

## Møteinnkalling

Utvalg: **Styret for miljø og utvikling**  
Møtested: Kommunestyresalen, Hammerfest rådhus  
Dato: 28.10.2008  
Tidspunkt: 10:00

Forfall meldes til utvalgssekretæren på telefon 784 02 502 som sørger for innkalling av varamedlemmer. Varamedlemmer møter kun ved spesiell innkalling.

### Saksliste

Saksnr	Innhold
PS 91/08	Tertialrapport 2. tertial 2008 Hammerfest kommune
PS 92/08	Høring av forslag til klassifisering av øvrige riksveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen
PS 93/08	Byggeplan Rv 94/kommunale veier - Hammerfest sentrum
PS 94/08	Hovedplan veg 2009 - 2012
PS 95/08	Orientering om arbeidet med estetiske retningslinjer
PS 96/08	Orientering om arbeidet med universell utforming
PS 97/08	Utkast til vedtekt om uterom i Hammerfest kommune
PS 98/08	Godkjenning av protokoll

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig gjennomsyn på Hammerfest rådhus, Storgata kommunehus – servicekontoret, Hammerfest bibliotek samt kommunens hjemmeside.

Møtet er åpent for publikum!

Jarle Edvardsen  
leder



**Saksbehandler: Per Arnesen**

**Saksnr.: 2008/2019-4/**

## Saksfremlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
9/08	Eldrerådet	24.10.2008
	Rådet for funksjonshemmede	
67/08	Styret for kultur, omsorg og undervisning	27.10.2008
91/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008
	Formannskapet	
	Kommunestyret	

### Saksdokumenter vedlagt:

1 Terialrapport 2. tertial 2008

**Saksdokumenter ikke vedlagt: Ingen**

## Terialrapport 2. tertial 2008 Hammerfest kommune

### Saken gjelder

Terialrapporten 2. tertial 2008 for Hammerfest kommune

### Sakens bakgrunn og fakta

Det vises til tertialrapporten.

### Rådmannens vurdering

Hammerfest kommune har ei drift som er sunn. Sektorene drifter stort sett innenfor sine rammer. Dette er beskrevet nærmere i rapporten.

Vi har økte inntekter på skatt på formue og inntekt samt eiendomsskatt. En rekke prosjekter i investeringsbudsjettet vil ikke bli gjennomført som planlagt, hvilket medfører at vi kan redusere overføringene fra driftsbudsjettet til investeringsbudsjettet. De frigjorte midlene brukes til å betale ekstraordinære avdrag på lån samt avsetning til disposisjonsfond. Det vises i denne sammenhengen til saken vedrørende budsjettreguleringer for 2. tertial 2008.

### Rådmannens forslag til vedtak:

Hammerfest kommunestyre tar tertialrapporten for 2. tertial 2008 til orientering.



**Saksbehandler: Jørn Berg**  
**Saksnr.: 2008/2850-2/**

## Saksfremlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
92/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008

### **Saksdokumenter vedlagt:**

Høringsbrev m/vedlegg av 18.09.08 fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

### **Saksdokumenter ikke vedlagt:**

Ingen.

## **Høring av forslag til klassifisering av øvrige riksveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen**

### **Saken gjelder**

Vegdirektoratet har sendt "Forslag til klassifisering av øvrige riksveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen" til høring til fylkeskommunene, statlige etater, sentrale interesseorganisasjoner og en del berørte kommuner. Høringsfrist er satt til 01.11.08.

### **Sakens bakgrunn og fakta**

Stortingets flertall har ved behandling av St.meld. nr. 12(2006 – 2007) Regionale fortrinn – regional fremtid, besluttet at ansvaret for dagens riksveier skal overføres fra staten til regionalt folkevalgt nivå dvs. fylkeskommunen. En mindre del av riksveinettet beholdes som riksveier sammen med dagens stamveier.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utrede klassifisering av det øvrige riksveinettet ved forvaltningsreformen. Utredningen skal baseres på kriterier for klassifisering som er beskrevet i Kommunal- og regionaldepartementets høringsnotat av 26.02.2008. Forslaget fra Statens vegvesen til klassifisering av øvrig riksveinett er nå sendt på høring til fylkeskommunene, statlige etater og sentrale interesseorganisasjoner med mulighet til uttalelse.

Forslaget om å gi alle nasjonale intermodale godsknutepunkter og nasjonale lufthavner riksveitilknytning, vil innebære at enkelte mindre strekninger med fylkesvei og kommunal vei blir tatt opp som riksvei. Forslaget er av denne grunn også sendt på høring til kommuner hvor det foreslås at kommunal vei tas opp som riksvei.

I forslaget er det tatt med at den kommunale veien fra Rv 94 til Polarbase opptas som riksvei og Hammerfest kommune har derfor fått saken til uttalelse. Inneforstått er det da at riksveien blir å gå fra Skaidi til Polarbase og resten av riksveien til flyplassen blir omklassifisert til fylkeskommunal vei.

Det presiseres i høringsnotatet at det ikke skal gjøres en ny generell vurdering av stamnettets omfang men kun en analyse av de endringer som er nødvendige som følge av forvaltningsreformen.

### **Rådmannens vurdering**

Det fremgår av høringsbrevet og stortingsmeldingen at riksveien(stamveien) inn til Hammerfest skal ende opp ved Polarbase. Den resterende delen av riksveien blir omklassifisert til fylkeskommunal vei.

Den delen av dagens riksvei som foreslås omklassifisert til fylkeskommunal er kommunens mest trafikkerte vei, og en del av strekningen er fylkets mest trafikkerte. Det er svært ugunstig at denne delen blir fylkeskommunal når man vet hvilke investeringer man står ovenfor i forhold til omkjøringsvei, jfr. planprogrammet som er under behandling.

Kystverket foreslår i sin utredning av sjøverts stamnett at det blir stamnetthavn i Hammerfest med Polarbase og Melkøya som koblingspunkt. I transportetatens samlede forslag til ny NTP er det også foreslått stamnetthavn i Hammerfest med de nevnte to lokalitetene, mens stamveien bare foreslås ført frem til Polarbase. Jeg mener imidlertid det vil være riktig å føre riksveien(stamveien) frem til begge lokalitetene. Dette på grunn av den store trafikken anlegget har ført med seg og da det vil bli ytterligere trafikkøkning pga. utkjøring av LNG-gass på bil og bygging av tog II og tog III på Melkøya.

Finnmark fylkeskommune har også i sin uttalelse til ny NTP uttalt at hele strekningen Skaidi – Polarbase – Hammerfest sentrum – Melkøya må omklassifiseres til stamvei.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Styret for miljø og utvikling vedtar følgende høringsuttalelse fra Hammerfest kommune:

Hammerfest kommune viser til mottatt høringsbrev av 18.09.08 vedrørende klassifisering av øvrige riksveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen.

Hammerfest kommune er inneforstått med at veien fra Skaidi til Hammerfest skal omklassifiseres til stamvei, eller riksvei som benevnelsen blir etter forvaltningsreformen.

I Kystverkets utredning av sjøverts stamnett av oktober 2006 foreslår kystverket at det blir stamnetthavn i Hammerfest med Melkøya og Polarbase som koblingspunkter mot landsverts transportnett. Stamnetthavn med lokalitet på disse to stedene er også beholdt i transportetatens samlede forslag til NTP 2010 – 2019. Hammerfest havn blir den største havna i Finnmark og nest største i Nord-Norge ved full utskipping fra anlegget på Melkøya.

Hammerfest har opplevd en stor trafikkøkning langs dagens Rv 94 etter etableringen av LNG-anlegget på Melkøya og veien gjennom Hammerfest sentrum er den mest trafikkerte veistrekningen i Finnmark. Det påregnes trafikkøkning også i de kommende årene, bl.a. på grunn av at det planlegges utkjøring av LNG-gass på bil for levering andre steder i Nord-Norge. Oppstart vil være 1. juni 2009. Det arbeides også med leveranser til Nord-Sverige og Nord-Finland. Trafikkøkningen vil ytterligere forsterkes ved bygging av tog II og tog III.

Hammerfest kommune ber derfor om at den nye riksveien(stamveien) blir ført frem til Melkøya med avstikker til Polarbase. Dette betyr omklassifisering av veien fra Rv 94 til Polarbase og veien fra Rv 94 til Melkøya.

Hammerfest kommune viser også til Finnmark fylkeskommunes uttalelse til NTP 2010 – 2019 hvor de uttaler at hele strekningen Skaidi – Polarbase – Hammerfest sentrum – Melkøya må omklassifiseres til stamvei.

**Saksbehandler: Jørn Berg**  
**Saknr.: 2008/546-11/**

## Saksfremlegg

<b>Utv.saknr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
93/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008

**Saksdokumenter vedlagt:**

Plantegninger fra byggeplan Rv94/kommunale veier – Hammerfest sentrum

**Saksdokumenter ikke vedlagt:** Ingen.

### **Byggeplan Rv 94/kommunale veier - Hammerfest sentrum**

**Saken gjelder**

Hammerfest kommune og Statens vegvesen har i samarbeid utarbeidet byggeplan for opprusting av riksveien og de kommunale gatene i sentrum. Utkastet til byggeplan er nå ferdigstilt og prosjektet planlegges lyst ut på anbud i løpet av november 2008.

Saken har også i en tidligere fase vært behandlet i Styret for miljø og utvikling.

**Sakens bakgrunn og fakta**

Arbeidet med utarbeidelse av byggeplan har vært organisert i en prosjektgruppe med medlemmer fra kommunen og Statens vegvesen. I tillegg har det vært nedsatt 2 arbeidsgrupper, en for trafikk og parkering og en for oppvarming av fortau. I disse gruppene har det også deltatt personer fra næringslivet.

Reguleringsplanen for sentrum er lagt til grunn for arbeidet med byggeplanen da det er klarlagt at det ikke er nødvendig med egen reguleringsplan for gatenettet.

Byggeplanen omfatter følgende gater: Strandgata, Kirkegata, Sørøygata, Storgata, Parkgata, Hamnegata, Akkarfjordveien og deler av Sjøgata.

Det foreligger nå tegninger med linjeføring for fortau og gater, samt angivelse av kjøreretninger og hvor det skal være parkering, forbikjøringsfelt mm. Disse tegningene følger vedlagt.

**Beskrivelse av planen**

Hovedtrase til havneområdet

Det er lagt opp til at hovedtraseen til havneområdet skal gå langs Sørøygata, Parkgata og Hamnegata. Dette blir sett på som den beste løsningen, både pga. stigningsforholdene og da man slipper å ha denne trafikken i de mest sentrale gatene.

I dag går riksveien ned Sørøygata til Storgata og ned til havna. Det er forutsatt å omklassifisere disse veiene slik at riksveien følger den nye hovedtraseen.

### Parkering

Det meste av parkeringen langs gatene er beholdt som i dag. Det vil gå bort noen plasser i forbindelse med forbikjørings-/venstresvingefelt i Strandgata, i Kirkegata utenfor Folkets hus, i Sørøygata mellom Parkgata og Rica samt i Parkgata mellom Sørøygata og Hamnegata. Dette er gjort for å kunne få til en god trafikkavvikling langs disse gatene.

### Varelevering

Det er i planforslaget ikke satt av egne plasser for varelevering da dette vil redusere antallet parkeringsplasser betraktelig. Det forutsettes at varelevering skal skje før kl. 10.00 slik som i dag, og at det ikke er tillatt å parkere i dette tidsrommet. I deler av Strandgata kan varelevering skje fra Mellomgata eller fra kaiområdet.

### Tilrettelegging for bevegelseshemmede

Det vil bli lagt vekt på en såkalt universell utforming av fortau og gatenettet. I dette ligger også at fortau og fotgjengerfelt skal tilpasses bevegelseshemmede, bla. med senking av fortauskantstein.

Det vil også bli opprettet parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Under planleggingen av disse plassene er deres organisasjoner tatt med på råd.

### Busstrafikk

Det er ikke lagt opp til at det skal være egne busslommer langs gatene. Dette betyr at bussen stopper i selve kjørebane slik som i dag.

Unntaket er bussholdeplassen ved Ole Olsens. I forrige utkast til plan var det forutsatt at den skulle flyttes til Storgata. Denne løsningen er imidlertid vurdert på nytt og i foreliggende utkast til plan er bussholdeplassen beholdt der den er i dag. Veiprofilet er imidlertid justert for å gjøre fotgjengerkryssingen ved Ole Olsens plass mer trafikksikker. Busslomma ved museet er også beholdt.

### Veiprofilet

Det er i forslaget til byggeplan lagt opp til at kjørebane skal ha en bredde på 3 meter på de kommunale veiene. Der det er toveis trafikk og parkering på ene siden er det satt av en bredde på 2,75 meter pr. kjørebane. På riksveien er det forutsatt en bredde på 3 meter pr. kjørebane.

### Fortau

Det er lagt opp til at det skal være fortauskantstein av granitt og belegningsstein og skifer på fortauene i de mest sentrale gatene. I utkanten er det mest aktuelt med asfalt. Det er lagt opp til

at fortauene skal ha en bredde på minimum 2,25 meter på de kommunale veien og 2,75 på riksveien.

Det er også planlagt nytt fortau på nedsiden av Sørøygata mellom Rica og Akkarfjordveien. For å få dette til og samtidig opprettholde parkeringen er det nødvendig å bygge en forstøtningsmur langs skråningen.

#### Forbikjøringsfelt/venstresvingefelt

I planen er det lagt opp til at det skal etableres forbikjøringsfelt i forbindelse med to av veiene som går ned til Findusområdet. Forbikjøringsfeltet blir der parkeringen er i dag, og det forsvinner dermed noen parkeringsplasser. Dersom det skulle vise seg at det ikke er behov for forbikjøringsfeltene kan de skiltes for parkering.

Det er videre lagt opp til at det skal være forbikjøringsfelt på riksveien i krysset med Storgata.

#### Snesmelteanlegg i fortauene

Det planlegges snesmelteanlegg ved hjelp av vannbåren varme i de mest sentrale delene av sentrum. Dette er en forutsetning for å kunne legge skifer og belegningsstein på fortauene. Handels- og næringsforeningen er engasjert i saken da det forutsettes at den enkelte gårdeier må dekke drift- og investering utenfor sitt bygg. De arbeider nå med å få alle gårdeierne med i prosjektet.

