

**Meråker
kommune**



Tømmeråsmyra, Torsbjørkveien, september 2024

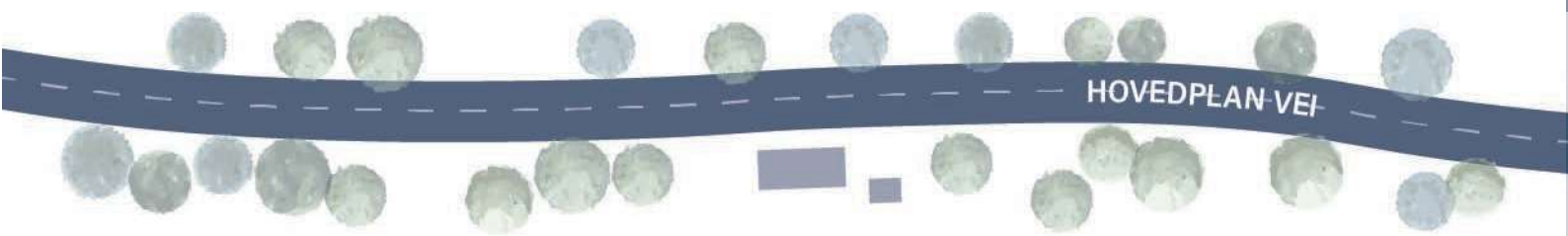
HOVEDPLAN VEI MERÅKER KOMMUNE 2025 - 2035

Vedtatt i Meråker kommunestyre, 15.12.2025

Revisjon 02

INNHold

SAMMENDRAG	5
1 BAKGRUNN	8
2 STYRINGSDOKUMENTER OG RAMMEVILKÅR	10
2.1 Overordna føringer og styringsdokumenter	10
2.2 Kommunale planføringer	10
2.3 Lover og forskrifter	12
2.4 Håndbøker og normaler	16
3 MÅL FOR KOMMUNAL VEIFORVALTNING	17
4 METODIKK	18
4.1 Veinettets tilstand	18
4.2 Bæreevne og bruksklasse	20
4.3 Prisgrunnlag og kostnader for utbedring	20
5 DET KOMMUNALE VEINETTET, RESULTATER	22
5.1 Oversikt	22
5.2 Gang- og sykkelveier	23
5.3 Veier	23
5.4 Bæreevne på kommunale veier	28
5.5 Trafikkmengde på kommunale veier	29
5.6 Skilting og fartsgrenser	29
5.7 Vei- og gatelys	30
5.8 Bruer	31
5.9 Andre veielementer	35
6 FORVALTNING OG DRIFT AV KOMMUNALE VEIER	36
6.1 Organisering og oppgaver	36
6.2 Økonomiske rammer og behov	38
7 ULIKE DRIFTSUTFORDRINGER	41
7.1 Sikthindringer langs kommunale veier	41
7.2 Kantslått og renhold	43
7.3 Grensegang mellom kommunalt vedlikeholdsansvar og private avkjørsler	45
7.4 Gjerder langs kommunal vei	46
7.5 Klimatilpasning – utfordringer for veinettet	48



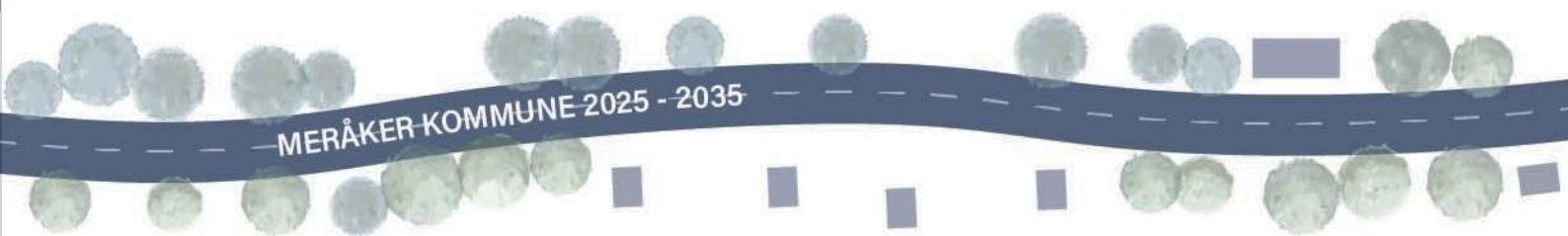
7.6 Fagerliveien	49
8 TRAFIKKSIKKERHET	51
9 TILTAKSPLAN.....	54

VEDLEGG 1: Vegliste med oversikt over kommunale veger.

VEDLEGG 2: Inspeksjonsgrunnlag 2025, kommunale bruer, Meråker.

Oppdragsnavn: *Hovedplan vei Meråker kommune*
 Oppdragsgiver: *Meråker kommune*
 Dato utarbeidet: *Arbeidsgruppas forslag 02.10.2024*
 Utarbeidet av: *Plankontoret v/Audhild Bjerke, layout av Marcela Moraga*
 Kontrollert av: *Arbeidsgruppa for veiplan Meråker*

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
01	12.03.25	- Revidert etter høring og offentlig ettersyn - Kriterie 1-7 lagt inn i tabell for Krokstadveien, kap. 8. - Sum for Ende på Fersdalsveien endret fra 20 000 til 50 000 i tabell, kap. 8. - Under Bakgrunn er Safe Control Road AS tilføyd som kilde.
02	14.11.25	- Planperioden er endret til 2025-2035. - Kapittel 8, Omklassifisering fra kommunal til privat vei er tatt ut av planforslaget og tiltaksplan. - Kap. 5.8 Bruer er oppdatert etter ny bruinspeksjon 2025. - Sammendrag og kap. 1 Bakgrunn er oppdatert i tråd med foreslåtte endringer. - Tiltaksplan er noe justert og realiserte tiltak er tatt ut. - Figurtekst nr. 2 og nr. 8 er oppdatert. - Vedlegg 2 er oppdatert med siste brurapport fra 2025.



SAMMENDRAG

1. Bakgrunn

Hovedplan vei skal være et helhetlig styringsverktøy for utvikling og forvaltning av det kommunale veinettet.

2. Styringsdokumenter og rammevilkår

Her er det beskrevet de rammevilkår som gjelder for hovedplan vei, dvs. det som er nedfelt i kommuneplanen, kommunedelplaner og hovedplaner/sectorplaner som er godkjent av kommunestyret. Det er også beskrevet sentrale lover og forskrifter av betydning for kommunal veiforvaltning.

3. Mål

Her er det satt opp hovedmål og delmål for det kommunale veinettet og funksjoner som hører sammen med dette.

4. Metodikk

I vurderingen av hver enkelt vei det benyttet en beskrivelse av tilstand som varierer fra svært dårlig (tilstand 1) til svært god (tilstand 5). Det er innhentet oppdatert prisgrunnlag for kostnadsberegning av ulike veiutbedringer. Det er også gjort rede for sentrale begrep som er brukt, som bruksklasse og bæreevne.

5. Det kommunale veinettet, resultater

Beskriver status for det kommunale veinettet med alle relevante elementer som veityper, gang- og sykkelveier, inndeling i asfalt- og grusdekke, bruer, gatelys, skilt og andre veielementer. Det gis en oversikt over utfordringsbildet som følger med disse.

Tilstanden på alle kommunale veier i Meråker kan i hovedsak karakteriseres som god, men mange veier og delstrekninger er likevel for dårlig. I snitt er tilstanden på veiene i Meråker stipulert til 3,1 på en skala fra 1-5, der 5 er best. Her trekker de asfalterte veiene opp snittet. For rene grusveier er tilstanden i snitt 2,4 som kategoriseres som dårlig til mindre god. Som et minimum for å oppnå mål om gjennomsnittlig tilstand god (4) for kommunale veier, er det er vurdert oppgradering av dekke med samme dekketype.

De totale kostnadene for oppgradering er stipulert til rundt 8,7 mill. kroner.

Kostnadene ved å asfaltere de kommunale grusveiene er anslått til rundt 47 mill. kr. Dersom dette blir realisert, vil oppgraderingskostnadene ved grusveiene reduseres betraktelig. Driftskostnadene vil også bli betydelig mindre på lang sikt, og en får frigjort ressurser til annen drift.

Det er totalt 19 bruer, alle på kjøreveier. De kritiske skadene/manglene etter siste hovedinspeksjon i 2020 er utbedret. Skader med alvorlig betydning for bruas bæreevne og trafikksikkerhet er registrert for 6 av bruene og bør utbedres i løpet av 1-3 år. Dette består i all hovedsak av mangler ved rekkverk, enten at de ikke dekker nok farefullt område eller at de ikke er av godkjent standard/høyde. Det er også en del undergravingsskader rundt landkarene etter massive flommer de siste årene. Det er beregnet utbedringskostnader på totalt 7,15 mill. kr.

6. Forvaltning og drift av kommunale veier

Her presenteres de økonomiske rammene og utfordringsbildet for drift, vedlikehold og investeringer innenfor sektor vei.

For at det kommunale veinettet skal løftes opp til god veistandard (standard 4), anbefaler vi at kommunen årlig bevilger rundt 900 000 kr i planperioden (2025 – 2035) til utbedringer. Hovedandelen av bevilgningene vil omfatte tilstrekkelig oppgrusing til å ha nok vedlikeholdslag på veiene.

Kostnad for asfaltering av grusveier kommer i tillegg. Hvis man ønsker å asfaltere 2 km hvert år av de gjenstående 41 km med grusvei, vil det koste ca. 2,2 mill. kr pr år (vi beregner ca 300 kr/m² i snitt å asfaltere grusvei.) Det vil da ta rundt 23 år før alle grusveier har fast dekke. Asfaltering er en betydelig investering, men må veies opp mot de store kostnadene som spares på vedlikehold. Det er viktig å understreke at dette gir et øyeblikksbilde, og etterslepet vil øke for hvert år dersom en ikke gjør utbedringer.

Kostnad for utbedring/utskifting av veiobjekt (bruer, skilt, rekkverk osv.) vil også komme i tillegg.

7. Ulike driftsutfordringer

Det gjøres rede for noen utfordringer som kommunen har med kantslått, sikthindringer, ansvarsfordeling mellom det kommunale og private veinettet med stikkrenner, gjerder langs kommunal vei mv.

Fagerliveien er nevnt spesielt, da denne veien utgjør en betydelig andel av kommunens drift og vedlikehold.

Det er også vurdert hvilken betydning klimaendringene vil få for forvaltning og drift av veinettet.

8. Trafikksikkerhet

Ulike trafikksikkerhetsvurderinger er gjort som berører det kommunale veinettet. Tiltak som er en del av handlingsplan for trafikksikkerhet 2026-29 må følges opp, det samme gjelder tiltak som er vektlagt for at Meråker skal ha og bevare status som trafikksikker kommune.

9. Tiltaksplan

Inneholder en oppsummering av alle tiltak som anbefales for å oppnå målsettingene som er satt for det kommunale veinettet. Tiltaksplanen må rulleres årlig



Sjulhaugveien, september 2024

1

BAKGRUNN

Hver dag har innbyggere, næringsdrivende og besøkende i Meråker kommune behov for å bruke veinettet for å utføre gjøremål på en forutsigbar og rask måte. En velfungerende infrastruktur med gode veier, gang- og sykkelveier og bruer som gjør det enkelt og trygt å ta seg rundt i kommunen er nødvendig for å opprettholde utvikling og vekst.

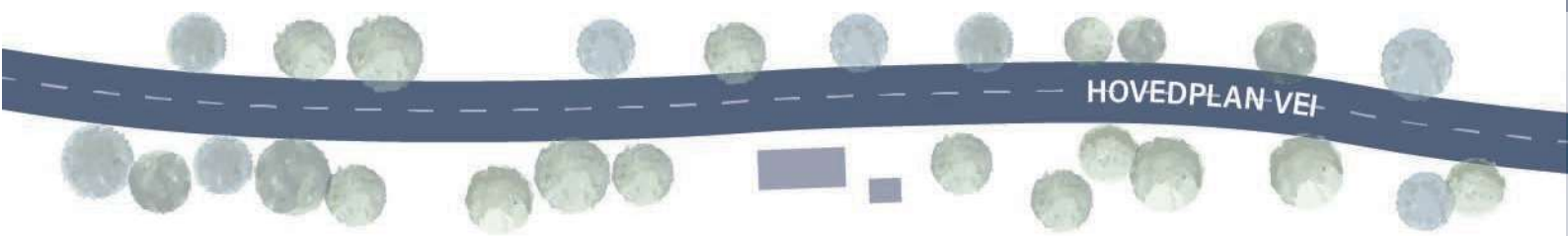
Kommunen må selv fastsette sin egen lokale veistandard, og ta ansvar for det ved å bevilge midler til veinettet. Det finnes ingen offentlige inntektskilder eller overføringer til det kommunale veinettet, i motsetning til for eksempel vann- og avløp, renovasjon eller kontingent i barnehagen. Prioriteringer av det kommunale veinettet vil derfor alltid skje i konkurranse med øvrige kommunale tjenester.

Hovedplan vei er et overordnet styringsverktøy for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling/forsterkning av eksisterende kommunale veier i Meråker kommune. Eventuelle nye veier er ikke vurdert.

Hovedplan vei beskriver statusen, hvilke målsettinger, strategier og behov innenfor veisektoren vi har i Meråker kommune. Planen er basert på data som finnes registrert i datasystemer hos Teknisk drift:

- Oversikt over veinettet med ulike veielementer som bruer, veilys etc.
- Klassifisering av standard og behov for vedlikehold med prioriteringer.
- Oversikt over veienes bæreevne med eksisterende dekketype og forslag til tiltak for oppgradering til ønsket bæreevne, f.eks. behov for kjørerestriksjoner, asfaltering mv.
- Gjennomgang av trafikksikkerhetstiltak (autovernbygging, gang og sykkelveier, gatelys, behov for utbedringer mv),
- Utfordringer med klimatilpasning og eventuelle behov for tiltak i forbindelse med risiko for flom, skred, overvann
- Ulike drifts- og vedlikeholdsutfordringer (kantslått, sikthindringer mv)

Med grunnlag i disse dataene er det beregnet kostnader for normal drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Det er også foreslått en tiltaksplan med prioritering av tiltak.





Figur 1: Flybilde tatt nordover med Dalådalen i forkant til venstre, E14 går sentralt gjennom bygda fra øst og inn mot sentrum. Kilde: kontoret.no.

Det forutsettes at tiltaksplanen integreres i kommunens handlings- og økonomiplan og ved utarbeidelse av budsjett.

Det er gjort en gjennomgang og prioritering av kommunale veier som skal omklassifiseres til private. Dette tas ut av planen og vil bli behandlet som en egen sak.

Planforslaget er utarbeidet av en arbeidsgruppe:

Thomas Røe, enhetsleder, kommunale veier

John Eskild Juliussen, fagarbeider, uteseksjonen, maskinparken

Anne Marie Haneborg, leder, sektorkontoret KU

Plankontoret ved Audhild Bjerke har vært sekretær for planarbeidet på oppdrag fra Meråker kommune.

Kilde for oppbygging av planen og metodikk er Safe Control Road AS.

2 STYRINGSDOKUMENTER OG RAMMEVILKÅR

2.1 Overordna føringer og styringsdokumenter

FNs bærekraftsmål er det overordna, førende dokumentet for all kommunal planlegging.

Andre sentrale styringsdokumenter er:

- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Nullvisjonen: Stortingets visjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken.
- Regional transportplan
- Veistrategi 2023-2032, Trøndelag fylkeskommune
- Regional plan for vannforvaltning

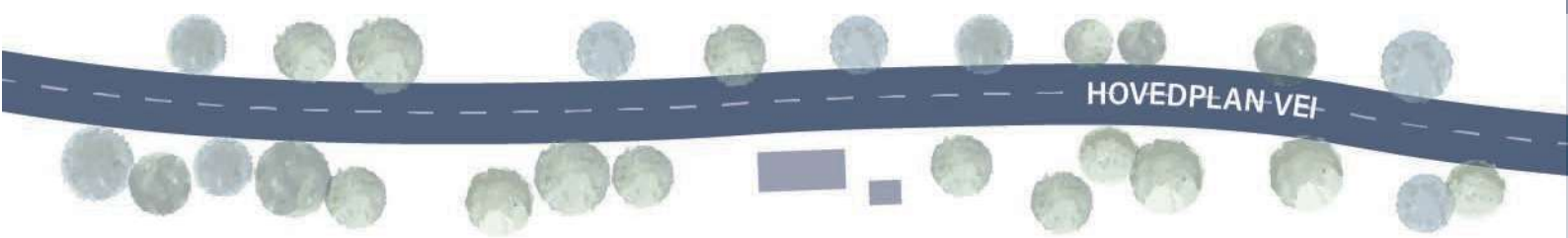
2.2 Kommunale planføringer

Planstrategi (2020-2023(24)) angir at hovedplan vei skal gjennomføres i planperioden.

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument. **Samfunnsdelen** ble vedtatt 29.04.19, sak 25/19 i kommunestyret. Her beskrives visjon og hovedmål for Meråker 2035 som et samfunn som bærer preg av vekst og muligheter. Her skal det være godt å bo og leve. Stabil tjenesteproduksjon og forvaltning av kommunens viktige investeringer må være sentralt i arbeidet med å nå det overordnede målet fra kommuneplanens samfunnsdel. Gjeldende **arealdel** fra 2014 er under revidering og skal vise hvordan man kan oppnå ønsket utvikling gjennom disponering av arealer og juridiske bestemmelser.

