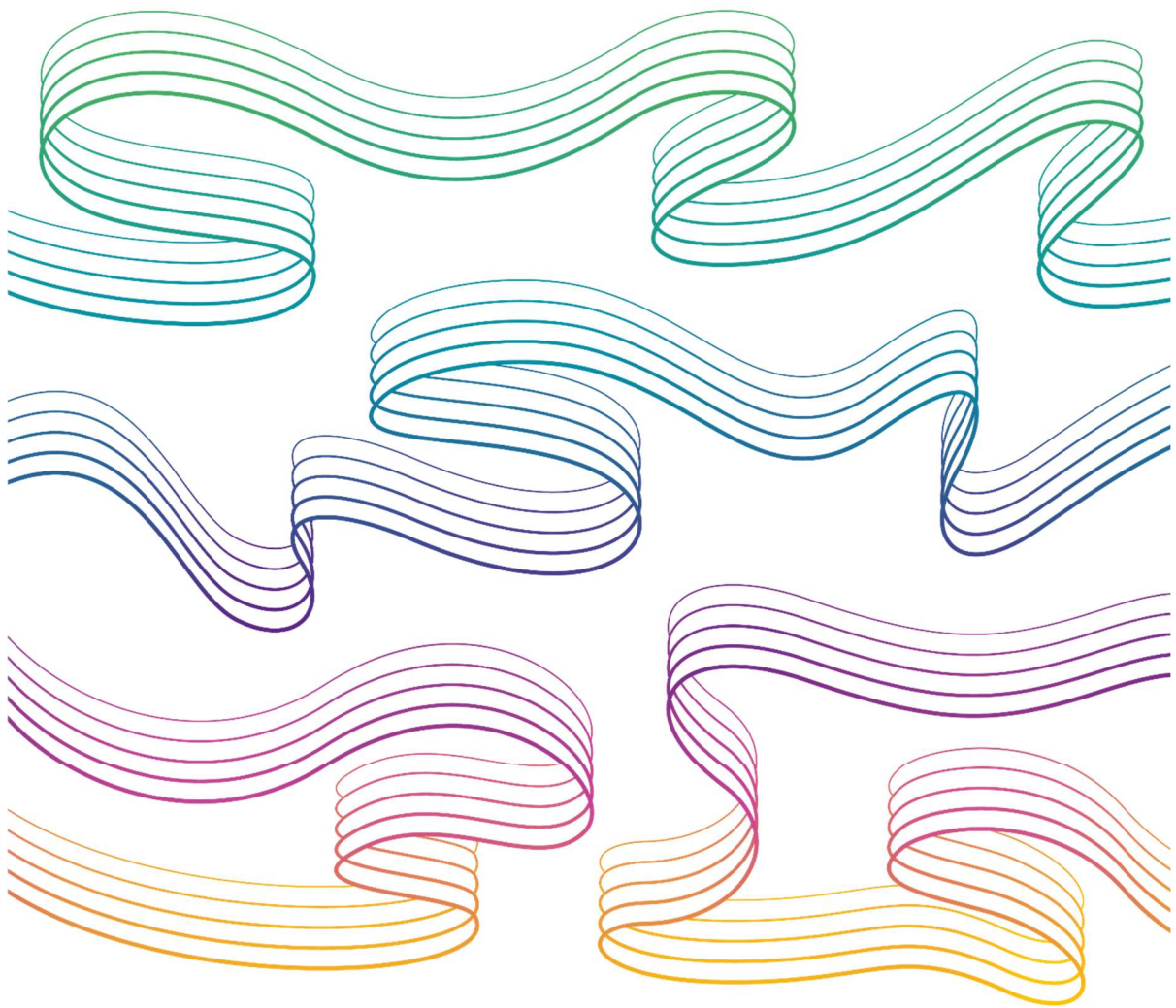




Hovedplan veg - Karasjok kommune 2025-2037

Utgave: 06.12.2024
Dato: 2025-01-07

DOKUMENTINFORMASJON

Rapportnavn: Hovedplan veg - Karasjok kommune
Utgave/dato: 07.01.2025
Arkivreferanse: 24/775

Vedtak: Vedtatt av kommunestyret 18.12.2024
Oppdragsbeskrivelse: Sammendrag av vedtaket finner dere i kap. 9
Oppdragsleder: Paul Inge Turi
Fag: Kommunale veger
Tema
Leveranse:

Skrevet av: Paul Inge Turi
Kvalitetskontroll: Strategisk ledergruppe

Karasjok kommune www.karasjok.kommune.no

FORORD

Karasjok kommune har bestemt å starte opp arbeidet med hovedplan for veger. Planen omhandler kun kommunale kjøreveger og gang- og sykkelveger. En slik plan er ikke utarbeidet tidligere for Karasjok kommune. Hovedplan for veg skal forankres i kommuneplanens samfunnsdel 2022-2036 og særlig da opp mot kommunens arealstrategi. Det er videre lagt vekt på at hovedplanen skal være lett forståelig for politikere og andre brukere av planen.

Forhåndsvarsel om oppstart av planarbeidet er annonsert i to lokale medier og på kommunens hjemmeside i okt. 2023. Det ble allerede da gitt mulighet for å komme med innspill til hovedplanarbeidet. Det kom inn 2 innspill i nov. 2023.

Det største fokuset på trafiksikkerhet vil bli satt inn når revidert trafiksikkerhetsplan skal vurderes senere i 2024. Grunnen til dette er for å nyttiggjøre seg evt. tilskudd fra staten gjennom fylkeskommunale trafiksikkerhets midler. Det største fokuset på trafiksikkerhet vil derfor ikke komme på denne hovedplanen. Tiltak som kommer inn under trafiksikkerhetsplanen er vurdering om eventuelle påkostninger av gangveg- og sykkelveger, opphøyde gangfelt, bedre opplyste veger, fartsreducerende tiltak slik som fartshumper, fartsreducerende skilting mv. Uansett så er noen tiltak i denne hovedplanen rettet mot trafiksikkerhet og som må påkostes før det evt. asfalteres, slik som påkjøringsramper i kryss, montering av rekkverk, siktrydding m.v. Dersom det likevel kommer inn innspill på trafiksikkerhet som i utgangspunktet hører hjemme i trafiksikkerhetsplanen, så vil det bli vurdert om innspillet skal tas med i hovedplanen eller i trafiksikkerhetsplanen.

På Hovedutvalgsmøte for miljø, plan og samfunnsutvikling 3.06.24 ble det vedtatt å innlemme følgende punkter i hovedplanen før den sendes ut på offentlig høring:

Hovedutvalg for miljø, plan og samfunnsutvikling har følgende endringer til handlingsplanen:

1. Mari Boine geaidnu må gis lavere prioritet i «Handlingsplanen (Tabell 6.4.1)». Dette er grunnet utbygningssavtale med Statsbygg.

2. Gargoš må gis høyere prioritet i «Handlingsplanen (Tabell 6.5.1)». Sammen med dette må rehabilitering av vann- og avløpsledning i Gargoš fremskyndes i hovedplan for vann og avløp.

3. Følgende veier skal nedklassifiseres til private veier i 2025:

Válgjohka jordbruksveg	Grus	5334 m
Bieskenjárga/Geainojohnjárga	Grus	8437 m
Jordbruksveg Holganjarg	Grus	2067 m

4. Liidnebeahcangardi er en av Norges største og mest brukte reinskillegjerdene som brukes og eies av reinbeitedistrikt 16. Det foreslås derfor at kommunen ser på muligheten for å overta deler av brøytingen ved Liidnebeahcangardi (parkeringen). Hovedutvalget ber om at kommunen henter 50 000 NOK av inndekningen fra Rep. av rekkverk og brurekkverk kr. 100.000 i kap. 9.2

Disse 4 punktene er inkludert i den reviderte planutkastet før den sendes ut på høring.

Karasjok 10.06.2024

Paul Inge Turi
Enhetsleder Teknisk

HØRINGSUTTALELSER

Kun det viktigste i uttalelsene er gjengitt her:

Uttalelse fra Amund Peder Teigmo

Amund Peder Teigmo ønsker at Holganjárg krysset utbedres mot Rv92 med «påkjøringsrampe» iht. pkt.5.12 i denne planen.

Uttalelse fra Åge Solbakken

Åge Solbakken ønsker at den kommunale vegen Gargoš gis prioritet mht.asfaltering og forarbeider m/skogrydding da vegen er i dårlig forfatning.

Uttalelse fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen merknader eller innspill til hovedplanen.

Uttalelse fra NVE

NVE kan ikke se at Hovedplan for veger Karasjok kommune berører våre ansvarsområder i noen større grad. Vi har derfor ingen merknader til tiltaket. For eventuell mer informasjon viser vi til vår veiledning nedenfor. Vi viser til vår kartbaserte veiledning for reguleringsplan, som også er relevant ved dispensasjon. Den vil lede dere gjennom våre fagområder og gi dere verktøy og innspill for ivaretagelse av disse temaene.

Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Hovedplan for veier i Karasjok vil kunne bli et godt styringsverktøy i den videre overordnede planlegging. Det er veldig bra at den kobles opp til arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel.

Det er også bra at den ivaretar de myke trafikantene med gang- og sykkelveger. Vi registrerer at trafiksikkerhet vil bli behandlet i en revidert senere i en egen trafiksikkerhetsplan.

Vi har ingen ytterlig merknader og ønsker dere lykke til videre. Vi stiller til disposisjon ved behov for råd/veiledning i den videre planprosessen

Uttalelse fra Finnmark fylkeskommune

Hovedplan for veier i Karasjok vil bli et godt styringsverktøy i den videre overordnede planlegging i kommunen. Det er veldig bra at den kobles opp til arealstrategien i kommuneplanens samfunnsdel.

Det er også bra at den ivaretar de myke trafikantene med gang- og sykkelveger. Fylkeskommunen merker seg at trafiksikkerhet vil bli behandlet i en egen trafiksikkerhetsplan.