#### Fjernevarme til bygg

Hammerfest Energi AS planlegger etablering av fjernvarmenett i sentrum i forbindelse med opprustingsprosjektet. Alle gårdeierne i disse områdene vil da kunne knytte seg til dette nettet. Kommunen har inngått en intensjonsavtale med Hammerfest Energi om levering av fjernvarme til aktuelle kommunale bygg i sentrum forutsatt konkurransedyktige priser. Fjernevarmenettet vil også være infrastruktur for snesmelteanlegget.

#### Kjøreretninger

Det er lagt opp til en endring i kjøreretningene siden det på sikt skal opparbeides gågate i Sjøgata. Storgata blir enveiskjørt mot Hamnegata og at Parkgata blir enveiskjørt fra Sørøygata mot Kirkegata. Parkgata mellom Sørøygata og Hamnegata blir toveiskjørt. Storgata mellom Kirkegata og Salsgata blir enveiskjørt.

#### Gågate i Sjøgata

I den opprinnelige byggeplanen var det også forutsatt gågate i Sjøgata. Da dette må ses i sammenheng med stenging av Rådhusplassen for parkering og opprusting av denne, er Sjøgata tatt ut av byggeplanen. Opparbeidelse av Rådhusplassen og Sjøgata som gågate og er da tenkt organisert som et eget prosjekt som vil måtte planlegges i ettertid.

Som nevnt i punktet over er organisering av trafikken beholdt i planen selv om ikke Sjøgata blir stengt før den er opparbeidet som gågate.

#### Stenging av gater



I planen er det lagt opp til at Ballastbakken stenges for biltrafikk mellom Strandgata og Mellomgata. Det legges opp til at en del av dette arealet kan brukes til parkering. Det blir fortsatt gangadkomst fra Mellomgata til Strandgata på dette stedet.

Det er også lagt opp til at Brattbakken blir stengt for biltrafikk. Gangadkomst opprettholdes.

### Kabler og rør

I forbindelse med opprustningen av gatenettet planlegges det også utskifting av vann-spillvanns- og overvannsledninger. På de kommunale veiene er det meste skiftet ut, mens det langs riksveien må foretas omfattende utskiftninger.

Når det gjelder kabler så forutsettes det at alle kabler samles i en felles kanal(OPI-kanal eller tilsvarende). Eksisterende kabler får ligge i gata så lenge de fungerer men straks det blir brudd på disse kablene må nye legges i den felles kabelkanalen.

### Gatebelysning

Det planlegges satt opp ny ”intelligent” gatebelysning i alle gatene. I de mest sentrale gatene blir det benyttet armaturer med metallhalogenpærer mens det i utkanten blir benyttet høytrykksnatriumpærer. Metallhalogen gir et mer naturlig lys og er i lysplanen anbefalt brukt i de mest sentrale gatene.

### Kostnader/finansiering

Prosjektet er totalt beregnet til 150 mill. kr. Dette fordeler seg som følger:

Kommunale veier	44 mill. kr.(Hammerfest kommune)
Rv 94	46 mill. kr.(Statens vegvesen)
Vann- og avløpsanlegg	25 mill. kr.(Hammerfest kommune)
Fjernvarme	21 mill. kr.(Hammerfest Energi)
<u>Snesmelteanlegg</u>	<u>7 mill. kr.(Gårdeierne)</u>
Totalt	143 mill. kr.

I kostnaden for de kommunale veiene er det også tatt med skifer/belegningsstein på riksveien i stedet for asfalt. Dette på grunn av at Statens vegvesen ikke har akseptert merkostnaden med å legge skifer/belegningsstein.

I budsjett 2008, økonomiplan 2009-2011 er det forutsatt at det skal foretas opprustning av gatene i sentrum av Hammerfest. Hammerfest kommunestyre har også vedtatt å forskuttere 30. mill. kr. for Statens vegvesen da de mangler dette beløpet for å fullfinansiere sin andel av prosjektet.

Hammerfest kommunestyre har også vedtatt å gi Hammerfest Energi AS er anleggsbidrag på 3 mill. kr. og et rentefritt lån på 4,2 mill. kr. i forbindelse med bygging av fjernvarmeanlegg i sentrum.

## Fremdrift

Vann- og avløpsdelen av prosjektet startet opp i begynnelsen av oktober i år. I løpet av vinteren skal vann- og avløpsledningene fra Storelva til Ballastbakken skiftes ut. Videre utskifting av ledningene i riksveien vil fortsette til neste år.

I april 2009 skal arbeidet med opprusting av vei og fortau starte opp. Dette gjelder også arbeidet med legging av rør for fjernvarme og fortausvarme samt kabelkanal. Utarbeidet fremdriftsplan forutsetter at hele prosjektet skal være ferdigstilt høsten 2011

### **Rådmannens vurdering**

Utarbeidelsen av byggeplan for opprusting av riksveien og de kommunale gatene har vært et samarbeidsprosjekt mellom Hammerfest kommune og Statens vegvesen. Planen som er utarbeidet virker godt gjennomtenkt og løsningene som er valgt har høy standard. Dette gjelder spesielt fortauene hvor det på store deler planlegges lagt snesmelteanlegg med belegningsstein og skifer som toppdekke.

Kostnadene ved arbeidene er ganske store men gjennomføringen av prosjektet er høyst nødvendig og vil gi et kjempeløft for infrastrukturen i Hammerfest sentrum. Ved at opprusting av all infrastruktur blir tatt i ett prosjekt oppnår man store besparelser samtidig som man unngår gravinger i lang tid etter at prosjektet er gjennomført

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Styret for miljø og utvikling godkjenner byggeplanen for opprusting av Rv 94 og de kommunale gatene i Hammerfest sentrum.



**Saksbehandler: Trond Nyseth**  
**Saksnr.: 2008/2770-11/**

## Saksframlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
94/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008
	Formannskapet	
	Kommunestyret	

**Saksdokumenter vedlagt:** Hovedplan veg 2009 – 2012 (ligger som vedlegg til slutt i denne innkallingen).

**Saksdokumenter ikke vedlagt:** Komplette vedlegg til Hovedplan veg (ViaNova-planen - 357 sider) blir lagt ut på kommunens Servicekontor - i papirformat. I tillegg kan disse vedleggene sendes ut på e-post til de politikere/partigrupper som ønsker det.

### Hovedplan veg 2009 - 2012

#### Saken gjelder

I Kommunestyremøtet 14.12.2006 ble det vedtatt i sak 87/06 - Økonomiplan 2007-2010 (IN-AP 41) - at Sektor for teknisk drift skulle utarbeide en "Hovedplan veg".

Sektor for teknisk drift vil med dette legge fram vårt forslag til Hovedplan veg – til politisk behandling. Vedlegg til planen (357 sider) legges ut på kommunens Servicekontor, - og vil bli sendt ut som "e-post" til de politikerne som ønsker det.

#### Sakens bakgrunn og fakta

Sektor for teknisk drift fremmer Hovedplan veg med følgende rammer:

- planen gjelder for tidsperioden 2009 – 2012
- vegnettet i Hammerfest kommune skal gis et løft, og være opprustet til "god eller bedre standard" i 2016
- planen er utarbeidet med handlingsplan for 4 ulike budsjettnivå / kostnadsrammer
- Sektor for teknisk drift foreslår at "Nivå 3" legges til grunn for budsjettering i planperioden
- Som økonomisk ramme foreslås det 2 mill. kr. til vedlikehold og 8 mill. kr. til investeringer pr. år i perioden.

### **Rådmannens vurdering**

Tidligere års stramme økonomi har ført til underbudsjettering av vegvedlikeholdet. Det har oppstått et stort etterslep, kalkulert til 94 mill. kr. (2008), - på oppgradering av det kommunale vegnettet. Firmaet ViaNova har beregnet verdien av alle kommunale veger og vegobjekt til 331 mill. kr. i dag, - mens den skulle ha vært 425 mill. kr. dersom vegvedlikeholdet hadde holdt mål. For å rette opp dette må Hammerfest kommune snarest sette i gang et program for å gi vegnettet et kvalitetsmessig løft; slik at vi stopper forfallet før det utvikler seg mer. Dess lengre tid det går med for lite vedlikehold; dess dyrere blir det å rette opp.

Fordi mange av de kommunale vegene er så nedslitt at det må foretas en total rehabilitering av dem, er det mulig å bruke investeringsmidler til "løftet". I tillegg må også vedlikeholds- budsjettet økes til et nivå som er reelt i forhold til behovet.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

1. "Hovedplan veg" - og dens målsettinger vedtas - med evt. merknader.
2. "Budsjettnivå 3" legges til grunn for handlingsplan 2009 - 2012.
3. Nødvendige økonomiske rammer innarbeides i budsjettene f.o.m. 2009.



**Saksbehandler: Åsmund Røseid**  
**Saknr.: 2008/1820-4/**

## Saksfremlegg

Utv.saknr	Utvalg	Møtedato
95/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008

### Saksdokumenter vedlagt:

- 1 Byggeskikkveileder for Alta kommune
- 2 Veileder - Til deg som skal bygge i kongsberg
- 3 Foreløpig utkast til innhold i forenklet veilder

### Saksdokumenter ikke vedlagt:

## Orientering om arbeidet med estetiske retningslinjer

### Saken gjelder

Orientering om administrasjonens arbeid med estetiske retningslinjer.

### Sakens bakgrunn og fakta

Styret for Miljø og utvikling har tidligere bedt administrasjonen om så snart som mulig å fremlegge forslag til estetiske retningslinjer for Hammerfest kommune. Disse skal være et hjelpemiddel i kommunens saksbehandling i bygge og utviklingsaker.

### Rådmannens vurdering

Byggeskikk og estetikk er et stort og til dels ”luftig” tema, som fort kan ende i synsing om god og dårlig smak. Husbanken har følgende definisjon på byggeskikk: "God byggeskikk er en kvalitet ved de bygde omgivelser der hensyn til fysisk og sosialt livsmiljø, ressursbruk/energi, universell utforming og estetikk inngår i en stedlig helhet".

Med et slikt utgangspunkt er det også forståelig at det er stor variasjon i hva som finnes av byggeskikk- og estetiske veiledere i kommune-Norge. Noen har tatt utgangspunkt i praktiske tips til de som ønsker å bygge i kommunen, andre har et mer overordnet utgangspunkt der det skisseres hvilke overordnede visjoner man har, og ut fra dette lager prinsipper for den videre utviklingen av stedet.

Alta har utarbeidet en byggeskikksveileder som er et eksempel på det siste. Den tar utgangspunkt i hvilke visjoner man har for Alta ut fra kvaliteter man ønsker å ta være på og utvikle fra stedet. Kongsberg kommune er et eksempel på en mer praktisk anlagt veileder. Den har kledelig nok heller ikke tittelen byggeskikksveileder, men har tittel: ”Til deg som skal bygge i Kongsberg kommune”.

I Alta la man mye ressurser i å forankre byggeskikkveilederen blant politikere, innbyggere og de ansatte i kommunen. Arbeidsgruppen, hovedsakelig bestående av arkitekter, sørget blant annet for å arrangere bred anlagt oppstartseminar samt å få ulike interessenter til å skrive om tema i lokalpressen. En viktig del av det å utarbeide veilederen var å få innarbeidet de problemstillingene som var knyttet til byggeskikk i de berørte gruppene.

Hvis Hammerfest kommune ønsker å lage en likende byggeskikksveileder, vel det være en stor og ressurskrevende prosess for å oppnå gode resultater. Det er også en forutsetning at arkitektkompetanse er tungt representert i en slik prosess, noe som er i dag er en utfordring. Administrasjonen anser derfor ikke dette som gjennomførbart per i dag. En annen mulighet er å lage en veileder som at for seg konkrete utfordringer innen estetikk / byggeskikk som er spesielt aktuelle ved nye byggetiltak. En slik veileder vil først og fremst være et hjelpemiddel til byggesaksbehandlere, men også til utbyggere.

Det er derfor ønskelig å diskutere hva vi ønsker, og hvem som er målgruppen et slikt arbeid er. Hvilke ressurser som kreves.

Vedlagt følger et utkast til innholdet i en forenklet veileder som baserer seg på konkrete eksempler på hva vi mener er problemområder i Hammerfest, Det vil være feil å kalle dette en byggeskikksveileder, en slik veileder vil måtte ta utgangspunkt i et mer overordnet nivå. Men det er et gjennomførbart nivå med tanke på de ressurser, både økonomisk og kompetansemessig, plan avdelingen rår over.

En forenklet veileder vil ikke være juridisk bindende, men ha karakter av en veileder for de som arbeider med byggesaker. Dette kan man evaluere etter at man har gjort seg noen erfaringer.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Styret i miljø og utvikling tar saken til orienteringen og ber administrasjonen ferdigstille en forenklet utgave av estetiske retningslinjer for Hammerfest kommune.

## Vedlegg

# Foreløpig utkast til innhold i forenklet veileder

## Innledning

Hensikten med veilederen er å sikre best mulig kobling mellom nye byggetiltak og eksisterende bebyggelse og natur. Den baserer seg på erfaringer gjort av Hammerfest kommune i forbindelse med plan- og byggesaker. Den skal illustreres med eksempler på vellykkede og mindre vellykkede løsninger. Målgruppen for veilederen er utbyggere og saksbehandlere i Hammerfest kommune.

En estetisk veileder må være generelle og gi rom for å tilpasse seg nye krav og behov i tiden. Veilederen er derfor generell og gjelder hele kommunen. Den verneverdige gjenreisningsbebyggelsen trenger mer spesifikke retningslinjer, noe som utover det dette dokumentet. Retningslinjene er en første utgave som bør justeres og utvides etter de erfaringene man gjør seg etter hvert.

## Beliggenhet

**Klima og landskap i Hammerfest.**

### *Klima*

- Fremherskende vindretning
- Snødrift
- Tilpassende løsninger

### *Terreng*

- Tilpassning til terrenget ikke omvendt.
- Spare eksisterende vegetasjon fjell
- Bruke egnede masser ved utfylling

### *Bygningstilpasning*

- Huset er en del av en større helhet.
- Bygningsvolum tomt og omgivelser. (eks fra advokatbygg)

### *Om- eller tilbygg*

- Volum og størrelse
- Tak – form og dekke

### *Materiale- og fargevalg*

- Samme farge på gjerde og bygning.
- Kvalitetskrav

### *Rommet mellom husene*

- Ikke hensette lagre utendørs, sjenanse for nabo.
- Ikke til å kaste hageavfall
- Kommunens arealer.
- Bakgårder eks fra kommunehuset

## **Småhus og frittliggende hus**

### *Tomt*

Plassering på tomt  
Utearealer  
Belysning

## **Blokk- / Flerhusbebyggelse**

Utomhusareale  
Retningslinjer for Uterom

## **Sentrumsbebyggelse**

Hammerfest sentrum har tydelig sentrumspreget med kvadratur. Viktig å unngå at et mangfoldig sentrumsmiljø bli erstattet eller brutt opp av store bygginger.  
Skilt og belysning – henviser til veileder for belysning og lysskilt  
Ikke anledning til å tette igjen vinduer med reklame, blende de av. Eks. G-sport

### *Vareramper, kommunalteknikk, renovasjon ol*

Unngå avfallshåndtering, lasteramper mot offentlig gater, event. skjerme disse  
Avfallshåndtering – unngå størst mulig grad frittstående containere.

