

1. Innleiing

Askvoll kommune har i dag ansvaret for drift og vedlikehald av vel 85 kilometer med veg. Vegane har særleg variabel standard, og mykje etterslep i vedlikehald¹.

Tryggingstiltaka langsetter vegane er variable, og har trong for oppgradering og fornying. Vasshandteringa langsetter vegane er i stort mon ikkje dimensjonert for endra i klimatilhøva.

Gjeldande hovudplan for veg er frå 2002. Planen har ikkje ein klart definert standard for kommunal veg, og driftsnivået verkar å vere sett etter kva som er norm innanfor gruppa av tilsvarande kommunar i KOSTRA, og i mindre grad etter vurderingar av vegane sin tilstand og trafikale behov. Utfordringane knytt til vegdrifta er i dag, stort sett, dei same som er skildra i planen frå 2002.

I perioden 2020-2024 har kommunen i snitt nytta om lag 50 kroner per løpemeter til drift og vedlikehald av kommunale vegar. Av dette er om lag 63% knytt til vinterdrifta. Då står det at om lag 19 kroner per løpemeter til anna drift og vedlikehald. Dagens behov for drift og vedlikehald utanom vinterdrifta², er i snitt minst 90 kroner per løpemeter.

I Vestland er det utforkøyringsulukker som dominerer statestikken over drepne, og hardt skadde i trafikken. I den grad ein finn registrerte trafikkulukker på det kommunale vegnettet i Askvoll, er 50% av desse utforkøyringar. Tryggningsnivået på vegen bør spegle dei behova som er lokalt.

I tida frametter bør kommunen etablere ein eins standard for kommunal veg, slik at ein har eit godt utgangspunkt for vurderingar knytt til etterslep og sikkerheitsnivå.

2. Lovgrunnlaget

Eigarskapen og tilhøva for veginfrastrukturen regulerast av vegloven³ med føresegner. I §1 definerast skiljet mellom offentlege og private vegar. Etter denne definisjonen er kommunal veg å rekne for vegar som er open for allmenn ferdsel og som vert halden ved like av kommunen. Til kommunal veg vert og rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinvegs samband med veg eller gate. Alle andre vegar eller gater er å rekne for private.

Kva standard ny offentlig veg bør ha, vert fastsett i vegnormalane. Vegnormalane er heimla i forskrift om anlegg av offentlig veg⁴. For nokre vegklassar gjeld og vegnormalane for utbetring av eksisterande veg⁵. Val av standard skal avklårast før

¹ Vedlikehald er å føre vegen attende til den stand den var i då den var ny.

² Sumardrift, mindre utbetringar, trafikkisikring, veglys, vasshandtering mm.)

³ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23/kapiv#kapiv>

⁴ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-03-29-363>

⁵ Sjå N100 kap. 3 med følgjande. <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859984/nb#id-4c44c93b-36a3-41a4-e6e6-97149a0670ad>

planlegging etter plan og bygningsloven. Mynde til å fråvike vegnormalane er definert slik:

Bilete 1: Fråviksmynde for veg

Normal	Riksveg	Fylkesveg**	Kommunal veg**	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen med unntak for virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner*	Kommune	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N301 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering		Vegdirektoratet		Overlapp
N401 Bruforvaltning fylkesveg	Ikke relevant	Vegdirektoratet	Ikke relevant	Bruforskrift for fylkesveg
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg				
N302 Vegoppmerking				
N303 Trafikksignalanlegg				

*Fravikssøknader innenfor virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg
For bruer og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg følger det av bruforskrift for fylkesveg at Vegdirektoratet er fraviksmyndighet. I behandling vil hensyn til konstruksjonssikkerhet, brukstid, framtidig forvaltning og sikkerheten til trafikantene vektlegges. I tillegg til krav i N400 omfatter dette for eksempel krav til vegbredder og fri høyde over veg i N200 og krav til trafikksikkert sidetereng under bruer og rekkverk på bruer og støttemurer i N201. Ta kontakt på epost n400@vegvesen.no dersom det er uklart om fravikssøknaden omfattes av virkeområdet.

**Fravik for tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo
Vegdirektoratet skal sikkerhetsgodkjenne alle nye tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo, før bygging kan igangsettes og før åpning, jf. tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m. I forskriften er det gitt noen prosjekteringskrav som også fremgår av vegnormaler. Selv om fylkeskommunen og Oslo kommune har fraviksmyndighet, må fravik som bryter med forskriften avklares med Vegdirektoratet på et tidligst mulig tidspunkt. Dette for å sikre at fraviket ikke kommer i konflikt med sikkerhetsgodkjenningen som skal gis.