Det er ønskelig med en nærmere dialog mellom kommunen og fylkeskommunen i forhold til holdeplasser og tilhørende infrastruktur i Karasjok sentrum. I løpet av 2025 utgår fylkeskommunens avtale om bussdepot i Karasjok. Fylkeskommunen mister da tilgang på dagens bussterminal. Karasjok kommune bør tilrettelegge for bussterminal i sentrum. Fylkeskommunen har plassert ut flere elektroniske tavler/skjermer på forskjellige busstopp i Finnmark som til enhver tid viser oppdatert ruteinformasjon. Fylkeskommunen ønsker å plassere ut enda flere av disse, men det forutsetter at veieier legger strøm til venteskuret. Dette er noe som kan vurderes om kommunen skal bygge nye eller oppgradere eksisterende holdeplasser.

INNHALDSFORTEGNELSE

1.1	Formålet med hovedplan veg.....	6
2.	Rammevilkår.....	6
2.1	Planverk i Karasjok kommune.....	6
2.2	Kommunens tjenester	7
2.3	Lover og forskrifter	7
2.4	Håndbøker og veiledninger	8
3.	Vegens oppbygning	9
4.	Mål og strategier	9
5.	Det kommunale vegnettet.....	9
5.1	Budsjetttrammer og aktiviteter.....	9
5.2	Kommunale kjøreveger (grunnlag NVDB):	11
5.3	Kommunale gang- og sykkelveger	13
5.4	Stikkrenner	13
5.5	Vegetasjon.....	14
5.6	Grøfter	16
5.7	Rekkverk.....	16
5.8	Vegbelysning	17
5.9	Bruer	17
5.10	Snuplasser.....	20
5.11	Skilt.....	20
5.12	“Påkjøringsramper”	20
5.13	Brøyting/strøing	21
5.14	Etterslep asfalterte veger.....	21
5.16	Trafikksikkerhets tiltak	23
6.	Tiltak og oppgradering	23
6.1	Befaringer og kommunens kjennskap og erfaringer til sitt vegnett:	23
6.2	Behov for oppgradering av det kommunale vegnettet.....	23
6.3	Forslag til nedklassifisering av det kommunale vegnettet.....	25
6.4	Handlingsplan for rehabilitering av kommunale asfaltveger.....	26
6.5	Handlingsplan for asfaltering kommunale grusveger m/forarbeider.....	27
6.6	Handlingsplan for opprusting av kommunale grusveger uten asfaltering	28
6.7	Handlingsplan for øvrige tiltak.....	29
7.	Omklassifisering av kommunale- og private veger.....	28
8.	KOSTNADER TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV KOMMUNALE VEGER OG VEGOBJEKTER.....	30

1 INNLEDNING

1.1 Formålet med hovedplan veg

- Konkretisere og videreføre strategi for kommunens veger
- Legge grunnlag for fremtidig planlegging og utbygging av kommunens veger
- Dokumentere det samlede drifts-, vedlikeholds- og investeringsbehovet over tid på det eksisterende kommunale vegnettet i Karasjok kommune.
- Vurdere muligheten for å nedklassifisere kommunale veger til private veger.

Rapporten presenterer behovet for årlige drifts-, og vedlikeholdsmidler for at ønsket vegstandard skal opprettholdes over tid. For å unngå et forfall må i tillegg eksisterende veg objekter skiftes ut når deres tilstand er blitt for dårlig der det ikke lenger er lønnsomt å fortsette vedlikehold av det samme veg objektet. I tillegg presenteres nødvendig investeringsbehov for å fjerne registrert forfall på vegnettet.

Vegnettet er befart i aug. 2023. Grunnlaget for rapporten er en oversikt over det kommunale vegnettet i NVDB (Nasjonal vegdatabank). Det er registrert mengder, beliggenhet, type og tilstand på eksisterende veger.

Denne hovedplanen er ikke noen utviklingsplan da den fokuserer på det eksisterende vegnettet og dets behov. Rapporten inkluderer derfor ikke ressursbehov, kostnader eller andre utfordringer knyttet til utvidelser av det kommunale vegnettet, fremtidig befolkningsvekst, endret vegstandard eller endret miljøprofil. Videre er dette med trafiksikkerhet fokusert i større grad i revidert trafiksikkerhetsplan

Det er anslått at det totale etterslepet er på ca. 164 mill. kr eksklusive mva. for kommunens ca. 115 km lange vegnett (kjøreveger/GS-veger). Da er ikke asfaltering av de kommunale grusvegene medtatt. De store kostnadene ligger i reasfaltering av dagens dekker, samt stedvis dårlig overbygning av grusvegene. 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 nokså stort.

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 trafiksikre veger for kommunens innbyggere. Det er anbefalt en økning i budsjettet for drift og vedlikehold på 10 % for at kommunen skal klare å sikre seg mot økt forfall, samtidig som eksisterende forfall holdes i sjakk og reduseres over flere år.

2. RAMMEVILKÅR

2.1 Planverk i Karasjok kommune

Hovedplan for veg skal forankres i kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2022-2036 og da til denne planens arealstrategi. Denne planen ble vedtatt 15.12.2022.

Trafiksikkerhetsplan for kommunens vegnett ble vedtatt i 2017. Noen tiltak og anbefalinger i

Trafiksikkerhetsplanen er implementert i Hovedplan for veg. Trafiksikkerhetsplanen bør imidlertid fornyes, mest pga at det har gått så lang tid fra siste vedtatte plan men også for at en skal få nyttiggjort evt. tilskudd via fylkeskommunale trafiksikkerhets midler.

2.2 Kommunens tjenester

Det henvises her til Karasjok kommunes hjemmeside for kommunale tekniske tjenester «Vei, vann og avløp» for en beskrivelse av kommunens tjenester og hva som kan forventes i underkategoriene «Vei», «Vedlikehold og brøyting av veger»:

Karasjok kommune skal være en trafiksikker kommune og skal dermed rette seg etter det, og ha føringer/tiltak med bakgrunn i Finnmark fylkeskommunens bestemmelser. Det henvises også til Hovedplan for vann og avløp som ble utarbeidet november 2018 og føringer/bestemmelser gitt i denne. Det er tatt hensyn til i denne planen at utskifting av vann- og avløpsledninger og asfaltering må skje i riktig rekkefølge, dvs. at utskifting av vann- og avløpsledninger må utføres før asfaltering.

2.3 Lover og forskrifter

2.3.1 Lover

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

- Vegloven
- Plan- og bygningsloven
- Vegtrafikkloven

2.3.2 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>

2.4 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:

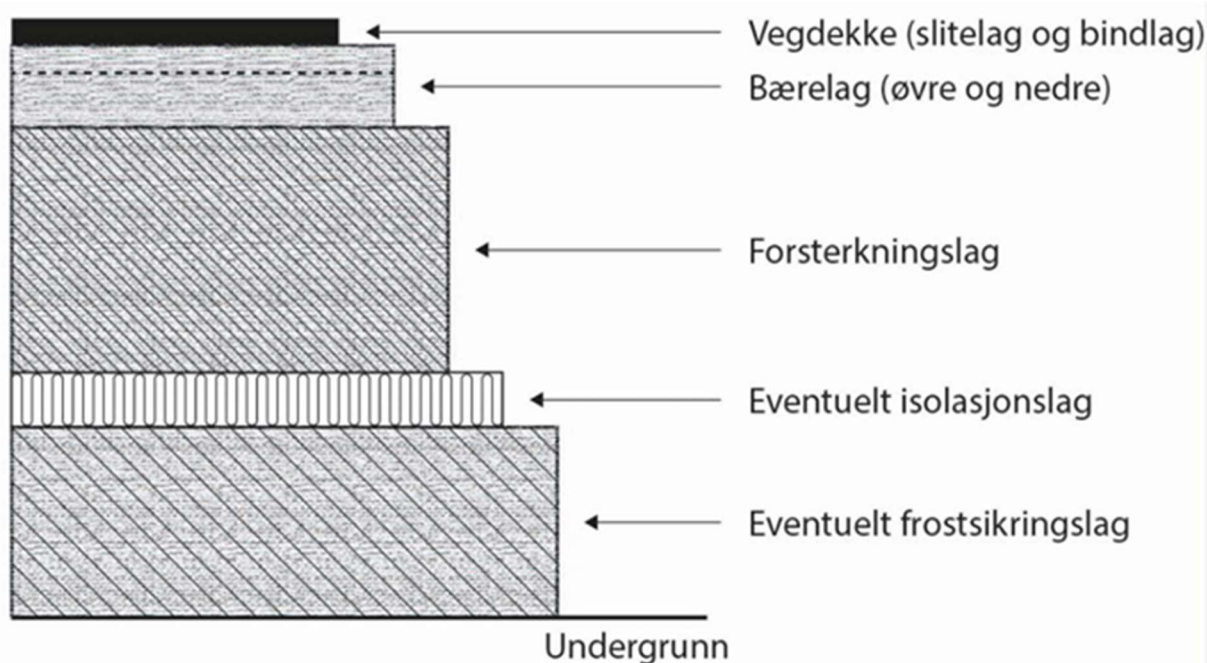
- Statens vegvesen (normaler):
 - Håndbok N100 Veg- og gateutforming
 - Håndbok N200 Vegbygging
 - Håndbok N300 Trafikkskilt
 - Håndbok N301 Arbeid på og ved veg
 - Håndbok N302 Vegoppmerking
- Statens vegvesen (veiledere/retningslinjer):
 - Håndbok V128 Fartsdempende tiltak
 - Håndbok V261 Skadekatalog 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 ellerveiledere, utover det som følger av veinormalene.

