manglende eller gammelt rekkverk som ikke følger dagens krav til sikring er et stort problem på enkeltveger i kommunen. Dette gjelder særlig langs Nyksundvegen, som har stor trafikk i sommerhalvåret. For Nyksundvegen ble det ved befaring oktober 2019 anslått et ekstra rekkverksbehov på ca. 4000 m. Dette tilsvarer en investering på ca. 4 000 000 kr (kun for rekkverk)

inkl. mva. I 2020 ble det montert ca. 800 m rekkverk langs Nyksundveien. Behovet for ekstra rekkverk er derfor anslått til ca. 3200 m. Dette tilsvarer en kostnad på 3 680 000 kr medtatt en prisøkning på 15 % fra 2019 priser.

De fleste veger i kommunen har ikke samme behov som Nyksundvegen, men det anbefales at veger langs med sjø samt moloer må sikres med rekkverk i henhold til dagens krav. Dette gjelder også rekkverksavslutninger ved hastigheter over 50 km/t.

Det anbefales at kommunen sørger for at trafiksikkerhetsinspeksjoner foretas på hele sitt kommunale vegnett. Slik kan kommunen få identifisert særlige faremomenter og risikofaktorer, og velge tiltak ut fra en slik rapport.

På bakgrunn i det store behovet for rekkverk og kostnaden ved dette, anbefales Øksnes kommune å sette opp en plan for de neste tolv årene (tre økonomiperioder), der tiltak på de mest trafikkerte og trafikkfarlige vegstrekningene må prioriteres. Optimalt sett burde det bli avsatt ca. 200 000,- per år i denne perioden til rekkverk og tiltak som omhandler sikring av trafikanter.

7.5 Elektroinfrastruktur

Det ble ikke utført detaljert befaring og vurdering av den elektriske infrastrukturen langs det kommunale vegnettet. Vurdering av dagens vegbelysning og eventuelt behov av utvidelse av dette er noe som bør igangsettes i tiden framover, samt utarbeidelse av en egen plan for elektroinfrastruktur i Øksnes kommune. Dette bør utføres i samråd med en elektroentreprenør/leverandør for å vurdere bruksområdet, om det har en funksjon i dag (nødvendigheten av belysning), samt alder, kvalitet.

Budsjett elektroinfrastruktur 2021 er 160 000 kr til vedlikeholdstiltak. Det er derfor et behov for budsjett for investering av ev. ny infrastruktur basert på en plan for elektroinfrastruktur.

7.6 Bru

Det er registrert totalt tre kommunale bruer (rørkulvert ikke inkludert). Bruene har en total lengde på lysåpning tilsvarende ca. 23 meter (Moloveien bru 10 m, Tuvaelva bru 10 m, Bru mot Instøya 3 m).

Bru på Moloveien ble utbedret i 2020. Ved oppgraderingen ble korrodert armering byttet ut, det ble lagt på ny betong og det ble satt på katodisk sikring. For to av bruene er det behov for faglig utført enkeltinspeksjon og vurdering av erosjonssikring, rekkverk, fundamentenes stabilitet og bruas trafiksikkerhet m.m.

Det anbefales at dette er en prioritert oppgave som bør utføres innen 2022 for å ha kontroll på at bruene er trafiksikre og tåler belastningen av tyngre kjøretøy. Særlig bru på Tuaveien over Tuaelva har behov for en enkeltinspeksjon snarest for å sikre at fundamenter til brua tåler belastningen fra trafikk og isføring i elv. Det ble på befaring av bru på Tuaveien påpekt svakheter i fundamentene og underliggende steinblokker, noe som kan være en fare for sikkerheten til trafikanter som passerer brua.



Figur 8 Bru langs molo til Instøya på Instøyveien.



Figur 9 Bru over Tualva på Tuaveien.

En enkeltinspeksjon vil avsløre eventuelle svakheter i bruens bæreevne eller fundamentering. Det er anslått at en slik inspeksjon vil koste kommunen ca. 100 000 – 150 000 kr (for begge bruer). Inspeksjon vil summeres opp i en rapport som kommunen må forholde seg til.

Ut fra gjennomført enkeltinspeksjon og funn i denne, kan det være behov for en hovedinspeksjon av bruene. For riks- og fylkesveger skal hovedinspeksjoner gjøres hvert 5. år. Det er ikke kjent når kommunens bruer sist ble kontrollert og inspisert – det må derfor gjøres en vurdering på behovet for hovedinspeksjon ut fra en enkeltinspeksjon. En hovedinspeksjon vil være mer tidkrevende og vil ha en høyere kostnad for kommunen, men anbefales sterkt å få gjennomført slik at kommunen kan **dokumentere** at bruene er i kvalitetsmessig god stand og trafikksikker.

Kommunen må også sørge for at konstruksjoner (eksempelvis moloer) og bruer blir inspisert av fagpersonell regelmessig – enten om det er 5,7 eller 10 år mellom inspeksjonene. Det anbefales på det sterkeste at kommunen vedtar en instruks på drift/vedlikehold av sine konstruksjoner, som gir føringer på hvordan oppfølging skal utføres og intervaller på inspeksjoner.

7.7 Møteplasser

Flere av de kommunale vegene har i dag møteplasser. På enkelte av vegene er disse i dårlig forfatning og/eller for små og må derfor utbedres. For andre veger er det behov for møteplasser hvor de i dag ikke eksisterer.

Nyksundvegen har i dag flere møteplasser som bør utbedres og sikres med hensyn på tyngre kjøretøy som buss. Flere av møteplassene her er for små for at busser skal kunne få plass til å vike.

Det anbefales at kommunen utbedrer møteplassene langs Nyksundvegen i løpet av neste planperiode (4 år), og at nye og eksisterende møteplasser fortrinnsvis er på sjøsiden. Det må også utredes videre muligheten for å skilte med vikeplikt for trafikk som kjører fra Nyksund og sørover. Slik vil møteplasser benyttes mer effektivt, og det vil bli et mer forutsigbart trafikkbilde for trafikanter som møtes.

Utførelsen av møteplasser og skilting kan utføres av kommunen selv ved bruk av multimaskin.

7.8 Snuplasser

Enkelte kommunale veger har snuplasser som må utbedres/bygges ut i størrelse. Det er også behov for å etablere snuplass på et fåtall av vegene som ikke har det i dag. Dette på grunn av vanskelige snuforhold for brøyte- og søppelbiler. Skilting på snuplass må også settes opp for å hindre utilsiktet parkering og annet bruk av arealet.

7.9 Skilt

En del av de kommunale vegene har ikke skilt med vegnavn.

De fleste møteplasser som finnes per i dag er ikke markert med møteplass-skilt.

Forbudsskilt er også mangelfullt, og kan føre til trafikkfarlige situasjoner siden trafikanter ikke vil være klar over farer/forbud.

Mangelen på skilt langs kommunens vegnett, og i visse tilfeller riktig skilting, kan føre til farlige og unødvendige risikofylte situasjoner. Kommunen bør derfor innhente informasjon om behovet for skilting langs sitt eget vegnett, samt gå i dialog med fylkeskommunen om bestemmelse av forkjørsveger og skilting som ligger i krysningspunkter mellom fylkes- og kommunalveg. Det anbefales at kommunen får utarbeidet en trafikksikkerhetsrapport (TS) for sine kommunale veger, der også skilting er en del av innholdet.

Arbeidet med en slik TS-rapport er anbefalt påbegynt allerede i 2020.

7.10 Vegmerking

På store deler av det kommunale vegnettet er det ikke behov for vegmerking. De veger som allerede har vegmerking er i OK til dårlig stand pga. alder/slitasje.

I sentrum av Myre er det gangfelter som ikke er oppmerket – noe som kan føre til farlige situasjoner for de myke trafikantene, samt usikkerhet for trafikanter.

Det anbefales at Øksnes kommune utfører vegmerking på steder der myke trafikanter og kjøretøy kan komme i konflikt. Resterende del av vegnett med vegmerking har ikke behov som «prioritert» tiltak, da det er andre tiltak som er viktigere per i dag. Vegmerking i seg selv er heller ikke et objekt/tiltak som sørger for bedre kvalitet og levetid på en veg – kommunen anbefales derfor å prioritere tiltak som kan bevare vegkapitalen – men vegmerking for myke trafikanter må likevel utføres.

7.11 Annet

Ved planlegging av tiltak og utbedringer av det kommunale vegnettet må det bli sørget for at et mer detaljert grunnlag av vegobjekter, vegens overbygning og materialer utarbeides.

Blant annet må det utføres bæreevnemålinger (med fallodd) for å sikre at utbedringen som planlegges står i forhold til vegens behov. Det kan som et supplement tas prøver av vegens overbygning for å sikre seg kunnskap om oppbygningen og et ev. behov for utskifting av masser.

Disse forundersøkelsene er særlig relevante ved utlysning av arbeider til eksterne. Dette for å sikre kommunen mot usikkerheter i kostnad, kvalitet og materialer i en kontraktssituasjon, samtidig som god kunnskap og grunnlagsmateriale vil sørge for bedre prissetting fra leverandører.

8 VURDERING AV TRAFIKKMENGDE PÅ KOMMUNALE VEGER

Vurderingen av mengden trafikk er antatt etter trafikkforhold under befaringsforhold, samt etter antall husstander (fra kart) og turist-/næringsvirksomhet.

Mye av det kommunale vegnettet ligger i spredt bebyggelse og mange av de kommunale vegene er tilknyttet små boligstrøk eller i flere tilfeller kun få hus. Dette medfører at en betydelig stor andel av vegnettet har en årsdøgntrafikk (ÅDT) under 50.

Havnegata og Moloveien ligger mellom Storgata (Fv.821) i Myre sentrum og Innfartsveien (Fv.7666) i sør. Dette medfører at disse to kommunale vegene anses som viktige med tanke på tilknytning mellom Sommarøy og sentrum, samt innfart mot havneområdet. Storgata i sentrum har i NVDB i dag registrert ÅDT 2700 og Innfartsveien har registrert ÅDT 200. På grunnlag av dette er Moloveien og Havnegata vurdert til å ha en relativt høy trafikkmengde med ÅDT 400-500.

Halvar Rasmussensvei anses som en sentral tilknytning mellom det store boligområdet i Sandvika og Vorneset. Denne kommunale vegen vurderes til å ha en ÅDT 200-300. Med næringsvirksomhet og større arbeidsplasser nord på Sommarøy, anses den kommunale delen av Innfartsveien som en relativt høyt trafikkert veg.