## **Næring- og Industriområder**

Andre krav til estetikk på et avskjermet industrifelt en der nærliggende er lagt i et bolig- eller sentrumsområde.

### *Bygningstilpasning*

Lavere krav til materialebruk, men tilpassing viktig.  
**Fargepalett tilpasses naturen**

### *Tomt*

**Inngjerding (unntak der det skaper unødvendige barrierer for ferdsel?)**

### *Visuell forurensning*

**Utvendig lager, der det ikke er ønskelig med innsyn bør det settes opp tette plankegjerd.**

### *Parkering*

**Ryddige og tydelig markert parkeringsområder**





**Saksbehandler: Åsmund Røseid**  
**Saksnr.: 2008/2444-1/**

## Saksfremlegg

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
96/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008

**Saksdokumenter vedlagt:**  
**Saksdokumenter ikke vedlagt:**

### **Orientering om arbeidet med universell utforming**

#### **Saken gjelder**

Administrasjonens arbeide med retningslinjer for universell utforming

#### **Sakens bakgrunn og fakta**

Styret for miljø og utvikling har bedt administrasjonen å vurdere behovet for retningslinjer for universell utforming.

#### **Rådmannens vurdering**

Det innføres en ny Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som gjelder fra 1. januar 2009. I tillegg kommer det ny plan- og bygningslov ble vedtatt i sommer, og den trer i kraft fra (tidligst) 1. juli 2009. Forskriftene til ny plan- og bygningslov er under utarbeidelse i høst og vil komme på høring tidlig i 2009.

Vi ser det ikke som hensiktsmessig å gå i gang med dette arbeidet nå da det er varslet at det våren 2009 vil det bli gjennomført et bredt anlagt "opplæringsprogram" basert på det nye veiledningsmaterialet som det blir utarbeidet. Disse vil være retningsgivende med tanke på hva det vil være nødvendig å gjøre på kommunalt nivå.

#### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Styret i miljø og utvikling tar saken til orienteringen og ber administrasjonen avvente avklaringer i sentrale forskifter og veiledere før arbeidet med lokale retningslinjer for uu eventuelt videreføres.



**Saksbehandler: Åsmund Røseid**

**Saksnr.: 2008/2445-1/**

**Saksfremlegg**

<b>Utv.saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
97/08	Styret for miljø og utvikling	28.10.2008

**Saksdokumenter vedlagt:**

- 1 Krav til uterom - veileder. Trondheim kommune
- 2 Utkast til vedtekt for uteromsnorm for Hammerfest kommune
- 3 Utslag på aktuelle prosjekter i Hammerfest

**Saksdokumenter ikke vedlagt:**

## **Utkast til vedtekt om uterom i Hammerfest kommune**

### **Saken gjelder**

Administrasjonens arbeid med et forslag til ny norm for uterom i boligprosjekter med flere enn tre boenheter.

### **Sakens bakgrunn og fakta**

Med bakgrunn i barnas representants orientering i MU 6. mai 2008 foreslås det i dette notatet, med utgangspunkt i Plan- og bygningsloven § 69, punkt 3, en ny vedtekt med norm for uteareal for boligprosjekter med flere enn tre boenheter. Dette gjøres for å sikre befolkningen, og da særlig barn og unge, tilgang til gode uteoppholdsarealer i tett bebygde områder.

### **Rådmannens vurdering**

Dette dokumentet er resultat av møter i en arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å se på hva som kunne gjøres for å bedre barns tilgang til grønt og lekeområder i Hammerfest sentrum. Arbeidsgruppen bestod av plansjef Maria Wirkola, barnas representant Grethe Nissen og Bjørn

Sigvartsen, bygnings sjef Bjarne Hammervold, Parksjef Svein Lind og Åsmund Røseid (sekretær).

Norsk boligpolitikk har hatt som målsetting at alle skal ha en god bolig i et godt bomiljø. Etter en høykonjunkturperiode med mye og rask utbygging i byenes sentrumsområder har det kommet kritikk fra flere hold om mangel på kvalitet i mange av de nye boligprosjektene. I de verste eksemplene har det vært hevdet at man bygger ”morgendagens slum”.

Hovedproblemet er det at det bygges for tett, med for høy utnyttelse, noe som fører til små mørke leiligheter og trange uterom med dårlige lysforhold. Denne kritikken har blant annet resultert i en ”Byboligaksjon” med forankring i fagfolk fra Norsk form og NIBR. Deres agenda er å sikre folks bokvalitet ved blant annet å sikre adgang til lyse og tilstrekkelig store utearealer. Mange av de nyere boligprosjektene blir betegnet som snyltere på byen. De ønsker å nyte godt av nærheten til sentrum, tilgang til parker, butikker, og offentlige kontorer og lignende, uten å yte noe tilbake til sine omgivelser.

Barnas representant har også gitt uttrykk for bekymring for om barna som bor i Hammerfest sentrum har tilstrekkelig tilgang til fri- og lekeområder. Da ble det vist til hvor begrenset det er med fri-, leke eller grøntområder i sentrum. (Se vedlagt oversikt over parker og lekeplasser i Hammerfest.) I følge NIBR (Norsk institutt for by- og regionforskning) er det rundt 10 % av husholdningene i nye sentrumsnære byboliger som har barn. I tillegg kommer besøksbarn til skilte foreldre og barnebarn på besøk til besteforeldre. Også i de tilfellene er det ønskelig med tilbud om lek utendørs.

Alle beboere har glede av gode uterom, og saken bør derfor løftes fra å kun gjelde lekeplasser til å omfatte uterom generelt. Særlig grupper som er mindre mobile, for eksempel handikappede, barn og eldre har utbytte av uteareal nær boligen. Det er derfor riktig å se at problemstillingen med gode utrom gjelder for alle aldersgrupper og alle brukere.

### **Utfordringer for Hammerfest**

For Hammerfest vil mye av utbyggingen i fremtiden måtte basere seg på fortetting. Dette er ressurseffektivt med tanke på arealer og eksisterende infrastruktur. Utenfor sentrum vil skrånende terreng kunne føre til arealknapphet, som kombinert med utbyggers ønske om å få inn mange kvadratmeter skaper en arealkonflikt med uterom. Derfor foreslår vi at den nye normen ikke bare skal gjelde i sentrum, men at den skal gjelde for hele kommunen.

Det er viktig å unngå at den nye minstenormen for uterom blir oppfattet som en ny standard. Slik at normen virker begrensende der forholdene ligger til rette for romsligere uterom.

Det er også verdt å ta med at Miljøverndepartementet har presisert at Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal håndheves strengere og mener at i de tilfeller det er interessekonflikter bør barns behov for aktivitetsfremmende arealer veie tyngre enn de hittil har gjort. I innledningen til ”Om barn og planlegging” presiseres det fra Miljøverndepartementet at det at kommunens ansvar at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø. For å ytterligere sikre barns tilgang til utearealer kan det være behov for en kartlegging av grøntstrukturen i Hammerfest sentrum. Gjerne med fokus på hvilke områder som blir mest brukt. Norsk Form har sammen med Statens kartverk laget et verktøy, Barnetråkk, som skal kartlegge hvilke områder barn bruker.

### **Hva gjøres andre steder**

Til tross for at det er kommunen som har hovedansvaret for å sikre kvaliteten på prosjektene, varierer det en del hvordan kommuner i Norge håndterer dette. En rask oppsummering av hva som gjøres i andre kommuner:

#### *Tromsø*

Tromsø kommune har en struktur med krav til hhv. strøks-, kvartalslekeplass og lekeplass ved inngang. Lekeplass ved inngang skal ikke være mer enn 50 meter fra bolig og ikke i konflikt med biltrafikk. Inntil 25 boliger skal lekeplass ved inngang være på 150 M2.

#### *Trondheim*

Trondheim opererer med en todelt soneinndeling, Indre sone versus Midtre og Ytre sone. I den indre sonen har de et krav til 30 M2 samlet uteareal per 100 m2

BRA / boenhet, hvorav minst 15 M2 skal settes av til felles bruk. I midtre og ytre del er forholdet hhv. 50 m2 hvorav 25 M2 skal være fellesarealer

*Oslo*

Oslo arbeider med nye retningslinjer. Utkastet til nye retningslinjer baserer seg på en soneinndeling med tre soner fra sentrum til hovedsakelig boligområder. De har også intervaller i antall boliger (1-25, 26-50 osv.), så det er sammensatt, Men det er verdt å merke seg at i sone 2, den midterste sonen, foreslås det at arealnormen kan vurderes redusert, men ikke under 15 % av boligens bruksareal. I utkastet i Oslo har de i tillegg til arealkravet en rommelighetsnorm. Den stiller krav til avstand mellom bygningene, og underbygger på denne måten krav til areal. Distansen er foreslått til å være 1,5 ganger gesimshøyde, og aldri mindre enn 20 meter.

*Andre*

I veiledningen til TEK (Teknisk forskrift) er det angitt en veiledende norm på 80 M2 uteareal per bolig, hvorav 25 m2 for lek. Norsk institutt for by- og regionforskning (Schmidt 2008) har gitt ut flere rapporter om tematikken. I en sjekklister for kvalitet på uterom operer de med en standard på 25 m2 per boenhet. NIBR(2008) Dette tilsvarer normen Husbanken tidligere hadde for å få tilskudd derfra.

### **Juridisk status**

For å sikre at den nye normen har ønsket effekt anser arbeidsgruppen at det er viktig at den gjøres juridisk bindende. Det er det anledning til i henhold til Plan- og bygningsloven § 69 Den ubebygde del av tomta, fellesareal. I punkt 3 står det ” Ved vedtekt kan gis bestemmelser om utforming og opparbeiding av ubebygde del av tomt og av fellesareal.” Det er også mulig å inkludere kravet i arealdelen i kommuneplanen, men det anses som mer hensiktsmessig med lokale vedtekter.

### **Vurderinger i arbeidsgruppen**

Forslaget ligger tett på normen som er innført i Trondheim. Den har den fordel at den har et krav ut fra antall kvadratmeter bruksareal, ikke trinnvis i forhold til antall boliger. Noe som gjør den enkle og oversiktlig å arbeide med. Den har også med alt uterom, både det private uterom og fellesarealer. Begge deler har betydning for kvaliteten i et bomiljø.

I arbeidsgruppen har det blitt diskutert om det er ønskelig å tillate takterrasser til felles uteareal. I litteraturen blir ikke takterrasser sett på som egnet for barn. Det blir et tilbud for voksne og eldre. Vi har likevel valgt å tillate at inntil 30 % av felles uteareal kan legges til takterrasser eller lokk.

Et annet spørsmål har vært om det er rimelig at kravet skal gjelde både nybygg og tilbygg/bruksendringer. I enkelte prosjekter med bruksendring eller påbygning vil det være vanskelig å oppfylle kravene. Vi mener likevel at det er rimelig og at det bør være mulig å finne gode løsninger i de fleste tilfeller. Ved å inkludere tilbygg og bruksendring i kravet reduserer man også muligheten for strategiske tilpassninger fra utbyggere.

### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Styret for miljø og utvikling tar saken til orientering og ber administrasjonen fullføre arbeidet med vedtekter for utearealer.

## Vedlegg

### Utkast til vedtekt om uterom for Hammerfest kommune

#### Virkeområde

Dette forslaget gjelder prosjekter som er større enn 400 m<sup>2</sup> BRA til boligformål eller omfatter mer enn 3 boliger. Retter seg mot profesjonelle utbyggere, ikke privatpersoner.

#### Arealkrav

I boligprosjekter skal det minimum settes av 50 m<sup>2</sup> til uterom per 100 m<sup>2</sup> BRA til boligformål. Av dette skal 50 % avsettes til uterom til felles bruk. I Sentrum kan kravet senkes til 30 m<sup>2</sup> til uterom per 100 m<sup>2</sup> BRA til bolig-formål. Av dette skal 50 % avsettes uterom til felles bruk. Kravet gjelder ved nybygg, tilbygg og, bruksendringer.

#### Kvalitetskrav til felles uterom

Uterom til felles bruk skal være godt egnet for alle aldersgrupper, og opparbeides for ulike typer bruk som opphold, lek og spill for barn og unge.

Uterom til felles bruk skal være mest mulig sammenhengende, skal utformes etter prinsippene om universell utforming, plasseres der lysforholdene er best, og være skjermet mot trafikkfare og forurensing.

Det forutsettes at uteareal prioriteres brukt til uterom fremfor parkering. Parkering for beboere kan legges inne i byggingskroppen. Innkjørlig til parkering bør fortrinnsvis være i bakkeplan for å unngå store arealkrevende inn/ nedkjørsler.

Variert harde flater og beplantende områder.

Uterom for felles bruk skal opparbeides for ulike typer bruk som opphold, lek og spill for barn og unge, med nødvendig utstyr

#### *Plassering arealer*

- Plasseres egen grunn men Kommunen kan i særskilte tilfelle tillate at uterommet avsettes på nytt eller eksisterende offentlig friområde
- Det skal være enkel og trafikksikker adkomst ikke lenger enn 50 meter fra utgang.
- Det skal være trinnfri tilgang fra hovedinngang til uteareal.
- Felles uterom skal fortrinnsvis legges på terreng, men kan legges på lokk hvis det er god fysisk og visuell kobling til omgivelsene.
- Inntil 30 % av felles uterom kan legges til lokk over bakkenivå eller til takterrasse. (Merk! Takterrasser som ligger på toppen av tak er mindre brukervennlige enn tak som ligger inntil del av fasader. I slike tilfelle skal de skjermes mot vind.)

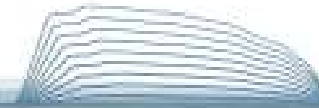
- Hvis man legger mer enn 50% av felles uterom på lokk må dette være dimensjonert for å kunne ha vegetasjon.
- Arealene kan deles opp, men minst 50 % av felles arealet bør være sammenhengende.
- Arealer som ikke oppfyller kvalitetskravene vil ikke telle med I beregningen. Eksempelvis små restarealer, områder som bratte enn 1:3 eller arealer som er nær trafikk.