Kjelde: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/soknad-om-fravik-fra-krav-i-vegnormal/fravik/>

Med unntak av normalane som gjeld skilting, arbeid på og ved veg, vegoppmerking, trafikksignalanlegg og reglane som gjeld i tunelltryggingsføresegna, har kommunen sjølvstendig fråviksmynde frå vegnormalane. For mykje av det kommunale vegnettet i Askvoll gjeld difor reglane som var i tida då vegen vart bygd, når en skal gjere vurderingar i høve til vedlikehaldsbehova. Det er difor stort behov for å fastsette eins standard for kommunale vegar, tilpassa behova frametter.

Veglova § 7 tredje ledd, gjer kommunen omfattande mynde til å vedta nedlegging av kommunal veg. Regelen gjer kommunen stor handlefridom, utan krav til vegen sin tilstand, økonomiske konsekvensar eller tekniske spesifikasjonar.

2.1 Målsetningar for verksemda kommunal veg

Dei nasjonale rammene for vegpolitikken i Noreg finn vi i nasjonal transportplan⁶. Dei sentrale måla er å skipa eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i hele landet innan 2050, forenkle rekvardagen og auka konkurranse for næringslivet, vere med å nå klima- og miljømåla til Noreg, nullvisjon for drepne og hardt skadde, samt effektiv bruk av ny teknologi. Vestland fylke har på same måte ein regional

⁶ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/?ch=1>

transportplan⁷ kor mange av målsetnadene er vidareført og tilpassa tilhøva på vestlandet. For Askvoll kommune er den største utfordringa etterslepet i vedlikehaldet av kommunen sine vegar. Det er difor sentralt å få stoppa forfallet. Askvoll kommune sluttar seg til nullvisjonen for drepne og hardt skadde, og ynskjer å etablere ein standard på vegnettet kor vegane vert opplevd som trygge og ferdast på for alle trafikantar. Klimaendringane er alt her, og vil forsterke seg i åra som kjem. Det vert sentralt at veganlegga vert sett i stand til å handtera auka vassmengd, sikra mot stormflo, og skredhendingar. Målsetningane vert tilrådde som følgjande:

- ▶ Forfallet på veg og gate skal stoppast.
- ▶ Veg og gate skal vere opne og opplevast som trygge å ferdast på.
- ▶ Veg og gate skal vere tilpassa klimaendringar.

3. Kommuneplanen sin samfunnsdel og veg

Kommuneplanen er kommunen sit viktigaste overordna styringsdokument, og gjeldande plan vart vedteken i 2023⁸. Planen stadfestar mellom anna at krevjande økonomiske rammer gjer at vi må tenkje nytt om korleis vi skal løyse oppgåvene. Det skal leggjast til grunn ei heilskapleg tilnærming, på tvers av sektorar og fagområde og i samarbeid med lokalsamfunn.

Planen har fire satsingsområde:

1. Levande bygder og gode nærmiljø
2. Attraktivt næringsliv og god infrastruktur
3. Klima og miljø
4. Kommuneorganisasjonen

Veginfrastrukturen er særleg omhandla i pkt. 2, og omhandlar både behova for vegutløysing, rassikring, kystverts farleier, kaier, vegtryggleik, og vegstandard. Veginfrastrukturen er og direkte omhandla i pkt. 3, kor tilpassing til endringane i klima, sikring mot naturfare, handtering av vatn, og vedlikehald av kommunale vegar med tilhøyrande grøftesystem er særskilt nemnt.

I samfunnsdelen av kommuneplanen er det og vedteke ein eigen langsiktig arealstrategi. Arealstrategien skal bidra til å nå dei andre måla i planen, og skal ligge til grunn for den kommunale sakshandsaminga.