Sentrale bolig-gater i tettbebyggelse vurderes til å ha en ÅDT 100-200. For stikkveger som inngår som ulike alternativer for tilkomst vil ÅDT være lavere og det er gjort en vurdering på hvilke stikkveger som er mest benyttet.

Fv.7672 tilknyttes mot den kommunale Nyksundveien ved Høydal og er i dag registrert med ÅDT 50. Denne trafikkmengden er ikke realistisk for sommerhalvåret da Nyksundveien er en høyt trafikkert veg i turistsesongen.

Trafikkmengde er en parameter Øksnes kommune må ta hensyn til ved prioritering av tiltak på sitt kommunale vegnett, da hendelser og kvalitet på veger med høy trafikkmengde vil ha større innvirkning på kommunens beboere.

Det anbefales derfor at kommunen planlegger behov for utbedringer og hvilken vegstandard som skal råde ut fra viktighet av veg og trafikkmengde.

8.1 Fordeling av estimert trafikkmengde på kommunale veger

Tabell 9 Veger med ÅDT 400-500

ÅDT 400 - 500			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Trafikkbilde
KV1550	Nyksundveien	Grus	Sommer - turisttransport
KV0010	Nyksund	Grus	Sommer - turisttransport
KV0021	Moloveien	Asfalt	Næring/tungtransport
KV1100	Havnegata	Asfalt	Næring/tungtransport

Tabell 10 Veger med ÅDT 200-300

ÅDT 200 – 300			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Trafikkbilde
KV1080	Halvar Rasmussensvei	Asfalt	Boligområde/personbil
KV1449	Innfartsveien	Asfalt	Næring/tungtransport

Tabell 11 Veger med ÅDT 100-200

ÅDT 100 – 200			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Trafikkbilde
KV1474	Sommarøyveien	Asfalt	Boligområde/personbil
KV1538	Strengelvåg	Asfalt	Boligområde/personbil
KV1420	Vornesveien	Asfalt	Boligområde/personbil
KV0018	Lyngveien	Asfalt	Sentrum
KV1040	Elvegata	Asfalt	Boligområde/sentrum
KV1310	Rådhusgata	Asfalt	Sentrum
KV1436	Bolstads vei	Asfalt	Næring
KV1150	Kristian Rasmussensvei	Asfalt	Boligområde/sentrum

Tabell 12 Veger med ÅDT 50-100

ÅDT 50 – 100			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Trafikkbilde
KV1453	Langryggveien	Asfalt	Spredt bebyggelse
KV1489	Øvergårdsveien	Asfalt	
KV1060	Fjellveien	Asfalt	
KV1432	Heimsommarøyveien	Asfalt	
KV1457	Moloveien	Asfalt	
KV1010	Byeveien	Asfalt	
KV1070	Fru Ingeborgsvei	Asfalt	
KV1110	Herr Mortenssensvei	Asfalt	
KV1130	Kapt. Eriksensvei	Asfalt	
KV1140	Kirkeveien	Asfalt	
KV1454	Lyngveien	Asfalt	
KV1465	Raveien	Asfalt	
KV1582	Myrstien	Asfalt	
KV0001	Bårholmen	Asfalt	

Tabell 13 Veger med ÅDT <50

ÅDT < 50			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Trafikkbilde
KV1550	Nyksundveien	Grus	Vinter
KV0010	Nyksund	Grus	Vinter
KV1505	Straumen	Grus	
KV1507	Meløyveien	Asfalt	
KV1510	Instøyveien	Asfalt/Grus	
KV1564	Sandset	Asfalt/Grus	
KV1565	Torsetveien	Grus	
KV1502	Slipveien	Grus	
KV1503	Finnesveien	Asfalt	
KV1531	Staggarsveien	Grus	
KV1529	Langenes	Grus	
KV0015	Øksneshallen	Asfalt	
KV0022	Frivågveien	Grus	
KV1020	Dalveien	Asfalt	
KV1030	Ekranveien	Asfalt	
KV1160	Kråkeveien	Asfalt	
KV1180	Lerkeveien	Asfalt	
KV1190	Liveien	Asfalt	
KV1210	Mellomveien	Asfalt	
KV1225	Myrveien	Asfalt	
KV1230	Nedre Dalveien	Asfalt	
KV1240	Nedre Kirkevei	Asfalt	
KV1260	Olafs vei	Grus	
KV1265	Paviljongen	Asfalt	
KV1280	Posthusveien	Asfalt	
KV1290	Ringveien	Asfalt	
KV1300	Steinvassveien	Grus	
KV1316	Sminesveien	Grus	
KV1330	Strandveien	Asfalt	
KV1360	Tiurveien	Asfalt	
KV1370	Torstein Reinholdtsensvei	Grus/Asfalt	
KV1380	Turveien	Asfalt	
KV1390	Tverrbakken	Asfalt	
KV1410	Vally Andersens vei	Asfalt	
KV1430	Øvre Dalvei	Asfalt	
KV1440	Frivågveien	Grus	
KV1444	Gossenveien	Asfalt	
KV1445	H. Klaussens vei	Asfalt	
KV1446	Henriettes vei	Asfalt	
KV1456	Martin Nilsens vei	Asfalt	
KV1458	Multebærveien	Asfalt	
KV1459	N. Larsens vei	Asfalt	
KV1461	Naustveien	Asfalt	
KV1462	Nedre skolevei	Asfalt/Grus	
KV1464	Oppmyreveien	Asfalt	

KV1466	Reinøyveien	Asfalt	
KV1471	Slettaveien	Asfalt	
KV1479	Steinveien	Grus	
KV1482	Terminalveien	Asfalt	
KV1484	Valborgs vei	Grus	
KV1487	Vannverksveien	Grus	
KV1490	Øvre skolevei	Grus	
KV1506	Laksraveien	Grus	
KV1511	Nordheimveien	Asfalt	
KV1512	Holmveien	Asfalt	
KV1515	Matelvveien	Grus	
KV1517	Småjordveien	Grus	
KV1518	Anna Eriksens vei	Asfalt	
KV1519	Oselvveien	Asfalt	
KV1524	Holmbakken	Grus	
KV1560	Tuaveien	Grus	
KV1571	Barkestad	Grus	
KV1504	Ryphaugveien	Grus	
KV1527	Fiskeværsveien	Asfalt/Grus	
KV1535	Stangbergveien	Grus	
KV1540	Smibakkveien	Asfalt	
KV1547	Vesterveien	Grus	
KV1548	Nordveien	Grus	
KV1501	Melrabben	Grus	
PV1447	Holmøyveien	Grus	
PV1450	Iversens vei	Grus	
PV1437	Bruselvveien	Grus	
PV1563	Øksnes Vestbygd Båtforening	Grus	
PV1442	Gamle Sortlandskrysset	Grus	
PV1481	T. Liens vei	Asfalt	
PV1438	Ekløvveien	Grus	
-	Fremtidig KV v/Multebærveien	Asfalt	
PV1536_hp6	KV v/Kloneset	Grus	
PV1431_hp48	Alsvågveien	Grus	
PV1436_hp4	Almenningskai	Asfalt	
PV1451	Kartnesveien	Grus	
PV1514	Alsvåg Eldrehjem	Asfalt	
PV1516	Alsvåg Kirke	Grus	
PV1520_hp26	Toftenes Camping	Asfalt	
PV1521	Resset	Asfalt	
PV1522	Resset	Asfalt	
PV1538	Strengelvågveien	Asfalt/Grus	
PV1543	Standalhågen	Grus	

9 VISUELL VURDERING AV BÆREEVNE

Det kommunale vegnettets tilstand for bæreevne er vurdert ut fra visuelle inntrykk ved befaring, informasjon fra kommunen, generell kunnskap om trafikkbildet og tidligere registrerte data i NVDB. På grunn av vinterføre ved utarbeidelse av Hovedplan veg er ikke det visuelle inntrykket like godt egnet, men informasjonen som er samlet om hver enkelt veg er totalt sett god nok til å gjøre vurderinger.

I denne rapporten er det lagt til grunn bruksklasse som er oppgitt i veglisten som er utarbeidet av Statens vegvesen for kommunen (vedlegg V3). I tillegg til er det gjort nye vurderinger med hensyn på trafikkbilde og kommunens egne erfaringer.

Anbefalt bruksklasse (Bk) i denne planen er basert på befaringer, bebyggelse/næring og informasjon som kommunen innehar per i dag. En bruksklasse angir hvor mye aksellast vegen kan tåle uten å ta mye skade over tid, og samtidig ha en rimelig dekkelevetid. 10 tonns aksellast (Bk 10t) trengs når vegen med en viss frekvens blir påkjent av:

- Busstrafikk
- Lastebiltrafikk
- Tankbil for henting av melk/levering av fôr
- Tømmer- og annen tungtransport
- Renovasjon *kan* medføre 10 tonns trafikk

Det er opp til de kommunale myndigheter å håndheve at tillatte aksellaster ikke blir overskredet. Dette kan gjøres gjennom skilting av bruksklasser, varsling til utøvende myndighet for måling av aksellaster og bølgelegging av overlaster etter samme mønster som på riks- og fylkesvegnettet.

9.1 Bruksklasser i Øksnes kommune

Store deler av det kommunale vegnettet omfatter boligformål og personbiltrafikk i Bk 8t. En mindre del av vegnettet omfatter næringsvirksomhet og tungtrafikk i Bk 10t. Ut fra overnevnte kriterier er 10 tonn vurdert som ønskelig bruksklasse for hovedveger. Sistnevnte klasse er iht. definisjoner i hovedplan lokalisert mellom fylkesveg/sentrum og ut mot havneområdet sør-øst for Myre sentrum, samt i tilknytning til næringsvirksomhet i Alsvåg og Stø.

Enkelte veger ligger registrert i Bk 8t men har trafikkb belastning som tilsier Bk 10t, mens andre veger i Bk 10t bør fysisk oppgraderes slik at reell bæreevne tilfredsstiller bruksklassen.

Nyksundveien ligger i Bk 10t men bør opprustes pga. turisme og økt tungtrafikk i høysesongen. Samtidig har vegen på enkelte strekninger utfordringer med overflatevann, vann fra fjellskjæringer og dårlig grøfting.

Sommarøyveien ligger delvis i Bk 10t og Bk 8t, men bør oppgraderes til Bk 10t for hele strekningen slik at tungtransport kan kjøre strekningen lovlig hvis Innfartsveien mot havneområdet stenges.

Anna Eriksens vei – hovedparsell 1 og 3 i Alsvåg anbefales oppgradert til Bk 10t da vegen knytter Fv.939 til næringsvirksomhet.

