



# Hovedplan veg og trafikk 2018 - 2022



## FORORD

Hovedplan veg og trafikk 2018-2022 er et faktagrunnlag som dokumenterer tilstanden på det kommunale vegnettet og beskriver ressursbehovet knyttet til dette. Hovedplan veg og trafikk 2013-2017 ble vedtatt i 2013, og i april 2017 satte kommunen i gang arbeidet med å rullere planen for perioden 2018-2022.

Dette er en kortversjon av hovedplanen utarbeidet av Veiteknisk Institutt på oppdrag fra Drammen kommune ved virksomhet Vei, natur og idrett (VNI).

## SAMMENDRAG

'Hovedplan veg og trafikk (2018-2022)' beskriver hvordan kommunen bør forvalte, drifte og vedlikeholde sine veg- og trafikkarealer for å bidra til at kommunens overordnede mål kan nås. Planen dekker alle vesentlige sider ved forvaltningsområdet og overlapper også andre programområder der dette er relevant. Alle verdivurderinger er eksklusive merverdiavgift og i 2017-kroner.

Vei, natur og idrett har ansvar for drift, vedlikehold og myndighetsutøvelse tilknyttet trafikkarealer som veger, fortau, gang- og sykkelveger, turveger, torg og plasser. Virksomheten jobber tett med Byplan som blant annet har ansvar for planlegging og utvikling av trafikkarealer og trafiksikkerhet. Det samarbeides også tett med Vann og avløp gjennom fellesprosjekter ved oppgradering av trafikkarealer og fornying av vann- og avløpsanlegg.

### Måloppnåelse og resultatvurdering

Målene for hovedplanperioden 2013-2017 er nådd i varierende grad. Det er gjennomført en rekke tiltak som har gitt økt trafiksikkerhet generelt og høy kvalitet i sentrum. Torg og uterom har de siste 15-20 årene blitt rustet opp med natursteinsdekker. Sammen med nye turstier langs elva, attraktiv belysning, gatemøbler og kunst gir dette en opplevelse av Drammen som en velstelt, ryddig og attraktiv by med høy standard. Dette har ført til en økning av veg- og trafikkarealer som skal driftes og vedlikeholdes. I sentrum gjelder dette sentrale uterom med gatestein og heller (torg og plasser), og elvepromenadene med brygger med tredekker. Disse tiltakene representerer betydelige investeringer, men dette har i liten grad påvirket rehabilitering av øvrige deler av vegnettet.

Nye beregninger viser at en normal bruk av vegnettet og trafikkarealene innebærer en reduksjon i vegkapitalen på cirka 75,3 millioner kroner årlig. Det er altså et årlig investeringsbehov knyttet til behovet for løpende utskifting og rehabilitering. Dette har ikke vært spesifisert i forrige plan, siden denne kun omtalte hovedelementene. Ved denne rulleringen har det vært et mål å omtale hele driftsporteføljen.

### Utfordringer ved videre byutvikling

Spesielle utfordringer framover er å endre transportformer, blant annet for å redusere utslipp. Dette ivaretas løpende gjennom deltagelse i Buskerudbyen og tilrettelegging for alternativ transport. Det må også tas høyde for tiltak for å håndtere ekstremnedbør og stigning i havnivået. Det er en stor utfordring å drifte Spiraltunnelen, spesielt på grunn av vanntilførsel og kuldeproblemer. I økonomiplanen er det avsatt 92 millioner kroner til rehabiliteringstiltak av Spiraltunnelen i 2019/2020.

'Bystrategi 2036' beskriver en byutvikling med vekst i elvedalen nær kollektivstrenger slik at en større andel av transporten kan skje ved å gå, sykle eller benytte kollektivtransport. Det er derfor nødvendig med tiltak på flere områder. God drift av sykkelruter, kollektivtraseer, fortau og gangveger gjennom hele året vil gi økt framkommelighet og trafiksikkerhet for disse prioriterte trafikantgruppene. Dette omfatter utbedring av dekker, belysning, skilting og

oppmerking. Tilsvarende må drift og vedlikehold i sentrum fortsatt gjennomføres med høy standard. Ambisjoner og mål nedfelt i 'Bystrategi 2036' forutsetter tilstrekkelige ressurser.