*Miljø - Lysforhold, forurensning og vind*

- Plasseres så det har gode lysforhold, det er særlig viktig med sol ettermiddag og kveld.
- Utearealet skal være opplyst i vinterhalvåret i henhold til lysplan.
- Fellesarealene har et støykrav på maksimalt 55 dBA.

**PS 98/08 Godkjenning av protokoll**

Protokoll fra møte den 07.10.08 – godkjennes.



# HOVEDPLAN VEG (HPV) 2009 - 2012



**Oktober 2008**



# HOVEDPLAN VEG (HPV) - HAMMERFEST KOMMUNE 2009 - 2012

	Side:
<b><u>I</u></b> <b><u>Innhold</u></b>	<b>2</b>
<b>A-0</b> <b>SAMMENDRAG</b>	
A-0-1 Innledning	3
A-0-2 Presentasjon	4
A-0-3 Målsettinger	4
A-0-4 Konklusjon	4
<b>A-1</b> <b>HOVEDPLAN VEG ("HPV")</b>	
A-1-1 Oppbygging av planen	5
A-1-2 Planelement / definisjoner	5
A-1-3 Andre kommunale planer	9
A-1-4 Prosjekt som må drøftes nærmere	10
A-1-5 Økonomiske konsekvenser	10
A-1-6 Handlingsplan for kjørevegene i 2009	11
A-1-7 Handlingsplan for vegopprusting for årene 2010, 2011 & 2012	12
A-1-8 Statens vegvesen: riks- og fylkesveger	13
<b>B-1</b> <b>UTDRAG av "ViaNova's plan - Del 1"</b> (komplett plan fås tilsendt som "e-post")	
Innhold / vedlegg	14
Sammendrag	15
Kap. 1 Bakgrunn	19
Kap. 2 Rammevilkår	20
Kap. 3 Mål og strategi	24
Kap. 4 Metodikk	25
Kap. 5 Det kommunale vegnettet	28
Kap. 6 Handlings- og økonomiplan	38
<b>B-2</b> <b>UTDRAG av "ViaNova's plan - Del 2"</b> (komplett plan fås tilsendt som "e-post")	
Sammendrag	42
<b><u>II</u></b> <b><u>VEDLEGG som følger planen</u></b>	
Kart 1 Seiland	
Kart 2 Sørøya	
Kart 3 Kvaløya	
Kart 4 Rypefjord	
Kart 5 Hammerfest	
Kart 6 Fuglenes - Prærien	
Kart 7 Gang- og sykkelvegnett	
<b><u>III</u></b> <b><u>VEDLEGG som legges ut på Servicekontoret, el. blir utsendt som "e-post"</u></b>	
B-1    ViaNova: "Hovedplan veg - Del 1"    (30. sept. 2008)	
B-2    ViaNova: "Hovedplan veg - Del 2"    (25. sept. 2008)	
B-3    ViaNova: "Gjennomgang av kommunalt vegnett"    (22. juni 2007)	

## **A-0 SAMMENDRAG**

### **A-0-1 Innledning**

"Hovedplan veg 2009–2012" er utarbeidet som en kommunedelplan i hht. §20-1 i Plan- og bygningsloven, - og skal være et handlingsprogram for "virksomhetsområde veg" i Hammerfest kommune.

"Kommuneplan for Hammerfest 2006–2018 - Samfunnsdelen" – blei vedtatt av kommunestyret 23. Mai 2006, - og er overordnet plan for "HPV".

I tillegg har Hammerfest kommune tilgrensende planer som er vedtatt separat: Dette gjelder kommuneplanens arealdel (under revisjon), hovedplaner for "vann" og "avløp", - samt planer for trafikksikkerhet / skilting, rassikring og diverse regulerings-planer, - samt planene for opprusting av Hammerfest sentrum.

"Samfunnsdelen" i Kommuneplanen har fastsatt følgende visjon og hovedmål - som også gjelder for "Hovedplan veg":

**Visjon:** "Sammen for Hammerfest"

Kommunens visjon er bygd opp på bakgrunn av følgende verdigrunnlagsord:

☐ lagånd                      ☐ stolt                      ☐ åpen                      ☐ ha trua

**Hovedmål:** "Hammerfest skal være utviklingsrettet og miljøbevisst."

Et sentralt delmål knyttet til kommunal infrastruktur er:

☐ "Vi forvalter arealer, natur, bygg og annen infrastruktur med tanke på fremtidige generasjoner."

(I retningslinjene til dette delmålet står det at kommunen skal prioritere vedlikehold av realkapitalen og velge framtidssrettede holdbare løsninger ved nye bygg og anlegg.)

"Hovedplan veg" tar for seg veger (også fortau og gang- & sykkelveger), og andre "fysiske element" ("vegobjekt") som naturlig hører til virksomhetsområdet; f.eks. bruer og veglyst. Planen gir politiske føringer for vegsektoren; og omfatter også drift- og vedlikehold, - samt behov for nødvendige investeringer (rehabilitering og nyanlegg).

Alle kommunale veger inngår i planen (127 km); - med unntak av de veger og gater som omfattes av "sentrumsplanen" (gjennomføres 2008–2011 - i samarbeid med Statens vegvesen), - samt en del nyere atkomstveger som ennå ikke er overtatt av kommunen, og derfor ikke er registrert i "Norsk veidatabank". Disse vegstrekingene vil bli tatt inn i planen - ved neste revisjon av HPV - i 2012. Imidlertid har Hammerfest kommune driftsansvaret også for disse vegene og gatene - i dag.

Riks- og fylkesveger er heller ikke tatt med i HPV; da det er Statens vegvesen, som har drifts- og vedlikeholdsansvaret for dem. Men Hammerfest kommune finner det riktig å komme med tilråding til Vegvesenet om framtidige vegprosjekt og tiltak.

For tida jobbes det, i samarbeid med Statens vegvesen, med planer for en ny avlastingsveg mellom Rypefjord, Hammerfest og Fuglenes. Resultatet av disse planene vil gi nye føringer som må innarbeides i HPV ved neste rullering.

Planhistorikk: I 2007 blei firmaet ViaNova engasjert, og de har utarbeidet en plan som primært omfatter rehabilitering av eksisterende veger (asfaltdekker) i perioden 2009 -

2016. Planen blei revidert i september; - og prisnivået oppdatert til "2008-kr.". Samtidig er kostnadene til fortau og gang- & sykkelveger (GSV) - nå inntatt i planen. Administrasjonens planforslag og saksframlegg er utarbeidet av Sektor for teknisk drift, - og bygger på ViaNovas plan. ("Vedlegg: B-1, B-2 og B-3").

### **A-0-2 Presentasjon**

Planen som legges fram til politisk behandling i MU, formannskap og kommunestyre, består av administrasjonens planforslag - og en enkel kartpresentasjon for de bebodde delene av Hammerfest kommune. Konklusjonene i "ViaNova-planen" er tatt inn i dette plandokumentet, - mens deres komplette plan legges ut i papirformat på kommunens Servicekontor. Den kan også oversendes som e-post til politikerne.

### **A-0-3 Målsettinger**

God framkommelighet for kommunens innbyggere og næringsliv - til ei hver tid; - med visse begrensinger p.g.a. vær og klima. Dette gjelder enten man går, sykler eller kjører. Det skal legges vekt på trafiksikkerhet og "trygg skoleveg". Dessuten skal det fysisk legges til rette for gående og syklende; også for å minimere parkeringsproblemene i Hammerfest sentrum. Driftsmessig skal også gående og syklende prioriteres høyt.

HPV er, - og vil årlig bli koordinert med "Kommuneplanens arealdel" og med "Hovedplan vann" og "Hovedplan avløp"; for å unngå feilinvesteringer og "sløsing".

Se for øvrig ViaNova: "B-1: Sammendrag - Kap. 3 Mål og strategi" på side 15.

### **A-0-4 Konklusjon**

Konklusjonene til ViaNova er at vegnettet i Hammerfest har bra standard, men at det de seinere årene har forfalt på grunn av for små midler til vedlikehold og opprusting. Mange av vegene er nå så nedslitte at det må foretas ei total rehabilitering for å gjenopprette tilstrekkelig bæreevne og akseptabel brukskvalitet. I tillegg mangler det asfalt på vel 50 km (ca. 40 %) av det kommunale vegnettet.

Verdien av dagens vegnett er beregnet til 331 mill. kr. Vedlikeholdsetterslepet for veger og "vegobjekt" er på ca. 94 mill. kr. Med ViaNovas anbefalte målsetting om ei årlig investering; - anslått til 7 mill. kr. (2008) - for rehabilitering av kommunens veger, fortau, GSV og andre vegobjekt; vil det ta 8 år før den delen av vegnettet som er mest nedslitt, er opprustet til tilfredsstillende standard ("budsjett-nivå 3"). Det foreslås også årlig asfaltering av ca. 2 km eksisterende grusveg; anslått til 1 mill. kr.

Gjennomføring av intensjonene i "Hovedplan veg" er et nødvendig økonomisk løft for Hammerfest kommune; for å oppruste, og stoppe forfallet på det kommunale vegnettet. Dersom innsatsen blir for liten, eller utsettes, vil vedlikeholdsetterslepet bare vokse seg større, og kostnadene vil øke; samtidig som at det vil ta enda flere år å nå målsettingen om et akseptabelt vegnett.



Vinter i Hammerfest

(foto ved Einar Jensen)



Vegen Akkarfjord – Finnvik på Sørøya

(foto ved ViaNova)

## **A-1 HOVEDPLAN VEG ("HPV")**

### **A-1-1 Oppbygging av planen**

**Hovedplan veg** omfatter "del A" – dette dokumentet som legges fram til politisk behandling; – med føringer for de tiltakene som skal gjennomføres på vegnettet i perioden 2009 – 2012.

I tillegg er det utarbeidet kartvedlegg med en enkel presentasjon av vegsystemet på kartutsnitt over de bebodde delene av Hammerfest kommune.

Planen er basert på "Hovedplan veg - del 1 og 2" utarbeidet av ViaNova i Trondheim (nov.-07 - med revisjoner av feb.-08 og sept.-08), samt "Gjennomgang av kommunalt vegnett" (ViaNova juni-07). Alle registreringer og vurderinger av vegstandard står i disse dokumentene - som finnes utlagt, sammen med HPV, på "Servicekontoret". De kan også fås tilsendt som e-post (i pdf-format) om ønskelig.

### **A-1-2 Planelement / definisjoner**

#### **- Trafikksikkerhet**

Dette temaet dekkes spesielt av "Trafikksikkerhetsplan for Hammerfest kommune - Strategiplan - Handlingsplan 2006 - 2009" - vedt. av Hammerfest kommunestyre 30.03.2006 (forkortet: "Trafikksikkerhetsplanen"). Denne skal rulleres i 2009. Planen foreslår tiltak som skal innarbeides i de kommunale budsjettene.

I "Hovedplan veg" inngår "trafikksikkerhet" som overordnet mål og rammebetingelse for planarbeidet.

I fbm. "Sentrumsprosjektet" vil hele Hammerfest sentrum bli oppgradert på trafikksikkerhetsområdet; med fortau, gangfelt, gatelys, skilting og oppmerking.

Se også "veg- og gatelys", "skilting og vegmerking" og "fartsdempende tiltak".

I Hammerfest er det mange uoversiktlige og trafikkfarlige vegkryss. Disse må omlegges og struktureres samtidig som de tilstøtende vegene / gatene blir opprustet.

#### **- Hovedsamleveger ("H")**

Dette er gjennomkjøringsveger, primært uten avkjørsler, som leder trafikken fra/til samleveger og atkomstveger - og til/fra riks- og fylkesvegnettet. Hastighet er vanligvis 50 (30) km/time. De fleste "H" har "god standard" (bæreevne) el. bedre, men mange av vegene har nedslitt asfaltdekke og brøyteskader. Målet er at alle "H" skal ha bruksklasse 10 tonn (= aksellast).

I Hammerfest er 22 veger og gater klassifisert som hovedsamleveger - totalt 11,3 km. Eksempel på "H" er: Rypklubbvn., Stovannsvn., Skaidivn., deler av Forsølvn. og Finnmarksvn., - samt de fleste sentrumsgatene.

En stor del av sentrumsgatene vil bli opprustet i fbm. "Sentrumsplanen" - i samarbeid med St. vegvesen 2008 - 2010, - og investeringene til dette (vedt. i "Investerings-budsj. 2008 -2011"), - er derfor ikke tatt med i HPV.

Kalkulert etterslep / investeringsbehov for hovedsamlevegene er 6.8 mill. kr. (2008).

Det er ikke foreslått bygging av nye hovedsamleveger i planperioden 2009-2012.

#### - Samleveger ("S")

Samlevegene har "blandet funksjon", og binder sammen atkomstvegene, og leder trafikken til/fra "H" el. riks- og fylkesvegnettet. Trafikkhastighet 30 el. 50 km/time. "S" har stort sett bra el. god standard men mange er svært slitt og har setnings- eller brøyteskader. Målet er at alle "S" skal tåle 10 tonns aksellast (bruksklasse 10).

Ca. 50 gater og veger i Hammerfest er definert som samleveger - til sammen 12,3 km. Som eksempel på "S" kan vi nevne: Laugslettvn., Rørvikbakken, Sørøygata, Turistvn., og deler av Idrettsvn.

Kalkulert etterslep / investeringsbehov for samlevegnettet er 10.4 mill. kr. (2008).

Det er ikke foreslått bygging av nye samleveger i første planperiode.

#### - Atkomstveger ("A")

Vanlige bolig-gater - med mange avkjørsler - er normalt definert som atkomstveger. De leder (bil-) trafikken ut i nærmeste samle- eller hovedsamleveg. Normalt skiltet med hastighet 30 km/time (sone). Totalt er det ca. 227 atkomstveger (parseller); - tilsammen over 85 km - i hele Hammerfest. "A" har svært varierende standard. Vel 50 km har grusdekke, og bæreevnen varierer fra "god" til "svært dårlig". Det er et stort behov for å få mange av disse vegene opprustet til "akseptabel standard" el. bedre, samt å få mest mulig asfaltert / rehabilitert. Skader på asfaltdekket som ikke blir utbedret / reparert før vinteren setter inn, vil lett bli mye større p.g.a. brøyting - spesielt når det er milde vintre uten tele, og det blir brukt tungt brøyteutstyr.