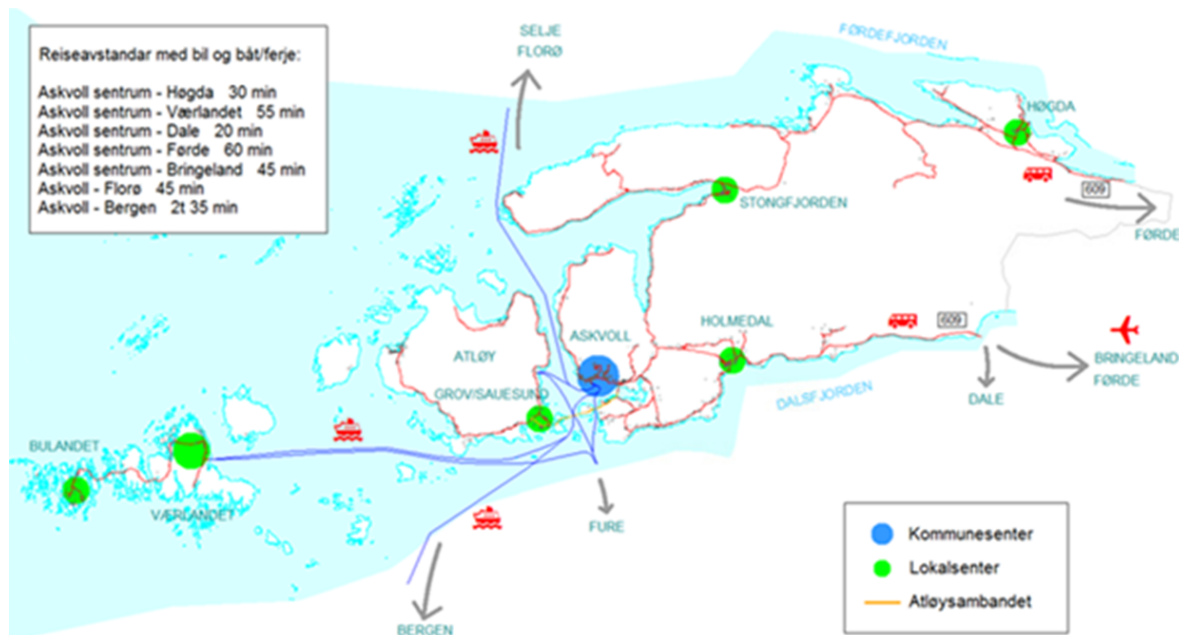
I tillegg til kommunesenteret Askvoll, er Holmedal, Stongfjorden, Høgda i Kvammen, og området Grov/ Sauesund på Atløy peikt ut som tettstadar. Det same gjeld øysamfunna på Værlandet og Bulandet. Arealstrategien legg vidare til grunn at det

⁷ https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp_del-1_regional-transportplan-for-vestland-20222033_17jan-22_vedtak.pdf

⁸ https://www.askvoll.kommune.no/_f/p-1/i1794da6b-a68d-4983-be41-3fe4c4d2324a/samfunnsdelen-av-kommuneplanen-vedteken-plan.pdf

skal fortettast i sentra, med og vere høve til spreitt utbygging. Arealstrategien skal ligge til grunn for sakshandsaminga på vegområdet i kommunen.

Bilete 2: Visualisering av arealstrategien kommuneplanen sin samfunnsdel



3.1 Senterstruktur, spreitt utbygging og veg

Som nemnt ligg arealstrategien til grunn for planlegging innanfor verksemdsområde veg. Det følg difor at kommunesenter og lokalsenter har ein særskilt plass i det kommunale vegsystemet. Etter vegloven er det og sentralt at kommunen har ansvaret for tilgjenge til funksjonar som er offentlege⁹. Typiske offentlege funksjonar er kyrkje, skule, barnehage, tannlege, lege, gravplass, kommunale parkeringsplassar og kommunale byggefelt m.fl..

Forlaget legger til grunn følgjande avgrensing av omgrepet offentlege funksjonar som skal ha kommunal vegdrift: allmenningskai, kommunal kai, kommunalt byggjefelt, skule og barnehage, kommunal verksemd, kyrkje, kapell, gravplass, gang og sykkelveg.

Etter forslaget vil denne avgrensinga utgjere 7 460 løpemeter veg, fordeling vert illustrert i tabell 1.

⁹ <https://snl.no/offentlig>

Tabell 1: Offentlege funksjonar med kommunal veg etter ny ordning¹⁰

Offentleg funksjon	Lengde
Allmenningskai	2 519
Byggefelt, kommunalt	1 138
Kommunal kai	961
Skule og barnehage	386
Kommunal verksemd	83
Kyrkje, kapell, gravplass	1 773
Gang og sykkelveg	600
Sum offentleg funksjon	7 460

3.2 Geografisk avgrensing av omgrepet kommunalt senter med kommunal veg

I det følgjande vert det gjennomført ei geografisk avgrensing av omgrepet kommunalt senter. Kva som er å rekne som senter i Askvoll er definert i kommuneplanen sin samfunnsdel. Ei geografisk avgrensinga av sentra er sentralt for å vere klår på kva som bør vere kommunal veg. Følgjande forslag til geografisk avgrensing vert lagt til grunn for den vidare diskusjonen:

Bilete 3: Kommunesenter – Askvoll, dagens situasjon



Forklaring: justeringar i kartgrunnlaget per 2025 er markert raudt.

Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

¹⁰ Sjå vedlegg 1 for kva vegar som er definert som å ha ein offentleg funksjon

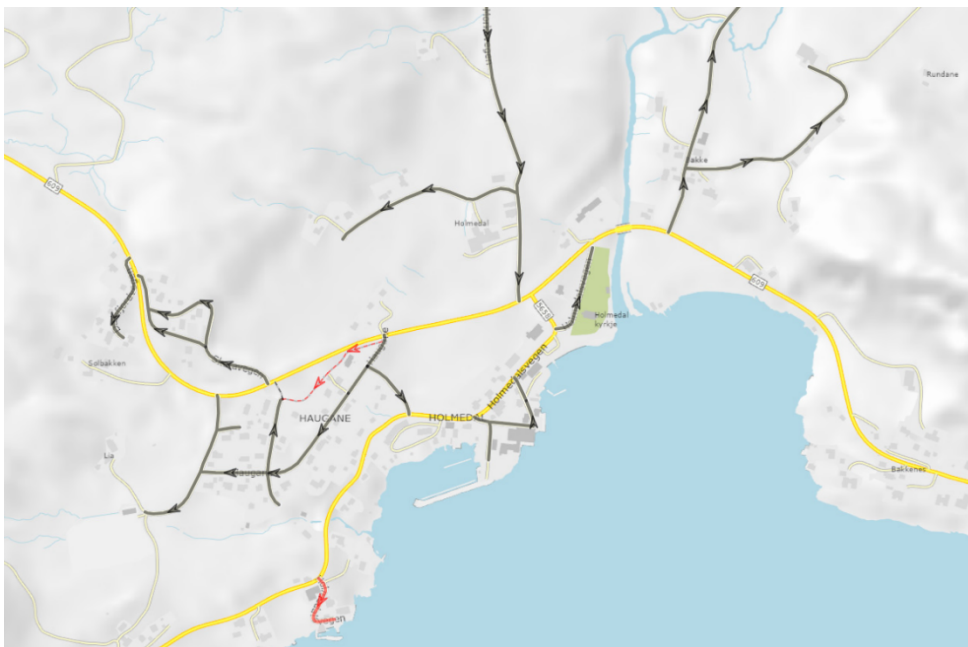
Bilete 4: Kommunesenter – Askvoll, ny ordning¹¹



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Etter den nye ordninga står det at 8 280 løpemeter med veg i kommunesenteret Askvoll.

Bilde 5: Holmedal lokalsenter – dagens situasjon



Forklaring: justeringar i kartgrunnlaget per 2025 er markert raudt.

Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

¹¹ Sjå vedlegg 1 for kva vegar som inngår i tettstaden Askvoll i ny ordning

Bilete 6: Holmedal lokalsenter – ny ordning¹²



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Etter den nye ordninga står det att 2 303 løpemeter med veg i Holmedal lokalsenter.

Bilete 7: Stongfjorden lokalsenter – dagens situasjon



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

¹² Sjå vedlegg 1 for kva vegar som inngår i Holmedal tettstad etter ny ordning

Bilete 8: Stongfjorden lokalsenter – ny ordning



Etter ny ordning vil Stongfjorden lokalsenter ha 1 310 løpemeter med kommunal veg.

Bilete 9: Høgda lokalsenter dagens situasjon



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Bilete 9: Høgda lokalsenter - ny ordning



Etter ny ordning vil Høgda tettstad ha 1382 løpemeter med kommunal veg.

Bilete 10: Gov-Sauesund lokalsenter – dagens situasjon



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Bilete 11: Gov-Sauesund lokalsenter – ny ordning



Kjelde: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Etter ny ordning vert det 2028,5 løpemeter med veg i tettstaden Grov-Sauesundet.

For øysamfunna Værlandet og Bulandet vert kommunal veg i ny ordning dekt under omgrepa offentlege funksjonar, og samleveg.