### Oppsummering drift, vedlikehold, etterslep og årlig investeringsbehov

Det kommunale vegnett representerer en samlet vegkapital på om lag 4,6 milliarder kroner. For å unngå etterslep må vegnett både driftes og vedlikeholdes over tid på et forsvarlig nivå. Det er også nødvendig å utbedre lokale skader (påkjørte rekkverk, nedkjørte skilt, slaghull og lokale skader i asfaltdekker osv.). Utilstrekkelig vedlikehold kan resultere i et driftsrelatert etterslep som for eksempel tilgroing langs veg, fulle sluk og kummer, gjenslammede grøfter og stikkrenner.

Vegnett er til for å brukes, og det slites og eldes over tid. En må derfor skifte ut eksisterende vegobjekter på og langs vegnett til rett tid og sted for å unngå etterslep. Dette er et årlig fornyelsesbehov på det eksisterende vegnett og ingen oppgradering av vegstandarden. Dette håndteres normalt ved tildeling av investeringsmidler, siden driftsbudsjettet ikke inkluderer dette tapet i vegkapitalen.

### Årlig driftsbehov

Det er behov for å øke innsatsen blant annet knyttet til rensking av grøfter og bekkeinntak, tømning av sluk og spyling av stikkrenner. Et utilstrekkelig drens-system vil resultere i erosjonsskader, frost og forvitringsskader og oppbløting av veglegemet. Dette vil igjen resultere i uønsket tap i vegdekkenes levetid. I tillegg vil økt ekstremvær og klimaendringer mest sannsynlig gi økt nedbør.

Driftsbehovet innen drift og vedlikehold av veg- og trafikkarealer er beregnet til 68,1 millioner kroner per år inkludert lønnskostnader til forvaltning av vegnett, administrasjon av utleie av torgarealer og oppfølging av gravearbeider. Tildelt driftsbudsjett for 2017 var på 60,4 millioner kroner.

### Årlig vedlikeholdsbehov

I tillegg til ovennevnte driftstiltak for å tilby et tilgjengelig offentlig vegnett utsettes det samme vegnett for slitasje og skader som følge av den ordinære bruken av vegnett. Disse skadene må utbedres for å unngå et etterslep. Det ordinære årlige vedlikeholdsbehovet, inkludert utbedring av lokale skader, er beregnet til om lag 18,6 millioner kroner.

### Årlig investeringsbehov knyttet til utskifting av vegobjekter

Det er beregnet samlet vegkapital og årlig kapitalslit knyttet til alle vegobjekter på og langs hele det kommunale vegnett. Det er lagt til grunn nøkterne levetidsbetraktninger og anskaffelseskostnader. Tidligere hovedplan veg benyttet en forenklet beregningsmodell av årlig kapitalslit. Årlig forringelse av grøfter, murer og veggrunn/areal var ikke medtatt. Ved denne rulleringen presenteres en samlet vegkapital på 4,6 milliarder kroner og et årlig kapitalslit knyttet til normal bruk og elde i størrelsesorden 75,3 millioner kroner årlig. Årlig forringelse utgjør rundt 1,6 prosent av samlet beregnet vegkapital. Dette tilsier at vegnett i snitt må skiftes ut hver 62. år, avhengig av type vegareal.

### Etterslep

Årlig vedlikehold skal i prinsippet opprettholde dagens vegstandard. Eksisterende etterslep, samlet tilstand dårligere enn vedtatt vegstandard per 2016, er beregnet til 203,5 millioner kroner (se tabell).

### Utviklingen av etterslepet i perioden 2012-2016

Etterslep tall i millioner kroner	2012	2013	2014	2015	2016
Vegdekker	55,0	51	50,5	49	47
Forsterkning/masseutskifting	44,0	42	40	40	40
Rehabilitering av fortau	25,0	23,5	23	23	21
Rehabilitering av gang og sykkelveger	65,0	68,5	69	66	62
Bruer (eks. Bybrua)	15,0	17	10,5	11	11,5
Murer	8,0	8,5	8,5	8,5	8,5
Diverse (blant annet drens-systemer)	12,0	11,5	11,5	11	10,5
Vegobjekter; Skilt, rekkverk, bommer ol	3	3	3	3	3
<b>Sum, registrert etterslep (mill. kr)</b>	<b>227</b>	<b>225</b>	<b>216</b>	<b>211,5</b>	<b>203,5</b>

De senere årene er etterslepet altså redusert år for år. Det vil alltid være noe etterslep og det er verken realistisk eller optimalt å ikke ha det. For Drammen kan man anslå at et etterslep tilsvarende ett års kapitalslit knyttet til normal bruk og elde (cirka 75 millioner kroner årlig) gir en akseptabel standard og rasjonell drift.