Viktige arealstrategier av betydning for hovedplan vei, er:

- Fortetting framfor nye byggeområder og spredt bolig- fritidsbygging i enkeltsaker (bla.a. tilrettelegge for boligbygging i Midtbygda med nødvendig infrastruktur lett tilgjengelig.
- Videre tilrettelegging for fritidsboliger/turisme i Fagerlia skal vurderes ut fra nærhet til eksisterende kommunal infrastruktur.
- Vurdering av nye arealer (for næring og industri) skal hensynta hensiktsmessige transportetapper, nærhet til jernbane/hovedveinett og hensyn til nærliggende bebyggelse med tanke på støv, støy og trafiksikkerhet.



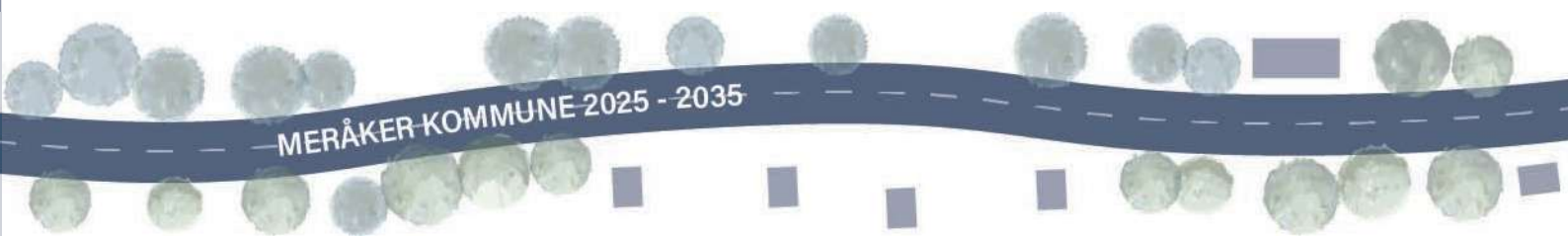
Handlingsplan for trafikksikkerhet 2026-2029 er under revidering og skal opp til behandling 24.11.2025. Meråker kommune har i august 2024 (godkjenningen gjelder i 3 år) blitt sertifisert av Trygg Trafikk som trafikksikker kommune med mål om at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikkuulykker. Delmål i dette arbeidet er:

- Gang og sykkelveier skal prioriteres langs trafikkerte veier.
- Redusere ulykkesrisiko på trafikkfarlige veier og ulykkesutsatte punkter.
- Informasjon og opplæring for barn, ungdom og foresatte i trafikken.
- Holdningsskapende arbeid for bedre trafikksikkerhet.
- Redusere viltpåkjørslar i trafikken.
- Kontinuerlig arbeid som en trafikksikker kommune i kommunale enheter, lag og foreninger.

Av betydning for hovedplan vei, inneholder handlingsplanen trafikale utbedringer av kommunale veier som opprusting/vedlikehold, rydding og mindre utbedringsoppdrag og andre tiltak. I tillegg inneholder planen trafikksikkerhetstiltak som kommunen vil søke om midler til, eller øve påtrykk for å få gjennomført.

Hovedplan vannforsyning, avløp og vannmiljø 2022-2032 har som tiltak å kartlegge ansvar og grensesnitt overvann. Grensesnittet for hvem som skal ha ansvar må utredes, da det i Meråker kommune er uklart hvor ansvaret ligger (Vegvesenet, fylke, kommunen, private). Det vanlige er at kommunen eier overvanns-hovedledningene, mens stikkledninger er private. Vegvesenet eier ledningen tilknyttet veien. Klimatilpasning er også et tema i planen.

Økonomiplan: Enhet for Kommunal utvikling – vei, vann og avløp spiller inn tiltak til økonomiplanen hver vår. Det er til slutt kommunestyret som vedtar økonomiplanen.



2.3 Lover og forskrifter

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

- Veiloven
- Plan- og bygningsloven
- Veitrafikkloven

Andre sentrale lover er folkehelseloven, naturmangfoldloven og kulturminneloven.

Veiloven

Det er kommunen som er definert som veistyresmakt for kommunal vei. All offentlig vei planlegges etter reglene i plan- og bygningsloven. Av lovteksten anser vi følgende som særlig viktig for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunal vei:

§ 1. Offentlig vei er vei eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og som blir holdt ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV. Alle andre veier eller gater blir i denne loven å regne for private. Til vei blir og regnet opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bro, ferjekai eller annen kai som står i direkte forbindelse med vei eller gate.

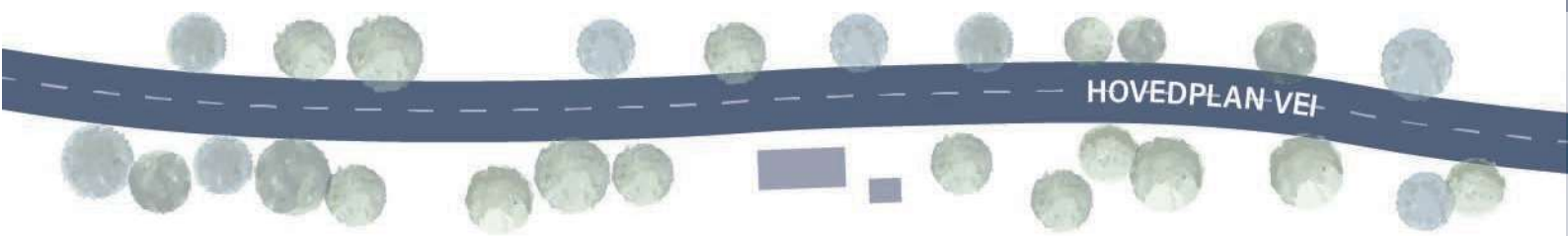
§ 1 a. Formålet med denne loven er å sikre planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier, slik at trafikken på de kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet til enhver tid kan være tjente med. Det er en overordnet målsetting for veimyndighetene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til grannene, et godt miljø og andre samfunnsinteresser ellers.

§ 2. Offentlige veier er riksveier, fylkesveier og kommunale veier.

§ 12. Planlegging av riksvei, fylkesvei og kommunal vei skal skje etter reglene om planlegging i plan- og bygningsloven.

§ 13. Departementet gir forskrifter om anlegg av offentlig vei (veinormaler).

§ 16. Departementet gir retningslinjer for vedlikehold av offentlig vei. Departementet



avgjør i tvilstilfelle med endelig virkning hva som skal regnes som vedlikehold.

§ 17. Veidirektoratet kan fastsette at riksveistrekninger i en kommune skal holdes ved like av kommunen.

§ 18. Fylkeskommunen kan fastsette at fylkesveistrekninger i en kommune skal holdes ved like av kommune.

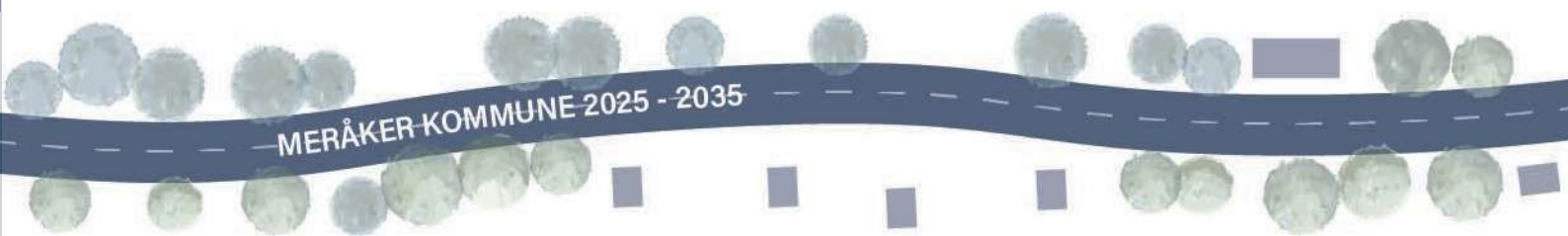
§ 20. Staten bærer utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksveier, her og utgiftene til eiendomsinngrep. Fylkeskommunen bærer disse utgiftene for fylkesveier og kommunen for kommunale veier.

Det som er fastsatt i første ledd er ikke til hinder for at veistyresmaktene i spesielle anledninger blir enige om en nærmere fastsatt fordeling når det gjelder utgifter til planlegging, bygging og utbedring av vei.

§ 31. Tre, busker og annen plantevekst innenfor byggegrenser som er fastsatt i eller med hjemmel i **§ 29**, kan kreves borttatt eller skjært ned slik det blir funnet nødvendig av hensyn til ferdselen eller vedlikeholdet. **§29** angir generell byggegrense mot kommunal vei og gang- og sykkelvei på 15 m fra midtlinje.

Eier eller rettshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som er en følge av påbudet, og for utgifter med borttagelse eller nedskjæring. Vil eieren eller rettshaveren ikke etterkomme påbudet i første ledd innen den fristen som er fastsatt i påbudet eller senere, kan veimyndighetene sørge for at arbeidet blir gjort. I så fall skal eieren eller rettshaveren ha vederlag etter skjønn for skade og ulempe.

§ 32. Elektrisk eller annen kraftledning, telegraf- eller telefonledning, vann-, kloakk- eller annen ledning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for ledning m.m. som nevnt, må ikke uten spesiell tillatelse legges over, under, langs eller nærmere offentlig vei enn 3 meter fra veikant, målt vannrett. Dersom hensynet til trygg ferdsel, veivedlikeholdet eller mulig senere utbedring av veien tilsier



det, kan veimyndighetene for spesielt fastsatte strekninger sette en større avstand, men ikke større enn til byggegrensen for vedkommende vei. Disse reglene gjelder også dersom det i annen lov er gitt anledning til å føre ledning eller renne over, under eller langs eiendomsområdet for offentlig vei.

§ 33. Reklameskilt eller lignende innretning må ikke uten tillatelse plasseres ved offentlig vei eller plasseres slik at de er rettet mot veitrafikken eller er synlig for de veifarende.

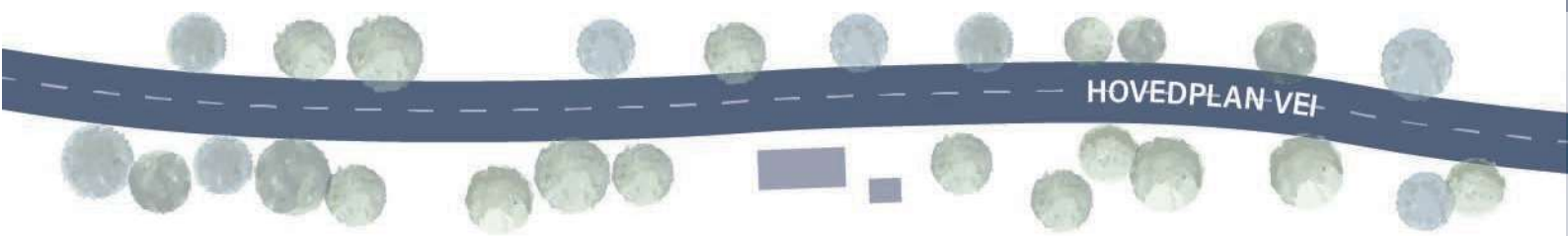
Tillatelse kan gis inntil videre eller for en begrenset tid dersom veimyndighetene finner at reklameskiltet eller innretningen ikke vil være trafikkfarlig. Som trafikkfarlig reklame regner en innretning som kan tas for trafikksignal, veiskilt eller veimerking, eller hindre den frie sikten langs veien, eller som kan trekke de veifarende sin oppmerksomhet vekk fra veien eller trafikken.

§ 40. Avkjøringer fra offentlig vei må bare bygges eller benyttes etter reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.

Er det ikke noen reguleringsplan som nevnt, eller planen ikke omfatter avkjøring må avkjøring fra riksvei eller fylkesvei ikke bygges eller benyttes uten tillatelse fra veikontoret og avkjøring fra kommunal vei ikke bygges eller benyttes uten tillatelse fra kommunen. Fylkesmannen er klageinstans i avkjøringssaker for riksveier.

§ 43. Avkjøring skal bygges og holdes ved like i henhold til regler som Veidirektoratet fastsetter. Så langt det ikke er fastsatt noe annet, skal disse reglene gjelde i stedet for vilkår som tidligere måtte gjelde for tillatelse til avkjøringen.

Eieren eller brukeren av eiendommen er ansvarlig for vedlikehold av avkjøring til eiendommen. Er vedlikeholdet ikke forsvarlig, kan det, så langt det blir funnet nødvendig, gjøres på den ansvarlige sin kostnad.



Plan og bygningsloven

Tiltak som gjelder forvaltning, drift og vedlikehold på kommunalt veinett innenfor område med stadfestet reguleringsplan må utføres i samsvar med reguleringsplanen og de forutsetninger denne bygger på. Selv om plan- og bygningsloven gjelder for hele landet, vil det i praksis være slik at en retter seg etter veiloven utenfor område med stadfestet reguleringsplan og etter denne innenfor disse områdene, med mindre tiltakene er av en slik karakter og omfang at de kommer inn under søknadsplikt jf. kapittel 20 i plan- og bygningsloven.

Veitrafikkloven

Berører hovedsakelig skilting og parkering i relasjon til forvaltning, drift og vedlikehold av kommunal vei.

Forskrifter

I tillegg kommer en rekke forskrifter til de forskjellige lovene, eksempelvis:

- Forskrift om anlegg av offentlig vei
- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig vei
- Forskrift om avkjørsler
- Parkeringsforskriften
- Forskrifter om offentlige trafikkskilt, veioppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (Skiltforskriften)
- Forskrift om universell utforming
- Forskrifter om kjørende og gående trafikk (Trafikkreglene)
- Forskrifter om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
- Forskrifter om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser (Byggherreforskriften)
- Forskrift om gjerde ved offentlig vei

For det kommunale veinettet gjelder Veiloven for offentlig vei i alle områder av kommunen der det ikke foreligger reguleringsplan. For sistnevnte gjelder bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det forutsettes da at driftstiltak ikke er så omfattende at de blir omfattet av

bestemmelsene om tiltak som krever godkjenning, jfr. § 93 i plan- og bygningsloven.

Et sentralt tema innenfor disse områdene er arbeidsvarsling, som nå er en del av skiltforskriften. Ved tiltak på kommunale veier må en være klar over det ansvar som både kommunen har (skiltmyndighet, skiltplan) og den/de utførende har (etterleve skiltplanen, benytte tilfredsstillende skilt- og sperremateriell, loggføring av hendelser osv.).

2.4 Håndbøker og normaler

Det finnes en rekke publikasjoner utgitt av Statens veivesen og Kommunalteknisk forening samt flere som gir retningslinjer og rundskriv rettet mot veiforvaltning i kommunen. Spesielt nevner vi:

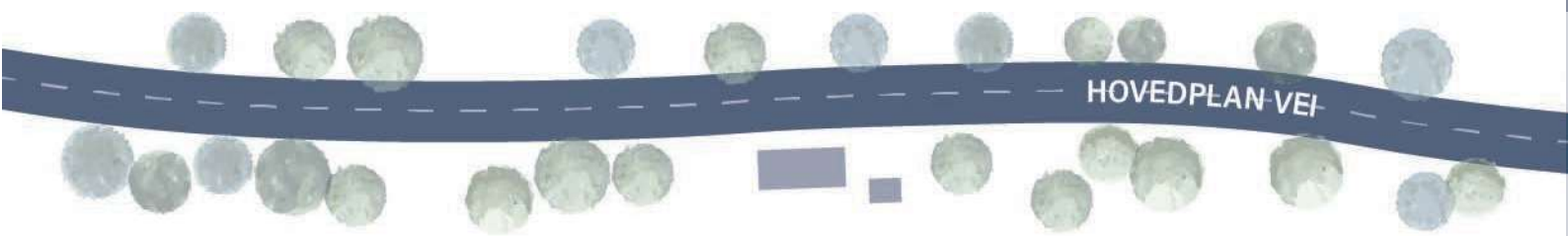
Statens veivesen (normaler):

- Håndbok NI00 Vei- og gateutforming
- Håndbok N200 Veibygging
- Håndbok N300 Trafikkskilt
- Håndbok N301 Arbeid på og ved vei
- Håndbok N302 Veioppmerking

Statens Vegvesen (veiledere/retningslinjer):

- Håndbok V128 Fartsdempende tiltak
- Håndbok V230 Forsterkning av veger
- Håndbok V250 Kalde bitumenstabiliserte bærelag
- Håndbok V261 Skadekatalog for bituminøse vegdekker
- Håndbok V441 Bruinspeksjon
- Håndbok R610 Drift og vedlikehold

Normalene er hjemlet i lovverk og gjelder all offentlig vei/gate, inkludert kommunale veier, med mindre kommunen som veimyndighet har definert sine egne normaler innenfor rammen av overnevnte. Kommunen er derimot ikke pliktig å følge håndbøker som omfatter retningslinjer eller veiledere, utover det som følger av veinormalene. Håndbøkene finnes på: <https://www.veivesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>



3 MÅL FOR KOMMUNAL VEIFORVALTNING

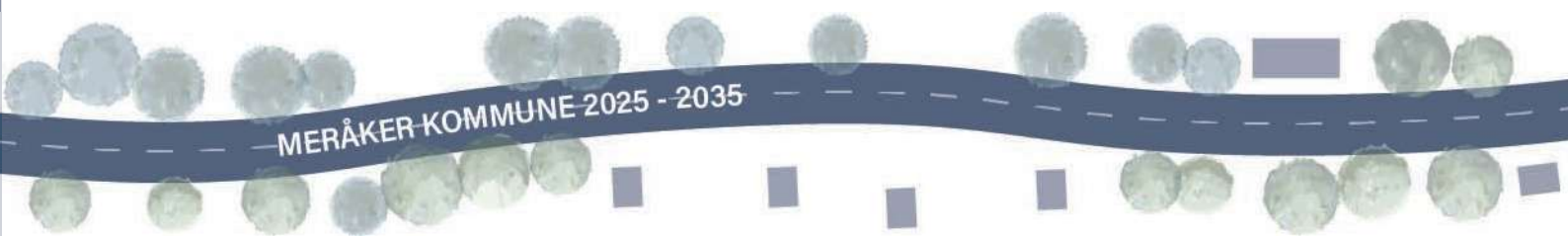
Hovedmål

- Meråker kommune skal sikre best mulig kommunal vei for alle
- Bærekraft, trafikksikkerhet og miljø skal alltid vurderes ved utforming, bygging og drift av det kommunale veinettet.