4. Spreitt utbyggingsmønster – samleveg og åtkomstveg

For å støtte målsettinga om spreitt utbygging vert omgrepa samleveg og åtkomstveg nytta for å skilje mellom kva som bør reknast som kommunal veg, og kva som bør vere privat veg. I vegnormalane definerast desse omgrepa slik¹³:

- a) Samleveg: forbindelsesveg mellom åtkomstveg og hovudveg i et differensiert vegsystem.
- b) Åtkomstveg: veg eller gate som gir åtkomst til tilstøytane eigendomar og kor det er tillate med avkøyrslar til disse.

Eit typisk døme på dette skiljet i Askvoll kommune, finn ein i Kvammen.

Bilete 12: Illustrasjon på omgrepa samleveg og åtkomstveg



Typisk er ein samleveg ei lengre strekkje med forbinding til hovudveg, og som deler seg i kryss med blindveggar – blindvegane vert slik åtkomstveggar for dei busette til samleveg og hovudveg. I denne illustrasjonen er hovudvegen fylkesveg 609.

4.1 Samleveggar

¹³ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/definisjoner/#adaptiv>

I tillegg til vegane i tettstadane vert det offentlege ansvaret i ny ordning avgrensa til samleveg, og vert prioritert for tilkomst til offentlege funksjonar. Avgrensinga mot omgrepet Åtkomstveg vert elles sett ved fyste vegkryss¹⁴ på veglenka.

I tabell 2 (følgjande) vert det tilrådd følgjande avgrensing av omgrepet samleveg i ny ordning.

Tabell 2: Avgrensing av omgrepet samleveg i ny ordning

vegnamn	Vegnummer	Total lengde (løpemeter)	Avgrensning
Brekka	KV89	177	1 Frå FV 609 til avkøyring mot Åsen
Dørhellevegen	KV29	909	Frå Olsetvegen til Hellestranda
Fristadvegen	KV24	050	1 Frå FV 608 til veg Askheia
Gjelsvika	KV85	050	2 Frå kryss 609 Førdefjordsvegen til kryss 609 Leknesvegen
Grimelivegen	KV71	170	3 Frå 5661 til kryss Stubseidvågen
Hegreneset	KV83	814	2 Frå Kryss Gjelsvika til vegkryss Hegreneset
Hellestranda	KV29	497	1 Frå Hellestranda til Helle
Høyvikvegen	KV99892-3-4-6-7	734	Frå FV 5660 til Ferist Høyvika
Leknesvegen	KV87	034	2 Frå Høgda til Leknes
Morkavegen	KV42	246	3 Frå FV 609 til FV 609
Olsetvegen	KV21	792	FV 608 over Leira
Olsetvegen	KV29	512	Nes - Rundkøyring Olset
Olsetvegen	KV31	151	1 Leira til Nes
Rivedalsvegen	KV1011/ KV 56	020	1 Frå avkøyring FV 609 til vegkryss Vindheim/Midtbø/Flatebøen
Værøyhamnen	KV93/94	584	Kryss Nordsjøvegen - Værøyhamnen-Allmenningskai
sum		741	22

¹⁴ <https://naob.no/ordbok/veikryss>

I den nye ordninga sit kommunen att med vel 45 kilometer med offentlig veg. Samla veglengder med kommunal veg i ny ordning vert slik:

Tabell 3: Samla veglengde ny ordning

Dagens lengde	85 183
Offentlig funksjon	Lengde
Allmenningskai	2 519
Byggefelt, kommunalt	1 138
Kommunal kai	961
Skule og barnehage	386
Kommunal verksemd	83
Kyrkje, kapell, gravplass	1 773
Gang og sykkelveg	600
Sum offentlig funksjon	7 460
Samleveggar	22 741
Sentrumsområder	
Askvoll	8 280
Holmedal	2 303
Høgda	1 382
Sauesundet/Grov	2 028
Stongfjorden	1 310
Sum sentrumsområder	15 303
Sum ny ordning	45 266
Reduksjon	39 678

5. God vegstandard – kva kan det vere?

Kva som er ein god vegstandard har vore diskutert og regulert i lang tid attende. Allereie i Gulatingsloven, og Magnus Lagabøtes landslov finn vi utførlege vedtekter om veger og vedlikehaldet av desse¹⁵. Veglova av 1824 etablerte klåre reglar om vegbreidde og andre krav til vegbygging. For hovudvegar var det krav om 8 alen breidde (5,02 meter), og for bygdevegar var kravet 6 alen (3,765 meter)¹⁶.