Også de lite trafikkerte vegene på Seiland og Sørøya er klassifisert som atkomst-veger. Her må det gjøres store investeringer (ca. 10 mill. kr.) for å få en brukbar standard; slik at kommunen kan redusere de store årlige reparasjonskostnadene; som stort sett bare varer en "sesong".

En del nyere atkomstveger inngår ikke i HPV; fordi de ennå ikke er overtatt og registrert i "Norsk vegdatabank". Disse vegene ville uansett ikke ha behov for opprusting i denne planperioden, - men de ville ha økt "vegverdien" noe. De vil bli tatt med ved første revisjon av HPV - i 2012.

Målet er at alle "A" skal ha bruksklasse 8 tonn - eller bedre. Når de utbedres, skal "A" oppgraderes til 10 tonns aksellast.

Kalkulert etterslep / investeringsbehov for alle atkomstvegene er 50.8 mill. kr. (2008).

Nye atkomstveger i planperioden - vil bli finansiert og utbygd i sammenheng med tilhørende boligfelt, - og kostnadene fordeles normalt på tomtene.

#### - Fortau

Mange fortau i kommunen har en svært dårlig standard; noe som gjør dem til dels "uframkommelige" - spesielt for bevegelseshemmede - og til dels trafikkfarlige. Ofte er kantstein og/el. asfaltdekke "maltraktert" av brøyting og div. anleggsarbeid. Enkelte steder stikker armeringsjern "opp i dagen"; og kan føre til skade på fotgjengere - og andre ulykker. Det er derfor svært viktig at det de kommende årene blir tatt et løft for å oppruste/rehab. fortauene. Dette vil også være et bidrag til å redusere biltrafikken og parkeringsproblemene i Sentrum.

Fortauene i Hammerfest Sentrum inngår i sentrumsplanen, og vil bli utbedret i samarbeid med Statens vegvesen. Kostnadene til dette er vedtatt tidligere.

ViaNova har kalkulert etterslepet / investeringsbehovet til opprusting av eksisterende fortau til 3.2 mill. kr. totalt (2008-kr. u/ MVA), eller årlig 0,3 mill. kr. i 11 år ("Nivå 3").

Men administrasjonen ønsker dette hevet til 0.7 mill. pr. år; for å ta et "skippertak" i første planperiode. Da vil de fleste anleggene ha "god standard" eller bedre i 2012.

Det bør anlegges / fullføres fortau langs Finnmarksvn.; fra eksisterende GSV langs Forsølvn. - til Neptunvn., - og evt. videre til Reindalen skole, - i perioden 2009-2012 .

#### - Gang- og sykkelveger (GSV)

Gang- og sykkelvegnettet er lite sammenhengende i dag. Dette kan skyldes at "utkantene" tilhører kommunen, mens Statens vegvesen har ansvaret for "stamnettet" langs riks- og fylkesvegene. På Prærien og i Rypefjord er GSV-nettet bra utbygd, og for det meste sammenhengende. Gjennom Sentrum og til Fuglenes, - samt rundt Storvatnet, - mangler det helt. GSV skal være prioritert for gående og syklende.

Det meste er asfaltert, men enkelte småveger har forts. grusdekke. Som for fortauene, er asfaltdekket ofte skadd av brøyting og div. anleggsarbeid; slik at GSV har redusert standard for gående og syklende.

Kalkulert etterslep/ investeringsbehov er 1.4 mill. kr. (2008-kr.). ViaNova har beregnet det årlige investeringsbehovet for fortau og GSV til: 0,1 mill. kr. over 11 år ("Nivå 3"), - men administrasjonen ønsker dette hevet 0.3 mill. pr. år; for å få til et "løft" i planperioden. Da vil de fleste GSV ha "god standard" eller bedre i 2012.

Sentrumsplanen for opprusting av gatenett og fortau i Hammerfest sentrum tar ikke tilstrekkelig hensyn til framkommelighet for syklister. Dette er fraveket i planleggingsarbeidet - til fordel for parkeringsplasser langs Strandgata og Kirkegata. I ettertid blir Hammerfest kommune nødt til å se på denne problematikken - også i samarbeid med St. vegvesen, - og finne løsninger slik at det kan anlegges et sammenhengende GSV-nett fra Rypefjord (evt. Akkarfjord) gjennom byen og til Prærien. Alternative trase gjennom Sentrum kan være Krutthusgata/Salsgata/Skippergata, men dette kan føre til noen restriksjoner på kjøring og parkering i disse gatene.

I planperioden 2009 – 2012 bør det avsettes midler til nyanlegg for å "sammenføye" gang- og sykkelvegnettet. Dette vil til dels skje i samarbeid med Statens vegv., men også en del nye kommunale prosjekt bør gjennomføres. Vi vil foreslå at det avsettes 0.5 mill.kr. - til nyanlegg - pr. år i planperioden, - og at strekinga Fuglenes - Prærien prioriteres i 2009. En annen mulig ny GSV er langs kabeltraséen til "Goliat" - mot Forsøl.

I tillegg bør Hammerfest kommune begynne planleggingen av en ny GSV/promenade rund Storvatnet; fra Elvetun - via Nedre Rairo - til Breilia skole. Dette prosjektet bør sees i sammenheng med skisseprosjektet for "Storvannsparken", - samt planene for ny Rv.94 / avlastingsveg; med mulig tunnel-innslag i Elvetun-området.

#### - Bruer

Kommunen eier 13 vegbruer (kjøreveg): 1 på Seiland, 6 på Sørøya og 6 på Kvaløya. Av disse er Vassbukta bru på Seiland den absolutt dårligste. Den er vedtatt utskiftet, og prosjektet har vært ute på anbud. Planen er å ferdigstille den nye brua før utgangen av 2008. Kostnadene er budsjettert i år, og er derfor ikke tatt med i denne planen.

De øvrige bruene har også et visst utbedringsbehov, og kostnadene til dette forutsettes dekt over vanlig vedlikeholdsbudsjett.

I tillegg eier kommunen ei gangbru over Storelva - ved Elvetun.

Det er ikke foreslått bygging av nye vegbruer i planperioden.

#### - Veg- og gatelys

En del utskifting / rehabilitering av eksisterende lyspunkt dekkes over vedlikeholdsbudsjettet. I Hammerfest sentrum vil det meste av gatelysene bli skiftet ut som en del av "Sentrumsprosjektet"

Nye veglys i Kårhamn ligger inne i investeringsbudsj. - for 2009.

I tillegg vil vi foreslå at det avsettes midler til rehabilitering av ei 1100m lang strekning i Fiskebukta på Seiland, med kr. 600.000 - i 2010; - forutsatt at fellesføring med Hammerfest energi - er mulig.

#### - Skilting og vegmerking

Hele Hammerfest sentrum blir skiltet i f.b.m. gjennomføring av "Sentrumsprosjektet", og det vil bli gjennomført oppmerking av gangfelt samt annen vegmerking. Også andre nyanlegg skiltes og merkes - som en del av utbyggingskostnadene. Utskifting av defekte, eldre skilt - og (årlig) oppmerking av gangfelt o.l. - tas over drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

#### - Fartsdempende tiltak

I langtidsbudsj. 2008-2011 er det årlig satt av kr. 300.000 til fartsdempende tiltak i veger og gate hvor traffikkhastigheten er for høy.

Midlene for 2008 er kun delvis brukt, og foreslås overført til 2009. Samtidig er det ønskelig at arbeidet videreføres, og at det også budsjetteres med kr. 300.000 for 2012.

#### - Drenering / sluker

Ved nyanlegg dekkes dette av prosjekt-kostnadene. For øvrig tas utskiftinger og reparasjoner over vedlikeholdsbudsjettet.

#### - Vegrekkverk

Ved nyanlegg dekkes rekkverk / autovern av prosjektkostnadene. For øvrig tas utskiftinger og reparasjoner over vedlikeholdsbudsjettet.

#### - Fortaukantstein

Svært mye kantstein i Hammerfest er skadd i forbindelse med brøyting o.a. Der det stikker ut armeringsjern som kan være trafikkfarlig, må dette utbedres omgående.

Forøvrig vil kantstein bli opprustet/utskiftet samtidig som veg og fortau blir rehabilitert.

I "Sentrumsprosjektet" vil all kantstein bli byttet ut med granitt-kantstein.

#### - Buss-leskur

Det er behov for nye leskur flere steder langs de kommunale vegene. Normalt dekkes de over invest.budsj., eller kostn. inngår i boligfelt. Reparasjoner tas som vedlikehold.

#### - Rørkulverter

Ved nyanlegg dekkes dette av prosjekt-kostnadene for veg eller boligfelt. For øvrig tas utskiftinger og reparasjoner som vedlikehold.

#### - Rassikring / snøskjermer

Hammerfest kommune har egne budsjettposter for rassikring og snøskjermer. Det meste av kostnadene er knyttet opp mot etablering og sikring av boligfelt, men også en del omfatter kommunens vegnett. Nye tiltak belastes investeringsmidlene, mens reparasjoner av rassikringer og snøskjermer blir dekt over vedlikeholdsbudsj. for veg.

#### - Forskjønning

Ved nyanlegg inngår dette i prosjektkostnadene. For øvrig dekkes de årlige utgiftene på drifts- og/el. vedlikeholdsbudsjettet.

"Park" har foreslått kr. 750.000 til forskjønning av kommunale veger og plasser i 2009. Kantklipping utføres av "Veg", og dekkes over deres driftsbudsjett.

#### - Tiltak for bevegelseshemma

For nye anlegg skal tiltak være integrert i prosjektet. For øvrig må anleggene vedtas og budsjetteres separat, - eller evt. for "små tiltak"; dekkes over vedlikeholdsmidlene.

I f.b.m. opprusting / rehabilitering av eksisterende veger og gater, - samt i "Sentrumsprosjektet" - vil det bli anlagt "nedsenket kantstein" ved fotgjengeroverganger, - samt at fortauene skal ha jevn overflate og bredde.

Det er ikke tillatt å plassere reklameskilt på fortauene i Hammerfest sentrum.

#### - Tverrfall / avrenning

Dersom dårlig tverrfall kan føre til "vannplaning", må forholdene utbedres snarest; som en del av vedlikeholdet. Også der avrenning skaper problem for naboer o.l. må nødvendige tiltak settes i verk. For øvrig skal "feil tverrfall" endres / rettes opp i forbindelse med asfaltering og/el. annen opprusting av vegen.

#### - Sommer-drift ("vedlikehold") av kommunale veger

##### **HVA DU KAN FORVENTE AV OSS:**

- Vegetasjon langs vegene kuttes normalt en gang hvert år.
- Støvdemping av grusveger utføres normalt en gang hvert år, fortrinnsvis på våren.
- Gatesluk tømmes, stikkrenner renses og grøfting foretas etter oppsatte rutiner / behov.
- Alle sentrumsområder er feid før 17. mai hvert år. Veger i boligomr. feies innen St Hans.
- Hull i vegbanen lappes/repareres så fort som praktisk mulig (gjelder hull som etter vårt skjønn representerer en fare for trafikantene).
- Slitasje på prioriterte veger reasfalteres/repareres.
- Jevnlig rutinemessig ettersyn av veglys. Mørke lamper byttes. Reparasjoner utføres.
- Gangfelt og øvrig trafikkmerking foretas en gang årlig ved behov.
- Trafikkskilt har årlig rutinemessig ettersyn og skiltene skiftes ved behov.

##### **HVA VI FORVENTER AV DEG:**

- At du ferdes i trafikken i samsvar med trafikkreglene og at du ferdes hensynsfullt, aktsomt og varsomt slik at ikke fare oppstår.
- At du ikke lar busker, trær eller kratt vokse ut over eiendomsgrensen, slik at sikt og framkommelighet for trafikantene og vegvedlikeholdet hindres.
- At du soper/spyler sand, grus ned av fortau og ned i vegkanten i forbindelse med at kommunen har den årlige soperunden.
- At sand og grus eller annet ikke blir sopt/spylt ned i gateslukene eller avløpskummer.

#### - Vinter-drift ("vedlikehold") av kommunale veger

**Av de kommunale vegene prioriteres "hovedsamleveger", fortau og gang- og sykkelveger først.**

##### **HVA DU KAN FORVENTE AV OSS:**

- At vi normalt har brøytet hovedveger, boligveger, gang- og sykkelveger og prioriterte fortau innen kl. 07.00 på hverdager, kl. 08.00 på lørdager og kl.10.00 på søndager og helligdager.
- At veger og gater skal være fremkommelige for fotgjengere og vinterutrustede kjøretøy.
- At enkelte fortau ikke blir brøytet, for eksempel der veger er ekstra brede eller at det er brøytet fortau på andre siden, eller der det ikke er plass til brøyteredskap.
- At vi har strødd bakker/vegkryss/svinger ved behov, slik at normalt vinterutrustede kjøretøy kommer trygt fram.
- At vi holder kasser med strøsand som "hjelp til selvhjelp" på vanskelige steder.
- At det normalt ikke strøs på rette, flate vegstrekninger.
- At det ikke blir strødd mens det foregår brøyting.

**Ved helt unormale værforhold vil kommunens målsetting kunne fravikes for å omfordele på ressursene. Kommunen kan heller ikke påta seg erstatningsansvar utover det som fremgår av vegtrafikklovgivningen og alminnelig rettspraksis.**

##### **HVA VI FORVENTER AV DEG:**

- At du ferdes i trafikken i samsvar med trafikkreglene og at du ferdes hensynsfullt, aktsomt og varsomt slik at ikke fare oppstår.
- At du selv fjerner snø fra brøyting som blir lagt inn i privat avkjørsel.
- At du ikke legger snø på offentlig veg eller fortau.
- At du fjerner all vegetasjon på egen grunn som henger ut i kjørebane, fortau eller lignende og som dermed er farlig for trafiksikkerheten og til hinder for brøytemannskapet og andre trafikanter.
- At du ikke fjerner brøytepinne, - men markerer egne murer, gjerder og stakitt - nært veg.



- At du flytter eget kjøretøy før det blir til hinder for vintervedlikeholdet, - og må fjernes.

### **A-1-3 Andre kommunale planer**

#### Kommuneplanens arealdel

HPV er forsøkt koordinert med Kommuneplanens arealdel - som er under revisjon. For det meste gjelder tiltakene i HPV oppgradering av eksisterende veger; slik at det dermed ikke er behov for å avsette nye areal til vegformål.

Der det er snakk om å anlegge nye veger, vil Arealplanen hensynta disse ved den pågående rulleringen; - etter at HPV er vedtatt.

HPV har også forholdt seg til bygg- og deleforbudet i fbm. "ny avlastningsveg".