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

3. VEGENS OPPBYGNING

Figur 1 viser hvordan vegens oppbygning skal være ihht. Vegdirektoratets vegteknologi. Normalt er det ikke behov frostsikringslag, isolasjonslag dersom vegen ligger på telefrie masser, slik som sand, morenemasser og fjell. De fleste veger i Karasjok kommune har ikke forsterkningslag. Skulle man lagt dette i ettertid så vil kostnadene i pkt. 6.2 doble seg fra 164 mill. til ca. kr 330 mill. De fleste vegene ligger på områder hvor det er sandgrunn og morene. I de tilfellene er det nok med avretting, bærelag og toppdekke (f.eks. asfalt). Der det er telefarlige masser, så regner en med at det ikke er lagt forsterkningslag. Dette var ikke vanlig i etterkrigstiden frem til 1990-tallet.



4. MÅL OG STRATEGIER

HOVEDMÅL:

- Å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet på vegnettet hele året.
- Vegnettet skal utformes, bygges og driftes slik at det kan oppfylle den funksjon vegen har i kommuneplanen/arealdelen og i reguleringsplaner. Vegen skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter.
- Det skal være en hierarkisk struktur i vegsystemet. Vegnettet skal planlegges i samsvar med gode reguleringsmessige og trafikktekniske prinsipp angitt i vegnormalene, med overordnede/ abstrakte mål og delmål på toppen og mer konkrete, målbare kriterier/ direkte kriterier på bunnen.

Strategier:

- Vegnettet skal legge til rette for kollektiv trafikk. Det skal gi gode vilkår for fotgjengere, syklende og forflytningshemmede.
- Stoppe etterslepet på kommunale veger i løpet av en 20 års periode.
- Redusere antall grusveger ved å investere i faste dekker. Ved riktig utførelse av asfaltering på eksisterende grusveger vil drift- og vedlikeholdskostnadene reduseres vesentlig.
- Det er en forutsetning av at hovedplan for veg skal basere seg på kommunens tjenestebeskrivelse på kommunens nettside og aktiviteter/forventninger som er gitt her.

5 DET KOMMUNALE VEGNETTET

Det ble i juni/august 2023 gjennomført befarings av hele det kommunale vegnettet i Karasjok kommune. Karasjok kommune har totalt 115,26 km kommunale veger og 6,77 km. med gang- og sykkelveger. Videre er det ca. 40.000 m² kommunale plasser. De fleste vegene har bruksklasse BkT8-40 tonn eller BK8-32 tonn. Det vises for øvrig til en oversikt i vedlegg 3. Erfaring så langt tyder ikke på nevneverdige problemer med vegene i teleløsningen, bortsett fra Bieskkángaaidnu som har restverdi på 20% og deler av Anárjohgeaidnu som har lav restverdi.

5.1 Budsjettramme og aktivitet

Driftsrammen for kommunale veger er på ca. kr. 5 mill inkl. veglys for 2024. Det er kostnadsberegnet at rammen bør være ca. kr 500.000 høyere for å kunne utføre tiltakene i 5.1.2.

5.1.1 Tiltak som utføres i dag med drift- og vedlikeholds ramme på kr 5 mill::

- Sikring og utbedring av trafikkfarlige hull i vegbanen, primært der det er asfaltdekke.
- Utbedring av overvannsproblemer der veglegemet er i fare.
- Høvling av grusveger
- Renhold/feiling av gang- og sykkelveger og kjøreveger og parkeringsområder etter vinterens sandstrøing
- Utbedring av vegskilt
- Rengjøring av gatesluk og overvannskummer
- Kantslått
- Utskifting av gatelyspærer og -armaturer
- Grøfterensk

5.1.2 Følgende aktiviteter på vegnettet gis lavere prioritet grunnet budsjettstørrelsen i kommunen:

•	Supplering av bærelagsmasser på kommunale grusveger	kr. 150.000
•	Skogrydding og siktrydding i vegkryss	kr. 50.000
•	Rep. av rekkverk og brurekkverk	kr. 100.000
•	Utskifting av stikkrenner	kr. 100.000
•	Salting av grusveger for å binde finstoffet	kr. 100.000

	Totalt	kr. 500.000
=====		

Karasjok 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 mht. sikt i kryss.

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

5.2 Kommunale kjøreveger (grunnlag NVDB):

Vegnr. og veglengder er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), mens brøytelengder og strøarealer er hentet fra kommunens vintervedlikeholds planer:

KOMMUNALE VEGER					
Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøytes	Strøareal
1850	Skuvllaluodda	Asfalt	415	415	
2150	Piera Biret geaidnu	Asfalt	133	133	
1950	Gárgoš	Grus	762	450	
2250	Niitonjargeaidnu	Asfalt/grus	2968	2750	
1500	Ivvár Ivvár geavli	Asfalt	1150	1150	
1400	Girkogeaidnu	Asfalt	163	163	
2050	Stuorraluohkká	Asfalt	566	566	100
2260	Stuorrageađgi	Asfalt	283	283	
1300	Ávjovárgeaidnu/Eisevárri	Asfalt/grus	582	100	
1900	Fitnodatgeaidnu	Asfalt	835	750	
2100	Deanugeaidnu (til bilbliotek)	Asfalt	60	60	
1730	Juhána Rásttoš geaidnu	Asfalt	860	750	
1870	Ráđđeviessogeaidnu	Asfalt	171	171	
2200	Beahcevárdievvá	Asfalt	1477	1477	
1550	Mari Boine geaidnu	Asfalt	505	400	
1600	Jeaggeluodda	Asfalt	794	700	200
1350	Ájaluodda	Asfalt	580	580	
1100	Oalgevárluodda	Asfalt	632	600	400
1800	Sávkadasmáđii	Asfalt	582	400	
1650	Doaresdievvá	Asfalt	745	745	
1200	Oalgejotguolbba	Asfalt	436	400	
1800	Sávkadasgeaidnu	Grus	5742	0	
2280	Heargedievvá	Asfalt	498	498	
2600	Vullošguolbbá	Grus	375	375	

Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøytes	Strøareal
1450	Markangeaidnu	Asfalt	586	550	
2000	Bieskkángeaidnu	Asfalt	325	325	
1750	Báltto Sámmol geaidnu	Asfalt	232	232	
1700	Bigan Ovlá geaidnu	Asfalt	280	280	
1250	Jeagilvármáđii	Asfalt	1059	950	500
2210	Kirkegården K.sjok	Grus	416	300	
2210	Jorbajeakkaš	Asfalt	679	600	
2270	Niitošjohka	Asfalt	1523	1475	
2215	Láttošluohkká	Asfalt	714	714	
2300	Rahángurra	Asfalt	184	184	
2220	Máđiijárbálggis	Asfalt	429	370	
2230	Látevuoŋdi	Asfalt	580	580	
2240	Gaskavuŋdi	Asfalt	565	565	
2310	Vullošnjárga	Grus	797	700	100(m)
2620	Bajitgorži	Grus	2789	2789	
2570	Rávdojohka	Grus	1136	1136	
2320	Rávdojohnjárga**	Grus	624	1100	
2330	Vájamohkenjarga	Grus	1037	1037	
2340	Háldenjarga	Grus	195	300	300(m)
2000	Bieskenjárgeaidnu	Asfalt	8742	8700	
2510	Čoallejárnjárga	Grus	3286	0	
2560	Šuolggatohnjálbmi	Grus	10360	400	
2440	Badjenjárga	Asfalt/grus	1231	1231	100(m)
2460	Báhkiljohka øst	Grus	795	795	
2000	Báhkiljohka vest	Grus	418	418	
2450	Báhkiljohnjárga	Grus	2450	2450	Grus
2750	Riidonjárga	Grus	768	768	
2640	Mánnevarnjárga	Grus	1569	1569	
2760	Ájonjárga	Grus	1035	1035	60(m)
2770	Holganjárga	Grus	2565	2565	300(m)
2780	Muotkkenjárga	Grus	1162	1162	950(m)
2790	Ráidenjárga	Grus	507	507	
2820	Anárjohgeaidnu	Grus	30080	28380	
2420	Čoavddatmohkki	Grus	1020	1020	
	Adkomst Finnmarksklinikken	Asfalt	160	160	
	Váljohka jordbrusveg m/arm	Grus	5594	260	
	Bieskenjárga/Geainojohnjárga	Grus	8437	0	
TOTALT			115268	79148	

** Den kommunale vegen til Ravdohnjarg har ikke opparbeidet snuplass, så da blir deler av den private vegen til eiendommen G/B 10/23 brøytet der hvor det er snuplass for brøytebil.

5.3 Kommunale gang- og sykkelveger

Veglengder, dekketyper, brøytelengder og strøarealer er hentet fra kommunens vintervedlikeholds planer:

KOMMUNALE GANG- OG SYKKELVEGER					
Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøytes	Strøareal
	Beahcevárdievvá	Asfalt	355	355	
	Fitnodatgeaidnu	Asfalt	260	260	
	Niitonjárggeaidnu	Asfalt	500	500	
	Ivvár Ivvár geavli	Grus	50	50	
	Skuvllaluodda	Asfalt	515	515	
	Coop Prix-sentrum-Rådhuset	Asfalt	340	340	
	Vullegurra	Asfalt	255	255	
	Sámeradio-Doaresdievvá	Asfalt	190	190	
	Jeaggeluodda	Asfalt	146	146	
	Ájaluodda	Asfalt	55	55	
	Oalgevárluodda	Asfalt	175	175	
	Oalgevárluodda-Ájaluodda	Grus	65	65	
	Girkogeaidnu	Asfalt	45	45	
	Eisevárri	Asfalt	100	100	
	Šaldi-Min Ája	Grus	685	685	
	Jeagilvarmađii	Asfalt	895	895	
	Jeagilvarmađii-Látevuovdi	Asfalt	285	285	
	Mánáidgárdi-Látevuovdi	Asfalt	250	250	
	Jeagilvarmađii-Lahtošluohka	Asfalt	220	220	
	Jámešmielli-Niitošjogaš	Asfalt/grus	620	620	
	Girkogárdi	Grus	80	80	
	Jámešmielli-Gaskavuovdi	Asfalt	690	690	
TOTALT			6776	6776	

Det er ikke foretatt restverdi vurdering av gang- og sykkelvegene i denne planen. Restverdivurdering skal foretas ifm. revisjon av trafikksikkerhetsplanen for Karasjok kommune som skal utarbeides senere i 2024/-25. Det er derfor ikke vurdert en handlingsplan for GS-vegene i denne planen. Grunnen til dette er for å nyttiggjøre seg for evt. tilskudd fra staten gjennom fylkeskommunale trafikksikkerhets midler.