Ein skil gjerne mellom vegen sin køyrebane og sideareal/ grøfteareal i vegomgrepet. For å fastsette det samla arealbehov vart det difor etter vegloven av 1912, tinga eit areal på 1,5 meter frå kvar sidekant av køyrebana til grøft og sideareal. Etter lovendringa i 1938 vart dette sett til 2,5 meter og etter gjeldande lov er det 3 meter som er standard.

Mange av vegane i Askvoll kommune vart etablert i ei tid då dei trafikale behova var andre enn i dag. Krav til økonomi og miljø fordrar færre transportar, og tyngre og lengre køyretøy. Elektrifisering aukar breidda, og klimaendringar aukar krava til vasshandtering langsetter vegen. I tillegg har eit auka fokus på tryggleik ført til andre behov enn tidlegare tider når det gjeld utforminga av vegkryss, avkøyrslar, veggrøfter, sideareal, og sikkerheitsutrustning.

Det har ikkje vore etablert praksis i Askvoll å føre vegarealet i eigedomsregistret til kommunen. Kva rettsreglar som fastsett grensene for kommunal vegeigedom må i dag søkjast i ervervskontraktane knytt til den einskilte veg. Minstearealet for kommunal veg bør likevel ikkje vere under 3,75 meter køyrebane, og minst 1,5 meter grøft/ sideareal per vegkant.

Vegen vert slik minst dimensjonert etter breidda til ein semitrailer med spegla utslått (2,75 meter), og 1 meter til mjuke trafikantar. I tillegg er det og stilt krav til bereevne (mellom anna frå Sunnfjord miljøverk), kor kravet er at vegen minst skal tole 10 tonn per aksel, og 60 tonn totalvekt. Dette gjeld for veg med låg trafikk (mindre enn 500

¹⁵ <https://snl.no/vei>

¹⁶ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2447560?show=full>

transportar per døgn). Utbetring av eksisterande veg, må likevel tilpassast staden sine utfordringar og behov.

Ein bereevne som sikrar minst bruksklasse T10/60, krev ein vegkropp som er i stand til å tole ei slik påkjenning i lengre tid. Normal levetid for en veg er 40-60 år før ein må i gong med tyngre vedlikehald¹⁷. Utforminga av nye vegar er skildra i vegnormalen N200¹⁸. Asfaltdekke har normalt ei levetid på 20-25 år om vegkroppen er bygd etter vegnormalane.

Utfordringane i Askvoll kommune er knytt til den store variasjonen ein har i vegstandard. I tida frametter bør kommunen prioritere å få til ein meir eins standard for å betre tryggleik, og framkomme. Det leggjast difor fram følgjande forslag til minstestandard:

Eksisterande kommunal veg:

- Køyrebanebreidde minst 2,75m (breidda på ein semitrailer med speila ute).
- Skulderbreidde minst 0,5m, på kvar side (minste plass til gåande/syklande).
- Bruksklasse 10T/60
- Grøftebreidde minst 1,5m på kvar side. Grøftene skal sikre ei forsvarleg vasshandtering no og frametter i tid.
- Der tilhøva krev rekkverk, eller anna sikkerheitsutstyr, langsetter vegen skal vegarealet utvidast tilsvarande behovet for å etablere eit slik utstyr.
- Møteplass bør leggjast minst kvar 200m, med fri sikt til neste møteplass. Der det er sikthinder må møteplassane leggast slik at dei gjer optimal tryggleik og framkomme etter tilhøva på staden. Storleik etter dimensjonerande køyretøy.
- Påslag i kurvaturar skal vere etter dimensjonerande køyretøy.
- Vegen skal vere dimensjonert for 4,6 meter køyretøyhøgde inkl. last.
- Vegen skal ha asfaltert toppdekke.

For eksisterande gate (i tettstader):

- Bør utarbeide ein gatebruksplan etter vegnormal N100, Kap. 2.