Tabellen angir verdien av etterslepet i henhold til kroneverdien det aktuelle året i perioden 2012-2016. Etterslepet er i perioden 2012-2016 blitt redusert fra 227 millioner kroner til 203,5 millioner kroner. SSB-indeks for drift og vedlikehold av veier har økt med 13 prosent i perioden. Det vil si at etterslepet i 2016-kroner er redusert fra 256,5 millioner kroner til 203,5 millioner kroner, eller cirka 21 prosent i perioden 2012-2016.

### Samlet tildelte driftsmidler og investeringsmidler knyttet til eksisterende vegnett

Drift og vedlikehold av vegnettet finansieres over det ordinære driftsbudsjettet. Det er intet eget vedlikeholdsbudsjett for veg. Tabellen nedenfor presenterer tildelte driftsbudsjett (drift og vedlikehold), samt dokumenterer tildelte investeringsmidler knyttet til eksisterende vegnett i perioden 2013-2017.

### Tildelte vegmidler i perioden 2013-2017

Tildelte budsjetter (2013-2017)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Driftsbudsjett	56,6	56,6	57,6	58,6	60,4	62,5
Investeringsbudsjett rehabilitering infrastruktur veg, inkl. fellesprosjekter med vann og avløp	25	25	25	29	29	29
Andre prosjektbevilgninger som i liten grad berører etterslep omtalt i planen *)	38	10	11	17	14	20
Samlet bevilgning (mill. kr pr år)	119,6	91,6	92,6	104,6	103,4	111,5

\*) Med andre prosjektbevilgninger menes bevilgninger knyttet til tidsaktuelle prosjekter som Spiralen, Bybrua, tilpasning til Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, 'Trygge skoleveger' og 'Kollektivtrafikk, sykkel og fotgjengere'. Disse prosjektene er kostbare men de samme investeringene reduserer ikke etterslepet. For en storby som Drammen vil det alltid være behov for tilsvarende større rehabiliterings- og investeringsprosjekter.

Beregnet driftsbehov (68,1 millioner kroner) inkluderer for eksempel tømming av alle sluk en gang per år, som anslås til 5,9 millioner kroner årlig. Faktisk gjennomført sluktømming de siste årene har representert en kostnad i størrelsesorden 1 million kroner per år. Vann og avløp opplever en del grus og fremmedlegemer i sitt overvannsnett. For kommunen som helhet er det trolig økonomisk hensiktsmessig å tømme slukene hyppigere i stedet for å måtte spyle overvannsledningene like hyppig som i dag.

### Investeringsmidler reduserer nødvendigvis ikke etterslepet

Store investeringsprosjekter resulterer nødvendigvis ikke noen reduksjon i eksisterende etterslep. Det er helt avhengig av hva midlene anvendes til. Slike prosjekter kan være en oppgradering til en høyere lokal standard eller endret bruk av et definert trafikkareal. Det er gjennomført en rekke større investeringsprosjekter som for eksempel bygging av Ypsilon bro og Grønland, oppgradering av Strømsø Torg med snøsmelteanlegg og de løpende prosjektene 'Trygge skoleveger' og 'Kollektivtrafikk, sykkel og fotgjengere'. Disse tiltakene har ikke redusert etterslepet nevneverdig.

## ANDRE PROBLEMSTILLINGER

### Spiraltunnelen

Spiraltunnelen ble bygget og åpnet til byjubileet i 1961 (150-årsjubileet). Tunnelen har i årene etter åpningen vært en attraksjon i seg selv og er samtidig en viktig adkomst til de nære friluftsområdene i byen. Tunnelen er ikke bygget i henhold til dagens transportkrav. Det gjelder spesielt fri høyde i forhold til turistbusser. Tidligere utredninger har konkludert med at det ikke er mulig å utvide tunnelvernsnittet til en høyde som muliggjør moderne turistbusser. Tiltak for å øke bruk ved å legge til rette for større busser er derfor ikke lenger aktuelt. I Økonomiplan 2018-2021 er det avsatt 92 millioner kroner i 2019/2020 til rehabilitering av Spiraltunnelen.