9.1.1 Registrerte bruksklasser på det kommunale vegnettet

Følgende veger er i dag registrert i Bk 10t i Statens vegvesens vegliste:

Tabell 14 Veger registrert i Bk 10t

Veger registrert i Bk 10t			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Lengde (m)
KV0001	Bårholmen	Asfalt	530
KV0021	Moloveien	Asfalt	331
KV1100	Havnegata	Asfalt	568
KV1436	Bolstads vei	Asfalt	327
KV1449	Innfartsveien	Asfalt	362
KV1457	Moloveien	Asfalt	324
KV1474	Sommarøyveien	Asfalt/Grus	460
KV1482	Terminalveien	Asfalt	257
KV1489	Øvergårdsveien	Asfalt	2313
KV1507	Meløyveien	Asfalt	2110
KV1510	Instøyveien	Asfalt	1367
KV1515	Matelvveien	Grus	507
KV1527	Fiskeværsveien	Asfalt/Grus	1088
KV1538	Strengelvågveien	Asfalt	1218
KV1550	Nyksundveien	Grus	8413
KV0010	Nyksund	Grus	830
KV1539	Klubbenveien	Grus	441
		SUM	20 498

9.1.2 Anbefalte oppgraderinger av bruksklasser på det kommunale vegnettet

Følgende veger ligger i dag i Bk 8t, men betraktes som sentrale veger for tungtrafikk i forbindelse med næringsvirksomhet. Det anbefales at disse vurderes oppgradert i veglistene til Bk 10t:

Tabell 15 Veger som anbefales oppgradert til Bk 10t

Veger som anbefales oppgradert til Bk 10t			
Vegnummer	Vegnavn/område	Dekke	Lengde (m)
KV1518_hp1 og 3	Anna Eriksens vei	Asfalt	635
		SUM	635

9.1.3 Anbefalte tiltak vedrørende bruksklasser:

De offentlige veglistene til Statens vegvesen oppdateres to ganger pr. år. Det anbefales at kommunen har en målsetning om å få oppdatert informasjon om sine kommunale veger til veglisten som kommer ut høsten 2022. Dette slik at næringsliv og andre har riktig informasjon om tillat aksellast på vegnettet i Øksnes kommune.

Videre anbefales det at kommunen årlig kvalitetssikrer veglistene som sendes ut. Dette med hensyn til forsterkninger/utbedringer gjort på det kommunale vegnettet, samt ev. endringer av vegnettet det siste året.

Ordningen med vinteraksellast på visse kommunale veger anbefales fjernet.

Vinteraksellast har vært en ordning som særlig hogstindustrien har hatt bruk for. Men dette er ikke særlig aktuelt i Øksnes kommune. Vinteren er heller ikke stabil nok, med lange og stabile kuldeperioder, slik at telen får vokst seg stor nok til at de dårlige vegene får en god nok bæreevne til å tillate kjøretøy med 10 tonns aksellast på vinteren. Om bruk av vinteraksellast fortsatt skal gjelde, så er dette en risiko som kommunen må være innforståtte med. Det kan føre til at enkelte veger blir kjørt i stykker siden faktisk bæreevne er langt lavere enn «vinterbæreevnen» på 10 tonn.

10 FORSLAG TIL TILTAK FOR OPPGRADERING TIL ØNSKET BÆREEVNE/TILSTAND

10.1 Vann og vegoverbygning

Oppgaven til vegoverbygningens bærelag og forsterkningslag er å fordele belastningene fra trafikken nedover i vegkroppen og å drenere massene. Dersom massene i forsterkningslaget ikke er drenerende, kan en få bygget opp store poretrykk som vil redusere bæreevnen vesentlig. Vann i forsterkningslaget vil også kunne føre til at dette fryser om vinteren, med telehiv som resultat. Man ønsker heller ikke at finstoff fra underbygningen presses inn i forsterkningslaget og slik forringer dets egenskaper. Det er derfor vanlig å bruke fiberduk som et filterlag under overbygningen for å skille de to massetyperne, samt for å ivareta drenering i nedre del av forsterkningslaget.

Dype sidegrøfter etableres i den hensikt å ivareta kapasiteten til å ta vare på overflatevann og gi tilstrekkelig drenering av forsterkningslaget i vegoverbygningen. Med for grunne grøfter risikerer man at vann blir stående i grøfta i høyde med forsterkningslaget. Dette kan medføre at vann og finstoff trenger inn i forsterkningslaget og derved over tid reduserer dreneringseffekten, slik at massene til slutt blir telefarlige.

Ivaretagelse og rensk av grøfter er derfor en viktig del av arbeidsoppgavene for Driftsavdelingen.

10.2 Oppgradering i praksis

Den generelle standarden på det kommunale vegnettet i Øksnes er av middels kvalitet og verdi. For mange av veiene oppnås tilfredsstillende bæreevne ved å nettopp drenere vann og sørge for at vegkroppen tørker ut tilstrekkelig. Gjenvoksing av vegkanter er et gjentakende problem i kommunen. En av årsakene er strøsand som ikke kostes opp etter vinteren, men blir liggende i vegkanten. Skog/vegetasjon tar over og forringer dreneringssystemene.

Mange av asfaltvegene er generelt gode veger, men har behov for re-asfaltering for å ivareta både bæreevne og kjørekraft. For grusveger gjelder oppgrusing som et lettere tiltak for å ivareta dette, men dette kommer under vedlikehold og ikke oppgradering. Det samme gjelder for høvling av grusvegene for å sikre riktig fall på vegen, fjerne mindre slag hull og sørge for åpne vegkanter så vann kan renne av vegen.

De litt dårligere vegene har generelt behov for forsterkning av overbygningen i form av masseutskifting i tillegg til et re-etablert OV-/dreneringssystem.

Kommunen har oppgradert noen av veiene med to forskjellige metoder. På noen veier er det benyttet masseutskifting, nytt dekke og grøfterensking. På andre veier er det benyttet dypstabilisering med tilsetning av bindemiddel, nytt dekke og grøfterensking.

10.3 Tiltak for oppgradering

Følgende vurderinger er gjort basert på befaringer og kommunens kjennskap og erfaringer til sitt vegnett:

8 % (ca. 5 km) av vegnettet har en restverdi tilnærmet 100 % men det må påregnes noen mindre tiltak for disse vegene.

35 % (ca. 22 km) av vegnettet anbefales oppgradert/forsterket på følgende måte:

- Reparasjon av eksisterende dekke og opprensning av grøfter

49 % (ca. 32 km) av vegnettet anbefales oppgradert/forsterket på følgende måte:

- Etablering av nytt dekke, grøft- og vegetasjonsrensing, etablering av ny/opprensning av eksisterende drenering

6 % (ca. 4 km) av vegnettet anbefales oppgradert/forsterket på følgende måte:

- Etablering av nytt dekke, grøft- og vegetasjonsrensing, utskifting av stikkrenner og kummer, forsterkning av bærelag

2 % (ca. 1 km) av vegnettet anbefales oppgradert/forsterket på følgende måte:

- Masseutskifting og nytt forsterknings- og bærelag i overbygningen, etablering av nytt overvannssystem og/eller drenering, etablering av nytt dekke.

10.3.1 Tiltak asfaltveger – restverdi og veglengder

Tabell 16 Tiltak, restverdi og veglengder asfaltveger

Asfaltveger		
Restverdi (%)	Antall (m)	Eksempel på tiltak
100	5103	Ingen tiltak
80 – 100	15704	Reparasjon av dekke, grøfterensk
60 – 80	12863	Nytt dekke, grøft-/vegetasjonsrensk, drenering
40 – 60	2960	Nytt dekke, grøft-/vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer, forsterkning av bærelag
< 40	1139	Masseutskifting og nytt forsterknings- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt dekke
SUM	32876	

10.3.2 Tiltak grusveger – restverdi og veglengder

Tabell 17 Tiltak, restverdi og veglengder grusveier

Grusveger		
Restverdi (%)	Antall (m)	Eksempel på tiltak
100	109	Ingen tiltak
80 – 100	7386	Nytt grusdekke 7-10 cm, grøfterensk
60 – 80	18696	Nytt grusdekke, grøft-/vegetasjonsrensk, drenering
40 – 60	1087	Nytt grusdekke, grøft-/vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer, forsterkning av bærelag
< 40	0	Masseutskifting og nytt forsterknings- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt grusdekke
SUM	30582	

11 KOSTNADSOVERSLAG FOR OPPGRADERING TIL ØNSKET BÆREEVNE/TILSTAND

11.1 Bakgrunn for beregninger

Ut fra innsamlet data fra visuell befarings, samtaler med Driftsavdelingen i kommunen og faglige vurderinger er det gjort en vurdering på hva det vil koste å utføre de ulike tiltakene fordelt på asfalt- og grusvegene til kommunen. Vurdering av kostnad er basert på det kommunen betaler for disse tjenestene.

Kostnaden er vist per meter veg, og inkluderer ikke administrative kostnader og rigg, som er vanlige kostnader i en kontraktssituasjon. Kostnadene er også eksklusive mva, noe som må tas til etterretning ved beregning av budsjetter og tiltak.

Det er ikke gjort en spesifikk vurdering på kostnader ut fra hvor de ulike vegene ligger – dette er kun overordnede vurderinger ut fra vegenes bredde og kvalitet, samt erfaringstall fra tiltak gjort på lignende vegtyper.

11.1.1 Tiltak asfaltveger – restverdi og kostnad for tiltak

Tabell 18 Tiltak, restverdi og kostnad for tiltak asfaltveger

Asfaltveger		
Restverdi (%)	Kostnad pr. m	Eksempel på tiltak
100	0	Ingen tiltak
80 – 100	1100,-	Reparasjon av dekke, grøfterensk
60 – 80	2500,-	Nytt dekke, grøft-/vegetasjonsrensk, drenering
40 – 60	3400,-	Nytt dekke, grøft-/vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer, forsterkning av bærelag
< 40	4500,-	Masseutskifting og nytt forsterknings- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt dekke

11.1.2 Tiltak grusveger – restverdi og kostnad for tiltak

Tabell 19 Tiltak, restverdi og kostnad for tiltak grusveier

Grusveger		
Restverdi (%)	Kostnad pr. m	Eksempel på tiltak
100	0	Ingen tiltak
80 – 100	500,-	Nytt grusdekke 7-10 cm, grøfterensk
60 – 80	1600,-	Nytt grusdekke, grøft-/vegetasjonsrensk, drenering
40 – 60	2500,-	Nytt grusdekke, grøft-/vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer, forsterkning av bærelag
< 40	3500,-	Masseutskifting og nytt forsterknings- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt grusdekke

11.1.3 Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på asfaltveger

Tiltak for hver restverdi er beskrevet i tabeller ovenfor.