5.4 Stikkrenner

Stikkrenner langs det kommunale vegnettet er stort sett bra sett opp mot bruksområde og kapasitet. Likevel har enkelte stikkrenner på noen vegstreknings 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 veger. Det 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 100 000 kr. Dette gir en kostnad på 400 000 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.

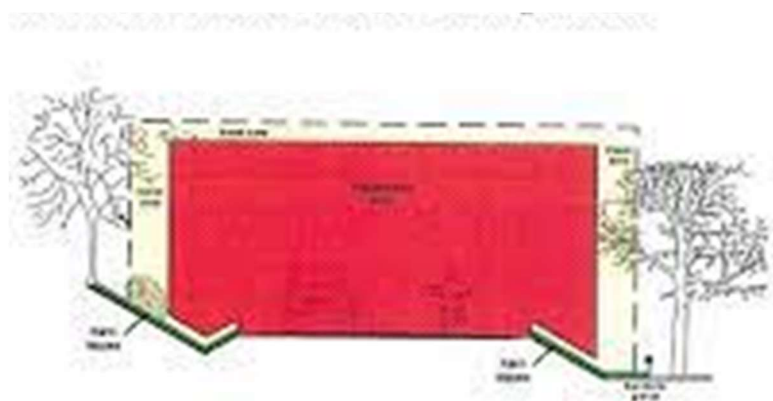
5.5 Vegetasjon

Ut fra befaringene som ble gjennomført ble det avdekket store behov for vegetasjonsrydding langs et større antall veger. Flere strekninger har vegetasjon (trær og busker) tett inntil grøft og vegkant og i vegens frie rom. Siktsoner må ryddes, det er trafikkfarlige kryss på flere kommunale veger.



Dette bildet er fra Riidonjárg

Vegetasjon fører til at fuktighet magasineres i vegen, noe som medfører redusert kapasitet på vegen da vannet svekker vegens bæreevne.



Figur 2. Eksempel på vegetasjon i vegens frie rom.

Det anbefales å rydde 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» ryddes til enhver tid.

Det må også ryddes vegetasjon i kryss for å sikre siktsoner.

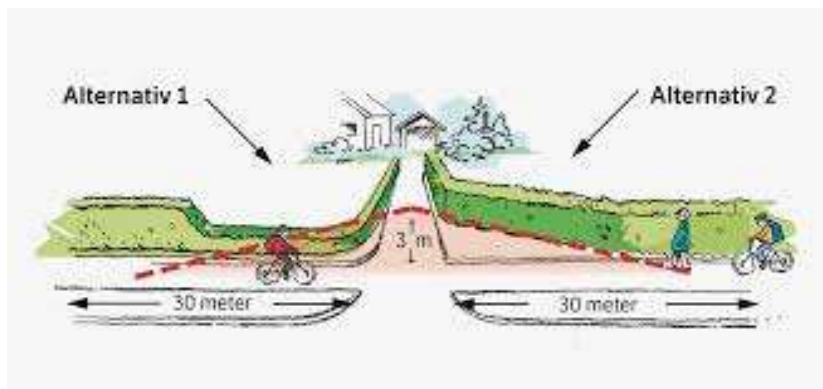
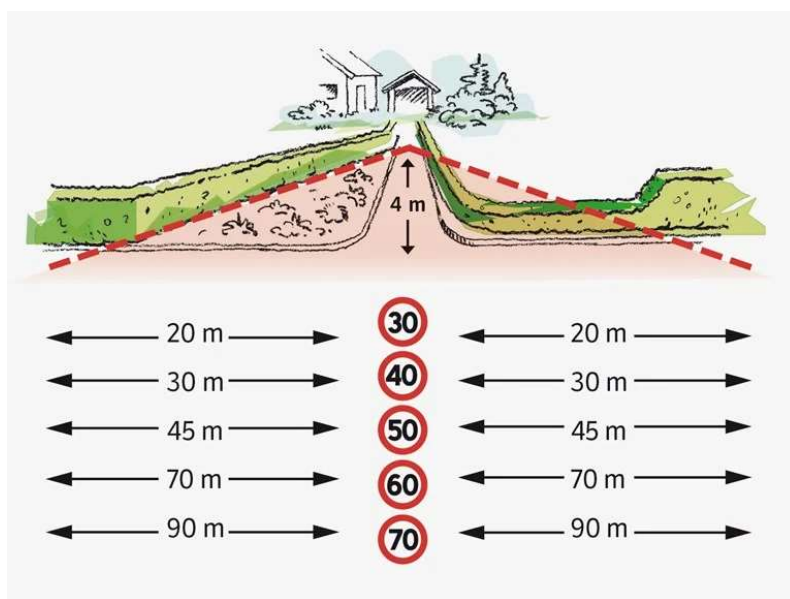


Fig. 3. Illustrasjon av siktsoner i veikryss i 2 alternativer.

Siktsonen bestemmes av hastigheten på veien.



Figur 4 siktsoner utfra hastighet

Kantklipp og skogrydding bør også følges opp mot Figur 2 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.



Det anbefales at kommunen ser på muligheten til å anskaffe seg en større traktor som kan betjene en skog ryddemaskin, en investering på totalt ca. kr 1,5-2,0 mill.

5.6 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. Størsteparten av vegnettet trenger å få rensket opp i gjenvokste grøfter for å drenere vann fra veg overbygningen. Det er anslått at ca. 30 000 lm veger bør grøftes.



Dette bildet er fra stigningen ned fra Rv92 til Muotkenjårga hvor det mangler grøfting. Dette fører til at overflatevannet renner på vegbanen istedenfor grøft, som igjen fører til at finstoffet på vegbanen blir utvasket.

Tiltakene grøfting, skog-/kantrydding og stikkrenner vil sørge for et sterkere og bedre fundament i vegen, noe som vil øke verdien og levetiden til kommunens veger.

5.7 Rekkverk

Manglende eller gammelt rekkverk som ikke følger dagens krav til sikring er et stort problem på enkeltveger i kommunen. Dette gjelder særlig langs Bieskångeaidnu, som har stor trafikk i sommerhalvåret. Videre mangler Anárjohgeaidnu flere kilometer med rekkverk.

Dette tilsvarer en investering på ca. 4 000 000 kr (kun for rekkverk) de neste 20 årene.

5.8 Vegbelysning

Det ble ikke utført detaljert befarings 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 Karasjok 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. Driftsudsjettet for elektroinfrastruktur 2023 er 240 000 kr til vedlikeholdstiltak. Det er videre avsatt kr. 1,0 mill. pr. år i økonomiplanen de kommende årene frem til 2028 til utskifting av eks. gatelys armaturer til LED-armaturer.

5.9 Bruer

Det er registrert totalt 11 kommunale bruer (rørkilverter er ikke inkludert).



Korrosjonsskadet Iskurašjohka bru

Inspeksjoner er utført i henhold til Statens vegvesen håndbok V441 og i samsvar med de retningslinjer som er gitt, uten bruk av under bro lift. Inspeksjon av bruer Karasjok kommune er utført av Safe Control, Tvedestrand.

Bruer med ukjent bruksklasse bør, hvis ikke konstruksjonseier kan fremskaffe det underlegges ny bruksklasse vurdering. Bruksklassen er i denne inspeksjonen hentet ut fra veg lista til Statens vegvesen (NVDB). Det er ikke utført inspeksjon av elementer under vann. Undervannsinspeksjon med dykker bør vurderes på konstruksjoner med bærende elementer under vann. Estimerte utbedringskostnader inkluderer ikke eventuelle konstruksjoner der spesialinspeksjon er anbefalt eller egen rapport på dette er utarbeidet.