Delmål

- Veien skal være trygg å ferdes på for både kjørende, gående og syklende.
- Veistandarden skal tilfredsstillе kravene en offentlig vei bør ha ut fra nasjonale retningslinjer.
- Ingen veier eller gang- og sykkelveier/fortau skal ha lavere tilstand enn 4, dvs god.
- Det skal arbeides for 10 tonns akseltrykk på helårsveier i framtidige vedlikeholdsprosjekt.

Målsettingene er lagt til grunn ved beregning av kostnader for vedlikehold og oppgraderinger.



4 METODIKK

4.1 Veinettets tilstand

Vurderingen av veinettet er basert på veiens skadekjennetegn. Disse reflekterer veiens tilstand i forhold til bæreevne.

Veiene er delt inn i parseller og gitt poeng fra 1 til 5 ut fra veiens skadekjennetegn (tilstand) i et snitt basert på variabler i løpet av året. Når det gjelder veier som er relativt nylagte, vil veiens overflatetilstand (skadekjennetegn) kunne være forskjellig fra den bæreevnemessige tilstanden. For eksempel vil en kunne ha god jevnhet på dekket, mens svake spor eller mikrosprekker kan indikere svake lag like under dekket.

I vurderingen er det benyttet følgende beskrivelse av tilstand:

Tilstand 5: Svært god tilstand

- Ny vei eller nytt asfaltdekke



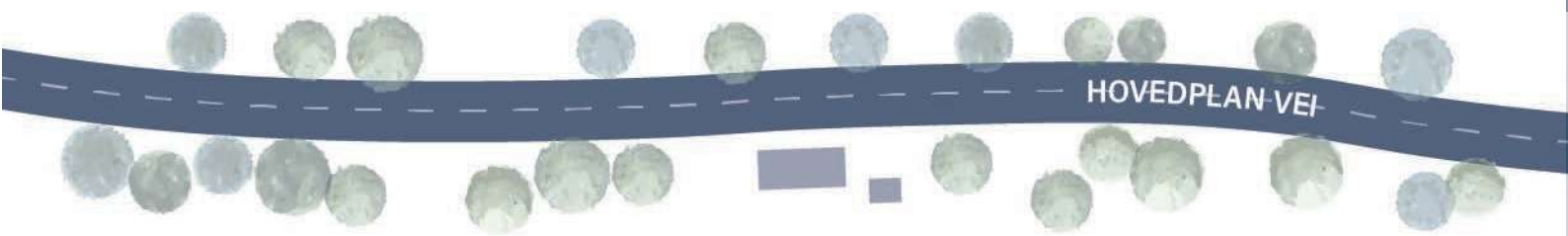
Eksempel på tilstand mellom 4 og 5 er Rådhusgata (Google streetview).

Tilstand 4: God tilstand

- Ujevnheter og spor



Eksempel på tilstand 4 fra Brennabakkan (Google streetview).



Tilstand 3: Mindre god tilstand

- Ujevnheter, spor, slag hull, telehiv, kantskader
- Grøft delvis rast sammen, torvkant over kjørebane



Eksempel på tilstand 3 fra Skurdalsvollveien (Google streetview).

Tilstand 2: Dårlig tilstand

- Kraftige deformasjonsspor, slag hull, vaskebrett, telehiv, ujevnheter, kantskader
- Ingen grøft, eller grøft delvis rast sammen, torvkant over kjørebane



Eksempel på tilstand 2 fra Fjellheimveien (Google streetview).

Tilstand 1: Svært dårlig tilstand

- Svært ødelagt veg: gjennomgående deformasjonsspor, slag hull, vaskebrett, telehiv, ujevnheter, kantskader
- Ingen grøft, eller grøft rast sammen, torvkant over kjørebane



Eksempel på tilstand 1 er Byengveien (Google streetview). Tilstand vurderes ut fra tid på året der veien er på sitt dårligste, dette bildet er tatt når det er tørt og fint.

4.2 Bæreevne og bruksklasse

Definisjon av bruksklasse for kommunale veier er oppgitt i veilister utarbeidet av Statens veivesen. Anbefalt bruksklasse (Bk) er en vurdering av bæreevnen, dvs. hvor mye aksellast veien kan tåle uten å bli ødelagt, og samtidig ha en rimelig dekkelevetid.

Bk 10/50 tillater 10 tonns aksellast og totalvekt 50 tonn, og trengs når veien med en viss frekvens blir benyttet til:

- Busstrafikk
- Lastebiltrafikk
- Tankbil for melkehenting/levering av fôr
- Tømmertransport
- Renovasjon kan medføre 10 tonns trafikk

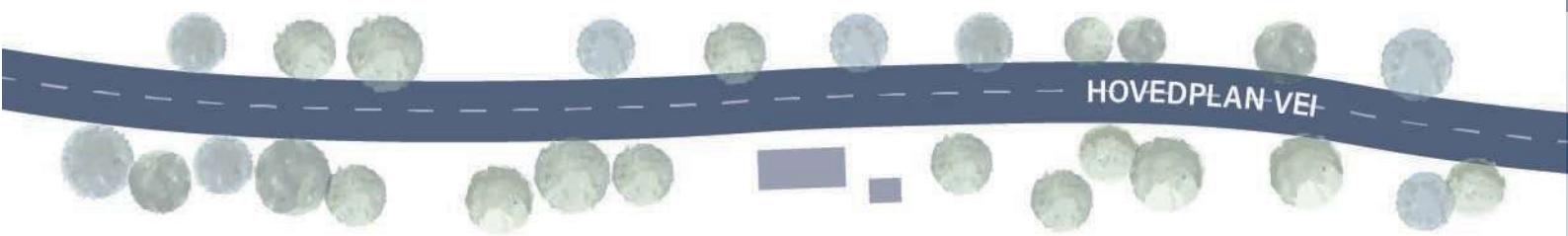
4.3 Prisgrunnlag og kostnader for utbedring

Utbedringskostnaden blir beregnet for hver delstrekning basert på data om areal og tilstand. Kostnad for hver vei blir summen av disse.

I beregningene er det benyttet enhetspriser hentet fra leverandører og egne erfaringstall pr. mai 2024, eks mva. Prisene er kun veiledende, da aktuelle priser ved utførelse kan avvike noe fra disse:

- Dekke: Asfaltgrusbetong (Agb) 1900 kr pr tonn
- Bærelag: Asfaltert grus (Ag) 1600 kr pr tonn
- Bærelag: Asfaltert pukk (Ap) 1500 kr pr tonn
- Bærelag/dekke: Knust fjell (Fk) eller grus (Gk) 440 kr pr m³
- Jordarmering 40 kr pr m²
- Asfaltarmering 65 kr pr m²
- Grøftrensk/ kantrensk 50/10 kr/lm pr side

For å utbedre en grusvei til asfalt brukes det dekktype asfaltgrusbetong (Agb). Dersom grusveien har god tilstand, kan tilstrekkelig forarbeid være enkel veihøvling og eventuelt



utbedre bærelaget for noen partier. Da kan det holde med et tynt, rundt 6 cm lag asfaltgrusbetong for å asfaltere en vei. Dette utgjør om lag 160 kg asfalt pr m² veg, som da vil koste ca. 300 kr pr m² veg. Dersom en må til med mer omfattende grunnarbeid, vil det fort påløpe store kostnader i tillegg, som lista over viser.

Det er nødvendig med detaljplaner for oppgradering for hver vei når tiltak skal utføres. En må vurdere bæreevne og kritiske lag i veikonstruksjonen, trafikkmengde mv. for å få en mer nøyaktig dimensjonering med eventuelle forsterkningstiltak og kostnadsberegning.

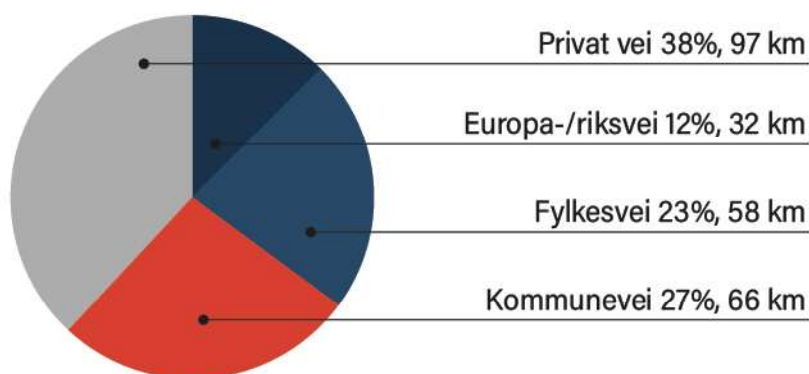


Figur 2: Aunveien er en kommunal vei som går til en husstand. Veien har en stigning på nedsiden av jernbaneundergangen på 19,2% og på oversiden en stigning på 14,2%.

5 DET KOMMUNALE VEINETTET, RESULTATER

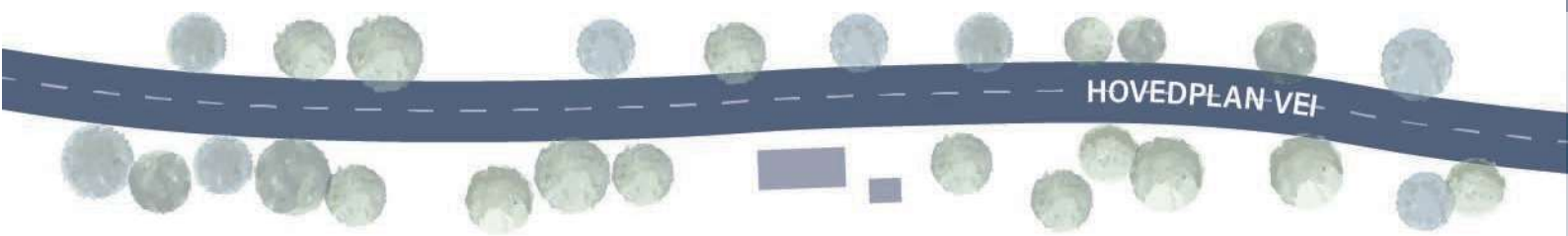
5.1 Oversikt

I Meråker er det totalt rundt 203 kilometer med veier som fordeles på de forskjellige veiklassene.



Figur 3: Oversikt over veilengder i Meråker kommune pr 2022. Kilde: SSB tabell 13229.

Objekter	Lengde (km) / Antall (stk)	Merknad
Antall kommunale veier/ strekninger vurdert	62 stk	
Gjennomsnittlig veibredde	3,7 m	
Kommunale veier, asfaltdekke	25,6 km	Totalt har Meråker kommune drift- og vedlikeholdsansvaret for omtrent 66 km kommunale veier
Kommunale veier, grusdekke	57 km	
Gjennomsnittlig tilstand	3,1	
Gang- og sykkelveier, asfaltdekke	4 km	Det er registrert totalt 4 km tilrettelagt for syklende som er kommunalt ansvar og asfaltert
Fortau	643 m	Tollmoveien: 432 m, Torsbjørkveien 32 m, Brennbakkan 81 m og Mellomriksveien 98 m



Objekter	Lengde (km) / Antall (stk)	Merknad
Bruer	19 stk	Totalt 350,9 m (etter brurapport 2025)
Rekkverk/autovern	6771 m	Ca 10 % av kommunale veier har rekkverk
Ferister	5 stk	Alle ferister i god forfatning
Veilys	13,5 km / 330 lyspunkt	Ca 40 m mellom hvert lyspunkt

Tabell 1: Oversikt over kommunale veier og antall ulike veiobjekter på og langs kommunens veinett (SSB, tabell 11845 og Statens veivesen, Veikart, andre manuelle lister/oversikter samt lokalkunnskap).

5.2 Gang- og sykkelveier

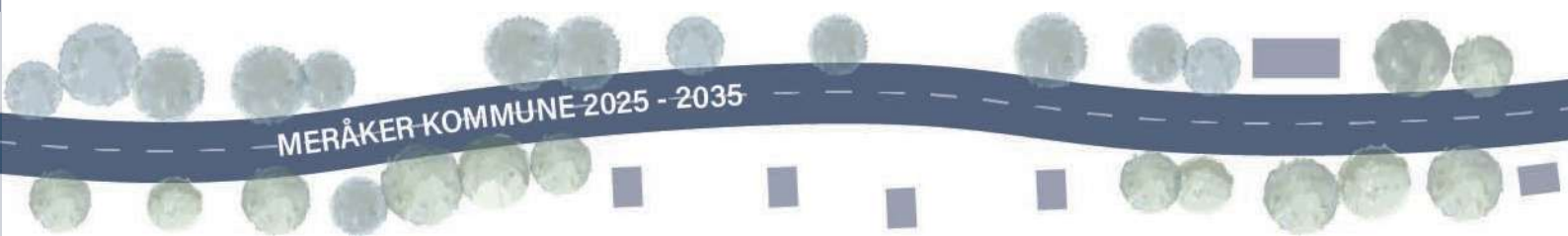
Kommunen har ansvar for 4 km gang- og sykkelvei. Disse er asfaltert. Det er ikke planlagt andre, nye gang- og sykkelveier langs kommunale veistrekninger. Det prioriteres drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier som fungerer som skoleveier.

Kommunen har avtalt med fylkeskommunen å anlegge ny gang- og sykkelbru over Nustadfossen med kommunalt eier- og driftsansvar. Kommunen får også ansvar for gang- og sykkelveien i forbindelse med den nye brua. Brua er viktig for trafiksikkerheten i sentrum og for infrastrukturen for myke trafikanter

5.3 Veier

De fleste kommunale veiene i Meråker har grusdekke, mens nær 39 % har asfalt.

En tilstandsvurdering av alle de kommunale veiene viser en gjennomsnittstilstand på litt over 3, altså mindre god tilstand. Dette skyldes en stor andel grusveier, der tilstanden jevnt over er dårlig. De asfalterte veiene drar opp snittet og vurderes i stor grad å ha god tilstand (4).