#### Hovedplan vann og Hovedplan avløp

Prioriteringene i HPV vil hvert år bli vurdert opp mot, og koordinert med ved-tatte planer for utbygging og rehabilitering av kommunens vann- & avløpsnett. Dette for å unngå graving etter at gater og veger er opprustet og asfaltert !

Ved rullering av planene vil det bli foretatt gjensidig koordinering mellom dem.

### **A-1-4 Prosjekt som må drøftes nærmere**

Det er et stort behov for opprusting av en del distriktsveger; spesielt på Sørøya. Hvert år bruker Hammerfest kommune nesten 0.5 mill.kr. på istandsetting og grusing av disse vegene etter vinter og vårløsning. Det er sterkt behov for grøfting, nye stikk-renner samt forsterking av vegkroppen; slik at vedlikeholdsutgiftene kan reduseres.

Vegene Hellefjord - Skarvfjordhamn (4.7 mill.) og Langstrand - Sandøybotn (5.3 mill.) har svært liten trafikkbelastning (ÅDT). Dermed kommer disse vegstrekningene langt ned på prioriteringslista, - og de vil ikke bli utbedret før i 2015 / 2016.

Opprusting av dem vil legge beslag på ca. to års vegbudsjett for hele Hammerfest kommune. Det er ei vanskelig avveining om man skal la disse vegene få økt prioritet; til "ulempe" for mange andre kommunale veger med mye større trafikkgrunnlag.

Med planene om økt hyttebygging på Sørøya, må evt. kommunen fortsatt bøte på de årlige skadene; noe som også vil bli dyrt - ca. 4 mill. kr. - i løpet av en 8-årsperiode.

Det er ønskelig at disse vegene gis høyere prioritet, og budsjetteres separat som "investeringsprosjekt" - utenom "vegløftet", - på samme måte som Hammerfest sentrum. Dette er imidlertid et spørsmål som må drøftes og vedtas politisk.

### **A-1-5 Økonomiske konsekvenser**

Gjennomføring av tiltakene foreslått i "Hovedplan veg" er et nødvendig økonomisk løft for Hammerfest kommune; for å stoppe forfallet, og rehabilitere det kommunale vegnettet. Dersom innsatsen blir for liten, eller utsettes, vil vedlikeholdsetterslepet bare vokse seg større, og kostnadene vil øke; samtidig som det vil ta ennå flere år før målsettingen om et fullgodt vegnett er oppnådd.

#### ***Investeringskostnader:***

ViaNovas plan vurderer behovet for vegopprusting i Hammerfest - i perioden 2009 - 2016; - ut i fra fire ulike "budsjett- / investeringsnivå" (Nivå 1 - 4).

Konklusjonen til ViaNova er: "Vi antar at en årlig bevilgning som er lavere enn 4 mill kr pr år vil redusere standarden og medføre at etterslepet vil øke".

ViaNova anbefaler at Hammerfest kommune antar minimum "Nivå 3", og budsjetterer årlig med minst 5 mill. kr. til veger og gater - og 0.4 mill. kr. til fortau og gang- og sykkelveger - i planperioden. Disse summene gjelder rehabilitering av vegnettet, og er uten MVA. Inkludert MVA vil det årlige minimumsbehovet være ca. 7 mill. kr.

Administrasjonen foreslår at Hammerfest kommune vedtar årlige investeringer i samsvar med "Nivå 3" - i første planperiode for "Hovedplan veg (2009-12); - slik at det gjennomføres ei reell forbedring av kommunens vegnett.

I tillegg foreslår vi at det hvert år avsettes 1 mill. kr. til nyasfaltering av de kommunale grusvegene (ca. 2 km).

For å oppnå et varig løft i standarden på det kommunale vegnettet, må det derfor budsjetteres med totalt 8 mill. kr. årlig til investeringer for å rehabilitere vegene, - samtidig som vedlikeholdsbudsjettet økes med 2 mill. kr.

Siden forfallet er kommet så langt på mange veger og gater; at det må foretas full rehabilitering, forutsettes det at Hammerfest kommune kan bruke "investeringssmidler" til å oppruste de dårligste delene av vegnettet.

#### **Vedlikeholdskostnader:**

ViaNova har kalkulert behovet for vedlikehold på det kommunale vegnettet til 4.1 mill. kr. pr. år, - og andre vegobjekt (bruer, veglys mm.) til 2.4 mill. kr. Total vedlikeholdskostnad blir da ca. 6.5 mill. kr. (eks. MVA). Bare omlag 2 mill. kr. av dette ligger i dag (2008) inne i kommunens vedlikeholdsbudsjett for veg, og det vil bli nødvendig å foreta en budsjettmessig oppjusteringer når "vegløftet" er over.

#### **Driftskostnader:**

I planen fra ViaNova er det ikke kalkulert driftskostnader for det kommunale vegnettet. Budsjettet for "drift- og vedlikehold" er på 14.9 mill. kr. i 2008. Av dette har vi anslått driftskostnadene til å utgjøre ca. 13 mill. kr. Dette nivået bør opprettholdes framover.

### **A-1-6 Handlingsplan for kjørevegene i 2009**

ViaNovas plan (B-1: "Del 1 - vedlegg 4") tar for seg prioritering av vegopprusting - i "deres planperiode" 2009 - 2016; - ut i fra fire ulike "investeringsnivå" ("Nivå 1 - 4"). For å stopper forfallet, - og oppnå ei reell forbedring av kommunens vegnett, - må "Nivå 3 eller 4" velges.

I tråd med ViaNovas anbefaling - går administrasjonen inn for at Hammerfest kommune vedtar årlige investeringer i samsvar med "Nivå 3"; - i vegplan-perioden 2009 - 2012.

Ut fra de ulike "nivåene" - kan "Handlingsplan for 2009" bli slik (kjøreveger):

Tabellen er et forslag til tiltak i 2009 - for 4 ulike "Nivå", - og gjelder rehabilitering av kommunale bilveger (eks. MVA).

Vegnr./ parsell	Navn	Lengde (m)	Gjennom- snittlig tilstand	Total kostnad (1000 kr.)	Priori- tering	Nivå 1 1.5 mill. årlig	Nivå 2 3.0 mill. årlig	Nivå 3 5.0 mill. årlig	Nivå 4 7.0 mill. årlig
<b>Samleveger</b>									
550-2	Blinken	51	2,0	125	1	X	X	X	X
5800-2	Skyttervn. ("Fjøsavn.")	62	2,5	179	4	X	X	X	X
8040-1	Jernbanetrasken (til Moloen)	40	3,0	69	28				X
<b>Atkomstveger</b>									
5700-1	Skivn.	431	2,2	823	2	X	X	X	X
2250-1	Høyden	530	2,8	1 187	6		X	X	X
2300-2	Idrettsvn. (Hermannbakken)	97	2,4	143	7	X	X	X	X
550-3	Blinken	263	2,6	562	8		X	X	X
600-1	Blåbærlia	137	2,4	254	9	X		X	X
400-1	Bjørklia	118	2,4	221	10			X	X
2500-1	Ishavsgata	137	2,5	271	11			X	X
6000-2	Stikkvn.	155	2,5	83	12			X	X
3000-2	Gamlev./Krutthusgata	245	2,4	349	13			X	X
7100-1	Vidjevn.	100	2,6	181	14			X	X
5090-1	Havnevn. (Rypefjord)	263	2,5	401	15			X	X
3300-1	Lyngbakken	193	2,6	334	18			X	X

4000-1	<b>Nedre Myrveg</b>	248	2,7	<b>405</b>	22					<b>X</b>
6900-2	<b>Vardøvn.</b>	126	2,5	<b>77</b>	25					<b>X</b>
5900-1	<b>Steinbrottsvn.</b>	54	2,5	<b>19</b>	26					<b>X</b>
6100-2	<b>Storfjellvn.</b>	375	3,1	<b>559</b>	27					<b>X</b>
100-1	<b>Akkarfjordvn.</b>	113	2,3	<b>128</b>	29					<b>X</b>
3250-1	<b>Lillevn.</b>	68	2,7	<b>118</b>	30					<b>X</b>
5160-1	<b>Rundvn.</b>	170	2,7	<b>269</b>	31					<b>X</b>
6300-2	<b>Storv.vn.</b> (sidev. ved Breilia)	168	2,9	<b>217</b>	32					<b>X</b>
1200-2	<b>Fjellgata</b>	52	2,6	<b>62</b>	34					<b>X</b>

INGEN HOVEDSAMLEVEGER ER PRIORITERT I 2009.

#### Andre prioriterte investeringer i 2009 (ikke komplett):

- veglys i Kårhamn (tidligere vedtatt i invest.budsjettet for 2009) 0.2 mill. kr.
- fartsdempende tiltak (tidligere vedtatt i invest.budsjettet for 2009) 0.3 mill. kr.
- Strandpromenaden i Hammerfest sentrum (i inv.budsj. for 2009) 3.5 mill. kr.
- opprusting av sentrumsgatene (tidl. vedt. i invest.budsj. for 2009) 22.0 mill. kr.
- større trafikksikringstiltak (tidligere vedtatt i invest.budsjettet for 2009) 1.8 mill. kr.
- fortau (Rørvikvn./Storelvbakken/Sykehusvn./Morenevn./Nybakken) **NY** 0.4 mill. kr.
- gang- og sykkelveg Fuglenes - Prærien **NY** 0.5 mill. kr.
- tre leskur for busspassasjerer **NY** 0.1 mill. kr.

Sektor for teknisk drift vil oppdatere "handlingsplanen" årlig, og orientere politisk utvalg (MU) om årets planer, - samt eventuelle endringer som må gjennomføres.

#### A-1-7 Handlingsplan for vegopprusting ("nivå 3") for årene 2010, 2011 & 2012 (u/ MVA).

Hovedveger, samleveger og atkomstveger

Vegnr	Navn	Veg- kat.	Lengde (m)	Bredde (m)	Gjennom- snittlig tilstand	Dekke type	ADT	Totalt (1000 kr)	Priori- tering	Nivå 3 5,0 mill./år
<b>Samleveger - 2010</b>										
5117-1	Laugslettveien	S	460	5,2	3,2	A	300	624	33	2010
5166-1	Rørvikbakken	S	203	5,4	3,4	A	300	262	42	2010
<b>Adkomstveger - 2010</b>										
5020-1	Blomsterveien	A	239	5,3	2,5	A	60	454	16	2010
8049-1	Bakken (i Rypefjord)	A	185	4,0	2,6	G	80	99	17	2010
8012-1	Ballastbakken	A	48	6,0	2,5	A	50	104	20	2010
8022-2	Mellomgata	A	32	5,0	2,5	A	50	58	21	2010
4000-1	Nedre Myrvei	A	248	5,0	2,7	A	100	405	22	2010
2300-3	Idrettsveien	A	62	4,5	2,3	G	20	43	23	2010
6900-2	Vardøveien	A	126	4,4	2,5	G	50	77	25	2010
5900-1	Steinbrottsvneien	A	54	2,5	2,5	G	40	19	26	2010
6100-2	Storfjellveien	A	375	5,3	3,1	A	250	559	27	2010
100-1	Akkarfjordveien	A	113	3,0	2,3	A	15	128	29	2010
3250-1	Lilleveien	A	68	5,3	2,7	A	70	118	30	2010
5160-1	Rundveien	A	170	4,9	2,7	A	60	269	31	2010
6300-2	Storvannsveien	A	168	4,3	2,9	A	100	217	32	2010
1200-2	Fjellgata	A	52	3,5	2,6	A	30	62	34	2010
7500-1	Øvreveien	A	422	5,6	3,1	A	200	634	35	2010
2300-4	Idrettsveien	A	217	3,7	2,7	G	50	102	36	2010
3-2	Skarvfjordhavn - Sæter	A	1 590	3,0	2,5	G	20	668	37	2010
2000-1	Hamran	A	73	2,5	2,5	G	20	26	38	2010
6300-3	Storvannsveien	A	23	6,0	2,5	A	20	50	39	2010
<b>Hovedsamleveger - 2011</b>										
6850-1	Turistveien	H	850	6,6	3,7	A	800	1 084	46	2011
2300-1	Idrettsveien	H	875	7,2	3,7	A	800	1 146	52	2011
<b>Samleveger - 2011</b>										
6900-2	Tåkeheimen	A	236	5,9	3,0	A	120	394	40	2011
2250-2	Høyden	A	84	6,7	3,1	A	150	151	41	2011
<b>Adkomstveger - 2011</b>										
800-1	Breilia	A	662	5,2	3,4	A	300	814	43	2011
3500-1	Melandsgata	A	212	5,8	3,0	A	80	356	44	2011
8035-1	Skogstua	A	97	5,0	2,7	G	30	62	45	2011
4-4	Fiskenes	A	250	3,0	2,6	G	20	101	47	2011

3800-1	Nedre Hauen	A	111	5,7	3,0	A	80	183	48	2011
5070-1	Elveveien	A	171	4,2	3,0	G	80	81	49	2011
5105-1	Kirkegårdsveien	A	210	5,5	3,0	A	80	331	50	2011
8011-2	Lysverkveien	A	50	5,0	3,0	G	70	28	51	2011
5060-3	Elveoset	A	63	5,0	2,8	A	30	99	53	2011
500-1	Bjørnøygata	A	50	3,0	2,6	G	15	20	54	2011
6-3	Kårhamn 3	A	140	2,5	2,5	G	10	49	55	2011
5175-2	Sandbuktveien	A	33	3,0	2,5	G	10	14	56	2011
<b>Hovedsamlevegger - 2012</b>										
4200-1	Nybakken	H	245	6,6	3,8	A	800	287	58	2012
<b>Samlevegger - 2012</b>										
5030-1	Breidablikk	S	531	5,1	3,7	A	400	519	67	2012
<b>Adkomstvegger - 2012</b>										
5172-1	Røsslyngveien	A	205	5,1	2,9	A	40	316	57	2012
5158-1	Ringveien	A	247	5,8	3,1	A	70	395	59	2012
5220-1	Veita	A	170	4,5	3,0	A	60	217	60	2012
1-1	Akkarfjord - Gamvik	A	400	3,0	3,0	A	50	346	61	2012
1900-2	Gnistveien	A	45	5,0	3,0	A	50	65	62	2012
4100-2	Nedre Rairo	A	100	3,0	3,0	G	50	34	63	2012
300-1	Bekkeveien	A	102	4,6	2,9	A	40	140	64	2012
7400-1	Øvre Molla	A	260	7,0	3,4	A	200	411	65	2012
8021-1	Rundlia	A	230	6,9	3,4	A	150	371	66	2012
2600-3	Kabelveien	A	51	3,5	3,0	G	40	20	68	2012
8022-1	Mellomgata	A	573	4,6	3,5	A	200	568	69	2012
6950-1	Vardøveien	A	302	6,5	3,3	A	100	484	70	2012
6000-1	Stikkveien	A	198	5,3	3,3	A	100	256	71	2012
3200-1	Kvaløygata	A	164	3,4	3,1	A	40	155	72	2012
3640-1	Mercurs Vei	A	175	8,0	3,3	A	80	348	73	2012
2600-2	Kabelveien	A	34	3,0	3,0	G	30	11	75	2012
5000-3	Rossmollgata	A	47	3,5	3,0	G	30	18	76	2012
5070-2	Elveveien	A	57	5,4	3,0	G	30	35	77	2012



Lysverkbrua

(foto ved ViaNova)



Vassbukta bru

(foto ved ViaNova)



Mebotn bru

(foto ved ViaNova)



Idrettsvegen

(foto ved ATI)

### **A-1-8 Statens vegvesen: riks- og fylkesveger**

De mest trafikkerte hovedvegene gjennom Hammerfest kommune er riks- og fylkesveger. Dette gjelder Rv.94 gjennom Rypefjord – Hammerfest sentrum – Fuglenes – Prærien, - samt Fv.391 fra Prærien til Forsøl. Dette medfører at drifts- og vedlikeholdsansvaret for disse vegene og tilhørende "vegelement" ("vegobjekt") - ligger hos Statens vegvesen (Ett unntak er brøyting av GSV langs Fv.391; som utføres av Hammerfest komm.)