### Opptak av private veger til kommunale

Drammen har 189 km privat vegnett. Det private vegnettet består i hovedsak av adkomstveger uten offentlig interesse. De fleste vegene er ikke bygget etter kommunal standard og er generelt i dårlig forfatning. For en utbygger er det økonomisk fordelaktig å slippe å bygge veger etter standard, mens oppsitterne (naboene til den private vegen) blir sittende igjen med ett kostbart driftsansvar. Kommunen mottar årlig forespørsel fra oppsittere med ønske om kommunal overtagelse. Omklassifisering fra privat til kommunal veg medfører at kommunen overtar det fulle økonomiske ansvaret for vegen. Et slikt opptak kan derfor kun gjøres etter politisk behandling.

### Miljø –luftkvalitet, saltbruk og støy

Urbanet Analyse og NILU – Norsk institutt for luftforskning har i 2017 utarbeidet en revidert tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Drammen. Utredningen er gjennomført på oppdrag av Drammen kommune i et prosjektsamarbeid med Statens vegvesen.

Tiltaksutredningen omfatter en kartlegging av dagens situasjon, modellering av trafikktviklingen og nåværende og framtidig situasjon for lokal luftkvalitet. Tiltaksutredningen omhandler også en vurdering av tiltak for å bedre luftkvaliteten.

Beregningene viser at det kan forventes en betydelig nedgang i NOX-utslippene og konsentrasjonen av NO<sub>2</sub> i årene som kommer. Det forventes ikke overskridelser av grenseverdiene for NO<sub>2</sub> i år 2022. Dette skyldes i stor grad at tunge kjøretøy med Euro VI-teknologi forventes å ha betydelig lavere utslipp enn eldre modeller.

Tiltaksutredningen peker på at svevestøv fra veg (PM<sub>10</sub>) i hovedsak stammer fra europaveg-, riksveg- og fylkesvegnettet i byen. Tiltak på kommunale veger vil gi liten effekt.

Tiltaksutredningen ble behandlet av bystyret 20.6.2017. Vedtaket omhandler i liten grad det kommunale vegnettet, med unntak av følgende punkt:

*«Standarden på vinterdriften holdes høyt, slik at piggfrie vinterdekk blir beste alternativ. Piggfriandelen i Drammen har de siste årene hatt en positiv utvikling og vært sterkt økende, fra 57 % i 2003, til 72 % i 2010, til 78 % i 2013, og nå til 81 % i 2017. Standarden på vintervedlikeholdet skal bidra til at piggfriandelen økes ytterligere.»*

I dag settes det inn ekstra driftstiltak på det kommunale vegnettet, etter mottatt varsel om forventet overskridelse av PM<sub>10</sub>-nivå. Tiltak som støvdempende middel og økt feiing av kommunale veger har ikke gitt ønsket resultat. Kommunen baserer sin salting av kollektivtraseer på Statens vegvesen sitt prosjekt «salt smart». Dette gir omtrent 30 prosent reduksjon i saltforbruk. Når det gjelder støy, er alle målinger innenfor grenseverdiene.

### Vannkvalitet

Kommunen har gjennomført analyser av mulige miljøkonsekvenser for snødeponering på Holmennokken. Plastavfall i havet er en miljøutfordring som har fått økt fokus i de senere år. Det må iverksettes tiltak slik at kommunens snødeponi på Holmennokken ikke bidrar til at plastavfall havner i sjøen. Økt fokus på plast i sjøen tilsier at kommunen må utrede muligheten for et landbasert snødeponi.

### Skjerpet responstid for vinterdrift for leddbuss

Kollektivselskapene Brakar og Nettbuss har utfordringer med leddbuss ved snøfall og glatte veger. Fra og med vinteren 2017-2018 vil driftsinnsatsen økes på kollektivtraseene som betjenes av leddbuss. Innsatsen vil i hovedsak handle om kortere responstid ved glatt veg og økt bruk av preventiv salting før varslede værromslag. Punktstrøing kan benyttes i tillegg til salt for å raskest mulig oppnå tilfredsstillende friksjon. Standarden ellers forblir uendret. Økt innsats bestilles som tilleggsbestilling til gjeldende kontrakt.