Veidekkets egenskaper har betydning for trafikantene på flere måter:

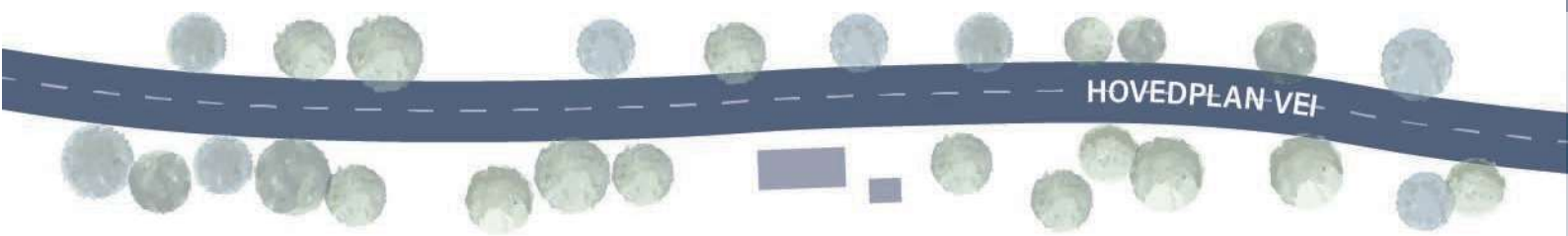
- Dårlig bæreevne, som fører til restriksjoner på nyttelast
- Ujevne og hullete dekker gir slitasje og skader på kjøretøy
- Dårlig avrenning gir vanndammer og sprut som kan gi tilgrising av kjøretøy og evt. myke trafikanter
- Krakelerte og ujevne dekker gir en visuell opplevelse av forfall
- Sprekker og spor kan føre til ulykker for syklist/ biler
- Grusdekker forårsaker støvplager

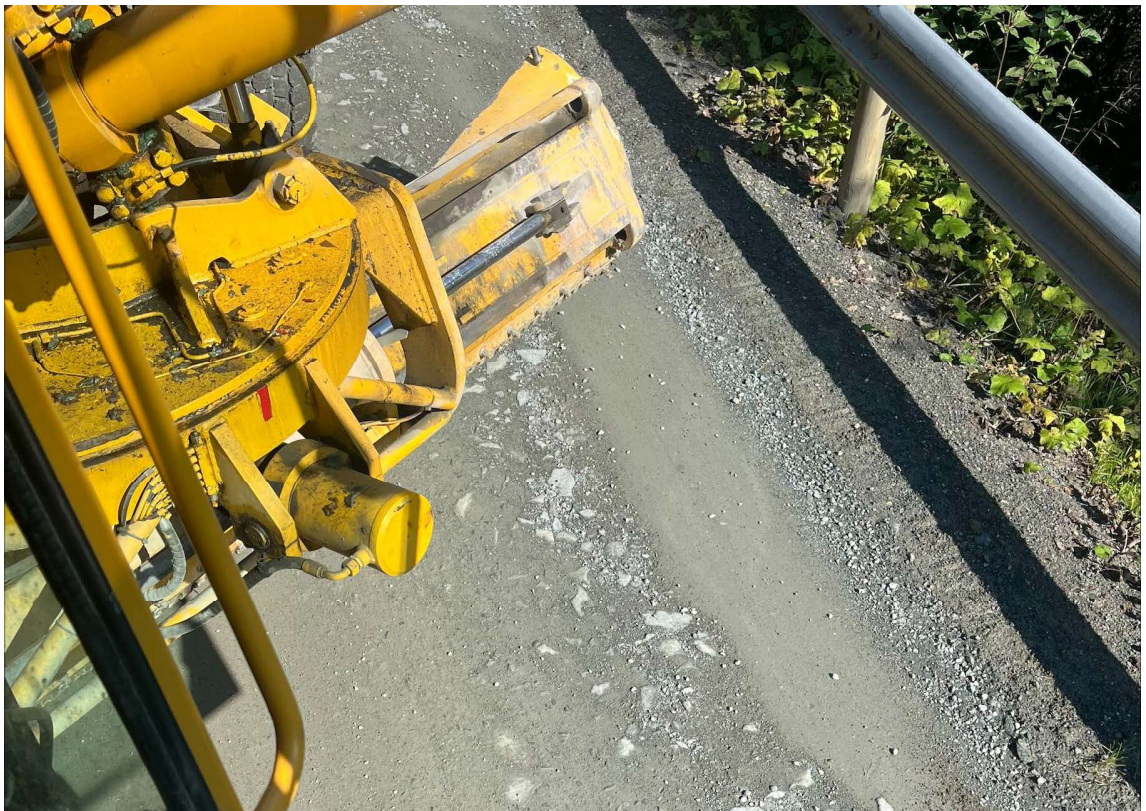
Grusveiene krever konstant vedlikehold. Drift og vedlikehold av grusveier er 3 til 4 ganger dyrere pr meter vei enn asfalterte veier. Det er viktig både for kommunen som veieier og brukerne at veiene er uten hull og vaskebrett. Nødvendig lapping og høvling må derfor gjennomføres jevnlig. For å få et godt resultat ved høvlingen trengs det nok grus. I sommerhalvåret blir det også behov for støvdemping ved salting av veiene.

I Meråker har veistandarden i dag et tynt grusdekke gjør det krevende å få til ønsket form på veiene våre. Tykkere grusdekke vil sørge for at vi kan bygge opp veien til å ha en betydelig bedre avrenning. Det vil forenkle veivedlikeholdet og gi mere robust veinett som vil takle ekstremvær med nedbør og temperaturvariasjoner på bedre måte.

Det er gjort en kartlegging og vurdering av alle kommunale veier i Meråker. Resultatene presenteres i tabell 2. Her er det vurdert oppgradering av dekke med samme dekketype. De totale kostnadene for oppgradering er stipulert til rundt 8,7 mill. kroner.

Kostnadene ved å asfaltere de kommunale grusveiene er anslått til rundt 47 mil kr. Dersom dette blir realisert, vil oppgraderingskostnadene ved grusveiene reduseres betraktelig. Driftskostnadene vil også bli betydelig mindre på lang sikt, og en får frigjort ressurser til annen drift.



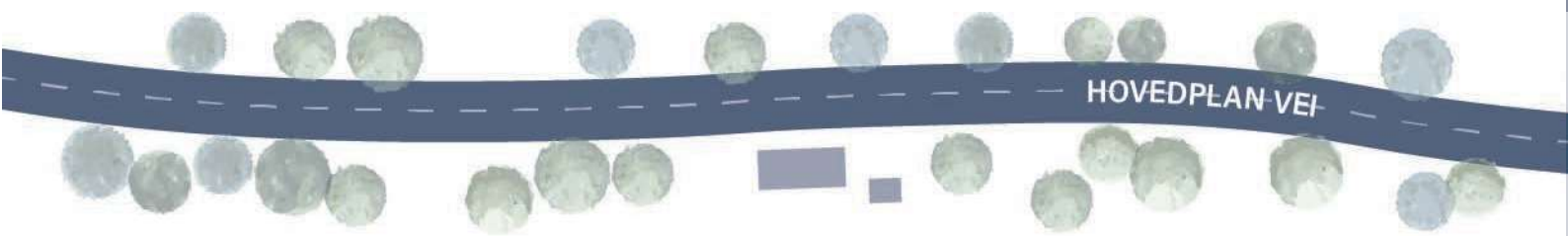


Figur 4: Bildet fra veiskraping av en kommunal grusvei i Meråker og kunne vært tatt flere steder i kommunen. Det illustrerer hvor tynt gruslag det er å skrape i før en kommer ned på bærelaget, her kommer pukklaget tydelig fram. Hvis pukklaget rives opp, medfører dette mye merarbeid og trafikkfare ved punktering. Foto: Meråker kommune, John Eskild Juliussen.



Figur 5: Bildet er fra Sjulhaugveien, klassifisert med standard 3, mindre god tilstand.

Vegnavn	Lengde m	Bredde gj.snitt m	Gj.snitt tilstand	Dekke type	Oppgradering. samme dekke, totalt (1000 kr) Kr	Grus til asfalt (1000 kr)
Aunveien	562	3,0	2	G	85	506
Bjørkslettveien	332	3,0	3	G	53	299
Blæstervollveien	1 300	3,0	2	G	181	1 170
Brennbakken	1 545	4,5	4	A	15	0
Byengveien	272	3,0	1	G	172	245
Dalåmoveien	3 636	4,0	4,5	A	50	0
Eggaveien	3 470	5,0	3,5	A/G	373	2 303
Fagerliveien	4 329	5,0	4	A/G	850	5 390
Fersdalsveien Sulåmo-Nøstmo	420	3,5	3	G	80	441
Fjellheimveien	520	3,5	2	G	93	546
Fjergenveien	1 700	4,5	3	G	357	2 160
Fjergenveien tilstøtende veier	780	3,5	2,5	G	150	819
Funnosmoen	489	3,0	3,5	A	51	134
Gimleveien	380	3,0	4,5	A	15	0
Grubbveien	451	3,0	2	G	73	406
Gudåveien grus	2 210	3,5	4,5	A/G	105	798
Høefeltet	372	3,5	4	A	16	0
Ivarsmyrveien	1 220	3,5	3,5	G	242	1 176
Jonsveien	1 600	4,0	3	G	304	1 920
Klokkhaugveien	935	3,0	2	G	137	842
Knottmyra	513	4,0	2,5	G	101	616
Kopperåveien	933	5,0	3	A	12	50
Krokstadveien	1 806	3,0	4	A	6	225
Kvelvveien	680	3,0	4,5	A/G	36	185
Kvernmoveien	1 600	3,5	3	G	272	1 680
Kyllofallet	330	3,0	4	A	3	0



Vegnavn	Lengde m	Bredde gj.snitt m	Gj.snitt tilstand	Dekke type	Oppgradering. samme dekke, totalt (1000 kr) Kr	Grus til asfalt (1000 kr)
Landveien	695	3,5	2	G	122	0
Løkkveien	282	3,0	2	G	42	146
Markromveien	845	5,0	4	A	11	0
Mehaugtrøa	242	3,5	2,5	G	183	0
Mellomriksveien, Næringsbygget – Rema 1000	529	7,0	4	A	3	202
Mofloveien	629	3,5	2,5	G	109	660
Myra	250	3,0	3	G	35	225
Myrhaugveien	422	3,0	4	A	5	0
Møllebakken	200	4,0	3	A	26	0
Mårråkeveien	1 200	4,0	4	A/G	300	828
Nygårdsveien	195	3,0	3,5	A	3	0
Ol jensaveien	1 100	3,0	4,5	A	4	0
Pyntveien	484	3,0	2	G	80	436
Pålsnesveien	750	3,0	2	G	118	675
Rådhusgata	100	6,0	4,5	A	5	0
Sagveien	3 312	3,5	3,5	A/G	308	2 132
Sjulhaugveien	889	3,5	3	A/G	385	583
Skolgata	360	3,5	3	G	53	189
Skurdalsvoll- veien	1 425	3,5	3	G	283	1 496
Stormyra	200	7,0	3,5	A	4	0
Stortrøa	505	5,0	3,5	A	3	240
Svedalen	345	3,0	4	A	2	0
Thuneveien	1 867	4,0	3	G	199	2 240
Tollmoen	683		3,5	A	12	0

Vegnavn	Lengde m	Bredde gj.snitt m	Gj.snitt tilstand	Dekke type	Oppgradering. samme dekke, totalt (1000 kr) Kr	Grus til asfalt (1000 kr)
Tollmoen tilstøtende veier	408	3,5	2,5	G	73	428
Torsbjørkveien	8 224	4,0	3	G	1 736	8 927
Trøa	435	3,5	4	A	6	0
Trøbakkveien	2 543	4,5	3,5	A/G	481	2 826
Tyholtveien	706	3,0	2	G	103	635
Tømmermoen	470	3,0	4	A	4	0
Vollnesveien	465	3,0	1,5	G	26	419
Østigardsveien	1 250	3,5	4	A	9	0
Øvergardsveien	490	3,5	2,5	G	77	515
Øveråsveien	396	3,0	3	G	69	356
Øyveien	562	3,0	2	G	38	506
Totalt (1000 kr)					8 749	46 570

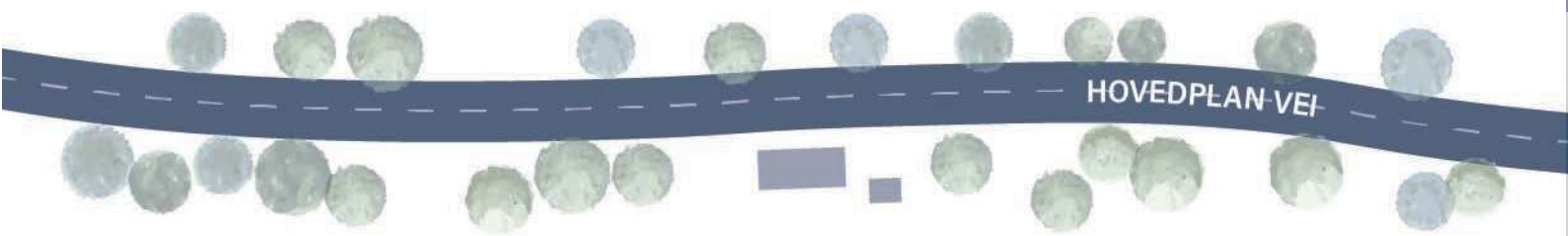
Tabell 2: Tabellen viser en oversikt over de kommunale veiene i Meråker. For oppgradering innen samme dekketype, er det tatt med noen utgifter til asfaltdekke som kosting og feiing. Reasfaltering er ikke tatt med. For en mer detaljert oversikt, vises til tabellen i vedlegg til veiplanen. ÅDT-anslag (gjennomsnittlig årsdøgntrafikk) er hentet fra Statens vegvesens vegkart, men vil bli oppdatert av kommunens egne trafikkmålinger etter hvert som disse foreligger.

5.4 Bæreevne på kommunale veier

Alle kommunale veier i Meråker er klassifisert med bruksklasse 10 (Bk 10) med forutsetning om tidvise nedklassifiseringer.

Det er tungtrafikk med høye aksellaster som sliter mest på veiene. Særlig kjøretøy på rundt 50 tonn med akselltrykk over 8-10 tonn utgjør en forskjell. Personbiltrafikken har i liten grad innvirkning på veiens slitasje, men unntak av piggdekkbruken.

Erfaringer tilsier at mange veier ikke tåler belastningen fra totalvekten for Bk 10, særlig



i korte perioder om våren i teleløsninga. Kommunen bør derfor innføre en generell nedklassifisering til Bk 8 fra 15. mars til 15. mai. Ved særskilte behov kan dispensasjon innvilges etter søknad. Det er en langsiktig målsetting å fjerne akseltrykkreduksjonene på de kommunale veiene. Men det er viktig å være klar over at kommunen til enhver tid er ansvarlig for at veiene klarer den belastningen de er klassifisert for.

5.5 Trafikkmengde på kommunale veier

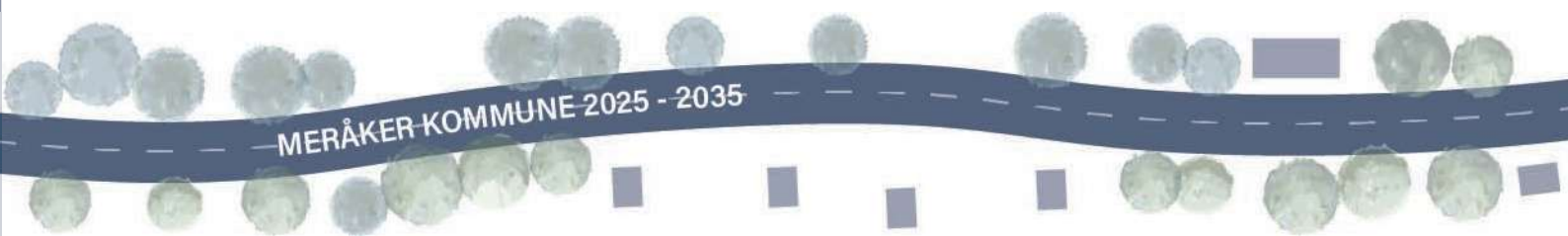
Det er nylig startet trafikktegninger på veiene. Det er et tidkrevende arbeid å få et representativt resultat, da trafikken varierer gjennom året.

Trafikktegningene vil også være til stor hjelp i planleggingen av mange av kommunens vedlikeholdsprosjekter for veiene. Da vil et faktagrunnlag for trafikk foreligge som grunnlag for vedlikehold som bl.a. autovern, gangveier, forsterking og asfaltering. Forhåpentligvis vil prioriteringsrekkefølgen bli enklere.

5.6 Skilting og fartsgrenser

Kommunen bestemmer fartsgrensene på kommunale veier etter veitrafikklovens § 6 Fartsgrenser. De kommunale veiene i Meråker har ikke tilstand som forsvarer hastigheter høyere enn 50 km/t. Utenfor tettbygd strøk, der fartsgrensen oppheves, gjelder høyeste tillatte hastighet 80 km/t, noe som for de fleste kommunale veiene er uforsvarlig kjørehastighet ut fra veistandard, kurvatur mv.

Fartsgrensen på en strekning er maksimalt tillatt fart. For eksempel kan dårlig sikt, glatt veibane og skarpe svinger bety at farten må reduseres. Kommunen vurderer kontinuerlig den øvre tillatte hastigheten på alle kommunale veger. Det er behov for en skiltplan for alle kommunale veier som skal være styrende for skiltregulering og bruk, herunder fartsgrenser.



5.7 Vei- og gatelys

Vei- og gatelys er viktig for trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel. Meråker kommune har ansvar for ca 330 gatelyspunkt. Fordeling mellom kreosotstolper og stålmaster er ca. 50 % - 50 %. Det er ikke planlagt å skifte ut kreosotstolpene før levetiden nærmer seg slutten.

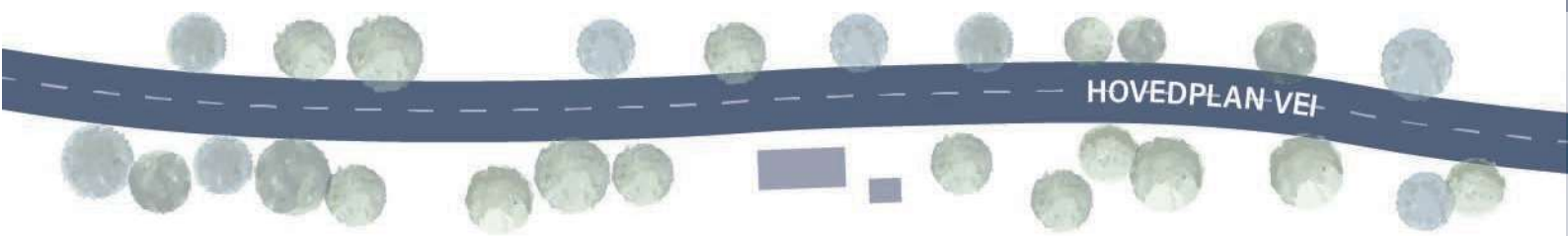
Alle lyspunkt ble skiftet til LED i 2017-19. Med ledlys kan kommunen redusere strømforbruket med 80-90 %. I tillegg til energifordelene, vil kommunen spare betydelige kostnader på vedlikeholdsarbeid. Ledlysene gir varsel når de går slutt, dermed slipper teknikere gå ut og sjekke når lysene er ødelagt og må byttes ut.