Tabell 20 Kostnadsnivå asfaltveger

Asfaltveger			
Restverdi (%)	Antall (m)	Kostnad Pr. m	SUM (ekskl. mva)
100	1142	0	0,-
80 – 100	13456	1100,-	14 801 600,-
60 – 80	11140	2500,-	27 850 000,-
40 – 60	5055	3400,-	17 187 000,-
< 40	2083	4500,-	9 373 500,-
SUM	32876		69 212 100,-

11.1.4 Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på grusveger

Tiltak for hver restverdi er beskrevet i tabeller ovenfor.

Tabell 21 Kostnadsnivå grusveger

Grusveger			
Restverdi (%)	Antall (m)	Kostnad Pr. m	SUM (ekskl. mva)
100	109	0	0,-
80 – 100	10637	500,-	5 318 500,-
60 – 80	18989	1600,-	30 382 400,-
40 – 60	847	2500,-	2 117 500,-
< 40	0	3500,-	0,-
SUM	30582		37 818 400,-

11.2 Behov for oppgraderinger Øksnes kommunale vegnett

En overordnet beregning av nødvendige tiltak og kostnader viser at langs Øksnes kommune sitt vegnett på ca. 65 km vil det være et behov for investeringer i området 107 millioner kr eksklusive mva.

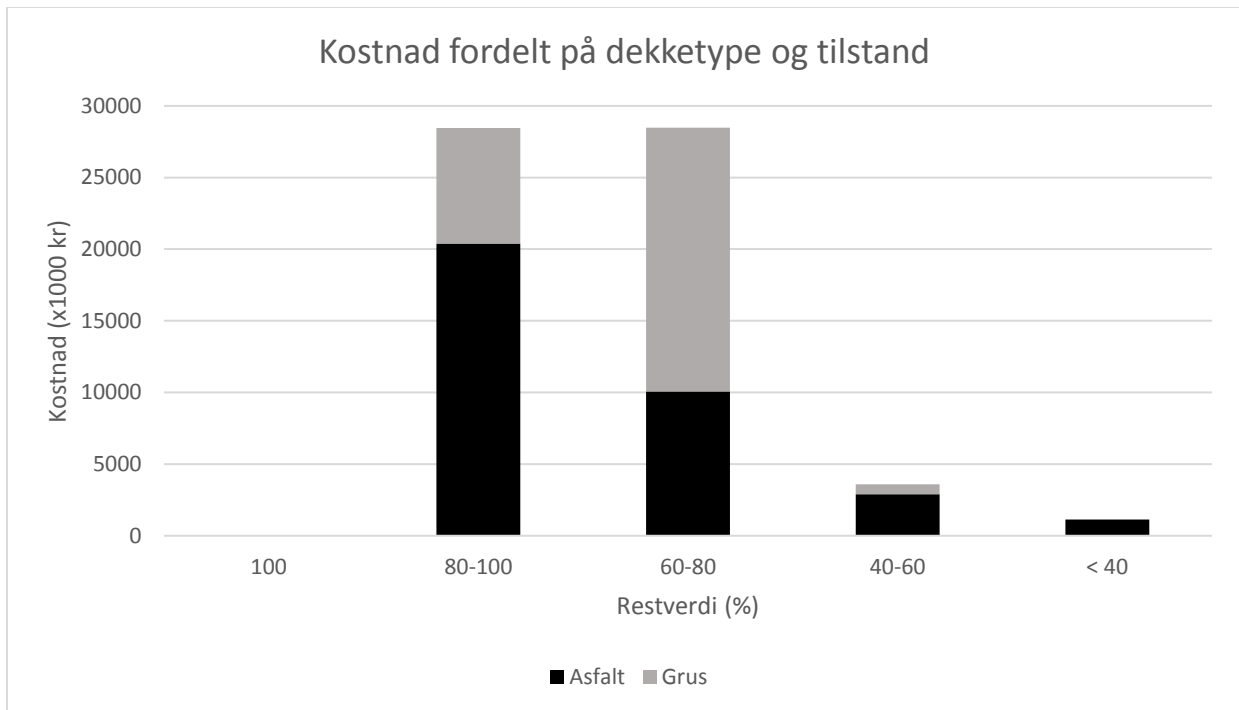
En investering opp mot 110 mill. kr vil sørge for at det kommunale vegnettet har den ønskede kvaliteten og oppnår en levetid som vil sørge for lave drifts- og vedlikeholdskostnader de neste tiårene.

I teorien skal en veg dimensjoneres for 20 års levetid. Flertallet av vegene i Øksnes kommune ble bygd for over 20 år siden, med en kvalitet som ikke ville vært tilfredsstillende i dag.

Legges 20 års levetid til grunn, og behovet for tiltak på dagens vegnett, så anbefales det å øke bevilgningene for investering betraktelig. Siden enkelte kommunale veger er av en god standard i dag, mens andre er i dårlig tilstand, så kan man se investeringsbehovet over en 12 årsperiode (3 økonomiplaner). Dette tilsier en budsjettstørrelse på 3,9 mill. kr ekskl. mva per år. Ved en slik innsats vil Øksnes kommune sørge for at sitt eget vegnett er i god stand, med et svært lite etterslep i løpet av en 12 årsperiode. Forlenges dette med en periode så vil investeringsbehovet tilsi ca. 2,9 mill. kr ekskl. mva per år.

Ovenstående forslag til investeringer og budsjett er ikke inkludert de kostnader kommunen har med drift og vedlikehold av sitt eget vegnett. Det er derfor svært viktig at drift og vedlikehold sikres budsjetter som kan ivareta eksisterende vegnett mens innsatsen på investering pågår.

Likevel vil kostnader ved drift og vedlikehold reduseres etter hvert som kommunen utfører investeringstiltakene. En ny/oppgradert veg vil ha lavere drift/vedlikeholdskostnader enn en slitt veg med gamle vegobjekter (for små stikkrenner, dårlige grøfter, hullete asfaltdekke, dårlig grusdekke). Samtidig vil kommunen oppleve en reduksjon i vedlikeholdskostnader på asfaltdekker sammenlignet grusdekker, så fremt oppgradering av vegene utføres riktig og etter faglige anbefalinger.



Figur 10 Kostnad fordelt på dekketype og tilstand.

Figur 10 **Feil! Fant ikke referanseilden.** viser hvordan utbedringskostnaden er fordelt på dekketype og tilstand.

12 KOSTNADSOVERSLAG FOR OPPGRADERING FRA GRUS- TIL ASFALTDEKKE

12.1 Strategi

Øksnes kommune har som strategi å redusere antall grusveger ved å investere i asfaltdekke. Ved riktig utførelse av asfaltering på eksisterende grusveger vil drift og vedlikeholdskostnadene reduseres vesentlig. Selv om investeringen med asfalt vil være forholdsvis høy sett mot å legge mer grus, så vil frafall av de årlige tiltakene som gjentatt grusing, høvling og skraping, over tid, føre til en gunstigere økonomisk kostnad for vegeier. Samtidig må kommunen sørge for at reasfaltering av sine veger utføres i et tidsrom tilsvarende 15-20 år.

Ved å planlegge og detaljere med bruk av kjente forhold som trafikkmengde, vegklasse/type og tilstand, så vil kommunen kunne sette opp en strategi og prioriteringsliste for sine prosjekter, som belaster budsjettene jevnere, både med tanke på investering- og drift/vedlikeholdskostnader.

12.2 Situasjoner som beskrives

Situasjon 1 anbefales kun for KV som i dag har et godt drens- og avløpssystem hva gjelder overvann, samt god nok bæreevne for vegens bruk (vegens overbygning tilfredsstillende).

Situasjon 2 anbefales for de fleste av dagens KV som er grusveg.

Situasjon 3 anbefales der det per i dag er KV som er smalere enn 3 m (breddeutvidelse), ligger på myr/bløte områder, har for dårlig bæreevne ut fra daglig trafikkbelastning.

De aller fleste grusvegene er i denne hovedplan å betrakte som atkomstveger. Totalt sett er det ca. 14,25 km grusveg i denne vegkategorien. Det utgjør 47 % av alle grusveger. 6,8 km av grusvegene er kategorisert som samleveg (utgjør 20 %) og 9,4 km (utgjør 32 %) er kategorisert som hovedveg. Nyksundvegen står for en stor andel i kategorien hovedveg med grusdekke. Den prosentvise fordelingen baseres på total lengde grusveg – ikke antall grusveger.

Tabell 22 Antall meter med henholdsvis asfalt og grus

Antall meter asfaltert KV i dag	31,2 km
Antall meter KV med grusdekke i dag	29,7 km

Ovenstående tall er hentet fra Figur 4, kap. 6.5.

Mange av de kommunale vegene har behov for utbedringer av både lettere og tyngre tiltak som er viktige for at oppgraderingen av vegen skal gi best mulig resultat, også på lang sikt.

12.3 Nødvendige tiltak før asfaltering på eksisterende grusveger:

- Vurdere behov for bæreevnemåling før beskrivelse av forsterkning
- Kantrensk
- Utskifting gamle stikkrenner
- Avretting eksisterende grusdekke
- Fiberduk

Dette er minimumstiltak som bør gjøres på eksisterende grusveger innen asfalt legges. Dette for å sørge for at investeringen av asfaltert dekke varer lengst mulig.

12.4 Alternative tiltak før asfaltering på eksisterende grusveger, eller ved dårlig bæreevne:

- Bæreevnemålinger før beskrivelse av forsterkning (tiltak som gjelder før alle situasjoner)
- Armeringsnett på strekninger med myr/bløtt område
- Vurdering av breddeutvidelse på smale KV (aktuelt der grusveg i dag er 3-4 m eller smalere)
- Forsterkning med grusmasse (Fk 0-32 (knust fjell)) – nytt bærelag 10-20 cm.
- Grøfterensk
- Vegetasjonsrensk inntil 3 m utenfor vegskulder (der det er mulig)

12.5 Kostnad situasjon 1

Kun asfaltering på eksisterende grusveg (kun KV i god stand), med enkelte mindre tiltak. Asfaltdekke på 4 cm – gir ca. 100 kg/m². Det er satt en vegbredde på 4 m i beregningen. Prisnivå vil variere, men det er for utregningen sin skyld benyttet pris på 1700 kr/tonn eksklusive mva.