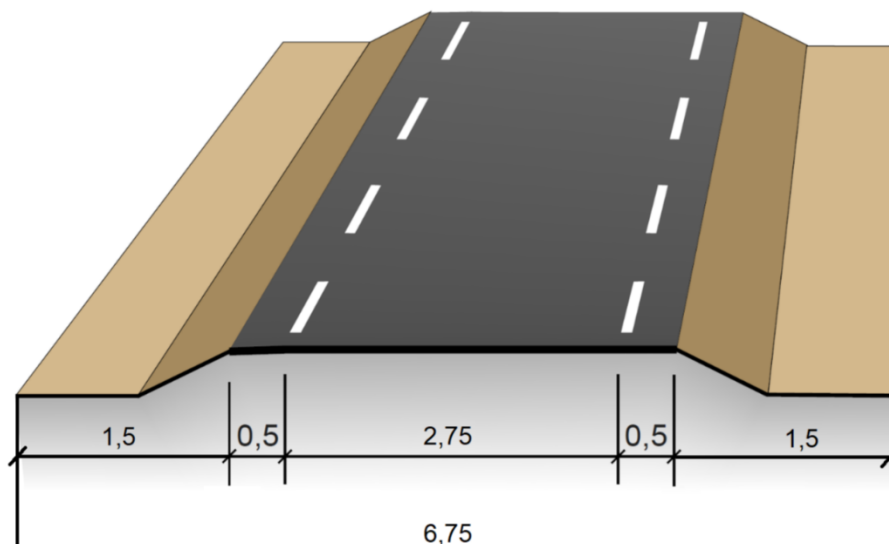
For ny kommunal veg:

- L1, eller L2 etter vegnormal N100 bør ligge til grunn for regulering.

Bilete 13: illustrasjon av forslag til kommunal vegstandard for Askvoll kommune

¹⁷ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2673186>

¹⁸ <https://store.vegnorm.vegvesen.no/n200>



Då kommunal veg er å sjå som eit felles gode, bør oppsittarane langsetter vegen friviljug avstå areal og avstå frå krav om erstatning for å støtte krav til minste standard. Om ein ikkje oppnår semje om avståinga av vegareal, bør kommunen ikkje ta på seg eit slikt forvaltningsansvar.

6. Drift og vedlikehald av kommunal veg

Drift og vedlikehald av offentlig veg er i dag eit lite regulert område. Vegdirektoratet har utarbeida ei retningsline om standardarar knytt til drift og vedlikehald for riksvegar¹⁹, og ei lærebok om temaet²⁰. Desse vert nytta som grunnlag av dei andre forvaltningsnivåa planlegging av drift og vedlikehald av vegane.

Askvoll kommune har utvikla ein god metode for kontroll av vegen si bereevne, og nytta denne metoden i samband med kartlegginga av behov ved fornyinga av vegane i Kvammen i 2023.

a) Vasshandtering

I Askvoll kommune er vatn den største utfordringa i forvaltninga av vegkapitalen. Vatn bidreg til utvasking av massar, erosjon, og setningsskadar i veg. Eldre vegar med stor grad av nedbryting av vegmassane, er særleg utsett. Ei sikker vasshandtering, dimensjonert for auka vassmengder er difor ei god investering.

¹⁹ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-r610.pdf>

²⁰ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2659628>

Det finns i dag ikkje noko samla oversyn over vasshandteringa langsetter kommunale vegar, og ein kan rekne med same variasjon i standard som ein finn elles langs vegane i kommunen.

b) Bærande konstruksjonar

I omgrepet bærande konstruksjonar finn vi bruer²¹, kai, lausmassetunnel, veglokk/vegoverbygning, tunnelportal, støttemur og liknande med konstruksjonshøgde større eller lik 5 meter, skredoverbygg m.fl.

Alle konstruksjonar som er bygde for å tole trafikklast må jamleg haldast ved like for å oppretthalde styrke og tryggleik.

I Askvoll kommune har oversyn over 21 bruer som vert inspisert jamleg. Siste inspeksjon var i 2018. Bruene bør ha hovudinspeksjon minst kvart 6 år²². Det samla etterslepet vart i 2018 rekna til kr. 570 000,-. I 2018 var det Flokeneset bru som hadde dei mest kritiske skadane, med utrasing i landkar akse 2.

Det finns ikkje samla oversyn over tilstanden på kai og andre bærande konstruksjonar i Askvoll kommune.

c) Sikkerheitsutrusting

Sikkerheita på veg er ikkje berre knytt til utforminga av vegen, men og kva barrierar ein har etablert mellom trafikanten og potensielle farar langsetter vegen. Korleis sideterreng bør utformast og kva utstyr ein kan nytte som sikring, er skildra i vegnormalen N101²³.

I Askvoll kommune er det registrerte fire ulukke i Norsk vegdatabase²⁴, i hovudsak utforkøyringsulukker. Utforkøyringsulukker er og den ulukkestypen som tek flest liv på veg i Vestland fylke. Den viktigaste barrieren for å redusere risiko for utforkøyring er rekkverk. I områder med mykje sidebratt terreng er steinsprang og ras farar som potensielt kan utgjere risiko. Rasnett, boltesystem, tunnel, vollar og overbygg er det mest nytta utstyret for å redusere skade ved ras.