I samband med gjennomføringen av "Hovedplan veg" ønsker Hammerfest kommune, ved kommunestyret, å henstille til Statens vegvesen om at følgende prosjekt / tiltak; blir prioritert så snart som mulig:

- Avlastingsveg i tunnel: Rypefjord - Elvetun - Fuglenes.
- Ny gang- og sykkelveg: Akkarfjord - Bekkeli - Rypefjord.
- Omlegging av kryssingspunkt mellom Rv.94 og eksisterende GSV i Storsvingen.
- Ny GSV-gjennomfart i Hammerfest sentrum: Akkarfjordvn. - Storelva.
  
- Reguleringsplan for Rv.94/Finnmarksvn.: fra kryss med Rossmollgata til flyplassen.
- GSV-tiltak på strekninga Storelva - til skoleområdet på Fuglenes (Finnmarksvn.).
- GSV-tiltak langs Finnmarksvn. mellom Fuglenes og eksisterende GSV-nett på Prærien.
- Forlengelse av "usammenhengende fortau" langs Rv.94 / Finnmarksvegen - fra nordøst for kryss med Gnistvn. til kryss med Fv.391 (Forsølvn.). Alternativt må det anlegges fotgj.kryssing der fortauet slutter i dag.
- Utbedring av sluker i fortau langs Finnmarksvn. De eksisterende er trafikkfarlige.
  
- Forslag fra Statens vegvesen om omklassifisering av Havnevegen i Rypefjord fra kommunal veg til stam-/ riksveg; - fra Rv.94 til Polarbase, - i samsvar med "forvaltningsreformen" (jf: brev fra Vegdirektoratet av 18.09.2008).
- Ønske fra Hammerfest kommune om omklassifisering til stam-/ riksveg av Kransvikvn.; - fra Rv.94 på Fuglenes til "bom" mot Melkøya.; - også dette i samsvar med "forvaltningsreformen".

Statens vegvesen overtar i så fall drifts- og vedlikeholdsansvaret for begge vegene.

## **B-1 UTDRAG av "ViaNova's plan - Del 1"**

Komplett plan er utlagt som "VEDLEGG B-1" på kommunens Servicekontor.

### **Innhold**

<i>Sammendrag</i> .....	<a href="#">15</a>
<b>1</b> <i>Bakgrunn</i> .....	<a href="#">19</a>
<b>2</b> <i>Rammevilkår</i> .....	<a href="#">20</a>
<b>2.1</b> <b>Kommuneplan for 2001-2012</b> <a href="#">20</a>	
2.1.1 Felles planforutsetninger <a href="#">20</a>	
2.1.2 Arealdelen til kommunedelplanen <a href="#">20</a>	
2.1.3 Økonomiplan <a href="#">20</a>	
<b>2.2</b> <b>Sektorplaner/Hovedplaner/Kommunedelplaner</b> <a href="#">21</a>	
2.2.1 Hovedplan for vannforsyning <a href="#">21</a>	
2.2.2 Hovedplan for avløp <a href="#">21</a>	
2.2.3 Trafikksikkerhetsplan <a href="#">21</a>	
<b>2.3</b> <b>Organisering og tilgjengelige ressurser for vegsektoren</b> <a href="#">21</a>	
<b>2.4</b> <b>Lover og forskrifter</b> <a href="#">22</a>	
2.4.1 Lover <a href="#">22</a>	
2.4.2 Forskrifter <a href="#">22</a>	
<b>2.5</b> <b>Håndbøker og veiledninger</b> <a href="#">23</a>	
<b>2.6</b> <b>Overordna administrative pålegg/krav</b> <a href="#">23</a>	
<b>2.7</b> <b>Kommunale forskrifter og vedtekter</b> <a href="#">23</a>	
<b>3</b> <i>Mål og strategi</i> .....	<a href="#">24</a>
<b>3.1</b> <b>Norsk transportplan – prioriteringer for kommunen</b> <a href="#">24</a>	
<b>3.2</b> <b>Kommunalt vegnett</b> <a href="#">24</a>	

4	<b>Metodikk</b> .....	<b>25</b>
4.1	<b>Vegnettets tilstand og bæreevne</b>	<b>25</b>
4.1.1	Tilstandsvurderinger	25
4.1.2	Bæreevne basert på tilstandsvurderinger	25
4.2	<b>Prisgrunnlag og kostnader for utbedring</b>	<b>26</b>
5	<b>Det kommunale vegnettet</b> .....	<b>28</b>
5.1	<b>Vegkategorier og bruksklasser</b>	<b>28</b>
5.2	<b>Oppsummering alle veger</b>	<b>29</b>
5.3	<b>Kommunale hovedsamleveger</b>	<b>30</b>
5.3.1	Vurdering av tilstand	30
5.3.2	Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn	31
5.4	<b>Kommunale samleveger</b>	<b>31</b>
5.4.1	Vurdering av tilstand	32
5.4.2	Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn	32
5.5	<b>Kommunale adkomstveger</b>	<b>32</b>
5.5.1	Vurdering av tilstand	33
5.5.2	Kostnad for oppgradering til alternative bruksklasser	34
5.6	<b>Kommunale gang- og sykkelveger</b>	<b>34</b>
5.7	<b>Kommunale fortau</b>	<b>35</b>
5.8	<b>Beregning av vegkapital</b>	<b>36</b>
5.9	<b>Beregning av vedlikeholdskostnad</b>	<b>37</b>
6	<b>Handlings- og økonomiplan</b> .....	<b>38</b>
6.1	<b>Handlingsplan for 2009</b>	<b>39</b>
6.2	<b>Økonomiplan for 2009-2016</b>	<b>40</b>
6.3	<b>Anbefaling</b>	<b>41</b>

## Vedlegg til ”Del 1”

Flg. vedlegg inngår i ”Del 1” av ViaNova-planen (B-1):

Vedlegg 1	Sammendrag av nøkkeltall for hver vegkategori
Vedlegg 2	Sammendrag av registreringer, sortert etter sted
Vedlegg 3	Sammendrag av registreringer, sortert etter vegkategori og tilstand
Vedlegg 4	Økonomiplan for 4 budsjettnivå for perioden 2009-2016
Vedlegg 4b	Økonomiplan for gang- og sykkelveger og fortau
Vedlegg 5	Beregning av vegkapital og vedlikeholdskostnader
Vedlegg 6	Detaljer fra skaderegistrering

**Sammendrag - ViaNova - ”Del 1”:**

### Kapittel 1 Bakgrunn:

Hovedplanen for det kommunale vegnettet utarbeides for å legge et bedre grunnlag for framtidig ressursinnsats innen vedlikehold og forsterkning av det kommunale vegnettet.

Det skal utarbeides en hovedplan for følgende vegnett:

- Total veglengde 120 km
- Antall veger 190 stk

Hovedplan del 1 tar i hovedsak for seg vegoverbygningen, mens del 2 tar for seg vegobjekt som f. eks skilt, veglys, rekkverk osv. Sammendrag fra del 2 tas med i del 1. Alle vegobj. i del 2 blir registrert med plassering (”veg”/”hovedparsell”/”km”) samt tilstand og kostnadsoverslag.

## **Kapittel 2 Rammevilkår:**

I kap 2 er det beskrevet de rammevilkår som gjelder for kommunale planer, dvs. det som er nedfelt i kommuneplanen, kommunedelplaner og hovedplaner/sectorplaner som er godkjent av kommunestyret. I tillegg gjelder som vanlig de formelle rammer som blir fastsatt av lovverk, forskrifter, rundskriv mv.

## **Kapittel 3 Mål og strategi:**

I kap 3 er det satt opp hovedmål og delmål for det kommunale vegnettet og funksjoner som hører sammen med dette. Målformuleringen er ment å være i samsvar med visjoner, prinsipper og hovedmål i kommuneplanen og sideordna kommunedelplaner. (Se også side: 22-23 !)

### **Hovedmål**

- Vegnettet skal utformes, bygges og drives slik at det kan oppfylle den funksjon vegen har i kommuneplanen/arealdelen og i reguleringsplan.
- Vegen skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter.
- Det skal være en hierarkisk struktur i vegsystemet. Vegnettet skal planlegges i samsvar med gode reguleringsmessige og trafikktekniske prinsipper angitt i vegnormalene.
- Vegnettet skal legge til rette for kollektiv trafikk. Det skal gi gode vilkår for fotgjengere, syklende og forflytningshemmede.
- Det skal hvert år fremlegges driftsplan for kommunale veger. Planen skal vise effektiv bruk av disponible midler med tanke på best mulig veg for alle brukere.

### **Delmål**

- Alle veger skal ha bredde og dekkestandard tilpasset trafikkgrunnet slik at vegen blir tjenlig for innbyggerne.
- Ved forsterkning og dekkevedlikehold/asfaltering skal hovedsamleveger, andre veger det går kollektiv trafikk på og gang-/sykkelveger/fortau prioriteres foran samleveger og adkomstveger. Dette gjelder både sommer og vintervedlikehold.
- Ingen hovedsamleveger skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,5 (se kap 4.1.1) dvs meget god.  
Ingen samleveger eller gang- og sykkelveger/fortau skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,0 dvs god.  
Ingen adkomstveger skal ha dekkestandard lavere enn tilstand 3,5 dvs god/mindre god.
- Tillatt aksellast på kommunale kjøreveger bør være 10 tonn, utenom teleløsninger.

## **Kapittel 4 Metodikk:**

I vurderingen er det benyttet følgende beskrivelse av tilstand for asfaltveger og grusveger:

- Tilstand 5: Svært god tilstand
- Tilstand 4: God tilstand
- Tilstand 3: Mindre god tilstand
- Tilstand 2: Dårlig tilstand
- Tilstand 1: Svært dårlig tilstand
- Tilstand 0: Ureparerbar

For hver tilstand er det beregnet en enhetspris pr m<sup>2</sup> veg. Utbedringskostnad blir beregnet for hver delstrekning basert på areal og tilstand. Kostnad for hver veg blir summen av disse.

Kostnader er **eks.mva.**

## **Kapittel 5 Det kommunale vegnettet:**

Med bakgrunn i denne rapporten bør kommunen justere veglista når det gjelder bruksklasser. Inntil bevilgning er gitt til forsterkning bør vegholderne gå inn for en mer restriktiv aksellastpolitikk på veger med stort sprang mellom tillatt aksellast og den belastning vegen reelt tåler.

Det kommunale vegnettet er en del av en helhet. Tabellen nedenfor viser omfanget av alle veger i kommunen.

<b>Vegholder</b>	<b>Vegkategori</b>	<b>Lengde (km)</b>	<b>Antall vegstrekninger</b>
Kommunen Kommunale veger (registrerte)	Hovedsamleveger	11,3	22
	Samleveger	12,3	50
	Adkomstveger, bolig-gater	85,5	227
	Gang/sykkelveger	6,3	19
	Fortau	11,6	29
	<b>Sum kommunale veger</b>	<b>127,0</b>	<b>347</b>

### **Totalt i kommunen er det for alle kategorier kommunale veger følgende resultat:**

- Antall veger /strekninger: 347
- Total veglengde: 126.967 m
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 59 % / 75.495 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 4,4 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,7 dvs god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 8,5 tonn
- Total kostnad for utbedring: 72,6 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 572 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 24,6 mill.kr

### **Hovedsamleveger:** For alle hovedsamleveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 22
- Veglengde hovedsamleveger og andel av totallengde: 11.328 m / 9 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 11.328 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 7,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,4 dvs meget god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 10 tonn
- Total kostnad for utbedring: 6,8 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 598 kr pr løpemeter

### **Samleveger:** For alle samleveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 50
- Veglengde samleveger og andel av totallengde: 12.332 m / 10 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 12.332 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 6,5 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,1 dvs god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 9,6 tonn
- Total kostnad for utbedring: 10,4 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 846 kr pr løpemeter

#### **De dårligste samlevegene er:**

- Kv 550-2 Blinken (tilstand 2,0)
- Kv 5800-2 Skytterveien (tilstand 2,5)



- Kv 7300-2 Øvre Hauen (tilstand 3,0)
- Kv 8040-1 Jernbanetrasken (tilstand 3,0)

**Adkomstveger:** For alle adkomstveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 227
- Veglengde adkomstveger og andel av totallengde: 85.484 m / 67 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 41 % / 34.919 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 4,3 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,5 dvs god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 8,1 tonn
- Total kostnad for utbedring: 50,8 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 595 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 24,3 mill.kr

**De dårligste adkomstvegene er:**

- Kv 4600-2 Rairo (tilstand 1,8)
- Kv 5700-1 Skiveien (tilstand 2,2)
- Kv 100-1 Akkarfjordveien (tilstand 2,3)
- Kv 2300-3 Idrettsveien (grusdel) (tilstand 2,3)

**Gang- og sykkelveger:** For alle gang- og sykkelveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 19
- Veglengde gang- og sykkelveger og andel av totallengde: 6.265 m / 5 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 91 % / 5.695 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 3,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,4 dvs meget god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 1,4 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 217 kr pr løpemeter

**De dårligste gang-og sykkelvegene er:**

- GS Kabelveien - Melkøyveien (tilstand 3,0)
- GS Div. korte g.s.v.-strekninger i Fuglenes-området (tilstand 3,0)

**Fortau:** For alle fortau er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 29
- Veglengde fortau og andel av totallengde: 11.558 m / 9 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 97 % / 11.221 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 1,6 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,6 dvs mindre god/god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 3,2 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 275 kr pr løpemeter

**De dårligste fortauene er:**

- Rørvikveien (tilstand 2,0)
- Storelvbakken (tilstand 2,0)
- Sykehusveien (tilstand 2,0)

**Beregning av vegkapital:**

Gjenanskaffelseskostnaden for både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 425 mill.kr. Etterslepet er beregnet til 94 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 331 mill.kr. Etterslepet totalt utgjør 22 % av verdien.