Dette gir følgende for kun asfaltdekke på grusveger:

$$1020 \frac{\text{kr}}{\text{m}} \times 11293 \text{ m} = 11,52 \text{ mill. kr ekskl. mva}$$

12.6 Kostnad situasjon 2

Gjøre nødvendige tiltak for lengst mulig levetid på asfaltdekke som legges – se tiltak over.

$$2000 \frac{\text{kr}}{\text{m}} \times 22\,209 \text{ m} = 44,41 \text{ mill. kr ekskl. mva}$$

12.7 Kostnad situasjon 3

Gjøre nødvendige og alternative tiltak (gjelder svært dårlige KV):

$$2800 \frac{\text{kr}}{\text{m}} \times 871 \text{ m} = 2,43 \text{ mill. kr ekskl. mva}$$

13 KOSTNADER FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV KOMMUNALE VEGER OG VEGOBJEKTER

Øksnes kommune har i 2022 avsatt 3,37 mill. kr i sitt årlige drift- og vedlikeholdsbudsjett til vedlikehold av vegene (sommer og vinter). Andre driftskostnader er ikke inkludert i denne summen.

Med bakgrunn i kommunens økonomiske situasjon så har budsjettene for drift og vedlikehold av dagens kommunale vegnett blitt redusert over de siste årene. Dette er en utfordring for Driftsavdelingen, ettersom innsparing i budsjett vil føre til større behov for midler i årene som kommer, siden forfallet på kommunale veger vil øke.

Basert på funn fra befaringer høsten 2019 og evaluering av innhentede data av vegenes tilstand, vil forfallet på de kommunale vegene øke for hvert år med dagens drift og vedlikeholdsbudsjett.

Det anbefales derfor at kommunen øker sitt drift og vedlikeholdsbudsjett, samtidig som kommunen skal optimalisere bruken av anskaffet multmaskin m/henger, for å få ned kostnadene på tiltak som må utføres samtidig som kommunen får «mer for pengene».

En økning i budsjett anbefales gjennomført gradvis over flere år, der kommunen setter opp en stram prioritering av hvilke tiltak som skal gjennomføres for år 2020, 2021, 2022 osv. Budsjettene skal skilles på drift og vedlikehold av vinter- og sommerprosesser.

Som beskrevet i kapittel 7 så anbefales kommunen å satse på vedlikehold som vil sørge for at eksisterende vegkapital og vegobjekter bevares. Utførelse av vedlikeholdstiltak som grøfterensk, vegetasjonsrydding og høvling av grusveger vil sørge for at hastigheten på forfallet reduseres. For asfaltveger vil reparasjon av slaghull, både med kalde og varme asfaltmasser, være en OK løsning for å holde på kvaliteten til asfaltdekket inntil kommunen prioriterer midler til nylegging av asfaltdekke.

Generelt for drift og vedlikehold på nasjonalt nivå – til informasjon:

Statens vegvesen (2018) bruker ca. 44 kr/m på vinterdrift av riks- og fylkesvegnettet per år. Dette er en høyere sum enn hva Øksnes kommune kan tillate å bruke på det kommunale vegnettet, både sett opp mot tilgjengelige budsjetter, kvalitet på veg og trafikkmengde.

I dag (2022) ligger budsjettet på vinterdrift i Øksnes kommune på ca. 3,2 mill. kr. Noe som tilsvarer ca. 39 kr/m kommunal veg.

Hva gjelder forbruk på sommeraktiviteter så er behovet lavere på riks- og fylkesvegnettet enn hva vinterdrifta har behov for, men det er viktig at det finnes midler nok til å utføre nødvendige drifts- og vedlikeholdsoppgaver hvert år for å holde kontroll på forfallet og slitasjen etter hver vinter og særlig vår (med telehiv og flomsituasjoner).

I dag (2022) har Øksnes kommune 270 000 kr i budsjett til tiltak på sommerhalvåret, hvorav 100 000 kr er øremerket Nyksundvegen. Dette tilsvarer 10,8 kr/km for Nyksundveien, mens de resterende kommunale veiene har et budsjett på 3,4 kr/km veg. Budsjettet sørger for at deler av behovet for tiltak kan utføres, men Driftsavdelingen har ikke mulighet til å utføre alle nødvendige oppgaver på de kommunale vegene, samt møte kravene til trafikantene hva gjelder kvalitet på vegdekker, grøfting og siktforhold. Forfallet på dagens vegnett øker for hvert år med dagens budsjettnivå.

Det anbefales derfor at kommunen øker sitt budsjett for drift og vedlikehold for tiltak som må utføres sommerstid. I en prioritering av tiltak bør grøfting/grøfterensk, utskifting av stikkrenner og vegetasjonsrensk være av høyeste prioritet.

Det anbefales å øke vedlikeholdsbudsjettet for sommerprosessene med ca. 300 000 kr/år. Det er da tatt en avveining mellom det som er ønskelig ut fra et faglig ståsted, samtidig som det er gjort en økonomisk vurdering av hva som er mulig for Øksnes kommune.

Basert på 2019-budsjettet på 270 000 kr (sommervedlikehold), så bør dermed budsjettene for 2022-2025 være i størrelsesorden ca. 600 000 kr.

Dette vil sørge for at det i en fireårsperiode vil bli utført arbeid som reduserer forfallet på det kommunale vegnettet. Mulig kan også denne innsatsen over en fireårsperiode være nok til at forfallet vil være på et akseptabelt nivå i utgangen av 2026, slik at kommunen kan redusere vedlikeholdsbudsjettet for sommerprosesser noe etter denne «innsatsperioden».

Kostnadene tar ikke hensyn til prisstigning eller andre årsaker til endring av pris.

14 VEGKAPITAL OG ETTERSLEP PÅ DET EKSISTERENDE KOMMUNALE VEGNETTET

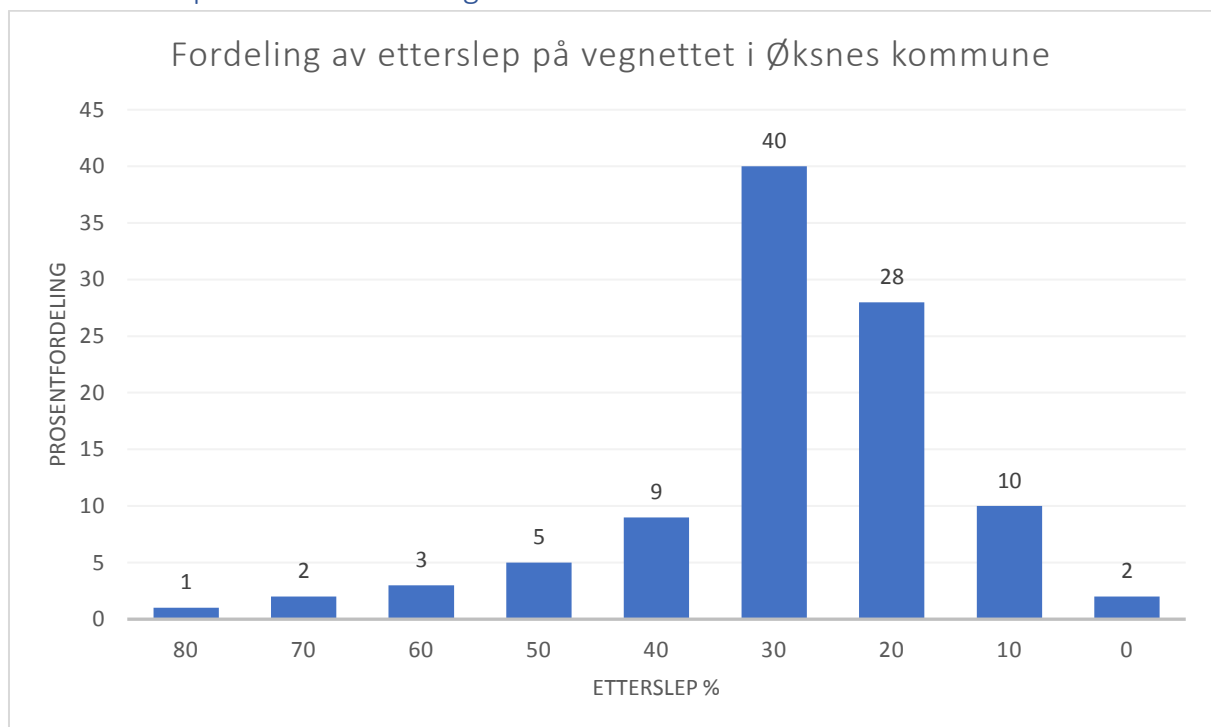
Vegnettet består av en rekke elementer/objekter som til sammen representerer en betydelig verdi. Ved manglende vedlikehold forfaller vegnettet, og jo lengre forfallet pågår desto tyngre blir tiltakene for å gjenopprette den opprinnelige tilstanden. Generelt vil asfalterte veger være mye dyrere å oppgradere enn grusveger pga. verdien av asfalt.

Figur 11 i kapittel 14.1 viser den prosentvise fordelingen av etterslepet og Figur 12 i kapittel 14.2 viser den prosentvise fordelingen av restverdi på de kommunale vegene.

Kolonne «Vegkapital/m» i kapittel 14.2 angir dagens verdi av vegen, basert på antatt kostnad for å bygge samme type veg i dag.

Eksempel: En kommunal hovedveg på 5 km koster eksempelvis 3000 kr/m (ekskl. mva) å bygge. Men denne vegen har dårlig asfalt, hjulspor og dårlige grøfter etter 40 års bruk. Dette blir vurdert å tilsvare en omtrentlig restverdi på 70 % av 3000 kr/m. Dvs. at å ruste opp vegen til akseptabel tilstand iht. dagens krav vil koste kommunen ca. 900 kr/m – totalt 4 500 000 kr ekskl. mva.

14.1 Etterslep av kommunale veger



Figur 11 Fordeling av etterslep på vegnettet i Øksnes kommune

14.1.1 Etterslep asfalterte veger

I hovedsak er de asfalterte kommunale vegene i middels forfatning. Og det er et behov for oppgradering/nylegging av asfalt på disse.

En totalvurdering fra utførte befaringer og samtaler med Driftsavdelingen gir et anslått behov for reasfaltering (forsterkning, nye stikkrenner, grøfting osv. ikke medtatt her) på 80 % av dagens asfalterte vegnett (totalt ca. 30 km asfaltert veg) – altså 24 km.

Kostnad nylegging av asfalt: ca. 1100-1400 kr/tonn ekskl. mva. Dette er lokale priser basert på erfaring.