### Overvannshåndtering

Den infrastrukturen som er bygget fram til nå er ikke i stand til å håndtere større nedbørmengder. Programområdet drifter 194 bekkeinntak som samler vann fra naturområdene. Utfordringen er at rørsystemene som vannet transporteres inn i ikke har tilstrekkelig kapasitet. På oppdrag for NVE og Drammen kommune kartla Norconsult, i 2012, de viktigste sidevassdrag i kommunen, som er tilknyttet bebyggelse. Prosjekt «Kartlegging av sidevassdrag i Drammen

kommune med hensyn på flom» utarbeidet ROS-analyser (risiko- og sårbarhetsanalyser) og foreslo tiltak. Siden da er lite gjort for å bedre den hydrauliske kapasiteten i rørsystemene.

Drammen kommunes overvannstrategi legger opp til at overvann som hovedregel skal håndteres på egen tomt. Dette må følges opp slik at et økende problem med privat vann fra tak og asfalterte gårdsplasser som slippes ut på vegene unngås. Fordrøyning kan løses ved bruk av regnbed, grønne tak og andre typer fordrøyningsanlegg.

### **Overvannstiltak – finansiering og ansvar**

Kommunen bør sikre at bebygde arealer i rimelig grad og ut fra konkrete vurderinger er sikret med avledning av grunn- og overvann. Med «rimelig» forstår vi nå 50-års regnflom (gjentakelsesintervall) med bakgrunn i rettspraksis. Kommunen må enten gjennom sin myndighetsutøvelse og pålegg eller gjennom egne tiltak forhindre at overflatevann renner inn i bygninger. Denne typen overvannstiltak kan finansieres gjennom vann- og avløpsgebyrer. Kostnader til kommunale ledninger som bidrar til å lede bort overvann, er innenfor oppgavene som kan finansieres med gebyr.

### **Vegholders ansvar**

Vegholder har ansvar for bekkeinntak og sluk, samt stikkrenner under veg. Det har de senere år vært økt fokus på vegholders ansvar for tømning av sandfang i sluk. Manglende tømning av sandfang kan gi redusert kapasitet i ledningsnett. Videre medfører dette driftsutfordringer for Vann og avløp ved at grus finner vegen ned i overvannsnett. Sandfang i sluk er en del av renseanlegget og vegholders ansvar. Vegholder har ansvar for 6 000 sluk og disse bør tømmes årlig. Enkelte sandfang bør tømmes flere ganger årlig.

### **Driftsansvar for veglys på fylkesvegnettet**

Kommunene Drammen, Kongsberg, Svelvik, Øvre Eiker, Modum, Lier, Røyken og Hurum har i lang tid forsøkt å få avklart ansvarsforholdet for drift av veglys på fylkesveger med Buskerud fylkeskommune, og sendte i 2016 ett felles brev til fylkeskommunen hvor kommunene varslet opphør av kommunal drift. Fylkeskommunen ba om at saken ble utsatt til etter sommeren 2017, noe kommunene har etterkommet. Saken følges opp videre.

### **Egen standard for vedtatt hovedsykkelvegnett**

Bystyret har vedtatt handlingsplan for sykkel 2018-2021. Handlingsplanen legger nye føringer ved å beskrive en høyere driftsstandard på hovedsykkelvegnettet. Planen omhandler mange konkrete tiltak. Gjennomføringen av tiltakene er avhengig av utvidet bevilgning til drift og vedlikehold av sykkelvegnettet.

### **Belastning av veinett og avvik fra bruksklasse**

Veinettets bruksklasser er gjennomgått og oppdatert i 2017. Det er en utfordring at bilparken stadig blir større og tyngre. Tømmernæringens ønske om tillatelse til kjøring med vogntog på 24 meter og 60 tonn er etterkommet så langt det er forsvarlig. Renovasjonsbilene blir også stadig tyngre. Vi ser en skadeutvikling på gang- og sykkelveier hvor det er tillatt å kjøre med renovasjonsbiler. Det er nødvendig å gjennomgå slik kjøring for å begrense skader på gang- og sykkelveier.

## **MÅL - STRATEGI - HANDLINGSPLANER**

Hovedplanen gir en grundig situasjonsbeskrivelse av tilstand på vei og trafikkarealer og behov for tiltak. Hovedplanen legger dermed et grunnlag for økonomiske prioriteringer i løpende arbeid med økonomiplan og med forutsetningene for ny driftskontrakt.

Fra Bystrategien har vi følgende målsettinger: «Drammen skal ha et enkelt, trygt, raskt og miljøvennlig transportsystem som er tilpasset alle innbyggernes og næringslivets behov for mobilitet» og «Drammens innbyggere skal være fysisk aktive og ha god helse».