På kommunale veier der det ikke er montert belysning kan det søkes om dette. Det kan være på deler eller hele veien. Det blir da vurdert i henhold til ulike kriterier samt prioriterte økonomiske rammer. Disse kriteriene legges samtidig til grunn for overtakelse av private veilysanlegg. I de siste årene har kommunen mottatt ønske om gatelys i Svedalen, Thuneveien, Fjergenveien og Knottmyra.

I 2020 fikk kommunen prissatt etableringskostnad per lyspunkt til kr. 22 700,-. I tillegg kommer de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene.

Det foreslås følgende kriterier for etablering av nye strekninger med gatelys:

- Lokalt initiativ. Utbygger må være velforening eller tilsvarende.
- Utbygger må bidra betydelig økonomisk
- LED armaturer av samme fabrikat og skal kommunisere med vårt styringssystem City Touch
- Alle kabler legges i trekkerør
- Koblinger i gatelysene skal utføres av autorisert elektriker, og kommunen skal informeres i forkant om hvem som skal stå for installasjonen
- Budsjettrammer for må justeres opp ved utbygging/overtakelse av gatelysanlegg.



En slik sak er i prinsippet viktig å behandle helhetlig i rullering av hovedplan for kommunal vei, og beslutning i slike saker avvendes til planen er rullert.

I veistrategi for Trøndelag fylkeskommune 2023-2032 er det vedtatt at fylkeskommunen ikke skal drifte veilys på funksjonsklasse D og E dersom ikke andre kriterier overstyrer dette.

De fylkeskommunale veiene i Meråker har alle funksjonsklasse E, og regnes som lokale adkomstveier med underordnet transportfunksjon. Dette innebærer at fylkeskommunen vurderer å overføre ansvaret for veilys langs Sørsideveien, Stasjonsveien og Fersdalsveien til kommunen. Kopperåveien er fylkeskommunal vei med funksjonsklasse E. Gatelysene langs denne veien (fra Knottmyra til enden av fylkeskommunal vei, 727 meter) driftes og bekostes av Meråker kommune. Det er ikke gjort beregninger for hvor store utgifter dette eventuelt vil medføre for Meråker kommune.

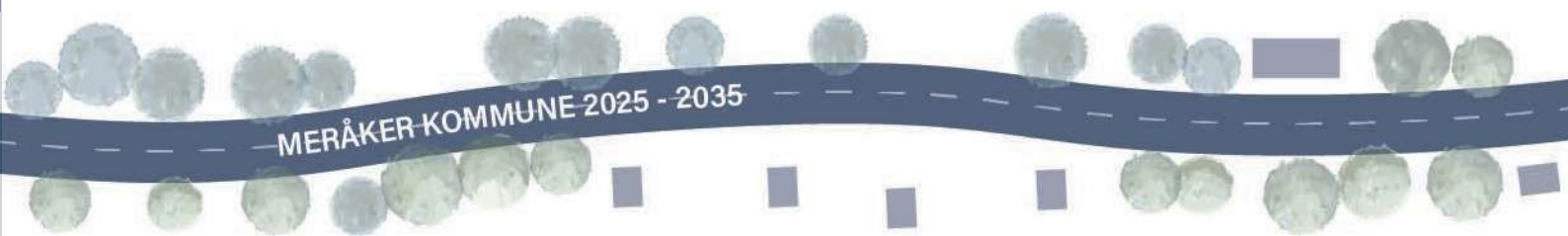
5.8 Bruer

Meråker kommune har 19 bruer, alle på kjøreveier med en total lengde på rundt 350 meter. Status og klassifisering av bruer gjøres ved enkeltinspeksjon hvert år. Hvert femte år gjennomføres en hovedinspeksjon av eksterne foretak i henhold til Statens veivesen håndbøker R411 og V441. Disse rapportene må legges til grunn for planmessig vedlikehold og tiltak.

Skadegrad er inndelt i koder etter statens vegvesens Håndbok R411 Forvaltning, drift og vedlikehold av bruer:

Skadegrad 1	Liten skade/mangel, ingen tiltak nødvendig
Skadegrad 2	Middels skade/mangel, tiltak i løpet av 4 -10 år
Skadegrad 3	Stor skade/mangel, tiltak i løpet av 1-3 år
Skadegrad 4	Kritisk skade/mangel, tiltak straks eller senest innen 1/2 år

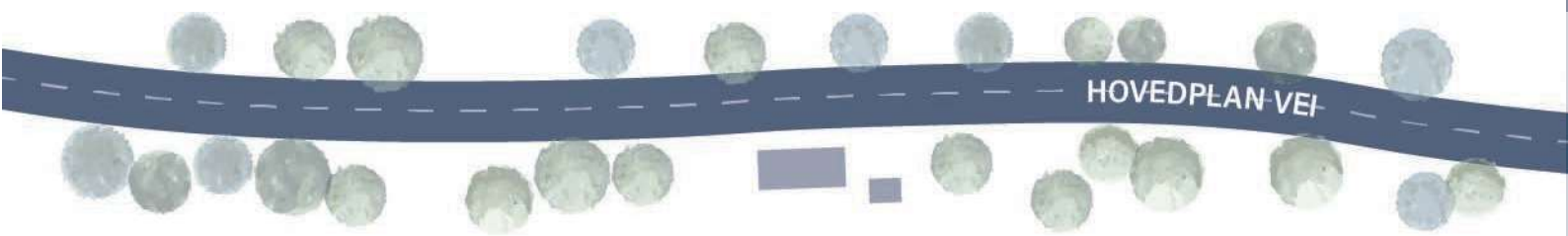
Skader med alvorlig betydning for bruas for bruas bæreevne og trafiksikkerhet er registrert for 6 av bruene. Dette består i all hovedsak av mangler ved rekkverk, enten at de ikke dekker nok farefullt område eller at de ikke er av godkjent standard/høyde. Det er også en del



undergravingsskader rundt landkarane etter massive flommer de siste årene. For detaljer rundt tilstand og behov vises til vedlegg 2. Inspeksjonsgrunnlag 2025, kommunale bruer, Meråker. Det er beregnet en minimums utbedringskostnad på totalt 7,15 mill.kr. Dette omfatter kun skader gradert som 3 og 4, ikke skader gradert som 1 og 2, generell rigg, samt mva.

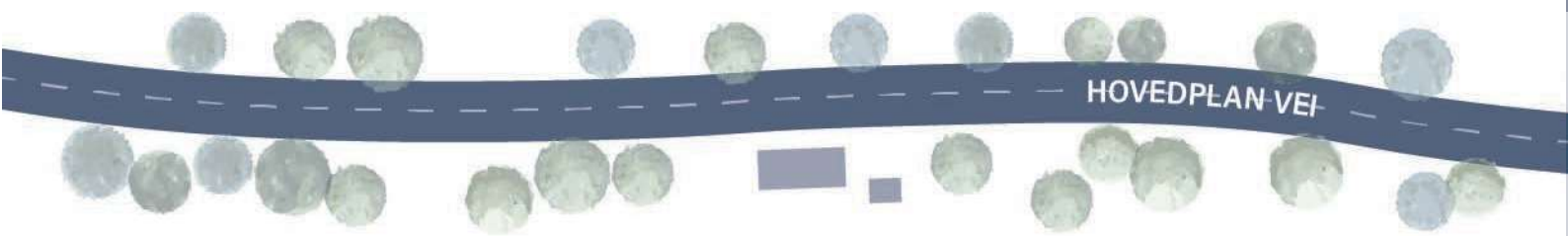


Figurer 6 og 7: Begge bildene er fra Torsbjørkveien. Eksemplet over viser betongrekkverk fra Solbakken (Mansæterbakken 2) som ikke holder godkjent standard/høyde. Eksemplet nederst viser rekkverk på bru over Mannlibekken som ikke dekker nok farefullt område.



Bru	Lengde (m)	Tilstand	Utbedringskostnad
Gudå	55	Observert skader av alvorlig betydning for bruas bæreevne og trafikksikkerhet. Sprekker og forvitring i landkar, stedvis korrosjon på fagverket, lager og rekkverk mm.	100 000
Teveltunet	15,5	Ikke observert skader med vesentlig betydning for bruas bæreevne. Anbefalt nytt bru- og vegrekkverk.	715 000
Teveltunet 2	10	Observert skader av betydning for bæreevne og trafikksikkerhet. Utvasking og forvitring landkar. Korrosjon i hovedbjelker og lager. Bør etableres nytt bru- og vegrekkverk.	595 000
Sulåmo (innest i Fersdalsveien)	16,5	Ikke observert skader av alvorlig betydning for bruas bæreevne. Korrosjonskader på hovedbjelker og behov for sideveis innfesting på brudekke. Anbefalt nytt bru- og vegrekkverk.	300 000
Sulåmo 2 (innest i Fersdalsveien)	8,5	Ikke observert skader av alvorlig betydning for bæreevne. Sprekkdannelse i landkar og noe korrosjon i hovedbjelker. Anbefalt nytt bru- og vegrekkverk.	30 000
Ridesenter	9,8	Hele bruonstruksjonen er rehabilitert og ble overtatt 27.10.21. Mangler sikringsgjerde fra brua ned til jernbanen.	5 000
Ridesenter 2	12	Observert skader av betydning for bæreevne og trafikksikkerhet. Kraftig utvasking av begge landkar. Bjelkeopplegg er for kort og det er korrosjonsskader på hovedbjelker. Skadeomfanget på konstruksjonen gjør at tiltak bør iverksettes. Anbefalt etablert nytt brurekkverk.	1 190 000

Bru	Lengde (m)	Tilstand	Utbedringskostnad
Mansæterbakken	5,5	Ikke observert skader av vesentlig betydning for bruas bæreevne. Behov for nytt rekkverk med gode avslutninger.	50 000
Mansæterbakken 2	11	Ikke observert skader av kritisk betydning for bruas bæreevne. Mangler rekkverk. Behov for hindermarkeringskilt, 30 km/t sone mm.	70 000
Mansæterbakken 3	4,5	Observert skader av betydning for bruas bæreevne og trafikksikkerhet. Svakt, deformert rekkverk, utvasking landkar og rust i hovedbjelker. Bør også høvle ned slitelaget på brua.	90 000
Aasen	7,5	Ikke observert skader av kritisk betydning for bruas bæreevne. Skader og mangler på rekkverk anbefales utbedret.	130 000
Fossgrubba	27	Ikke observert skader av betydning for bruas bæreevne. Korrosjon og slitasje. Brurekkverk og brudd i betongstabbe akse 3 bør utbedres.	570 000
Turifoss	46	Observert skader av betydning for bæreevne og trafikksikkerhet. Konstruksjonen begynner å få større vedlikeholdsbehov. Mye forvitring i pilarer og landkar. Sprekker rundt rekkverkstolper.	1 665 000
Kopperå	17,6	Ny bru over jernbanelinja ble tatt i bruk i 2022. Noe rekkverkarbeid gjenstår mm.	10 000
Pullen	9	Ikke observert skader av betydning for bruas bæreevne Behov for nytt bru- og vegrekkverk.	260 000
Trøbakken jernbanebru	8	Ny bru over jernbanelinja tatt i bruk i 2022. Behov for flere skjermingsplater på rekkverk, kostnad ikke estimert.	-



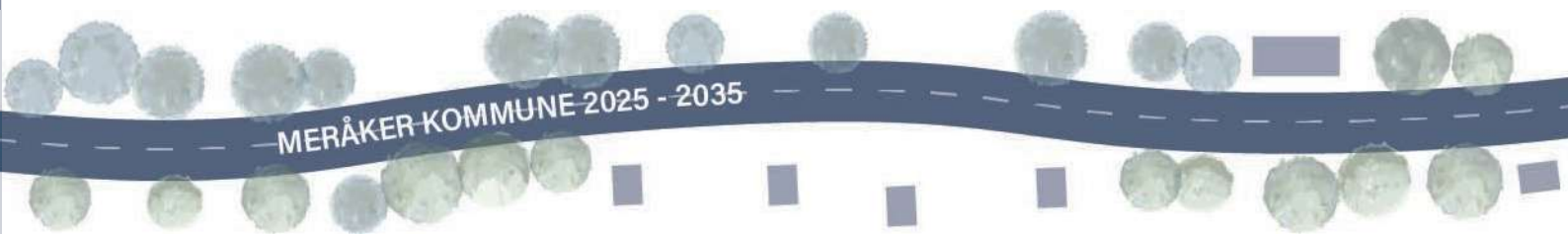
Bru	Lengde (m)	Tilstand	Utbedringskostnad
Bithammern	6	Observerte skader av betydning for bruas bæreevne og trafikksikkerhet. Erosjon under vinger, korrosjon på hovedbjelker, brurekkverk har standsardavvik mm.	635 000
Rokkbrua	14	Ikke observerte skader av betydning for bruas bæreevne. Rekkverk og slitelag bør utbedres.	640 000
Nesvoll	67,5	Ikke observerte skader av kritisk betydning for bruas bæreevne. Hastekontroll med utbedringer utført 29.11.24.	95 000
Totalt (eks mva)			7 150 000

Tabell 3: Status for kommunale bruer i Meråker per november 2025 etter siste hovedinspeksjon i 2025. Totale utbedringskostnader omfatter kun skader gradert som 3 (grad 4 er utbedret). Grad 1 og 2 er ikke medregnet. For mer detaljer om vurdering av tilstand vises til vedlagte brurapport.

5.9 Andre veielementer

Det er behov for en mer systematisk registrering av stikkrenner og kummer for tilstandsvurdering og beregning av vedlikeholdsbehov. Dette arbeidet er nylig oppstartet med blant annet GPS-registreringer av alle kummer/sluk og måling av alle inn- og utløp på stikkrenner. Fotodokumentasjon blir gjort kontinuerlig. Dette arbeidet må også sees i sammenheng med klimatilpasning og behovet for å dimensjonere opp mot økte nedbørsmengder.

Det er i samarbeid mellom kommunens tekniske avdeling og trafikksikkerhetsutvalget gjort en vurdering av behovet for nye rekkverk og autovern. Dette er et noe forsømt tema og derfor er det en del etterslep. Utbedringen er oppstartet av sertifisert entreprenør og vil foregå kontinuerlig etter budsjett til trafikksikkerhetsutvalget vurderer det som tilstrekkelig.



6 FORVALTNING OG DRIFT AV KOMMUNALE VEIER

6.1 Organisering og oppgaver

Hovedansvaret for kommunal veiforvaltning er lagt til enhet for Kommunal utvikling – vei, vann og avløp. Arbeidet blir ivaretatt av en stab med sektorsjef for kommunal utvikling som øverste leder. Derneft er det enhetsleder for VVA (Vei-Vann-Avløp) med tre ansatte fagarbeidere ved veiavdelingen og fire ansatte fagarbeidere på vann og avløp. Ved begge avdelinger praktiseres vaktordninger.

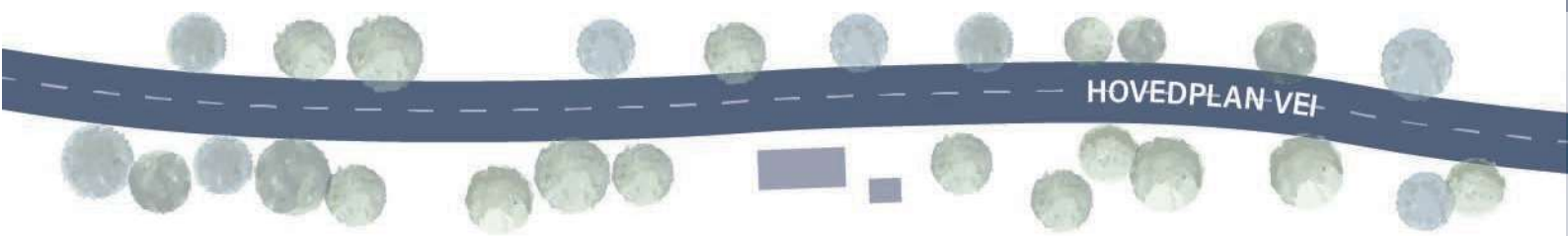
Avdelingene har egne tilpassede, men godt tilårskomne lokaler som er lokalisert praktisk/nært det naturlige utgangspunkt for deres aktivitet. Enheten har egen tilpasset maskinpark som dekker de fleste daglige behov og drifter også et eget, kommunalt grustak i Eggaveien 27.

Drift og vedlikehold av veier er nødvendige oppgaver som veksler gjennom hele året. Mange driftsoppgaver blir regnet som årlige rutineoppgaver avhengig av sesong. Det er et behov for et minimum av redskaper som gjør avdelingen i stand til å utføre oppgavene som er pålagt.