Dette tilsvarer en kostnad for reasfaltering av eksisterende veger med asfalt på ca. 14 mill. kr ekskl. mva. (forutsatt asfaltpris på 1300 kr/tonn, vegbredde snitt 4,5 m og 4 cm asfaltlag (100 kg/m²)).

14.1.2 Etterslep grusveger

Hovedvekten av grusvegene til kommunen er i en tilstand der høvling av vegen, oppgrusing med 5-10 cm toppdekkegrus, rensk av grøfter og vegetasjon langs vegen, ville gitt en svært stor reduksjon i forfallet og etterslepet på grusvegene. Dette ville således ha økt grusvegernes levetid betraktelig, og sørget for større komfort til trafikantene, samt en lavere driftskostnad per år for kommunen. Det er svært nødvendig å opprettholde høvling og oppgrusing som en årlig aktivitet på grusvegene, men behovet vil være mindre enn det er i dag siden det er gjort et større tiltak på vegene.

Oppgrusing av de kommunale vegene vil ha en kostnad i området 60-80 kr/m, avhengig av vegens tilstand i dag og bredde. Høvling av toppdekke, grøfting og vegetasjonsrensk med kommunalt utstyr er anslått til ca. 40 kr/m i snitt (veldig variabel pris avhengig av omfanget langs de ulike grusvegene).

Dette gir en pris på ca. 100 kr/m for å fjerne større deler av etterslepet på grusvegene slik situasjonen er i dag. Merk at det fortsatt vil være enkelte strekninger og veger med et større investeringsbehov enn det som er lagt inn her. Disse må i så fall vurderes og beregnes før spesifikke tiltak settes inn – og det er anbefalt at større investeringer settes opp som egne poster på drift/vedlikeholdsbudsjettet (mest aktuelt for asfalterte veger som har en høyere investeringskostnad).

Et overslag for å få fjernet mye av etterslepet på grusvegene i Øksnes kommune havner derfor på ca. 3 mill. kr ekskl. mva. forutsatt 30 km grusveg med tiltak.

14.1.3 Anbefaling

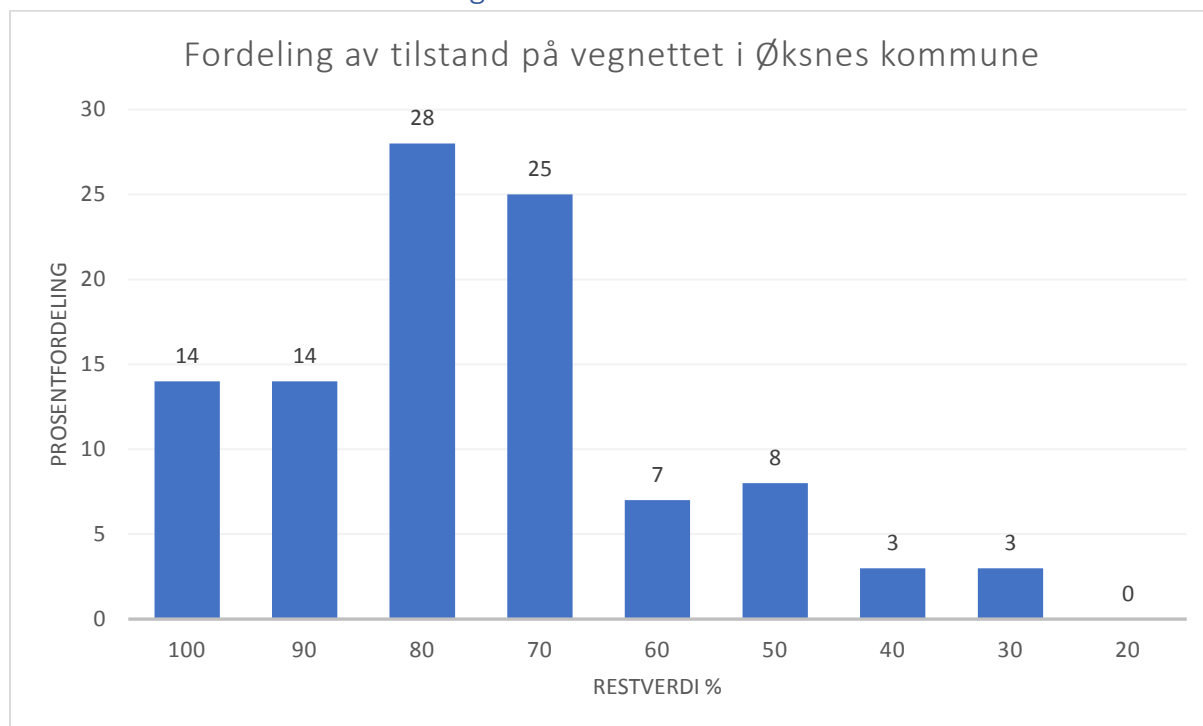
Ovenstående summer er for høye til å kunne tas på ett årlig budsjett i Øksnes kommune. Det anbefales derfor at kommunen gjør en prioritering ut fra vegklasse, trafikkmengde og tilstand på vegene, og at tiltak utføres etter denne prioriteringslisten.

For å hindre økt etterslep på de asfalterte vegene, må kommunen øke sin innsats og prioritering av asfaltering de neste 7 årene. Dette vil da gi en budsjettpost på asfaltering lik 2 mill. kr ekskl. mva. per år over de neste 7 årene.

For å hindre videre oppbygging av etterslep, samt redusere dagens forfall på grusvegene, anbefales kommunen å øke budsjettet for sommervedlikehold med ca. 300 000 kr per år.

En mulighet er å inngå en avtale over flere år med asfaltentreprenør, slik at årlig asfaltering kan utføres uten utlysning av nye kontrakter hvert år, samt at kommunen sikrer seg en leverandør av asfalt som er lokalkjent og som kan utføre til en mer gunstig pris enn årlige utlysninger.

14.2 Restverdi av kommunale veger



Figur 12 Fordeling av tilstand på vegnettet i Øksnes kommune

Kommunale gang-/sykkelveger er ikke medtatt i fordelingene for etterslep og restverdi.

Tabell 23 Veger med restverdi 100 %

Restverdi 100 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lende (m)
KV0018	Lyngveien	68
KV1446	Henriettes vei	152
KV1490	Øvre skolevei	109
KV1511	Nordheimveien	401
KV1512	Holmveien	364
KV1445	H. Klaussens vei	157
KV1471	Slettaveien	649
KV1461	Naustveien	157
KV1464	Oppmyreveien	756
KV1519	Oselvveien	538
KV1190	Liveien	245
PV1516	Alsvåg Kirke	130
KV1030	Ecranveien	372
KV1265	Paviljongen	170
KV1080	Halvar Rasmussensvei	345
KV1010	Byeveien	599

Tabell 24 Veger med restverdi 90 %

Restverdi 90 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV0001	Bårholmen	482

KV0021	Moloveien	331
KV1100	Havnegata	568
KV1280	Posthusveien	59
KV1432	Heimsommarøyveien	1275
KV1449	Innfartsveien	361
KV1454	Lyngveien	441
KV1458	Multebærveien	336
KV1459	N. Larsens vei	67
KV1479	Steinveien	65
KV1510	Instøyveien	1367
KV1518	Anna Eriksens vei	107
KV1040	Elvegata	309
KV1130	Kapt. Eriksensvei	158
PV1436_hp4	Almenningskai	64
PV1543	Standalhågen	150

Tabell 25 Veger med restverdi 80 %

Restverdi 80 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV1225	Myrveien	127
KV1300	Steinvassveien	887
KV1310	Rådhusgata	790
KV1410	Vally Andersens vei	209
KV1456	Martin Nilsens vei	569
KV1457	Moloveien	324
KV1466	Reinøyveien	285
KV1487	Vannverksveien	1179
KV1501	Melrabben	872
KV1502	Slipveien	694
KV1503	Finnesveien	698
KV1504	Ryphaugveien	519
KV1506	Laksraveien	391
KV1515	Matelvveien	507
KV1517	Småjordveien	313
KV1518	Anna Eriksens vei	528
KV1527	Fiskeværsveien	1088
KV1531	Staggarsveien	896
Kv1560	Tuaveien	567
KV1582	Myrstien	201
PV1431_hp48	Alsvågveien	424
KV1060	Fjellveien	833
KV1538	Strengelvågveien	1218
KV1160	Kråkeveien	458
KV1300_hp1	Steinvassveien	78
KV1380	Turveien	352
KV1390	Tverrbakken	208
KV1482	Terminalveien	257
PV1447	Holmøyveien	271
PV1450	Iversens vei	118

PV1437	Bruselvveien	59
PV1442	Gamle Sortlandskrysset	70
PV1481	T. Liens vei	100

Tabell 26 Veger med restverdi 70 %

Restverdi 70 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV0022	Frivågveien	64
KV1020	Dalveien	401
KV1210	Mellomveien	354
KV1230	Nedre Dalveien	181
KV1290	Ringveien	437
KV1316	Smynesveien	285
KV1436	Bolstads vei	656
KV1453	Langryggveien	2004
KV1465	Raveien	563
KV1474	Sommarøyveien	1146
KV1505	Straumen	1220
KV1524	Holmbakken	790
KV1529	Langenes	524
KV1550	Nyksundveien	8413
KV0010	Nyksund	830
KV1564	Sandset	555
KV1565	Torsetveien	1306
KV1571	Barkestad	1200
KV1547	Vesterveien	760
KV1548	Nordveien	996
PV1521	-	405
PV1522	-	239
PV1563	Øksnes Vestbygd Båtforening	424
KV1180	Lerkeveien	91
KV1260	Olafs vei	127
KV1290_hp1	Ringveien	113
KV1360	Tiurveien	396
KV1370	Torstein Reinholdtsensvei	200
KV1535	Stangbergveien	477
PV1536_hp6	Kloneset	474

Tabell 27 Veger med restverdi 60 %

Restverdi 60 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV1330	Strandveien	310
KV1440	Frivågveien	364
KV1484	Valborgs vei	233
KV1489	Øvergårdsveien	2313
KV1507	Meløyveien	2110
KV1518_hp2	Anna Eriksens vei	338
KV0015	Øksneshallen	115

PV1438	Ekløvveien	145
--------	------------	-----

Tabell 28 Veger med restverdi 50 %

Restverdi 50 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV1110	Herr Mortensensvei	250
KV1140	Kirkeveien	731
KV1240	Nedre Kirkevei	123
KV1444	Gossenveien	400
KV1462	Nedre skolevei	339
-	Toftenes Camping PV1520_hp26	264
KV1540	Smibakkveien	484
PV1451	Kartnesveien	137
PV1514	Gamlehjemmet Alsvåg	78

Tabell 29 Veger med restverdi 40 %

Restverdi 40 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV1420	Vornesveien	883
PV1543	Strengelvågveien	285
PV1538	Strengelvågveien	73

Tabell 30 Veger med restverdi 30 %

Restverdi 30 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KV1070	Fru Ingeborgsvei	518
KV1150	Kristian Rasmussensvei	353
KV1430	Øvre Dalvei	268

Tabell 31 Veger med restverdi 20 %

Restverdi 20 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)

14.3 Restverdi av kommunale gang-/sykkelveger

Det er gjort en samlet vurdering for alle gang-/sykkelveger i Øksnes kommune ut fra visuell vurdering og erfaring fra driftsavdelingen i kommunen.