Estimert total utbedringskostnad for alle 11 bruer er kr 2.500.000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 001-23 Konstr. nr. 001 - Bieskkeniárqa bru
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er ikke observert skader av betydning for konstruksjonens bæreevne. Kantdrager har stedvis en del avskalling og blottlagt armering, dette bør utbedres. Betong og asfaltslitelag har noe sporslitasje. Det anbefales generell rengjøring av betongslitelag og å renske vegskulder inn mot brua for begroing. Grunnet mangel på fuger er det større ujevnheter i overgang mellom asfalt og betongslitelag. Det anbefales å etablere fuger på brua. Lagrene på landkar er litt forskjøvet, men det anses ikke som alvorlig. Rekkverk har store åpninger, men det kan være en nødvendighet for å holde brua snøfri. Tilstøtende vegrekkverk har enkelte deformasjoner. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 365000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 002-23 Konstr. nr. 002 - Niitonjargeaidnu bru
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er ikke observert skader av betydning for konstruksjonens bæreevne. Landkar akse 2-3 har gjenstående forskaling/ bandjern. Det har samlet seg mye grus på kanter av brua/ slitelaget, dette anbefales fjernet. Brurekkverket har flere deformasjoner, brudd i klammer, samt skarpe avslutninger. Det anbefales at skader i rekkverk utbedres og tilstøtende vegrekkverk etableres for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing på vegskulder og fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 140000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 003-23 Konstr. nr. 003 - Anarijohgeaidnu bru 1 Čáhpesiohka
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader og mangler som medfører redusert bæreevne og trafikksikkerhet. Det er utvasking av betong i begge landkar, samt blottlagt armering i landkar akse 0-1. Dette anses foreløpig ikke som alvorlig, men bør utbedres. Vinge konstruksjoner i begge akser er presset noe ut av opprinnelig stilling og bør årlig etterses. Plate har punktvis avskallinger, men ikke av alvorlig betydning. Konstruksjonen mangler brurekkverk. Nytt brurekkverk med tilstøtende vegrekkverk bør etableres for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 300000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 004-23 Konstr. nr. 004 - Anarijohgeaidnu bru 2, Vuolit Ruovttot johka
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er ikke observert skader av betydning for konstruksjonens bæreevne. Landkar/ såletå i akse 0-1 har erosjon/ utvasking av fylling. Dette er skader som bør utbedres for å hindre skadeutvikling. Begge landkar har også begynnende utvasking av betong og stedvis noe støpesår. Det bør vurderes å etablere dryppnese på plate, dette for å hindre unødige fuktbelastning. Plate har også punktvis enkelte avskallinger med blottlagt armering. Avslutninger på brurekkverk fremstår som skarpe. Det er etablert hindermarkeringsskilt, men det anbefales å etablere tilstøtende vegrekkverk for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling og vegskulder bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 125000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 005-23 Konstr. nr. 005 - Anarijohgeaidnu bru 3, Baiit Ruovttot johka
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader av betydning for konstruksjonens bæreevne og trafikksikkerhet. Landkar akse 0-1 har et brudd oppstrømside, samt noe utvasking av betong. Landkar akse 2-3 har tidligere hatt noe setning, dette har medført at plate ikke hviler på hele opplagringen. Gripe målt 3 cm nedstrømside. Dette anses foreløpig ikke som alvorlig, men bør årlig etterses. Plate har også stedvis en del avskallinger med armeringskorrosjon, dette bør utbedres. Det ligger mye grus på plate. Brua mangler rekkverk. Nytt brurekkverk med tilstøtende vegrekkverk bør etableres for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 370000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 006-23 Konstr. nr. 006 - Anarjohgeaidnu bru 4, Iskurašjohka
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er ikke observert skader av foreløpig betydning for konstruksjonens bæreevne. Det anbefales å gjennomføre en bruksklasse beregning av konstruksjonen for å kunne vurdere bruas tillate bæreevne/ aksellast. Hovedbjelker og tverrkryss er korroderte og bør overflatebehandles for å hindre korrosjons utvikling. Hovedbjelke har en liten deformasjon ved landkar akse 2-3 oppstrøms side, dette er antagelig en tidligere transportskade. Brurekkverket fremstår som svakt og kort, samt det har enkelte bruddskader. Nytt brurekkverk med tilstøtende vegrekkverk bør etableres for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 700000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 007-23 Konstr. nr. 007 - Anarjohgeaidnu bru 5
Inspeksjonsdato: 12-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader og mangler som medfører redusert bæreevne og trafikksikkerhet. Begge landkar har en del utvasking av betong. Det anbefales å støpe ny såle tå på landkar for å hindre skadeutvikling. Plate har punktvis avskalling og armeringskorrosjon, men anses foreløpig ikke som alvorlig. Konstruksjonen har kun lav kantdrager av betong som benyttes som rekkverk. Det anbefales å etablere rekkverk på brua for å ivareta trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 160000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 008-23 Konstr. nr. 008 - Bahkijohnjarga bru
Inspeksjonsdato: 13-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader og mangler av betydning for konstruksjonens bæreevne og trafikksikkerhet. Begge landkar har noe bevegelse/ setningsskader, mest fremtredende i landkar akse 0-1. Dette bør årlig etterses. Hovedbjelker er korrodert og bør overflatebehandles for å hindre korrosjons utvikling. Konstruksjonen har massiv kantdrager i betong som benyttes som rekkverk. Dette avviker fra standard, men anses ikke som alvorlig grunnet beliggenhet. Det anbefales å etablere tilstøtende vegrekkverk for å bedre trafikksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 245000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 009-23 Konstr. nr. 009 - Soulgaajohnjalbmi bru 1
Inspeksjonsdato: 13-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader og mangler som medfører svekket bæreevne og trafikksikkerhet. Landkar er stablet opp av leca og disse blokkene har forvitring og bruddskader. Det anbefales å forsegle landkar med fiber armert sprøytebetong, eventuelt bør det støpes nye landkar.

Betongslitelag bør rengjøres da det har samlet seg en del grus langs kanter/ opp mot lav kantdrager. Konstruksjonen mangler rekkverk, dette medfører svekket trafiksikkerhet. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 55000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

Dok. nr. 010-23 Konstr. nr. 010 - Soulqajohnialbmi bru 2
Inspeksjonsdato: 13-08-2023 Inspektør: MM & KOO

Det er observert skader og mangler som medfører redusert bæreevnen og trafiksikkerhet. Begge landkar har utvasking/ erosjon, dette bør utbedres i landkar akse 2-3. Det ligger mye grus på plate, dette bør fjernes. Det anbefales å etablere føringskinne over brua med gode avslutninger for å ivareta trafiksikkerheten. Generell begroing i fylling bør fjernes.

Estimert utbedringskostnad: kr 40000

(Gjelder skader gradert som 3 og 4. Inkluderer ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.)

5.10 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 snu forhold for brøyte- og søppelbiler og buss. Skilting på snuplass må også settes opp for å hindre utilsiktet parkering og annet bruk av arealet.

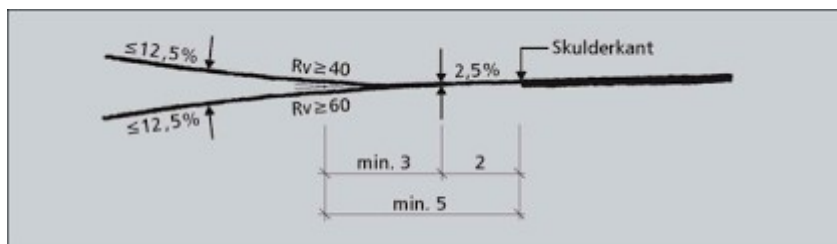
5.11 Skilt

Mangelen på skilt langs kommunens vegnett og i visse tilfeller uriktig 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/ Statens vegvesen om bestemmelse av forkjørsveger og skilting som ligger i krysningpunkter mellom statlig- og kommunal veg. Det anbefales at kommunen får utarbeidet en trafiksikkerhetsrapport (TS) for sine kommunale veger, der også skilting er en del av innholdet.

Vegnavn skilting og vegnr. er imidlertid godt utbygd i kommunen.

5.12 “Påkjøringsramper”

Der kommunale veger støter til riksveg, så er det flere kommunale veger som ikke har opparbeidet “påkjøringsrampe” i kryss. Dette er meget trafikkfarlig, pga siktp problemer og «bakkestart» i stigning i umiddelbar nærhet av kryss. Det vises særlig til vegkryssene XÅjonjårga/Rv92 og XHorganjårga/ Rv92 som betegnes som trafikkfarlige. Kryssene må opparbeides ihht. Håndbok 100 i samsvar med denne figuren:



5.13 Brøyting/strøing

Karasjok kommune har totalt 115,26 km med kommunale kjøreveger og 6,77 km. gang- og sykkelveger. Av disse så brøytes 79,15 km. kjøreveger og 6,77 km. gang- og sykkelveger.

Brøytete arealer på plasser utgjør totalt 38013 m² og strøarealene er på 4546 m².

Sávkadasgeaidnu (ca. 5,74 km.) brøytes ikke regelmessig men utfra behov, årlig kostnad er ca. kr 300.000 basert på 10 gg. brøyting pr. år. De senere år har det imidlertid vært behov ca. 5 gg. pr. år

Videre brøyter kommunen følgende private veger:

PRIVATE	VEGER M/KOMM BRØYTING				
Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøytes	Strøareal
	Vuollesainnjárga	Grus	200	200	
	Valjok kirke	Grus	410	410	
	Gahtajohka	Grus	1100	1100	
TOTALT			1710	1710	

Karasjok kommune må ta en vurdering om disse private vegene fortsatt skal ha kommunal brøyting. Det anbefales imidlertid at den kommunale brøytinga videreføres for vegen til Valjok kirke da det har allmennnyttig betydning.

5.14 Etterslep asfalterte veger

Faste dekker på kjøreveger utgjør i dag ca. 44 km.

I hovedsak er de asfalterte kommunale vegene i middels forfatning, og det er et behov for oppgradering/nylegging av asfalt på mange veger. En totalvurdering fra utførte befaringer og samtaler med driftsavdelingen gir et anslått behov for reasfaltering.

Kostnad nylegging av asfalt: ca. 1200-1300 kr/tonn ekskl. mva. Dette er lokale priser basert på erfaring. Dette tilsvarer en kostnad for reasfaltering av eksisterende veger med asfalt på ca. 237 mill. kr ekskl. mva. (forutsatt asfaltpris på 1200 kr/tonn, vegbredde snitt 4,5 m og 5 cm asfaltlag (100 kg/m²))



Dette bildet er fra stigningen opp til Beahcevárdivvá hvor toppdekket var svært dårlig med en god del hull i vegbanen og krakeleringer i dekket. Denne delen ble reasfaltert sommeren 2023.

5.15 Etterslep kommunale grusveger

Hovedvekten av grusvegene til kommunen er i en tilstand der høvling av veger, grusing med 5-7 cm bærelagsmasser, rensk av grøfter og vegetasjon langs vegen, ville gitt en svært stor reduksjon i forfallet og etterslepet på grusvegene. Dette ville så ledes ha økt grusvegernes levetid betraktelig, og sørget for større komfort for trafikantene, samt en lavere driftskostnad pr. år for kommunen. Det er nødvendig å opprettholde høvling og grusing som en årlig aktivitet på grusvegene. Kommunen har anskaffet en etterhengende høvel til traktor i 2023 som vist på bildet:



Etterhengende høvel for traktor

Den har vist seg å være nesten like god som en vanlig veghøvel og god nok til kommunens bruk på kommunale grusveger. Driftskostnadene pr. meter veg er gått betraktelig ned sfa. anskaffelsen. Dette gjør at vi kan høvle et større antall flere grusveger enn tidligere med hyppigere syklus.