Med dette som bakgrunn er det utledet to hovedmål:

1. Tilrettelegge for et bærekraftig transportmønster for å redusere utslippene av klimagass.
2. Sentrumsområder skal være attraktive for bruk og aktivitet.

Økonomisk sett er innhenting av etterslep den største utfordringen. Det vil ta tid å innhente alt

etterslep og noe etterslep vil uansett oppstå, så i praksis blir det et spørsmål om på hvilke områder det er viktigst å redusere etterslepet. Dette blir en prioritering. Hovedplanen foreslår følgende inndeling i tiltaksområder:

Tiltaksområde 1: Rehabilitering av gang- og sykkelveger

Tiltaksområde 2: Rehabilitering av veger og gater med fortau

Tiltaksområde 3: Rehabilitering av øvrige veger

Tiltaksområde 4: Bruer og murer

### **Tiltaksområde 1: Rehabilitering av gang- og sykkelveger**

Omfatter 81 km vegnett med et estimert etterslep på 62 millioner kroner. Dette tiltaksområdet er svært viktig for å nå målet om et bærekraftig transportmønster (Buskerudbyen) og for trafiksikkerhet med vekt på trygge skoleveger.

### **Tiltaksområde 2: Rehabilitering av veger og gater med fortau**

Omfatter veger som har restlevetid og med viktige trafikkfunksjoner, kollektivtraseer og lignende, samt trafikkarealer i sentrum. Denne gruppen er bygget etter gatenormstandard. Behovet for forsterkning av vegkonstruksjonen er begrenset. Fortauene er ofte dårligere enn vegen og vil bli rehabilitert sammen med vegkonstruksjonen og er viktig for gående og skolebarn. En andel av dette etterslepet (15 millioner kroner) er boligveger og andre sekundære veger som kan prioriteres lavere og legges til tiltaksområde 3. Tiltaksområde 2 inkluderer også etterslepet knyttet til drensyttemet (manglende rensk av grøft, sluk, stikkrenner) samt ødelagte sluk og stikkrenner.

### **Tiltaksområde 3: Rehabilitering av øvrige veger (lavstandardveger)**

Omfatter sekundærveger med liten trafikk og veger som ikke er bygget etter vegnormalstandard. En del av etterslepet fra tiltaksgruppe 2 (15 millioner kroner) og store deler av forsterkningsbehovet for lavstandardvegnettet er knyttet til denne gruppen. Til denne delen av vegnettet hører eldre boligveger og veger i mer perifere områder i kommunen.

### **Tiltaksområde 4: Bruer og murer**

Behandles uavhengig av andre tiltak i vegnettet. Kan være kritisk viktige (falle sammen), men betyr mindre for måloppnåelse.

### **Etterslep fordelt på tiltaksområder**

Kostnadmessig fordeling av etterslep innenfor de fire tiltaksområdene er vist i tabellen nedenfor. Alle beløp er i millioner kroner.

### **Fjerne samlet etterslep 2016 fordelt på tiltaksområdene 1-4**

Postene	Beregnet 2016 mill kr.	Fordeling på tiltaksgruppe	Tiltaksgruppe
Vegdekker med sideanlegg (veger med restlevetid)	47	32	Tiltaksområde 2: 40 mill til prioritert vegnett, hovedsakelig dekkefornyelse
		15	Tiltaksområde 3: 15 mill til uprioritert vegnett (sekundærvegnett)
Forsterkning/masseutskifting (lavstandardveger)	40	40	Tiltaksområde 3: Eldre veger som krever masseutskifting eller redusert standard.
Rehabilitering av fortau	21	21	Tiltaksområde 2: Fortau
Gang- og sykkelveger	62	62	Tiltaksområde 1: Separate GS-veger der dekkevedlikeholdet primært må styrkes
Bruer	20	20	Tiltaksområde 4
Murer			
Drenering mv.	10,5	10,5	Tiltaksområde 2: Mye ødelagte sluk blir rehabilitert sammen med veg/fortau.
Annet vegutstyr	3	3	Settes ikke inn i tiltaksområde.
<b>Sum etterslep veger og gater</b>	<b>203,5</b>	<b>203,5</b>	



[www.drammen.kommune.no](http://www.drammen.kommune.no)

**Vei, natur og idrett**