I grove trekk deles de årlige driftsoppgavene inn i to sesonger (listen er ikke uttømmende):

Sommerdrift	Vinterdrift
▪ Rensk av grøfter og stikkrenner ▪ Kantslått og skogrydding ▪ Dekkevedlikehold ▪ Feiing av gater og plasser ▪ Tømming av sandfang og sluk ▪ Stikkesetting og kummesetting ▪ Overflatevannbehandling	▪ Brøyting ▪ Strøing ▪ Isskraping ▪ Opptining av stikkrenner og sluk ▪ Kantfresing av veier

Tabell 4: Årlige driftsoppgaver for sommer- og vintersesongen.



Det er behov for en helhetlig gjennomgang og evaluering av den totale strukturen ved veiavdelingens utstyrspark og driftsrutiner. Ny teknologi og mer fleksible løsninger vil være aktuelt å vurdere, som vil kunne gi økt effekt og kostnadsreduksjon både i innkjøp og bruk.

Her kan for eksempel investering i nye maskiner bidra til å frigjøre deler av maskinparken for mer effektiv drift. Dette medfører større fleksibilitet og reduserer sårbarheten dersom det oppstår uforutsette problemer og ødeleggelser. Deler av driften som i dag er satt bort kan også håndteres i egen regi, og leiekostnader på sikt reduseres. Et viktig moment i denne prosessen vil være å tilpasse behovet for et fornuftig og kostnadseffektivt innleie av entreprenører, maskiner og personell.



Figur 8: Avdelingens trofaste arbeidsbil, en gul volkswagen caddy fra 2002, er snart veteranbil og moden for å fases ut. I august 2025 ble det kjøpt inn en Mercedes sprinter som er tilpasset avdelingens behov.

Maskinparken for veiavdelingen er i utgangspunktet solid og velutrustet, men mange av maskinene begynner å bli upålitelige pga. alder. Konsekvensene av å strekke levetiden og utsette investeringene i maskinparken er større vedlikeholdskostnader. Det kan også medføre maskinhavari på ugunstige tidspunkt. Det brukes mye tid på reparasjon og vedlikehold av gammelt utstyr som har overgått brukstiden sin for lengst. Dette er tid som sårt kunne vært brukt på andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Utsatte innkjøp vil forplante seg over tid ved rullering av maskinparken, der maskinhavari ofte er resultatet. I verste fall forskyver dette innkjøpene videre i utskiftningsplanen og vi vil få en eldre og mer sårbar maskinpark med den ustabiliteten det medfører.

Det må skilles mellom avdelingens akutte investeringsbehov og antatt behov for fremtiden. Investeringene for fremtiden vil være svært vanskelig å anslå før en eventuell omstrukturering er fastsatt.

6.2 Økonomiske rammer og behov

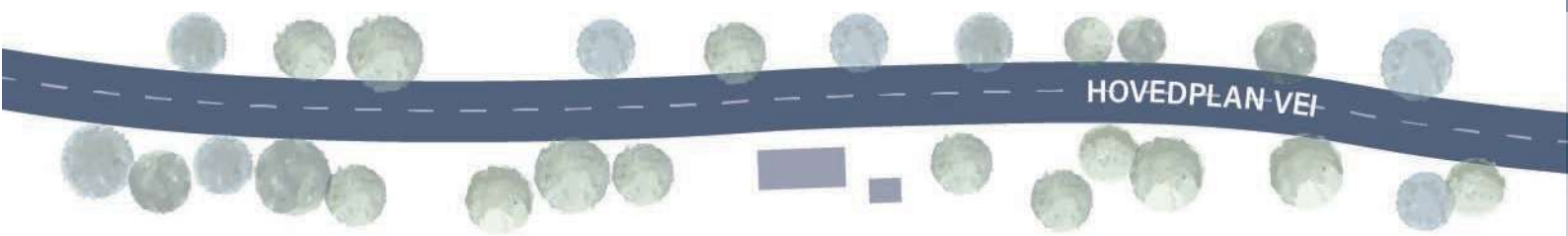
Hovedplan vei skal gi grunnlag for politiske prioriteringer og budsjettering til veiinvesteringer. De økonomiske rammene setter begrensninger for ønsket veistandard.

Drift

År	Tildelt driftsramme		
	Drift vei	Lønn fagpersonell	Totalt
2021	1 491 897	2 523 313	4 015 210
2022	1 568 897	2 556 228	4 125 125
2023	3 749 995	2 809 833	6 559 828
2024	2 813 923	2 658 968	5 472 891

Tabell 5: Tildelt driftsramme for perioden 2021- 2024.

Økningen av lønnsutgifter fra 2022 til 2023 skyldes et byks i pensjonsutgifter og er tilbake til normalen i budsjett for 2024. Økningen i drift vei 2023 skyldes nødvendige driftsmidler til autovern, overvann, naturskade og reasfaltering etter flomhendelser i 2022. I tillegg har



det generelle prisnivået steget for strøm, drivstoff og vedlikehold av kjøretøy og utstyr. Prisveksten fortsatte i 2024 og vil etter stor sannsynlighet også fortsette i 2025.

En av de største postene innen drift er grusing og reasfaltering. Det var lagt opp til asfaltering annet hvert år for å redusere enhetskostnadene og effektivisere arbeidet. Det var foreslått reasfaltering kommunale veier med kr 1,5 mill. eks. mva. i 2026. Videre var det satt opp nyasfaltering i 2026 på kr 4,375 mill. inkl. mva. På grunn av kommuneøkonomien er det i budsjettforslaget for 2026 avsatt kr 1,0 mill. for reasfaltering og 1,75 mill. til nyasfaltering der parkeringsplass på Egga barnehage / Vardetun prioriteres.

Meråker hadde totalt 240 000 kr i driftsutgifter til gatebelysning langs kommunale veier og gater i 2023. Utgiftene dekker først og fremst elektriker og strøm. I tillegg påløper årlige utgifter på rundt 30 000 kr i kommunal egeninnsats. Etter utskifting til LED i 2019 har variablene i driftsutgifter stort sett vært strømprisene.

Investeringer

Manglende investering og fornying av utstyr medfører økt tidsbruk og økte reparasjonskostnader. Havari i ugunstig tidspunkt vil bli merkbart for Meråker kommunes innbyggere. Det fører til en ond sirkel om det ikke blir investert i planlagt tidsintervaller. Intervallene bør ikke brytes.

År	Tildelt investeringsramme inkl. mva.-kompensasjon
2021	3 335 000,- (asfaltering, jernbanebru Ivarsmyra)
2022	4 426 000,- (2 overgangsbru over jernbane)
2023	2 395 000,- (asfaltering)
2024	5 625 000,- (Nustadbrua)

Tabell 6: Tildelt investeringsramme for perioden 2021 - 2024.

Ut fra vedtak i kommunestyret i august 2023 inngikk Meråker kommune avtale med Trøndelag fylkeskommune om bygging av ny gang- og sykkelbru over Nustadfossen på kr 9 mill. eks mva. (kr 11,25 mill. er total investering inkl. mva.). Reell kostnad for Meråker kommune blir kr 4,5 mill. + mva. til bygging. Bygging av ny bru skal ut på anbud og etter plan slutføres i løpet av 2026.

Det er også foreslått å investere 2,5 mill. eks mva i hjullaster, som vil øke driftssikkerheten og redusere vedlikeholdskostnadene. For autovern og overvann var det satt opp årlige summer i planperioden, men det er ikke videreført. Hvis det dukker opp behov ut fra klare trafiksikkerhetsforhold, og/eller ekstremvær må autovern og overvannproblematikk håndteres selv om det ikke er i budsjett.

Behov

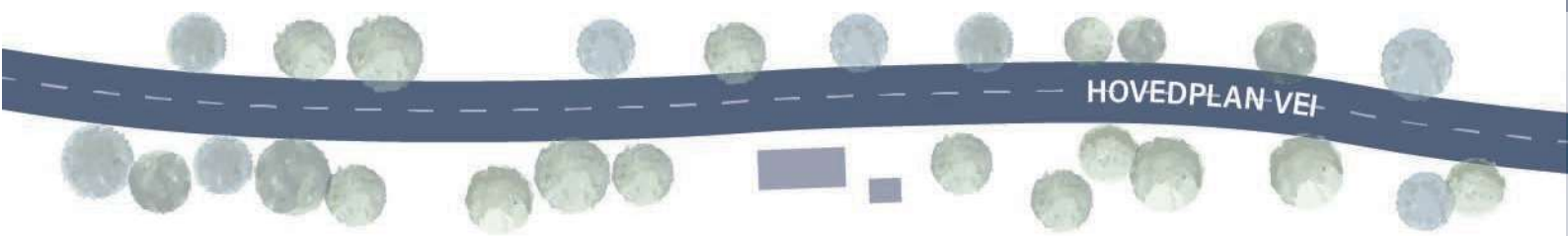
For å oppnå mål om gjennomsnittlig tilstand god (4) for alle kommunale veger, medfører dette en stipulert kostnad på minimum 8,7 mill. kroner (se vedlagte tabell 1). Det foreslås å fordele disse kostnadene over 10 år. De økte kostnadene vil vedvare også etter at ønsket veistandard er oppnådd, siden veivedlikeholdet må fortsette til uoverskuelig fremtid.

Dersom det skal investeres i asfaltering av grusveier, må det foretas prosjektering av hver enkelt vei/strekning for beregning av kostnader. Et anslag basert på 300 kr/m² vei viser en kostnad på 46,5 mill. kr for asfaltering av alle kommunale grusveier i Meråker.

Det er behov for å øke de årlige økonomiske bevilgningene med rundt 0,9 mill. kr. per år i 10 år (2025 – 2035) til utbedring av veikroppen. Dette vil kun dekke etterslepet for å ha et akseptabelt grusdekke på veiene, og oppnå mål om god veitilstand. På kommunal vei i 2023 hadde vi et overforbruk på 0,3 mill. kr.

Dersom det bevilges rundt 2 mill. kr pr år til asfaltering, vil det ta rundt 23 år før alle kommunale veier i Meråker har asfaltdekke. Da vil også summen til grusing og vedlikehold gå betydelig ned. Det er viktig å understreke at dette gir et øyeblikksbilde, og etterslepet vil øke for hvert år dersom en ikke gjør utbedringer.

For å gi kommunen større økonomiske rammer for drift/vedlikehold og investeringer på det kommunale veinettet, foreslås det å vurdere innføring av eiendomsskatt på fritidseiendommer. Innføring av bompenger på Fagerliveien kan også være en mulig løsning Se kap. 7.6. Fagerliveien.



7 ULIKE DRIFTSUTFORDRINGER

7.1 Sikthindringer langs kommunale veier

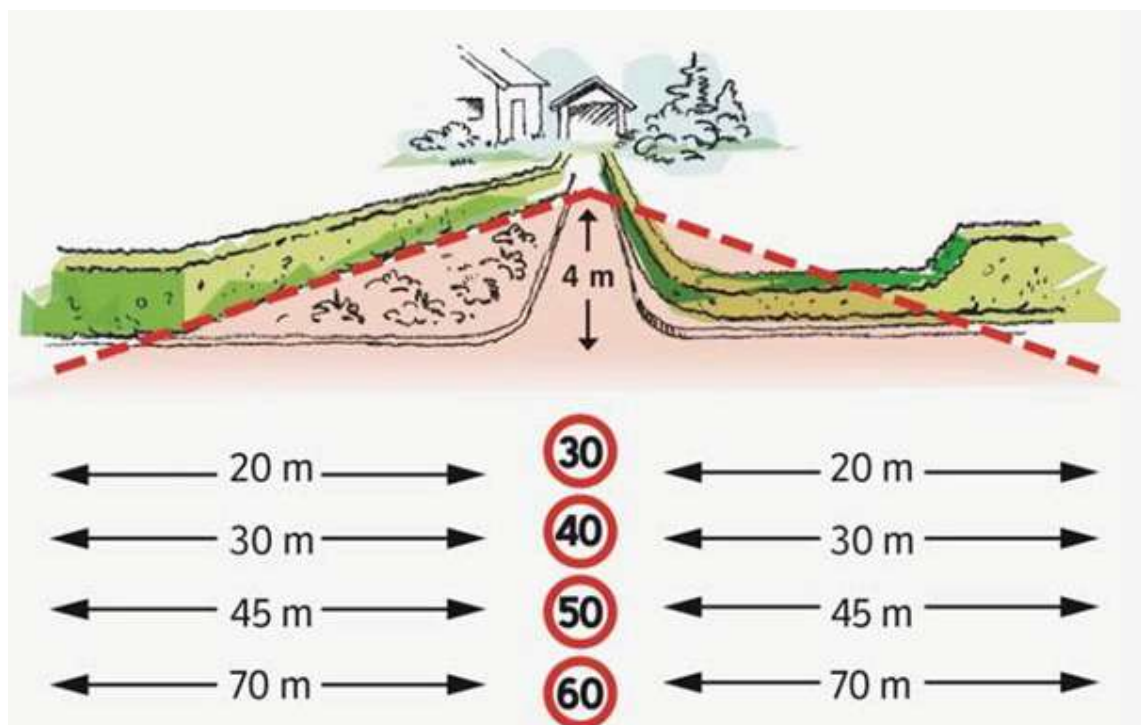
Det oppleves ofte at vegetasjon er til hinder for sikt eller framkommelighet langs det kommunale veinettet i Meråker.

Veilovens § 31 gir kommunen rett til å kreve at tre, busker og annen plantevekst innenfor byggegrensa fjernes eller skjæres ned slik det blir funnet nødvendig av hensyn til ferdselen eller vedlikeholdet. Byggegrensa langs kommunal vei og gang- og sykkelvei er 15 m målt fra midtlinje vei, etter veilovens § 29, dersom ikke annet er fastsatt i reguleringsplan eller kommuneplan. Lovkravet er begrunnet i hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet og mulighet for nødvendig drift og vedlikehold.

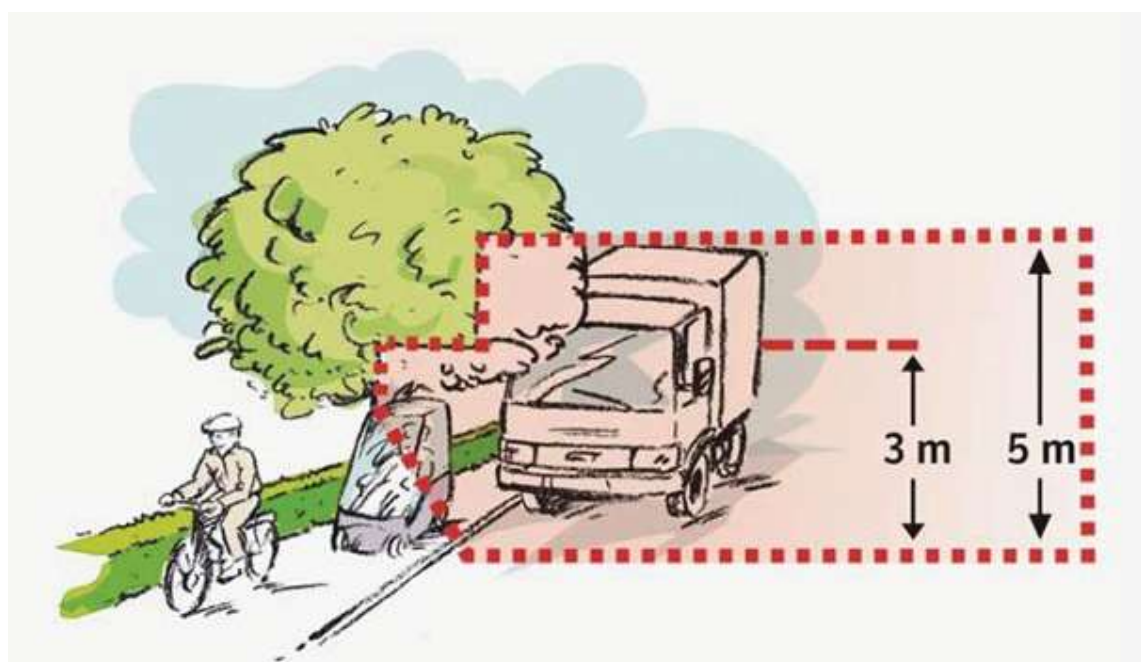
Det er grunneiers ansvar å fjerne vegetasjonen som er til hinder. Reglene er at grunneier må sørge for at høyden på hekk (vegetasjon) eller gjerde ikke må overstige 0,5 meter bakkeplan i frisiktsonen. Frisiktsonen er avhengig av om avkjørselen krysser gang- og sykkelvei, eller om den går rett ut i kommunal vei, da vil frisiktsonen avhenge av fartsgrensa. Om man eier eller disponerer en eiendom med avkjørsel til vei eller gang- og sykkelvei, har man ansvar for å sørge for fri sikt ved egen avkjørsel og mot veikryss (figur 9).

Hvis avkjørselen munner ut i veien, må høyden på hekk og gjerde ikke overstige 0,5 meter over gateplan. Dette kan løses på alternative måter, enten ved å klippe hekken slik at den er lavere enn 0,5 meter), eller flytte gjerdet eller hekken utenfor frisiktsonen. Det må være 4 meter fri sikt inn i avkjørselen. Hvor langt en skal kunne se til hver side, øker med fartsgrensen. Er fartsgrensen 30 km/t skal man kunne se veien 20 meter i begge retninger, ved 50 km/t må man kunne se 45 m osv.