Et overslag for å få fjernet mye av etterslepet på grusvegene i Karasjok kommune havner derfor på ca. 88,8 mill. kr ekskl. mva. forutsatt tiltak på ca. 71 km grusveger. Det vises for øvrig til restverdivurdering tabell 6.1.3 vedlagt.

Disse to vegene er ikke tatt med i restverdi vurderingen, da det ikke har vært utført vedlikehold på flere ti år og det ikke er noen helårsboliger tilknyttet vegene:

Váljohka jordbrusveg	Grus	5334 M
Bieskenjárga/Geainojohnjárga	Grus	8437 M

5.16 Trafikksikkerhets tiltak

Hvis det er noen som savner trafikksikkerhetstiltak i denne planen så vil fokuset på trafikksikkerhet bli satt inn når det skal utarbeides revidert trafikksikkerhetsplan senere i 2024/25. Tiltak som kommer inn under trafikksikkerhetsplanen er gangveger, gangfelt, veglys, fartsreduserende tiltak slik som fartshumper, skilting mv. Uansett så vil noen tiltak i denne hovedplanen være rettet mot trafikksikkerhet og som må etableres før det evt. asfalteres, slik som påkjøringsramper i kryss, montering av rekkverk m.v.

6. TILTAK OG OPPGRADERING

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

Restverdivurdering av de kommunale vegene er utført av administrasjonen, teknisk enhet i Karasjok kommune. Kun visuel vurdering er utført. Resultatet av restverdien for den enkelte veg er opplistet i tabell 6.1.3 vedlagt. Det er ikke foretatt bærelagsmålinger og boreprøver av vegkroppen, da dette vil koste kommunen ca. 1,5.mill. Dette anses heller ikke nødvendig for å utarbeide et akseptabelt grunnlag for tiltak.

Hvis restverdien på den enkelte veg er 100%. så er det ikke behov for investeringstiltak på vegen. Hvis restverdien er under 100%, så er det i tabellene nedenfor opplistet nødvendige tiltak.

6.1.1 Tiltak asfaltveger – restverdi og veglengder

Tabell 6.1.1 Tiltak, restverdi og veglengder asfaltveger

Asfaltveger		
Restverdi %	Antall (m)	Eksempel på tiltak
100		Ingen tiltak
80-100		Reparasjon av dekke, grøfterensk
60-80		Nytt dekke, grøft/vegetasjonsrensk, drenereing
40-60		Nytt dekke, grøft-vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer forsterking av bærelag
<40		Masseutskifting og nytt forsterkning- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt grusdekke

6.1.2 Tiltak grusveger – restverdi og kostnad for tiltak

Tabell 6.1.2 Tiltak, restverdi og kostnad for tiltak grusveier

Grusveger		
Restverdi %	Antall (m)	Eksempel på tiltak
100		Ingen tiltak
80-100		Nytt grusdekke 5-7 cm., grøfterensk
60-80		Nytt grusdekke, grøft/vegetasjonsrensk, drenereing
40-60		Nytt grusdekke, grøft-vegetasjonsrensk, nye stikkrenner/kummer forsterking av bærelag
<40		Masseutskifting og nytt forsterkning- og bærelag i overbygning, OV-system/drenering, nytt grusdekke

6.1.3 Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på asfaltveger

Med bakgrunn i tabell 6.1.3 (vedlegg 1) så får vi følgende oppsummert kostnadsbilde av etterslepet på kommunale asfaltveger. Oppsummert er etterslepet på de kommunale asfaltvegene er på totalt 75,69 mill.

ASFALTVEGER			
Restverdi %	Antall (m)	Kostnad pr. m	Sum Eks.Mva
100	1946	0	0
80-100	14139	1100	15.552.900
60-80	1936	2800	5.420,800
40-60	3448	3700	12.757.600
<40	8742	4800	41.961.600
SUM			75.692.900

6.1.4 Oppsummert kostnadsnivå for tiltak på grusveger

Med bakgrunn i tabell 6.1.3 vedlagt så får vi følgende oppsummert kostnadsbilde av etterslepet på kommunale grusveger. Oppsummert er etterslepet på de kommunale grusvegene på totalt 88,00 mill. I summen for grusveger er ikke asfaltering medtatt.

GRUSVEGER			
Restverdi %	Antall (m)	Kostnad pr. m	Sum Eks.Mva
100	1426	0	0
80-100	34961	500	17.480.500
60-80	11737	1600	18.779.200
40-60	20700	2500	51.750.000
<40	0	3500	0
SUM			88.009.700

6.2 Behov for oppgradering av det kommunale vegnettet

En overordnet beregning av nødvendige tiltak og kostnader viser at langs Karasjok kommune sitt vegnett på ca. 115 km vil det være et behov for investeringer i størrelsesorden 164 millioner kr eksklusive mva. Da er ikke asfaltering av grusvegene medtatt. Med asfaltering av grusvegene så vil de totale kostnadene utgjøre ca. 260 mill. avhengig av hvor mange veger som blir nedklassifisert til private veger.

En investering opp mot 164 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 Karasjok 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 investeringer betraktelig. Siden enkelte 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 8,0 mill. kr ekskl. mva. per år. Ved en slik innsats vil Karasjok kommune sørge for at sitt eget vegnett er i god stand, med et svært lite etterslep i løpet av en 12 årsperiode.

Det er svært viktig at drift og vedlikeholdet sikres budsjetter som kan ivareta eksisterende vegnett mens innsatsen på investeringer pågår. Likevel vil kostnader ved drift og vedlikehold reduseres etter hvert som kommunen utfører investeringstiltakene. En ny/oppgradert veg vil ha lavere drifts- og vedlikeholdskostnader enn en slitt veg med gamle veg objekter (for lavt dimensjonerte stikkrenner, grunne grøfter, hullede asfaltdekke, dårlig grusdekke). Samtidig vil kommunen oppleve en reduksjon i vedlikeholdskostnader på asfaltdekker sammenlignet med grusdekker, så fremt at oppgradering av vegene utføres riktig og etter faglige anbefalinger.

6.2.1 Hva er et investeringstiltak og hva er et vedlikeholdstiltak innenfor veg etter regnskapsstandard

Investeringstiltak:

Iflg. kommunal regnskapsstandard nr. 4 – (KRS) pkt. 3.3.1 Med påkostning forstås utgifter til tiltak som fører et varig driftsmiddel til en annen stand, eller bedre standard enn det var i da det opprinnelig ble anskaffet av kommunen. I de fleste tilfeller vil det si utgifter som øker driftsmidlets bruksverdi, dvs. at driftsmidlets evne eller kapasitet til å produsere de tiltenkte tjenester øker. Dette kan f.eks. være tilfelle ved opprusting av grusveg til veg med fast dekke. Rehabilitering av en kommunal vei, som i tillegg til reasfaltering også innebærer at f.eks. bærelaget styrkes, veibredden økes eller kurver rettes ut e.l. regnes som investering.

Vedlikeholdstiltak:

Med vedlikehold forstås utgifter for å holde et varig driftsmiddel i samme standard tilsvarende som det var på opprinnelig anskaffelsestidspunkt, slik at det varige driftsmidlet kan brukes til sitt tiltenkte formål innenfor dets forventede utnyttbare levetid. Der det kun utføres reasfaltering av en tidligere asfaltert vei, regnes som vedlikeholdstiltak og kan ikke regnes som investering. Reasfalteringen skal derfor inn på driftsbudsjettet. Dersom det imidlertid utføres utskifting av vann- og avløpsledninger først, så regnes reasfalteringen som investering.

6.3 Forslag til nedklassifisering av det kommunale vegnettet

Karasjok kommune må ta stilling til om de ønsker å nedklassifisere kommunale jordbruks veger og veger som benyttes ifm. reindrift til private veger. Det kan være at jordbruksvegene har fått etableringstilskudd fra staten i sin tid. Dette har en imidlertid ingen dokumentasjon på siden de fleste jordbruksvegene ble etablert på 60- og 70 tallet kanskje enda tidligere. Reindriften har også interesser som f.eks på Sávkadasgeaidnu og på den private vegen til Gahtajohka hvor det er reingjerder som brukes den dag i dag.

Dersom Karasjok kommune nedklassifiserer kommunale veger ihht. pkt. 7.1 a, så får vi en investerings besparelse på kr 37,4 mill. ihht. vedlagte oppstilling:

Tabell 7.3.1

NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER							
Vegnr.	Vegnavn	Dekke	Ant. m	Merknader	Kostnad		
1800	Sávkadasgeaidnu (ikke boligf.)	Grus	5742	Det er kun en helårsbolig tilknyttet vegen. Vegen har reindrifts interesse	2,87 mill.		
2510	Čoallejárnjårga	Grus	3286	Det er ingen helårsboliger tilknyttet vegen.	5,26 mill.		
2560	Šuolggatohnjálbmi	Grus	10360	Det er kun en helårsbolig tilknyttet vegen.	25,9 mill.		
2790	Ráidenjårga	Grus	507	Det er kun en helårsbolig tilknyttet vegen.	0,8 mill.		
2420	Čoavddatmohkki	Grus	1020	Det er kun en helårsbolig tilknyttet vegen.	2,55 mill.		
SUM					37,4 mill.		

Foruten ovennevnte vegene så bør kommunestyret også vurdere å nedklassifisere følgende kommunale vegar til private vegar:

Válgohka jordbruksveg	Grus	5334 m
Bieskenjårga/Geainojohnjårga	Grus	8437 m
Jordbruksveg Holganjarg	Grus	2067 m

Det er utført svært lite vedlikehold på disse vegene opp gjennom tida.