Kva område som er mest utsett for ras har ein relativt godt oversyn over i kommunen. Det finns ikkje eit samla oversyn over tilstanden på rekkverka langsetter kommunal veg.

c) Drift av veg

²¹ Bærande konstruksjon for køyrande og gåande med spennvidde større eller lik 2,5 meter og som skal bære trafikklast. Med bru meinast og nedgravne konstruksjonar som kulvertar og rør med spennvidde eller diameter på 2,5m eller meir. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-02-1128>

²² https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3057144/080323%20_%20hb-v441-2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

²³ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/vegnormalene/n101/>

²⁴ <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,4>

Vegdrifta er dei oppgåvene og rutinane som er naudsynt for at vegane skal fungere godt for trafikantane sin daglege bruk. Ein skil gjerne mellom vinter og sumar når ein diskuterer vegdrifta. Utfordringane er som oftast størst om vinteren, med rydding av snø, brøyting og tiltak for å betre friksjon når det glatt. Askvoll kommune nyttar i dag vel 3 millionar kroner til vegdrifta. Størsteparten av desse midlane går til drift og beredskap vinterstid. Vegdrifta er hovudsak sett bort til private maskinentreprenørar i kommunen, og styrast av kontraktar. Det vert sentralt å tilpasse rodestrukturen i vintervedlikehaldet til ny ordning.

7. Trafikktryggleik

I gjeldande hovudplan for veg har Askvoll kommune skissert kva tiltak som er viktige for å ta i vare tryggleiken langsetter vegen. Tiltaka har vore retta mot å få ned fartsnivå, rassikring, utbetring av sikt langsetter vegen, og ombygging for å betre standard.

Regionalt har Vestland fylkeskommune teke ansvaret for å vere ein pådrivar for, og samordnar, for trafikktrykkingsarbeidet i fylket. Fylket har vedteke at dei skal rettleie og støtte opp under kommunar sitt arbeid innanfor saksfeltet²⁵. Nullvisjonen, med ambisjonar og måltal frå Nasjonal transportplan 2022-2033²⁶, ligg til grunn for fylket sitt arbeid.

Som nemnt er det få registrerte alvorlege ulukker langs kommunale veger i Askvoll. Det er kjent rasfare i områda nord i kommunen. Mellom anna i Lekneskleiva, og langsetter Brekka. Elles er det store behov for fornying av rekkverk, og betring av vegstandard. Tiltak frametter bør konsentrere innsatsen mot desse punkta.

Der vegen opplevast om utrygg bør ein gjennomføre trafikksikkerheitsinspeksjon, for å avdekke tilhøve som kan vere til fare for trafikantane²⁷.

Trygg trafikk²⁸, og Vestland fylkeskommune vil vere viktige samarbeidspartar for å betre kunnskapen om trafikktryggleik frametter.

8. Omklassifisering og nedlegging av kommunal veg

I verksemdsplanen vert det tilrådd å legg ned 40 km av dagens kommunale vegar. Med denne løysinga ynskjer vi å nå to mål samstundes. Det som vert at, skal rustast opp i samsvar med planen sin standard for kommunale vegar, og få auka kvalitet og

²⁵ <https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/trafikktryggleik/handlingsprogram-for-trafikktrygging-i-vestland-2022-2025.-vedtatt-fylkestinget-28.-29.-sep.-2022.pdf>

²⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/tidligere-nasjonale-transportplaner/nasjonal-transportplan-2022-2033/>

²⁷ https://www.tshandbok.no/del-2/11-definisjoner-og-ordforklaringer/definিসjoner-og-ordforklaringer/#dwltr_t

²⁸ <https://www.tryggtrafikk.no/>

sikrere framkomme for alle trafikantar. Samstundes bidreg reduksjonen med om lag 1 million kroner mindre i utgifter til kommunen. Noko som er en viktig del av tilpassinga til ein ny økonomisk kvardag for Askvoll kommune.

Kommunen vil ta skriftleg kontakt med alle grunneigarar som vert røyrd av omlegginga. Kommunen vil gje råd om korleis ein kan organisere veglag og sameige. Der kor kommunen er heimelhavar vert det kommunen som kostar ei eventuell overdraging. Det vil då verte utarbeida ei overdragingsavtale, kor eigarskap og ansvar for vegdrifta er klårgjort.

Vegane som vert tilrådd omklassifisert/nedlagte er synt i vedlegg 2.