Tabell 32 Gang- og sykkelveger med restverdi 60 %

Restverdi 60 %		
Vegnummer	Vegnavn/område	Lengde (m)
KG0015	Øksneshallen	264
KG1060	Fjellveien	417
KG1140	Kirkeveien	159
KG1160	Kråkeveien	37
KG1360	Tiurveien	32
KG1390	Tverrbakken	69
KG1265	Paviljongen	92

15 HANDLINGSPLAN FOR 2020-2023 – FIRE ALTERNATIVE BEVILGNINGSNIVÅER

15.1 Dagens budsjettnivå og utvikling de siste to år

Dagens budsjett drift/vedlikehold – SOMMER

270 000 kr i 2022

Utvikling de siste årene:

491 000 kr i 2018

290 000 kr i 2019

270 000 kr i 2021

Budsjettet 2022-2024:

270 000 kr per år

Dagens budsjett drift/vedlikehold – VINTER

3 100 000 kr i 2022

Utvikling de siste årene:

2 979 000 kr i 2018

3 350 000 kr i 2019

3 180 000 kr i 2021

Budsjettet 2022-2024:

3 100 000 kr per år

15.2 Dagens budsjettnivå -25 %

Ved en svært utfordrende økonomisk situasjon i kommunen kan dette være et alternativ. Ved å redusere dagens budsjett vil kommunen og brukere langs vegene oppleve en forringelse av kvalitet og sikkerhet da et allerede stramt budsjett kuttes 25 %.

Dog er dette et kortsiktig alternativ om Øksnes kommune opplever økonomisk svikt.

Alternativet frarådes fra et vegfaglig og trafiksikkerhetsmessig ståsted.

15.3 Dagens budsjettnivå +25 %

En økning av dagens budsjett med 25 % vil sørge for at kommunen kan redusere etterslepet betraktelig på visse vegtyper (asfalt/grusveger), om man prioriterer tiltakene riktig.

Samtidig er det reelt å kunne øke budsjettet på drift/vedlikehold om ulike økonomiske tiltak settes inn i kommunen. Ulike støtteordninger, lån og bistand kan være aktuelle måter å få økt kommunens drift/vedlikeholdsbudsjett på om kommunen ser dette som formålstjenlig.

Basert på 2022-budsjettet så vil 25 % økning av budsjettet gi følgende:

SOMMER: 337 500 kr/år

VINTER: 3 875 000 kr/år

TOTALT: 4 212 500 kr/år

Siden vinterbudsjettet allerede er vesentlig større enn sommerbudsjettet, og må være det, kan det være mulig for kommunen å sette av en større andel på sommer, mens man øker vinterbudsjettet med eksempelvis 5 % (155 000 kr). Dette vil sørge for at kommunen kan utføre ønskede og viktige tiltak på sommerbudsjettet, samtidig som det ikke går på bekostning av vinterens drift/vedlikeholdsbudsjett.

Eksempel på et slikt budsjett vil være følgende:

SOMMER:	957 500 kr/år
VINTER:	3 255 000 kr/år
TOTALT:	4 212 500 kr/år

Dette vil gi store muligheter for Driftsavdelingen i kommunen til å sette i gang prosjekter og tiltak for å fjerne og redusere etterslepet.

15.4 Faglig vurdering av nivå for å stoppe og fjerne forfall

Dette er et bevilgningsnivå som ikke er reelt for Øksnes kommune, da budsjettstørrelsene som må til i løpet av en fireårsperiode er massive. Det er likevel valgt å legge med dette alternativet for å vise det reelle behovet sett fra et faglig ståsted.

Bare for asfaltering vil en kostnad på ca. 14 mill. ekskl. mva måtte fordeles på fire år – noe som gir 3,5 mill. kr/år for asfalt. Samtidig er det et stort behov for rekkverk (ref. kap. 7.4 Rekkverk) og bare Nyksundvegen vil ha et behov på ca. 4 mill. kr som må fordeles over fire år. Samtidig vil kommunen måtte gjennomføre hoved- og spesialinspeksjoner på sine konstruksjoner på vegnettet, utbedret konstruksjoner og skader, grøftet over 30 000 m veg, lagt på ca. 12 000 m³ toppdekke på grusvegene sine, samt fjernet vegetasjon, skiftet stikkrenner, byttet ut elektroinfrastruktur og skilt m.m.

Et grovt estimat av ovenstående tiltak er ca. 50 mill. kr ekskl. mva.

Dette gir et drift/vedlikeholdsbudsjett på 12 mill. kr per år over en fireårsperiode.

Alternativet ses ikke på som en reell mulighet for Øksnes kommune, men er det nivået som kommunen skulle lagt seg på for å få stoppet og fjernet forfallet som er på dagens vegnett.

15.5 Faglig vurdering av nivå for å minke forfall til akseptabelt nivå

Nødvendig bevilgningsnivå for å minke forfallet til et nivå som opprettholder vegnettets og vegobjektene tiltenkte funksjon er vurdert til å være + 30 % av dagens budsjettnivå (sommer + vinter). Økningen i budsjett må tilføres sommervedlikeholdet da det er dette vedlikeholdet som er mest kritisk med dagens etterslep.

En økning på 30 % tilsvarer 1 011 000 kr per år.

Dette gir muligheten til å sette rekkverk hvert år på de mest kritiske stedene, samt asfaltering av de verste strekningene. I tillegg vil det med Driftsavdelingens innkjøpte multimaskin være nok midler til å gjennomføre større mengder med grøfterensking, vegetasjonsrydding og nødvendige stabiliserende arbeider med vegoverbygning/skråningsstabilitet.

Anbefalingen er derfor å øke totalbudsjettet for drift/vedlikehold med 30 %, og at økningen i midler tilføres sommervedlikeholdet.

16 ØKONOMIPLAN FOR 2 PLANPERIODER (8 ÅR)

16.1 Økonomiplan 2022-2026

Tabell 33 Økonomiplan 2022-2026

	Beskrivelse	Regnskap 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
	6214 Veier og gater mv.						
10100	Fast lønn	250	365	365	365	365	365
10400	Overtid	61	50	50	50	50	50
10901	Pensjonsinnskudd	57	58	58	58	58	58
10991	Arbeidsgiveravgift	15	18	18	18	18	18
11207	Arbeidsklær	0	3	3	3	3	3
11301	Telefon	1	1	1	1	1	1
11400	Annonse, reklame, informasjon	16	2	2	2	2	2
11500	Opplæring, kurs	1	0	0	0	0	0
11702	Drift arbeidsmaskiner	71	70	70	70	70	70
11950	Avg., gebyrer, lisenser mv	5	0	0	0	0	0
11951	Kommunale avgifter	0	0	0	0	0	0
11954	Lisens-, vedlikeholdsavg.program	20	0	0	0	0	0
11955	Kontingenter	11	0	0	0	0	0
12006	Teknisk utstyr	0	2	2	2	2	2
12000	Inventar – utstyr – maskiner (kjøp)	7	9	9	9	9	9
12304	Vedlikehold utstyr	8	0	0	0	0	0
12305	Sommervedlikehold veier	45	170	170	170	170	170
12306	Vintervedlikehold veier	3 803	3 180	3 180	3 180	3 180	3 180
12309	Vedlikehold Nyksundveien	87	100	100	100	100	100
12400	Service/dr.avt. reparasjon	0	0	0	0	0	0
12701	Juridisk bistand	0	0	0	0	0	0

12708	Vikartjenester -Internkjøp	-55	0	50	50	50	50
13700	Tjenester fra andre (private)	61	0	0	0	0	0
13750	Kjøp av renovasjonstjenester Reno-Vest	0	0	0	0	0	0
14290	Merverdiavgift - kompensasjon	1 177	125	125	125	125	125
14700	Tilskudd private	0	0	0	0	0	0
15904	Avskrivninger kap. 224	158	20	20	20	20	20
15907	Avskrivninger kap. 227	1 595	1 124	1 124	1 124	1 124	1 124
16200	Annet salg av varer og tjenester – gebyrer o.l. utenfor tjenesteområdet	-10	-17	-17	-17	-17	-17
16300	Husleie – festeavgifter – utleie av lokaler	-1	0	0	0	0	0
16500	Salg varer og tj. - avg.pl.	-83	-105	-105	-105	-105	-105
16902	Kommunaltjenesteyting kirka	0	-45	-45	-45	-45	-45
17100	Sykelønnsrefusjon	0	-15	-15	-15	-15	-15
17290	Komp. mva. påløpt i driftsregnsk.	-1 177	-125	-125	-125	-125	-125
18900	Overf. fra andre - private	-52	0	0	0	0	0
19501	Bruk bundne driftsfond	-30	0	0	0	0	0
	Netto	4 842	4 959	4 820	4 515	4 515	4 515

16.2 Økonomiplan 2024-2027

Må legges inn av Øksnes kommune. Ut fra anbefalinger bør økonomiplan vise en økt budsjettering på 30 % av dagens nivå (2020-2023).

17 OPTIMALT BEVILGNINGSNIVÅ FOR BEVARING AV VEGKAPITAL

Viser til kapittel 15 for vurderinger vedrørende budsjettnivå.

For å bevare dagens og framtidig vegkapital best mulig, samt at kommunen har en reell mulighet til å faktisk få utført dette med de tilgjengelige midlene, vurderes et årlig bevilgningsnivå til å ligge på ca. 30 % økning av dagens drift/vedlikeholdsbudsjett.

Drift/vedlikeholdsbudsjett 2020 vinter + sommerprosesser:
3 420 000 kr per år

Optimalt bevilgningsnivå for bevaring av vegkapital:

4,5 mill. kr per år.