6.4 Handlingsplan for rehabilitering av kommunale asfaltveger

Det er utarbeidet et forslag til prioritert liste for utbedring av kommunale asfaltveger, med utgangspunkt i tilstand (restverdi), industrimessige hensyn og av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Videre er noen tiltak avpasset med ledningsrehabilitering ifm. hovedplan vann og avløp og asfaltering kan ikke utføres før ledningsrehabiliteringen er utført. Det foreslås følgende handlingsplan 2025-2037 for asfaltvegene de neste 12 årene:

Tabell 6.4.1

HANDLINGSPLAN VEGREHABILITERING AV ASFALTVEGER					
År	Vegnr.	Vegnavn	Dekke	Lengde	Kostnad
2025	2000	Bieskängeaidnu p2740-p4580	Asfalt	1840	9,8 mill
2026	2000	Bieskängeaidnu p200-p1580	Asfalt	1380	7,6 mill
2027	1400	Girkogeaidnu	Asfalt	163	0,5 mill
2027	1900	Fitnodatgeaidnu	Asfalt	835	4,1 mill
2027	2000	Bieskängeaidnu p6300-p6580	Asfalt	280	1,3 mill
2028	2150	Piera Biret geaidnu	Asfalt	133	0,4 mill
2028	1700	Bigan Ovllá geaidnu	Asfalt	280	0,9 mill
2029	2000	Bieskängeaidnu p6260-p6670	Asfalt	410	1,2 mill
2030	1800	Sávkadasmáđii	Asfalt	582	2,1 mill
2033	2215	Láttošluohkká	Asfalt	714	2,6 mill
2033	2210	Jorbajeakkaš	Asfalt	679	1,9 mill
2034	1450	Markangeaidnu	Asfalt	586	1,6 mill
2034	1500	Ivvár Ivvár geavli	Asfalt	1150	4,2 mill
2036	2200	Beahcevárdievvá siste del	Asfalt	522	1,5 mill
2037	1550	Mari Boine geaidnu	Asfalt	505	1,4 mill

I oversikten er pkt.ene 5.3 (grøfting), -5.4 (skog-og kantrydding, -5.5 (stikkrenner) medtatt der det er behov, 5.9 (snplasser) der det er behov, -5.14 (bærelag) og reasfaltering inkludert i kostnadsoverslaget. Påkostningene kan settes på investeringsbudsjettet da det etter kommunal regnskapsstandard forstås som utgifter til tiltak som fører et varig driftsmiddel til en annen stand, eller bedre standard enn det var i da det opprinnelig ble anskaffet av kommunen.

Bieskängeaidnu anbefales prioritert da denne vegen kun har 20% restverdi. Parsellen p2750-p4440 ved Ássebáktevárri anbefales opprustet først da den er svært dårlig med dype spor, store stein som har kommet gjennom dekket, skadede stikkrenner, hull- og setninger i dekke m.v. Som følge av vegens lengde så anbefales vegen rehabilitert over 4 år (for årene 2025, 2026, 2027 og 2029).

6.5 Handlingsplan for asfaltering kommunale grusveger m/forarbeider

Strategi:

Karasjok kommune har som strategi å redusere antall grusveger ved å investere i asfaltdekker. Ved riktig utførelse av asfaltering på eksisterende grusveger vil drift og vedlikeholdskostnadene reduseres vesentlig. Selv om investeringen med asfalt vil være forholdsvis høy sett i forhold til å legge mer grus, så vil frafall av de årlige tiltakene som gjentatt grusing, høvling over tid, føre til en gunstigere økonomisk kostnad for kommunen. Samtidig må kommunen sørge for at reasfaltering av vegene utføres i en periode på 12-20 år.

Handlingsplan:

Det er medtatt nødvendige tiltak før asfaltering på eksisterende grusvegene nedenfor, dvs.kantrensk/skogrydding utskifting av gamle stikkrenner, legging og avretting av grusdekke mv. Handlingsplanen i tabell 6.5.1 er basert på hvor mange helårsboliger som er tilknyttet vegen, tilstand, industrimessige hensyn og av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Videre er noen tiltak avpasset med ledningsrehabilitering ifm. hovedplan vann og avløp. Det foreslås følgende handlingsplan 2025-2037 for grusvegene:

Tabell 6.5.1

HANDLINGSPLAN ASFALTERING AV KOMMUNALE GRUSVEGER					
År	Vegnr.	Vegnavn	Dekke	Lengde	Kostnad
2027	2570	Rávdojohka	Grus	1136	3,2 mill
2028	1950	Gárgoš	Grus	762	2,1 mill
2028	2600	Vullošguolbbá industri	Grus	400	1,2 mill
2029	2640	Mánnevarnjárga	Grus	1569	4,4 mill
2030	2620	Bajitgorži industri (første del)	Grus	1675	4,7 mill
2030	2330	Vájamohkenjarga	Grus	1037	2,9 mill
2031		Váljohka boligfelt	Grus	163	0,4 mill
2031	2750	Riidonjárga	Grus	768	2,2 mill
2031	2760	Ájonjárga	Grus	1035	2,9 mill
2032	2780	Muotkkenjárga	Grus	1162	3,2 mill
2034	2460	Báhkiljohka øst	Grus	795	2,2 mill
2034	2770	Holganjárga (første del)	Grus	495	1,4 mill
2034	2210	Kirkegården K.sjok	Grus	416	1,2 mill
2035	2340	Háldenjarga	Grus	195	0,6 mill
2035	2440	Badjenjárga (grusdel)	Grus	896	2,5 mill
2036	2250	Niitonjargeaidnu (grusdel)	Grus	635	1,8 mill
2036	2310	Vullošnjárga	Grus	550	1,6 mill
2036	2000	Báhkiljohka vest	Grus	418	1,3 mill

I oversikten er pkt.ene 5.3 (grøfting), -5.4 (skog-og kantrydding), -5.5 (stikkrenner) der det er behov, 5.9 (snuplasser) der det er behov, -5.11 (påkjøringsramper) der det er behov, -5.14 (bærelag) og asfaltering medtatt i kostnadsoverslaget.

Det kan særlig bemerkes at vegkryssene XÁjonjárga/Rv92 og XHolganjárga/ Rv92 er svært trafikkfarlige da de mangler opparbeidede påkjøringsramper.

6.6 Handlingsplan for opprusting av kommunale grusveger uten asfaltering

I handlingsperioden anbefales også følgende grusveg opprustet uten asfaltering som følge av dens lave restverdi.

Tabell 6.6.1

HANDLINGSPLAN KOMMUNALE GRUSVEGER					
År	Vegnr.	Vegnavn	Dekke	Lengde	Kostnad
2037	2820	Anárjohg. Iskurasj-Maridalen	Grus	7505	12,0 mill

I oversikten er pkt.ene 5.3 (grøfting), -5.4 (skog-og kantrydding), -5.5 (stikkrenner) der det er behov, -5.9 (snuplasser) der det er behov, og -5.14 (bærelag og topplag) medtatt i kostnadsoverslaget. Det kan være at denne vegen blir bestemt nedklassifisert til privat veg pga. få husstander.

6.7 Handlingsplan for øvrige tiltak

Det anbefales å investere i ny traktor m/skogrydde aggregat i 2027. Det har vært en god del feil på eksisterende kommunal traktor (2014 mod.). Den har også for liten kapasitet til å betjene skogrydde aggregat. Videre bør bruene i Iškurašjohka og Čáhppesjohka utbedres henholdsvis i 2027 og 2031. Videre er det noen partier på Anárjohka geaidnu hvor det bør settes opp rekkverk i 2029. Dette for å øke trafikksikkerheten.

Handlingsplan for øvrige tiltak:

Tabell 6.7.1

HANDLINGSPLAN ØVRIGE TILTAK					
År	Vegnr.	Vegnavn	Dekke	Jfr.	Kostnad
2027		Kjøp av ny traktor m/ skogr. mask		pkt. 5.5	1,7 mill
2027	2820	Oppgradering av Iškurašjohka bru	Grus	pkt. 5.9	0,7 mill
2029	2820	Rekkverksutbygging Anárjohg.	Grus	pkt. 5.7	1,0 mill
2032	2820	Oppgradering av Čáhppesj. bru	Grus	pkt. 5.9	0,3 mill

7. OMKLASSIFISERING AV KOMMUNALE- OG PRIVATE VEGER

Arbeid med hovedplan veg har avdekket at det er flere kommunale veger som er i lite allmenbruk. Videre er det enkelte veger som er registrert som private i dag men som driftes av kommunen. Det vil derfor være aktuelt for besluttende myndighet (politikere) å vurdere kriteriene for nedklassifisering av kommunale veger og oppklassifisering av private veger til kommunale veger.

7.1 Nedklassifisering av kommunale veger

Vedtak om omklassifisering av kommunale veger er hjemlet i Veglovens § 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 nedklassifisering av kommunal veg til privat veg når en eller flere av følgende forutsetninger er til stede:

- Veg som betjener et befolkningsgrunnlag på under 2 helårs boliger og som ikke betjener offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse.
- Adkomstveg til industribedrift, gårdsbruk, eller annen privat næringsvirksomhet.
- Veg som vesentlig benyttes primært til jordbruksvei.
- Veg som tjener som avkjørsel til enkelthus eller store boligbygg.
- Veg som kun benyttes som adkomst til hytte- og fritidsbebyggelse.