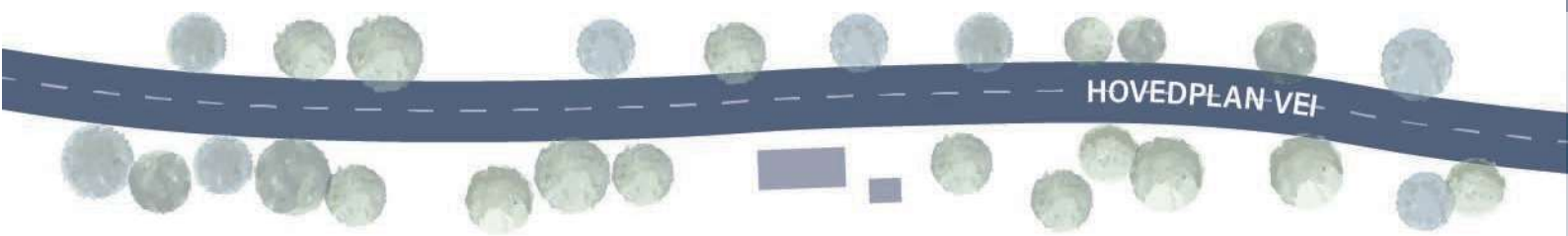
Dette betyr at man må selv sørge for at gjerder og beplantning er så lave at alle kan gå, sykle og kjøre trygt forbi eiendommen. Kommunen kan kreve rydding for å opprettholde krav til frisikt, framkommelighet og trafiksikkerhet (figur 10). Den enkelte grunneier vil først få en henstilling om å gjøre tiltak selv. Dersom pålegget ikke etterkommes, kan kommunen selv sørge for nødvendig fjerning for grunneiers regning.

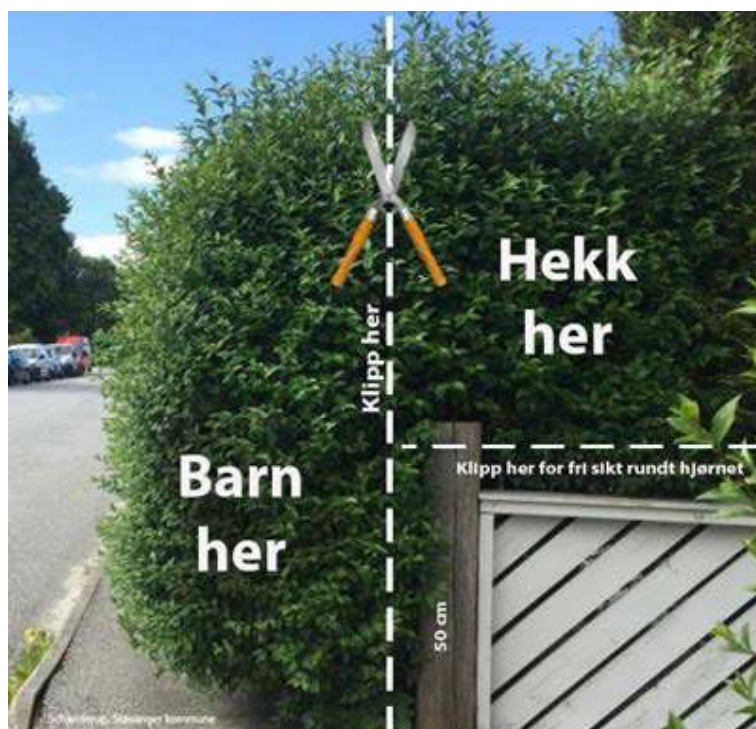


Figur 9: Illustrasjonen over viser hvor langt en må kunne se til hver side ved en avkjørsel, avhengig av fartsgrensen på stedet. Kilde: Statens veivesen.



Figur 10: Har man trær ut mot vei, fortau eller gang- og sykkelvei, må ikke greinene henge lavere enn 5 meter over veibanene. Over fortau og gang- og sykkelvei må ikke greiner henge lavere enn 3 meter. Eieren av trærne er også ansvarlig for å fjerne greiner som faller ned. Kilde: Statens veivesen.





Figur 11: Illustrasjon som viser hvor man skal beskjære vegetasjon som er til hinder for sikt og framkommelighet.

7.2 Kantslått og renhold

Kommunen driver kantslått langs de kommunale veiene for å ivareta trafiksikkerheten gjennom å bedre siktforholdene, og for å hindre spredning og bekjempe uønskede arter og ta vare på artsrike veikanter. Kantslått gjort på rett tidspunkt gir en mer artsrik veikant, og dette er positivt for insektlivet langs veiene. Rett tidspunkt må tilpasses lokale forhold og er en utfordrende oppgave som krever vurderinger av fagfolk og fleksibilitet hos dem som skal utføre slått.

Det ideelle er kantslått før skadelige arter vokser opp i full blomst og setter frø for å hindre at de sprer seg. Tidlig kantslått er ikke optimalt for humler og andre insekter. Ved å hindre at skadelige planter spres i juni, når insekter har matfat mange andre steder, beholder vi mer arts mangfold også i fremtiden.

I Meråker vil det optimale tidspunktet variere noe etter høyde over havet, men foregår i hovedsak de to siste ukene i juni. I sentrum i Meråker begynner kantslåtten lavest i Gudå litt før sankthans og avsluttes i Teveldalen som ligger høyest over havet. Dersom slått

utføres før vegetasjonen er fullvokst, kan det kjøres fortere og det brukes også mindre drivstoff. Etter sankthans avtar veksten og behovet for videre kantslått reduseres.

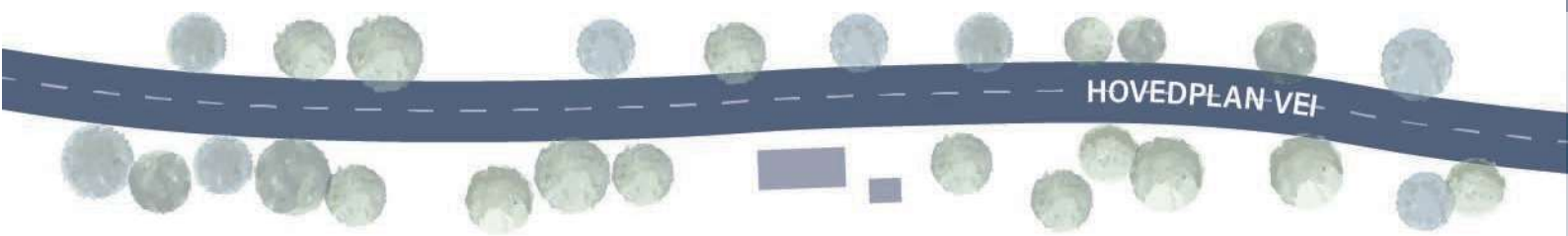
Kantslått er et punkt som godt synliggjør behovet for en god og forutsigbar plan på utskifting av maskiner og utstyr. På grunn av den langvarige og relativt intense belastningen på maskinene er det stor sårbarhet ved å ha gammelt utstyr. Ved slikt arbeid er kontinuerlig skiftarbeid aktuelt. Ved maskinavbrekk vil følgene bli større enn ved normal drift da reparasjon ikke kan utføres umiddelbart og skiftplanen er i praksis ødelagt. Dette medfører åpenbart store ekstraavgifter.

Det tar mye tid å gjennomføre kantslått. I 2023 ble ikke alle kommunale veier slått i Meråker. Kantslått på etterveksten av or og annen skog kan gjøres på høsten etter løvfall. Dette kan gjøres hvert 3.-5. år.

Mange kommuner velger å følge anbefalingene for «Smart kantslått» av Tore Bollingmo fra [Humleskolen](#) for å ta gode hensyn til naturmangfoldet. Her anbefales det blant annet å behandle veikantene som nyanserte og oppdelte habitater, og variere kantslåttbredden. De som har driftsansvar for kantklipping må instrueres til å løfte klipperen for å spare veietasjonene på strekninger med bare lavtvoksende plantearter og villblomster. På denne måten ivaretar vi også trafikksikkerheten langs veiene. Der det er lavtvoksende og blomsterrik veietasjon uten siktp problemer for trafikken er det tilstrekkelig med bare én slått sent i sesongen etter avblomstring.

Slått må også unngås i gråvær/regn eller på natta når insekter har søkt ly og satt seg for å hvile. Insektene har da slått av varmeproduksjonene og har ingen mulighet for å flytte unna, og blir et lett bytte for slåmaskiner. Slik slått er ødeleggende for insekter langs veikantene.

For fartsgrense 60-80 km/t er normen kantklipp i 6 meters bredde, men klippebredden kan være mindre når veikanten er ulendt eller veien grenser til åker. Ved 50 km/t er klippebredden 4 meter som standard.



I landbruket kan det søkes tilskudd for å etablere kantsoner på enga som sås med forblandinger som er gunstig for pollinerende insekter. Det er derfor viktig at disse ikke slås sammen med veikantene for øvrig. Tilskuddet er ikke mye benyttet i Meråker til nå.

7.3 Grensegang mellom kommunalt vedlikeholdsansvar og private avkjørsler

Avkjørsel med tilhørende rør eller stikkrenner skal vedlikeholdes av grunneier eller bruker, uavhengig av hvem som har bygget eller bekostet avkjørselen.

Avkjørselen skal være bygget slik at vann fra kommunal vei ikke renner inn på privat eiendom, og vann fra privat vei skal ikke renne inn på kommunal vei. Hvis veibanen som følge av utbedringsarbeider blir hevet eller senket, må eieren/brukeren selv ordne den nødvendige tilkoblingen til veibanen etter kommunens anvisning. For kommunal vei har kommunen ansvaret for å holde rør/stikkrenner under avkjørselen åpne dersom de er bygget og vedlikeholdt i samsvar med gjeldende regler, jf. veiloven § 43.



Figur 12: Bildet viser rør ved bekk i Fagerliveien med dimensjon Ø 1200 mm som knapt klarer å ta unna vannmassene.

Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig vei, Kap. III, punkt 9: «Avkjørsler med tilhørende rør eller stikkrenner skal holdes ved like av grunneieren eller brukeren, uten omsyn til hvem som har bygd eller bekostet avkjørselen». Og punkt 11: «Dersom det ved avkjørselen med tilhørende rør eller stikkrenner oppstår mangler som ikke rettes innen en frist som veimyndigheten fastsetter, kan veimyndigheten la avkjørselen avbryte eller sperre eller la manglene utbedres for vedkommendes regning.» Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig vei.

Dette innebærer at for private veier som har avkjørsel inn på kommunal vei, må grunneier/bruker legge rør minimum Ø 400 mm rør. Kravet kan fravikes med skriftlig søknad til kommunen. Kommunen vil da vurdere om mindre diameter kan benyttes. Grøft mellom veiarealet og eiendomsgrensen skal ikke gjenfylles. Unntak der det ikke er behov for stikkrenne, enten der det er kommunalt sluk rett oppstrøms avkjørselen eller avkjørselen ligger på et høydebrekk.

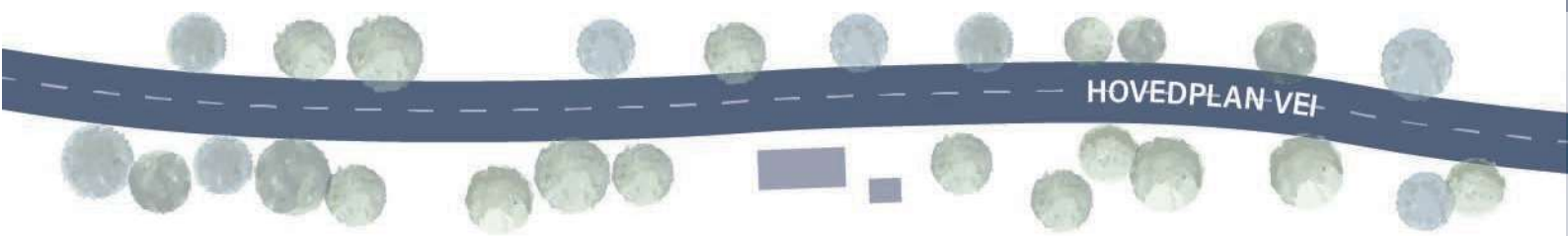
Forskriften regulerer også utforming av avkjørsler, stigning mv.

Punkt 3: ... «På de nærmeste 50 meter fra den offentlige vei skal avkjørselsveien ha maksimal stigning (fall) på 1:8. Ved fall mot den offentlige vei må avkjørselen bygges og vedlikeholdes slik at den ikke leder overvann eller søle inn på offentlig vei.»

7.4 Gjerder langs kommunal vei

Kommunen ser ofte at gjerder settes opp for tett inn mot kommunal vei. Dette kan medføre utfordringer for drift og vedlikehold av veien og veikanten, og for framkommelighet for kommunale tjenester som renovasjon mv. Gjerder som ikke er satt opp i henhold til regler eller som ikke vedlikeholdes kan skade trafikanter og utstyr. Det kan også resultere i at gjerdene skades/ødelegges.

Som hovedregel må nabo til offentlig vei selv bære risiko og ansvar for innretninger av enhver art som er plassert i nærheten av offentlig vei, enten det gjelder hekker, gjerder, trær eller annet som er utsatt for skade ved drift av tilstøtende veiområder (Naboloven §§2, 9).



Det er ikke lov å sette gjerdet nærmere veien enn veiens eiendomsgrense. Dersom gjerder er ulovlig oppsatt, kan kommunen kreve å få disse fjernet eller flyttet på eiers regning og risiko. Det er også forbudt med piggråd på gjerder langs offentlig vei (jf. Forskrift om gjerde ved offentlig veg, 3.b). Høyere gjerder enn 1,5 m, eller tette, tyngre gjerder kan være søknadspliktige. Reglene står nærmere beskrevet i veglovens paragraf 44, 45 og 47.

Kommunen kan fastsette egen avstand fra kommunale veier/fortau i kommuneplanen, slik at tiltak som gjerder/innhegninger o.l. må plasseres i en viss avstand fra ytre veikant slik at det ikke blir til hinder for vegvedlikehold, veggroft og snøopplag. Meråker kommune har etter gjeldende kommuneplanens arealdel ikke egne bestemmelser om dette, men bør innføre dette ved revisjon av kommuneplanens arealdel.



Figur 13: Bildet viser gjerde som er plassert helt inntil Klokkehaugveien, og som derfor har blitt utsatt for skader. Veistikke er blitt satt ut rundt 25 cm fra veikant, som er et minimum for å få plass til brøytebil.

7.5 Klimatilpasning – utfordringer for veinettet

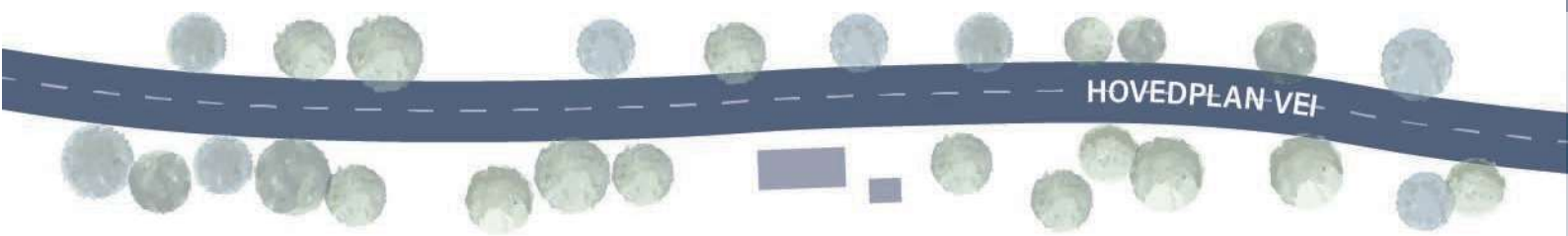
Norske kommuner har de senere årene opplevd klimaendringer som øker behovet for midler til drift, vedlikehold og investering. De ustabile vintrene med hyppig skifte mellom mildt og kaldt vær øker nedbrytningen av veiene. Dette vil føre til økte kostnader for håndtering av overvann, bl.a. med behov for etablering av flere kummer og utskifting av eller økning av dimensjonen på stikkrenner.

Grøfterensk og oppsyn med stikkrenner/sluk må skje oftere enn før for å sikre god vannavledning ved styrtregn. Stikkrenner er kontinuerlig under oppgradering. Generelt vil en økning i dimensjoneringen på rørnettets være nødvendig.

Klimaendringene vil også ha innvirkning på driften ved at vekstsesongen blir lengre med dertil økt behov for skjøtsel. En må regne med hyppigere flom-situasjoner, økt skadeomfang på eget veinett og nabo-eiendommer og erstatningskrav som følge av flomskader.



Figur 14: Flom ved Jonsveien 13.01,2022, etter ekstremnedbør. Underdimensjonerte stikkrenner, både ved flompunktet og lenger opp i vassdraget, er nå skiftet ut.



7.6 Fagerliveien

Fagerliveien er kommunal vei, mens alle internveier i hyttefeltene i Fagerlia driftes av hytteforeningene.