Dette bevilgningsnivået vil sørge for at Øksnes kommune har et vegnett som har en god standard og lite etterslep, samtidig som det er muligheter i budsjettet til å ta større vedlikeholdstiltak som asfaltering, breddeutvidelser og større utskiftninger av drenssystem langs vegnettet.

Økningen av budsjett anbefales gjort på sommerprosesser for vedlikehold. Dette gir en økning på ca. 1 mill. kr per år for arbeider som asfaltering, rekkverk, skilt, elektro, oppgrusing, vegetasjonsrensk og grøfting.

18 ANBEFALING AV PRIORITERTE VEGER FOR ALTERNATIVE BEVILGNINGSNIVÅ

Det er utarbeidet et forslag til prioritert liste for utbedring av alle kommunale veger, avhengig av vegkategori, tilstand og årsdøgntrafikk (ÅDT). I denne vurderingen er det også tatt trafiksikkerhetsmessige hensyn jfr trafiksikkerhetsplanen.

Tabell 34 Prioriteringsliste veger

Prioriteringsliste*				
Vegnr.	Kategori	Vegnavn/område	Lengde (m)	Dekke
KV1550	Hovedveg	Nyksundveien	8413	Grus
KV0010	Hovedveg	Nyksund	830	Grus
KV0021	Hovedveg	Moloveien	331	Asfalt
KV1100	Hovedveg	Havnegata	568	Asfalt
KV1453	Hovedveg	Langryggveien	2004	Asfalt
KV1489	Hovedveg	Øvergårdsveien	2313	Asfalt
KV1080	Hovedveg	Halvar Rasmussensvei	345	Asfalt
KV1449	Atkomstveg	Innfartsveien	361	Asfalt
KV1474	Samleveg	Sommarøyveien	460	Asfalt/Grus
KV1420	Samleveg	Vornesveien	883	Asfalt
KV1060	Samleveg	Fjellveien	833	Asfalt

*Ikke i prioritert rekkefølge

Flesteparten av vegene i prioriteringslista er kategorisert som hovedveg. For Nyksundveien er det spesielt turisme og sesongavhengig stor trafikkmengde, veglengde og trafiksikkerhet som medfører prioritet. Moloveien og Havnegata er sentrale hovedveger som knytter Sommarøy og trafikk fra fylkesvei til sentrum. Langryggveien og Øvergårdsveien er lengre veger som kan sees på som viktige. Halvar Rasmussensvei er en viktig veg som knytter et større bebodd område til sentrum. Resterende atkomst- og samleveger i prioriteringslista anbefales prioritering da de er sentrale veger som er relativt høyt trafikkert i forhold til dagens forfatning.

19 OMKLASSIFISERING AV KOMMUNALE OG PRIVATE VEGER

Arbeid med hovedplan veg har avdekket at det er flere kommunale veger som ikke er i bruk eller fungerer som private veger, samtidig som enkelte veger som er registrert som private i dag driftes av kommunen. Det er derfor aktuelt å omklassifisere enkelte veger fra kommunale til private veger og motsatt.

19.1 Omklassifisering av kommunale veger

Vedtak om omklassifisering av kommunale veger er hjemlet i Vegloven § 7, og nedlagte parseller kan legges ut til bruk som privat veg etter Veglovens § 8. Et slikt vedtak er ikke å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven, men som et politisk vedtak der kommunestyret ikke lenger vil påta seg omkostningene med å holde vegen åpen som offentlig veg.

Etter en eventuell omklassifisering av kommunal veg får brukerne av vegen vedlikeholdsplikten, jfr. Bestemmelsene i Vegloven om private veger (§ 54).

Kommunen kan gjøre vedtak om omklassifisering av kommunal veg til privat veg når en eller flere av følgende forutsetninger er tilstede:

- a) Veg som betjener et befolkningsgrunnlag på 5 eller færre helårs boliger og som ikke betjener offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse.
- b) Adkomstveg til industribedrift, gårdsbruk, eller annen privat næringsvirksomhet.
- c) Veg som vesentlig benyttes primært til jordbruksvei.
- d) Veg som tjener som avkjørsel til enkelthus eller store boligbygg.
- e) Veg som kun benyttes som adkomst til hytte- og fritidsbebyggelse.

Som hovedregel skal kommunen beholde eiendomsretten til vegarealet. Eiendomsrett eller bruksrett til veggrunn, grøfter samt innretninger som ansees nødvendig av trafikksikkerhetsmessige og vedlikeholdsmessige grunner kan vurderes overtatt av kommunen.

19.2 Omklassifisering av private veger

Kommunen kan etter søknad gjøre vedtak om overtakelse av privat vei når en eller flere av følgende forutsetninger er tilstede:

- a) Vegen tjener som adkomst til minst 6 helårs boligenheter
- b) Vegen tjener til adkomst til og fra friluftsområder, offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse
- c) Vei som er samlevei
- d) Vei i uregulert område som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet
- e) Vei i regulert boligområde som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet

Uansett gjelder følgende:

- f) Vegen må ha tilknytning til annen veg som vedlikeholdes av det offentlige
- g) Ved all overtakelse gjelder kommunens normer og retningslinjer
- h) Kommunen skal ha grunnrettighet eller erverve den del av eiendommen som vegen ligger på
- i) Det må i hvert tilfelle vurderes om utbyggingsavtale må inngås med Øksnes kommune

Følgende punkter må i tillegg være oppfylt ved overtakelse av veier i regulert strøk

- h) Vegen skal være regulert til offentlig veg
- i) Vegen skal tilfredsstille den til enhver tid gjeldene vegnorm (Statens vegvesen), Øksnes kommune kan vurdere å fravike dette på mindre veier med lav ÅDT og uten tungtransport
- j) Vegen skal overføres kommunen vederlagsfritt og uten heftelser
- k) Overvann fra veg og stikkrenner må til enhver tid gis fritt avløp fra veiområdet
- l) Før overtakelse finner sted, skal det avholdes besiktigelse og overtakelsesforretning hvorfra det føres protokoll. Eventuelle mangler må være utført før overtakelse anses endelig.

Utover dette gjelder følgende retningslinjer:

- Veg i uregulert område som bare tjener som atkomst til bolig og hytte blir ikke vurdert opptatt som kommunal veg
- Veg i regulert område som bare tjener som atkomst til bolig og hytte blir ikke vurdert opptatt som kommunal veg
- Veier som ikke kommer under pkt a-e og hvor det kommer inn en eller annen for offentlig interesse eller spesielle sosiale grunner blir avgjort i hvert enkelt tilfelle.

Ved overtakelse av privat utbygde veier skal dette være i henhold til vedtatt utbyggingsavtale og/eller reguleringsplan.

Alle vedtak om omklassifisering av vei fra privat til kommunal skal vedtas av kommunestyret. Søknad sendes til behandling i formannskap og til høring hos berørte grunneiere og brukere av veien før det fattes vedtak i kommunestyret. Øksnes kommune gir ikke driftstilskudd til private veier.

19.3 Kommuestyets vedtak om premisser og vilkår for omklassifisering av alle veier

Alle vedtak om omklassifisering av vei(er) fremlegges kommunestyret i egen sak. Tiltaket i planen krever egen sak med særskilt behandling og konsekvensutredning knyttet til omklassifisering.

20 Tabell og figurliste

Tabell 1 Merknader ved varsel om oppstart	7
Tabell 2 - Merknad offentlig 1. gangs offentlig ettersyn	9
Tabell 3 - Oppfølging merknad fra oppstart	10
Tabell 4 Ordforklaring.....	14
Tabell 5 Oppsummering av mengder og resultater for vegkategoriene	16
Tabell 6 Oversikt hovedveger	18
Tabell 7 Oversikt samleveger	18
Tabell 8 Oversikt atkomstveger	19
Tabell 9 Veger med ÅDT 400-500.....	30
Tabell 10 Veger med ÅDT 200-300.....	30
Tabell 11 Veger med ÅDT 100-200.....	30
Tabell 12 Veger med ÅDT 50-100.....	30
Tabell 13 Veger med ÅDT <50	31
Tabell 14 Veger registrert i Bk 10t.....	34
Tabell 15 Veger som anbefales oppgradert til Bk 10t	34
Tabell 16 Tiltak, restverdi og veglengder asfaltveger.....	37
Tabell 17 Tiltak, restverdi og veglengder grusveier	37
Tabell 18 Tiltak, restverdi og kostnad for tiltak asfaltveger	38
Tabell 19 Tiltak, restverdi og kostnad for tiltak grusveier	38
Tabell 20 Kostnadsnivå asfaltveger	39
Tabell 21 Kostnadsnivå grusveger	39
Tabell 22 Antall meter med henholdsvis asfalt og grus	41
Tabell 23 Veger med restverdi 100 %.....	47
Tabell 24 Veger med restverdi 90 %.....	47
Tabell 25 Veger med restverdi 80 %.....	48
Tabell 26 Veger med restverdi 70 %.....	49
Tabell 27 Veger med restverdi 60 %.....	49
Tabell 28 Veger med restverdi 50 %.....	50
Tabell 29 Veger med restverdi 40 %.....	50
Tabell 30 Veger med restverdi 30 %.....	50
Tabell 31 Veger med restverdi 20 %.....	50
Tabell 32 Gang- og sykkelveger med restverdi 60 %.....	51
Tabell 33 Økonomiplan 2022-2026	54
Tabell 34 Prioriteringsliste veger	58
Figur 1 Mål for kommunens trafiksikkerhetsarbeid	12
Figur 2 Kv. 1550 Nyksundvegen	16
Figur 3 Veglengder fordelt på dekketype og restverdi.....	17
Figur 4 Viser antall meter veg fordelt på dekketype og vegkategori. Vegkategoriene er basert på vurderingene i denne hovedplanen. (ref. kap. 6). Veger med delvis grus og asfalt er ikke inkludert. .	21
Figur 5 Tverrsnitt er hentet fra vedlegg D2-ID7480a i driftskontrakter for Statens vegvesen, og viser eksempel på rydding av vegetasjon i vegens frie rom.	23
Figur 6 Illustrasjon av siktsoner i veikryss. Hentet fra vegvesen.no.....	23
Figur 7 Anskaffet multimaskin med henger.	24
Figur 8 Bru langs molo til Instøya på Instøyveien.....	26

Figur 9 Bru over Tuelva på Tuaveien.	26
Figur 10 Kostnad fordelt på dekketype og tilstand.	40
Figur 11 Fordeling av etterslep på vegnettet i Øksnes kommune	45
Figur 12 Fordeling av tilstand på vegnettet i Øksnes kommune.....	47