7.2 Oppklassifisering av private veger

Forslag til oppklassifisering:

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

- Vegen tjener som tilførselsveg til minst 6 helårs boligheter
- Vegen tjener som tilførselsveg til og fra friluftsområder, offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse

- c. Vei i regulert boligområde som er en atkomstvei og har allmenn interesse for samfunnet

Uansett gjelder følgende:

- d. Vegen må ha tilknytning til annen veg som vedlikeholdes av det offentlige
- e. Ved all overtakelse gjelder kommunens normer og retningslinjer
- f. Kommunen skal ha grunnrettighet eller erverve den del av eiendommen som vegen ligger på
- g. Det må i hvert tilfelle vurderes om utbyggingsavtale må inngås med Karasjok kommune
- h. Vegen skal kunne reguleres til offentlig veg
- j. Vegen skal tilfredsstille den til enhver tid gjeldene vegnorm (Statens vegvesen), Karasjok kommune kan vurdere å fravike dette på mindre veier med lav ÅDT og uten tungtransport
- k. Vegen skal overføres kommunen vederlagsfritt og uten heftelser
- l. Overvann fra veg og stikkrenner må til enhver tid gis fritt avløp fra veiområdet
- m. 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. Karasjok kommune gir ikke driftstilskudd til private veier.
- Kommunen kan gjøre krav om at den private vegen opparbeides til fullstendig standard, dvs. med fast dekke, grøftet, stikkrenner mv. før det tas til vurdering.

8 KOSTNADER TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV KOMMUNALE VEGER OG VEGOBJEKTER

8.1 Tiltak som er utenfor driftsrammen

Karasjok kommune har i 2024 avsatt en ramme på ca. Kr 4,2 mill. kr til drift og vedlikehold av kommunale veger (sommer og vinter) ekskl. veglys. Med bakgrunn i kommunens økonomiske situasjon så har budsjettene for drift og vedlikehold av dagens kommunale vegnett ikke hatt noe særlig økning de siste årene. Aktivitetene nedenfor er gitt lavere prioritet da rammen er for liten. Det anbefales at drifts- og vedlikeholdsbudsjettet økes med kr 500.000 pr. år, slik at en kan utføre tiltakene under i større grad. Dette er årlige beregnede kostnader:

• Supplering av bærelagsmasser på kommunale grusveger	kr. 150.000
• Skogrydding og siktrydding i vegkryss	kr. 50.000
• Rep. av rekkverk og brurekkverk	kr. 100.000
• Utskifting av stikkrenner	kr. 100.000
• Salting av grusveger for å binde finstoffet	kr. 100.000

For å frigjøre midler til ovennevnte drifts- og vedlikeholdstiltak så kan nedklassifisering av noen kommunale veger være nødvendig.

8.2 Oppsummering av drifts- og vedlikeholdstiltak

Karasjok kommune har hatt følgende kostnader pr. meter veg de tre siste årene:

Tabell 8.2.1

Kostnader pr. m veg til drift og vedlikehold av kommunale veger					
År	Veger Karasjok sentrum	Veger på nessene	Anárjok geaidnu	Veger i Valjok	Čoavddatmohkki geaidnu
2023	49	34	22	129	228
2022	51	36	24	96	259
2021	50	35	23	95	259
Gjennomsnitt 3 år	50	35	23	106	248

Denne oppdelingen følger rodeoversikten for vintervedlikehold. Nøkkeltallene i tabellen er imidlertid både drift og vedlikehold (sommer og vinter) hentet fra regnskapene 2021, -2022 og -2023. Sommervedlikeholdet varierer fra kr 11 til kr 13 pr. m. veg pr. år. Resten er kostnader til vintervedlikehold som har de største kostnadene. Som tabellen viser har Čoavddatmohki vegen og veger i Valjok de største drifts- og vedlikeholdskostnadene pr.m veg.

Dersom Karasjok kommune bestemmer seg for å avslutte vintervedlikeholdet av noen private veger, samt å nedklassifisere deler av det kommunale vegnettet med basis i bestemmelsene i pkt. 7.1 a så vil det gi besparelser på drifta, som tabell 8.2.2 viser kr 503200 pr år.

Tabell 8.2.2

BESPARELSER PÅ DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSKOSTNADER					
DERSOM NEDKLASSIFISERING (bef.grunnlag under 2 husstander)					
Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøyting (m)	Besparelse
Privat	Vuollesainnjárga	Grus	200	200	10000
Privat	Gahtajohka m/parkeringspl.	Grus	1300	5 gg i året	137800
1800	Sávkadasgeaidnu (ikke boligf.)	Grus	5742	3 gg i året	159900
2510	Čoallejárnjárga	Grus	3286	0	39400
2560	Šuolggatohnjálbmi	Grus	10360	400	138300
2790	Ráidenjárga	Grus	507	507	17800
SUM	reduksjon i drifts/vedl.kostnad	pr. år:			503200

Dette pkt.et er basert på et befolkningsgrunnlag på under 2 helårs boliger og som ikke er veg til offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn- og næringsmessig interesse. Det anbefales ikke å avslutte brøytinga av den private adkomstvegen til Válgjohka kapell, da den har allmenntilgangsbetydning. Brøyting av privat veg til Gahtajohka m/parkeringsplass reduseres fra helårlig brøyting til 5 gg. pr.år. Brøyting til reingjerde på Sávkadasgeaidnu anbefales redusert fra maks 5 gg pr. år til maks 3 gg. pr.år. I forhold til kommuneplanens samfunnsdel så skal vi bidra til å sikre naturgrunnlaget for reindriftsnæringen, herunder også områder av særverdi eller minimumsområder. Det vil derfor ikke anbefales å avslutte vintervedlikeholdet helt, men kun delvis til reingjerdene i Sávkadas og Gahtajohka.

Dersom pkt. 7.1 a endres til et befolkningsgrunnlag på under 3 helårs boliger, så vil følgende veger være grunnlag for nedklassifisering:

Tabell 8.2.3

BESPARELSER PÅ DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSKOSTNADER					
DERSOM NEDKLASSIFISERING (bef.grunnlag under 3 husstander)					
Vegnummer	Vegnavn	Dekke	Lengde (m)	Brøyting (m)	Besparelse
Privat	Vuollesainnjárga	Grus	200	200	10000
Privat	Gahtajohka m/parkeringspl.	Grus	1300	5 gg.i året	137800
1800	Sávkadasgeaidnu (ikke boligf.)	Grus	5742	3 gg.i året	159900
2510	Čoallejárnjárga	Grus	3286	0	39400
2560	Šuolggatohnjálbmi	Grus	10360	400	138300
2790	Ráidenjárga	Grus	507	507	17800
2420	Čoavddatmohkki	Grus	1020	1020	252900
2820	Anárjohgeaidnu Iskurasj-Kleppe	Grus	9198	7505	192900
2450	Báhkiljohnjárga	Grus	960	960	33600
SUM	reduksjon i drifts/vedl.kostnad	pr. år:			982600

Dersom nedklassifisering innføres for et befolkningsgrunnlag på under 3 helårsboliger, så vil de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene ha en besparelse på kr 982600.

9 Kommunestyrets behandling av hovedplan for veger 18.12.24:

Kommunestyret vedtar hovedplan for veger for perioden 2025-2037.

Endringer:

- Alle offentlige reingjerder med veiforbindelse i kommunen brøytes ved behov, maksimum 3 ganger i året, hvorav 1 gang skal brøytes på våren. Det legges til at det kun skal brøytes i forbindelse med reinskilling og levering av slakteflokk til reinslakteriet. Til koordinering av vinterbrøyting til reingjerdene, får reindriftsutvalget ansvaret for dette og de tildeles fullmakt til dette formålet. Kommunen henter 50 000 NOK av inndekning fra reparasjon av rekkverk og brurekkverk kr. 100 100 i Kap. 9.2. Kommunen henter også inndekning fra primærnæringsfondet NOK 25 000.
- For å øke besparelsene i de årlige drift og vedlikeholdskostnadene fra 503 200 NOK til 982 600 NOK så endrer kommunestyret pkt. 7.1 a til følgende: "Veg som betjener et befolkningsgrunnlag på under 3 helårs boliger og som ikke betjener offentlige anlegg og bygninger eller andre områder av allmenn interesse.

Kommunestyrets vedtak innebærer videre at:

1. Vintervedlikehold av den private vegen i Vuollesainnjárga avsluttes fom vintersesongen 2025/-26
2. Vintervedlikehold av privat veg til Gahtajohka reduseres fra helårlig til 3 gg. pr.år. fom vintersesongen 2025/-26, og da brøytes det kun til reingjerde inklusiv parkeringsplass.
3. Vintervedlikehold til reingjerde på Sávkadasgeaidnu reduseres fra 10 gg pr. år til 3 gg. pr.år. fom vintersesongen 2025/-26
4. Vegnr. 2510 til Čoallejárnjárga nedklassifiseres fra kommunal veg til privat veg fom. 01.01.2025.

5. Vegnr. 2560 fra Bieskenjárga til Šuolggatohnjálbmi nedklassifiseres fra kommunal veg til privat veg når brøytesesongen 2024/25 er avsluttet..
6. Veg fra Rv92 til Ráidenjárga vegnr. 2790 nedklassifiseres fra kommunal veg til privat veg når brøytesesongen 2024/25 er avsluttet..
7. Følgende jordbruksveger nedklassifiseres som private veger fom. 01.01.2025:

Váiljohka jordbruksveg	Grus	5334 m
Bieskenjárga/Geainojohnjárga	Grus	8437 m
Jordbruksveg Holganjárg	Grus	2067 m

8. Vegnr. 2420 til Čoavddatmohkki nedklassifiseres fra kommunal veg til privat veg når brøytesesongen 2024/25 er avsluttet.
9. Vegnr. 2450 til Báhkiljohnjárga nedklassifiseres fra kommunal veg til privat veg når brøytesesongen 2024/25 er avsluttet.
10. Handlingsplan for vegrehabilitering av kommunale asfaltveger er vedtatt etter tabell 6.4.1
11. Handlingsplan for asfaltering av kommunale grusveger er vedtatt etter tabell 6.5.1
12. Handlingsplan for øvrige tiltak er vedtatt etter tabell 6.7.1