Statskog med alpinanlegget en viktig aktør. Meråker kommune brukte 475 000 kr til drift og vedlikehold vinterstid av Fagerliveien i 2022. Mye av driftskostnadene går på strøing og brøyting. Regnskapet for 2022 viser at kommunen brukte 5 404 000 kr på kommunale veier. Fagerliveien er 4,8 km lang, som utgjør 15,8 % av det kommunale veinettet, samtidig som den tar 8,4 % (kun vintertid) av de kommunale drifts- og vedlikeholdsutgiftene. I tillegg kommer kostnadene ved all sommerdrift på ca. 150 000,- (dekker et absolutt minimumsbehov). Totalt av det årlige driftbudsjettet er dette stipulert til ca. 11,6 %.

Nesten all vinterutrykning på helg (på drift) er til Fagerliveien. Veien i seg sjøl har opp mot 15 % stigning. Vinterstid sier det seg selv at det til tider oppstår utfordrende kjøreforhold. I de bratte, svingete og uoversiktlige kurvene oppstår det fort kaotiske tilstander på grunn av den tidvis høye trafikkmengden. Ved stans i trafikken må ofte ekstraordinære tiltak iverksettes som bilberging, strøing eller andre akutt-tiltak.

Kommunen må vurdere hvilke muligheter som finnes for å kunne dekke kostnadene til drift og vedlikehold, der Fagerliveien står for en stor andel. Det er undersøkt hvordan andre kommuner som også har veier med stor belastning på grunn av alpinanlegg og hyttefelt har løst sine utfordringer (Øyer, Oppdal og Rennebu) Ingen av disse kommunene er kjent med at det er innført f.eks. bomveisystem. Det kan være vanskelig å få aksept for å avgiftsbelegge kjøring. Det vil være upopulære avgjørelser som kan få negativ effekt på turisme og omdømme i kommunen.

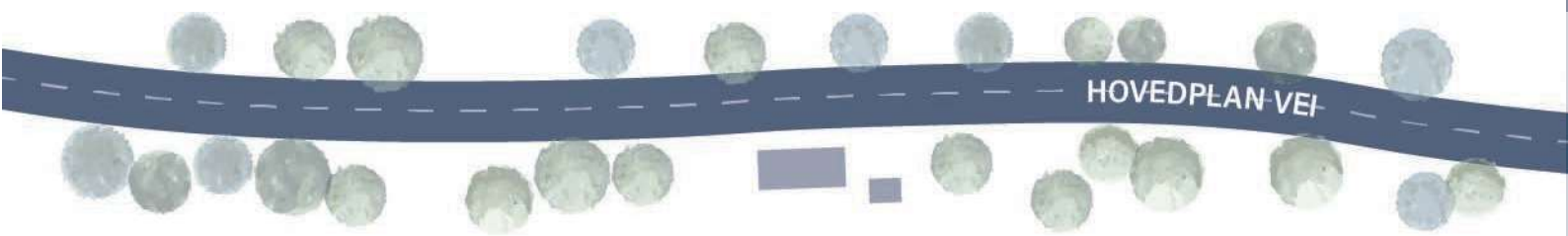
Dersom en innfører et bompengesystem som tar 10 kr per bil per tur, vil en i året kunne ta inn rundt 1 095 000 kr per år (forutsatt en ÅDT=300). Disse midlene vil kunne bidra til bedre drift- og vedlikehold og vil slik komme brukerne til gode. Trafikktelling i regi av Meråker kommune ble registrert i perioden 10.07.2024- 18.07.2024 og viste en ÅDT på 255. Vintertrafikken antas å være høyere, og det vil bli gjennomført ny måling vinteren 2026.

Ifølge tall for ÅDT, årsdøgntrafikk langs Fagerliveien, oppgis det i vegkart.no (2023) rundt 350 biler per døgn i snitt i året (ÅDT:350), med 10% andel lange kjøretøy. Grunnlaget for beregningene er skjønn, beregnet ut fra antall hytter og besøk til alpinanlegg og andre turistanlegg i området. Sommermålingen utført i en kort periode underbygger foreløpig at ÅDT for Fagerliveien ligger på rundt 300-350.

Fra før har mange kommuner innført eiendomsskatt på fritidsboliger, og det forventes at denne skatten bidrar til nødvendig veivedlikehold som kommer hytteeierne til gode. Meråker har ikke eiendomsskatt, verken for boliger eller fritidsboliger. Dette ble prøvd ut ett år i 2017, men ble fjernet igjen året etter.



Figur 15: Vårløsning 11.03.2022 i Fagerliveien.



8 TRAFIKKSikkerhet

Meråker kommune har jobbet systematisk med trafiksikkerhet over tid, som har medført at kommune i august 2024 fikk status som trafiksikker kommune. Trafiksikkerhet er et kontinuerlig arbeid i stadig utvikling, og det vil alltid dukke opp nye elementer i sikkerhetsarbeidet rundt kommunale veier. Skoleveier må ha et særlig fokus. Kommunen må være påpasselig med å søke statlige midler til trafiksikkerhetstiltak, der dette er mulig.



Figur 16: Trafiksikkerhetstiltaket utbygging av gatelys ved parkeringsplass for Meråker videregående skole er nå gjennomført med støtte fra Statens vegvesen. Lysene ble påkoblet 23.09.24 (foto Meråker kommune). Gatelys i Skolgata med støtte fra Trøndelag Fylkeskommune ble også ferdigstilt høsten 2024.

I trafiksikkerhetsplanen er E14 sentral som ferdselsåre i kommunen, både som skolevei og lokalvei der gående og syklist skal ferdes. Trafiksikkerhetsvurderingene i veiplan Meråker er gjort med hensyn til det kommunale veinettet. Tiltak som direkte omhandler E 14 er derfor ikke en del av hovedplan vei. Men mange tiltak griper inn i hverandre og må sees i sammenheng.

Tiltak som er en del av handlingsplan for trafiksikkerhet 2026-29 må følges opp, det samme gjelder tiltak som er vektlagt for at Meråker skal ha og bevare status som trafiksikker kommune.

Gjenstående investeringstiltak av betydning for trafikksikkerheten er:

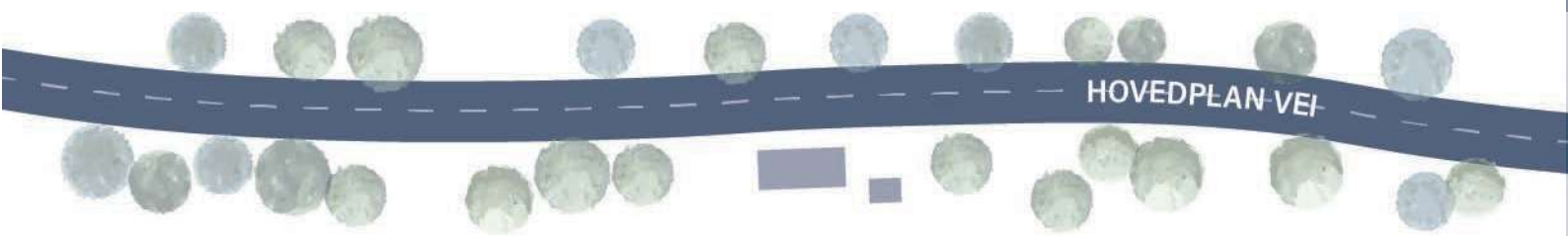
- Godkjenning av skiltplan for skoleområdet.
- Asfaltering og tydelig merking av «bringe og hente» område for elever, skape attraktiv skolevei.
- Sikring av skolevei, gangvei ved Fossen bru, Dalådalsveien.
- Ferdigstille reguleringsplan for vei Vardetun med gjennomgang av trafikksikkerheten.
- Asfaltering av de mest trafikkerte strekningene. Bedre støvproblematikk og lette vedlikehold.
- Området stoppkryss – Coop – skoleområdene.

Drift og vedlikehold av kommunale vei som har særlig betydning for trafikksikkerheten er:

- Utbedre oversiktligheten i kryss mellom vei fra Torsbjørkdalen og Fossen.
- Rydde skog for å redusere faren for viltpåkørsler. Søknad om årlige midler til Fylkeskommunen, samarbeidsprosjekt.
- Autovern – Utskifting og etablering av nye på farlige punkt og strekninger.
- Det er utarbeidet skriftlige rutiner for hvordan trafikksikkerheten skal ivaretas i forbindelse med kommunens drift og vedlikehold på vegnettet. Disse må følges opp og omhandler:
 - Siktsoner i kryss, rydding vegetasjon og kratt.
 - Rydding av snø og vegetasjon på skoleveier.
 - Kantslått.
 - Brøyting. Vaktliste for brøyting utarbeides før hver høst. Er en del av Sikker JobbAnalyse, der veiavdelingen identifiserer i fellesskap farene som vurderes sansynlig kan forekomme. Hva kan vi gjøre for å hindre det i å skje eller minske konsekvensen om uhellet skjer. Oppfriskes ved oppstart brøytesesong.

Andre etablerte rutiner som er innført av betydning for trafikksikkerheten er:

- Kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen med informasjon og varslings.
- Håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og



publikum.

- Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner.



Figur 17: Trimtrappa opp til Vardetun ble ferdigstilt høsten 2025. Trappa har 50 høydemeter og 311 trinn.

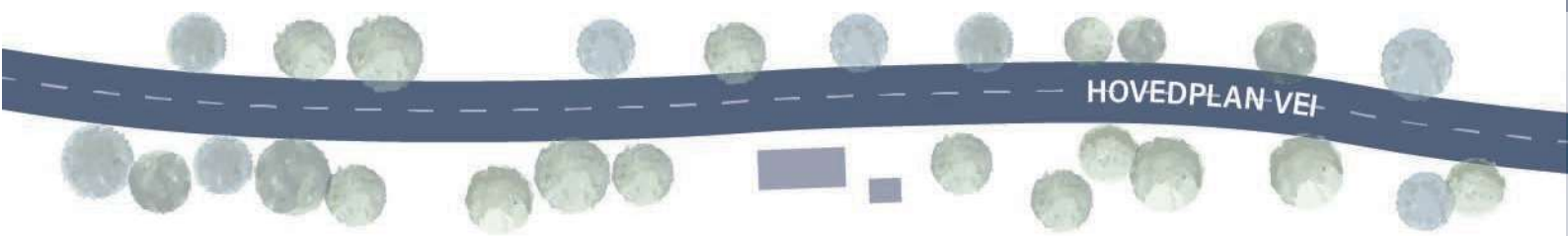
9 TILTAKSPLAN

Arbeidet med hovedplanen har ført til en gjennomgang av dagens status mot egne mål og myndighetskrav. Avvikene mellom dagens standard, og ønsket tilstand, har resultert i tiltak for utbedringer. Tiltakene er tydelig markert i den løpende teksten, og er her sammenfattet i tabellform. Tiltakene er også prioritert fra 1 til 3.

Prioritering	År for gjennomføring
1	2025/26
2	2026/27
3	2027-2035

Veier - grus	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Fagerliveien	Oppgradere grusdekke/bærelag, grøftrensk, mm.	1	850 000
Trøbakkveien	Oppgradere grusdekke/bærelag, grøftrensk, mm.	2	481 000
Alle grusveier	Oppgradere grusdekke/bærelag, grøftrensk, mm.	3	5 605 000

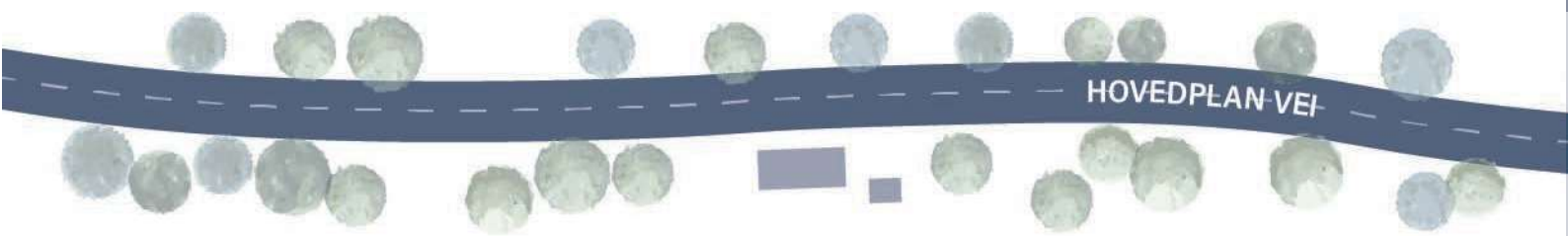
Veier - asfalt	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Fjergenveien fra jernbanebru til Tune	Asfaltering, standard oppretting for asfaltering.	1	2 160 000
Fagerliveien	Asfaltering, standard oppretting for asfaltering.	2	5 390 000
Torsbjørkveien	Asfaltering fra Fossen til Solbakken m. oppretting.	3	5 400 000
Eggaveien	Asfaltering, standard oppretting for asfaltering.	3	2 079 000
Alle grusveier	Asfaltering, standard oppretting for asfaltering.	3	vedlegg 1



Bruer	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Ridesenter 2	Utbedring betongvanger/landkar.	1	Prosjekt
Turifoss	Utbedre landkar/pilarer og rekkverk.	1	Prosjekt
Bithammeren	Utbedre undergraving av landkar.	2	Prosjekt
Mansæterbakk 3	Utbedring landkar/betongvanger.	2	Prosjekt

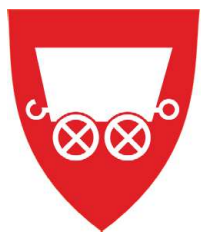
Drift og administrasjon	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Driftsrutiner og ressursbruk	Gjennomgang av driftsrutiner for helhetlig vurdering av ressursbruk (maskiner, driftspersonell mv.).	1 (pågår)	Drift
Stikkrenner og kummer	Systematisk registrering av stikkrenner og kummer for tilstandsvurdering og beregning av vedlikeholdsbehov.	1 (pågår)	Drift
ÅDT-måling	Gjennomføre en systematisk måling av trafikkmengde på kommunale veier.	1 (pågår)	Drift
Kantslått og naturmangfold	Vektlegge hensynet til artsmangfold og pollinerende planter når tidspunkt for kantslått bestemmes.	Løpende	Drift
Kantslått og skogrydding	Utbedre oversiktligheten i kryss mellom vei fra Torsbjørkdalen og Fossen.	Løpende	Drift
	Rydde skog for å redusere faren for viltpåkørsler. Søknad om årlige midler til Fylkeskommunen, samarbeidsprosjekt.	Løpende	Drift
Bæreevne	Foreta en utredning av bæreevne på kommunale veier som grunnlag for endret klassifisering og evt. behov for innføring av utvidete kjørerestriksjoner.	3	Drift

Kriterier og bestemmelser	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Eierforhold	Enden på Fersdalsveien overføres til fylket for mer rasjonell drift.	1	Evt. bytte ansvar/vedlikehold
Nedklassifisering	Innføre generell nedklassifisering av alle kommunale veier til BK8 fra 15.april til 15. mai. Ved særskilte behov kan dispensasjon innvilges etter søknad.	1	Drift
Gatelys	Foreslåtte kriterier for etablering av gatelys innføres.	1	Drift
Stikkrenner	Innføre krav til private veier som har avkjørsel inn på kommunal vei, så må grunneier/bruker legge rør minimum Ø 400 mm rør. Kravet kan fravikes med skriftlig søknad til kommunen.	1	Drift
Gjerder langs vei	Innføre bestemmelser i kommuneplanens arealdel at tiltak som gjerder/innhegninger o.l. må plasseres i en viss avstand fra ytre veikant slik at det ikke blir til hinder for vegvedlikehold, veggroft og snøopplag.	1	
Sikthindringer	Utarbeide skjema for varsel om sikthindringer med krav om beskjæring av trær og busker som dekker for sikt, skilt eller gatelys. (jfr Trondheim kommune).	2	Drift
Eiendomsskatt	Innføre eiendomsskatt på fritidsboliger.	2	Drift
Bompenger	Innføre bompengeordning Fagerliveien.	3	Drift



Trafikksikkerhet	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Fartsgrense	Foreta en årlig vurdering av fartsgrenser ved kommunale veier ut fra gjennomførte vedlikeholdstiltak.	1 (pågår)	Drift
	Skilte om fartsgrense 50 km/t ved flere kommunale veier der øvre tillatte hastighet er for høy.	3	Drift
Skilt og merking	Utarbeide skiltplan for alle kommunale veier.	1	Drift
	Godkjenning av skiltplan for skoleområdet.	1	Drift
	Asfaltering og tydelig merking av «bringe og hente» område for elever, skape attraktiv skolevei.	2	Drift
Autovern	Utskifting og etablering av nye autovern på farlige punkt og strekninger.	1 (pågår)	
Andre tiltak	Sikring av skolevei, gangvei ved Fossen bru, Dalådsveien.	1	Drift
	Ferdigstille reguleringsplan for vei Vardetun med gjennomgang av trafikksikkerheten.	3	Drift

Investeringer	Tiltak	Prioritering	Kostnad
Trafikksikkerhet	Ny gang- og sykkelbru over Nustadfossen.	1	4 500 000
Maskinpark	Ny hjullaster.	1	2 500 000
	Egnet traktor for drift av mindre kommunale veier.	2	2 800 000
	Snøfres.	2	250 000
	Strøaggregat.	2	150 000
	DPF brøyteskjær til lastebil.	2	260 000
	Slåaggregat som kan brukes både på hjullaster og traktor.	3	400 000



**Meråker
kommune**



Sjulhaugveien, september 2024