I beregningene inngår blant annet ikke murer og snøskjermer. Det reelle etterslepet kan derfor antas å være noe større.

**Beregning av vedlikeholdskostnad:**

Totale kostnader for å vedlikeholde vegkroppen er beregnet til 4,1 mill kr pr år, mens årlige vedlikeholdskostnader for vegobjekt er 2,4 mill kr. Totale kostnader for å vedlikeholde både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 6,5 mill kr pr år.

I beregningene inngår blant annet ikke murer og snøskjermer. Den reelle vedlikeholdskostnaden kan derfor antas å være noe større.

## **Kap 6 Økonomiplan (alle tall er eks. MVA)**

Tilstanden på alle kommunale veger i Hammerfest kan i hovedsak karakteriseres som god, men mange veger og delstrekninger er likevel for dårlig.

Vi antar at en årlig bevilgning som er lavere enn 4 mill kr pr år vil redusere standarden og medføre at etterslepet vil øke.

For at det kommunale vegnettet i kommunen skal gis et varig løft ved at alle kommunale veger med forsterkningsbehov blir forsterket er det nødvendig å investere ca 5 mill kr pr år i 8 år (2009 – 2016).

Etter denne perioden kan bevilgningen reduseres til 4,1 mill kr pr år som beregnet i kap 5.9.

For gang- og sykkelveger og fortau anbefales en bevilgning på 0,4 mill kr pr år.

Kostnad for asfaltering av grusveger kommer i tillegg. Hvis man ønsker å asfaltere ca 2 km hvert år av de gjenstående 50 km med grusveg, vil det koste ca 1 mill kr pr år. Det vil da ta ca 25 år før alle grusveger har fast dekke.

Kostnad for årlig vedlikehold av vegobjekt vil også komme i tillegg. I kap 5.9 er kostnaden beregnet til 2,4 mill kr pr år for å holde samme standard som i dag.

# 1 Bakgrunn

Hovedplanen for det kommunale vegnettet utarbeides for å legge et bedre grunnlag for framtidig ressursinnsats innen vedlikehold og forsterkning av det kommunale vegnettet.

## Beskrivelse av oppdraget:

Det skal utarbeides en hovedplan for følgende vegnett:

- Total veglengde 120 km
- Antall veger 190 stk

Hovedplan skal utarbeides i hht. beskrivelse i brev fra Hammerfest kommune datert 09.03.2007 samt utfyllende opplysninger i brev av 19.03.2007, og med innhold som nevnt i tilbudsbrev fra ViaNova Trondheim AS datert 02.04.2007.

Tilbyder har valgt å dele hovedplan inn i 2 deler. Hovedplan del 1 tar i hovedsak for seg vegoverbygningen, mens del 2 tar for seg vegobjekt som f. eks skilt, veglys, rekkverk osv. Sammendrag fra del 2 tas med i del 1. Alle vegobjekt i del 2 blir registrert med plassering (veg/hp/km) samt tilstand og kostnadsoverslag.

I hovedplan del 1, kap 2 Rammevilkår og kap 3 Mål og strategi, er det et forslag til tekst hvor kommunen må bidra med revidering.

Før utarbeidelse av hovedplan skal ViaNova foreta en forhåndsanalyse av vegnettet slik det er beskrevet i tilbudet.

ViaNova skal i tillegg ta digitale vegbilder av en del av det vegnettet som mangler bilder i dag, ca 55 km. Bilder tas hver 20 meter. Bilder lagres på DVD.

Det anbefales at Hovedplan veg gis status som kommunedelplan etter Plan- og bygningslovens bestemmelser siden den påvirker veg- og trafikkforhold for kommunens innbyggere. Dermed kan planen integreres i kommunens rullerende plan- og styringssystem.

Vegene ble tilstandsregistrert i juni 2007.

Som grunnlag for dokumentasjonen er benyttet:

- Hovedplan for kommunale veger
  - Veiledning Norsk kommunalteknisk forening 1997
- Skaderegistrering for bituminøse vegdekker
  - Statens vegvesen 1996
- Registrering av dekkeskader
  - Skjema Statens Vegvesen tilpasset kommunale veger med revidert typeinndeling ("skadens alvorlighetsgrad") og nytt registreringsskjema for grusveger
- Håndbok 018 Vegbygging kapittel 5.3 Forsterkning
  - Statens Vegvesen 1999
- Håndbok 017 Veg- og gateutforming, del B, kap 2 Valg av standardklasse
  - Statens Vegvesen 1993
- Håndbok 011 Vedlikeholdsstandard
  - Statens Vegvesen 2002

## 2 Rammevilkår

Langtidsplan som her utarbeides må innrette seg etter de rammebetingelsene som gjelder for kommunale planer, dvs. det som er nedfelt i kommuneplanen, kommunedelplaner og hovedplaner/sectorplaner som er godkjent av kommunestyret.

I tillegg gjelder som vanlig de formelle rammene; satt av lovverk, forskrifter, rundskriv mv.

### 2.1 Kommuneplan for 2001-2012

#### 2.1.1 Felles planforutsetninger

Samfunnsdelen av kommuneplan inneholder følgende visjon og hovedmål:

**Visjon:** "Sammen for Hammerfest"

Kommunens visjon er bygd opp på bakgrunn av følgende verdigrunnlagsord:

- lagånd
- stolt
- åpen
- ha trua

**Hovedmål** "Hammerfest skal være utviklingsrettet og miljøbevisst."

Et sentralt delmål knyttet til kommunal infrastruktur er:

- Vi forvalter arealer, natur, bygg og annen infrastruktur med tanke på fremtidige generasjoner

I retningslinjene til dette delmålet står det at kommunen skal prioritere vedlikehold av realkapitalen og velge fremtidsrettede holdbare løsninger ved nye bygg og anlegg.

#### 2.1.2 Arealdelen til kommunedelplanen

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i kommunestyret 23. mai 2006, og er gjeldende fram til 2018.

Her er arealbruk, utbygging og infrastruktur tatt med som sentrale elementer i planen.

#### 2.1.3 Økonomiplan

Økonomiplan for perioden 2009 – 2018 vil bli vedtatt av kommunestyret i tilknytning til budsjettbehandlingen høst 2008.

Utover det ordinære vedlikeholdsbudsjett ble det vedtatt å bevilge (driftsbudsjettet) kr. 200 000,- hvert år i økonomiplanperioden til vegvedlikehold av vegene i distriktet.

#### **Investeringsbudsjettet:**

Videre foreligger det planer i samarbeid med Statens vegvesen å oppruste riksvegen gjennom byen. Oppstart er avhengig av bevilgninger over Statens vegvesen sitt budsjett.

Opprustning av sentrumsgater med fortau og gatelys er igangsatt i tilknytning til vann- og avløpsprosjekter som er under gjennomføring. Disse gatene skal være ferdig opprustet før det igangsettes opprustning av riksvegen m/fortauer gjennom byen (Strandgata).

I tilknytning til opprustning av sentrumsgatene, er det også planlagt ny vegbelysning, hvor det er avsatt kr. 400 000,- hvert år i økonomiplanperioden.

Driftsbudsjettet for virksomhet veg/verksted har ei ramme på 14.85 mill. kr. (2008). Dette inkluderer lønnsutgifter og øvrige driftskostnader for virksomheten.

## **2.2 Sektorplaner/Hovedplaner/Kommunedelplaner**

### *2.2.1 Hovedplan for vannforsyning*

Revidert hovedplan vann ble vedtatt 23.05.2006 for tidsrommet 2006 – 2009.

Kvalitetssikringssystemet for vannforsyningen (IK MAT) ble utarbeidet i april 2002. Denne skal revideres i løpet av 1. halvdel 2008.

Sikkerhets og beredskapsplanen for vannforsyningen ble utarbeidet i 2000. Denne skal revideres i løpet av 1. halvdel av 2008.

Vannverkene skal søkes godkjent av Mattilsynet i løpet av 2008.

### *2.2.2 Hovedplan for avløp*

Revidert hovedplan vann ble vedtatt 23.05.2006 for tidsrommet 2006 – 2009.

Kvalitetssikringssystemet for vannforsyningen (IK MAT) ble utarbeidet i april 2002. Det skal revideres i løpet av 2008.

Sikkerhets og beredskapsplanen for vannforsyningen ble utarbeidet i 2000. Denne skal revideres i løpet av 2007.

Hovedplan avløp er revidert og legges frem til politisk behandling i løpet av 2007. Den gjelder for perioden 2007 – 2010.

### *2.2.3 Trafikksikkerhetsplan*

Kommunestyret vedtok 13.03.2006 en trafikksikkerhetsplan for Hammerfest kommune. Hovedmålet med trafikksikkerhetsarbeidet er å få ned trafikkulykkestallene i kommunen.

Videre skal planen være til hjelp i det totale trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen i henhold til hvilke tiltak som skal gjøres av hvem, når og til hvilken kostnad.

Et annet viktig moment er planen skal bidra til en mer helhetlig tenking, der trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø settes i fokus.

Plandokumentet gjelder for perioden 2006 – 2009.

## **2.3 Organisering og tilgjengelige ressurser for vegsektoren**

Virksomhet Veg/verksted er en av 5 virksomheter innenfor sektor for teknisk drift.

Tilgjengelige mannskaper ved veg verksted er totalt 13 stillingshjemler, hvorav:

- 1 virksomhetsleder
- 1 formann veg
- 2 mekanikere verksted
- 9 håndverker/fagarbeidere veg

Virksomheten disponerer verkstedbygg i Seilmakervegen med to stk. kontorer, en spisemesse, stort verkstedlokale m/traverskran. Videre disponeres lagerbygning for utstyr og sandlager for strøsand på Meland.

Virksomheten har tilgjengelig en maskinpark som består av:

- 2 stk veghøvler
- 5stk hjullastere
- 2stk lastebiler (1stk lastebilkran)
- 1stk slamsugebil som deles med vann/avløp
- 1stk selvgående feiemaskin
- 1stk feiekost for hjullaster

## **2.4 Lover og forskrifter**

### *2.4.1 Lover*

Plan og bygningsloven, Vegloven og Vegtrafikkloven er de mest sentrale lover for forvaltning av kommunal veg. I relasjon til forvaltning og drift av det kommunale vegnettet kan en vel i prinsippet si at Vegloven gjelder for offentlig veg i alle områder av kommunen der det ikke foreligger stadfestet 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.

**Vegloven** er oppdatert med siste endring 2006-01-01. Endringene i lovteksten fra 1997 gjelder hovedsaklig at det er kommunen og ikke lenger formannskapet som er definert som vegstyresmakt for kommunal veg. Dessuten skal all offentlig veg planlegges etter reglene i plan- og bygningsloven.

**Plan og bygningsloven** er sist oppdatert 2006-01-01. Elektronisk fullversjon er tilgjengelig på Lovdata under <http://www.lovdata.no/all/nl-19850614-077.html>. FDV-tiltak på kommunalt vegnett 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 vel i praksis være slik at en retter seg etter vegloven 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 vilkårene i § 93. *Tiltak som krever søknad og tillatelse.*

**Vegtrafikkloven** er sist endret 2005-09-01 og berører hovedsaklig skilting og parkering i relasjon til FDV av kommunal veg. Vegtrafikkloven §31a gir kommunene på visse vilkår tillatelse til å drive kontroll og bøtelegging av feil parkering. Fullversjon av loven er tilgjengelig på Lovdata under <http://www.lovdata.no/all/hl-19650618-004.html>.

### *2.4.2 Forskrifter*

Av forskrifter som er aktuelle for kommunedelplan veg nevner en:

*Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg,* <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/sd-19640716-3905.html>.

*Forskrift om anlegg av veg,* <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/xd-19870324-0225.html>.

#### **§ 1. Virkeområde**

Forskriftene gjelder utforming og standard ved bygging av offentlige veger og gater, jfr. Vegloven § 1. Forskriftene tar sikte på at vegnettet utformes for sikker og effektiv transport av mennesker og gods. Vegnettet skal utformes best mulig tilpasset

bebyggelse, bomiljø, bymønstre, landskap, vegetasjon, landbruksarealer, kulturminner m.v.

*Forskrift om gjerde ved off. veg*, <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/sd-19691009-3815.html>.

*Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmeking, trafikklyssignaler og anvisninger* (skiltforskrifter). <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/xd-20051007-1219.html>.

*Forskrift om varsling av arb. på off. veg*, <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/xd-19840301-0608.html>.

**§ 1. Virkeområde.**

1. Disse forskrifter gjelder for varsling og sikring av alle arb. på eller nær off. veg.
2. For riks- og fylkesveg er vegsjefen ansvarlig myndighet for arbeidsvarsling, og for kommunal veg er formannskapet ansvarlig myndighet. For riks- og fylkesveg hvor kommunen har fått myndighet etter vegloven, jfr. § 17, 18 og 32, er formannskapet ansvarlig myndighet etter disse forskrifter.

**§ 2. Varslingsplan, arbeidstillatelse m.m**

Før det igangsettes arbeid på offentlig veg skal det foreligge godkjent varslingsplan, herunder skal de nødvendige skiltvedtak være truffet.

*Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg*, jfr. Veglova, <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/xd-19820226-3791.html>.

## **2.5 Håndbøker og veiledninger**

Det finnes en rekke publikasjoner utgitt av Statens Vegvesen, Kommunalteknisk Forening m.fl. som kan sies å være retningslinjer og rundskriv rettet mot vegforvaltning i kommunen. Rent formelt har disse veiledningene ingen status utover det å være en faglig veiledning.

## **2.6 Overordna administrative pålegg/krav**

Kommunene er ikke pålagt fra overordnede myndigheter å utarbeide hovedplan veg. Sett i forhold til de strategiske beslutninger og ikke minst innenfor økonomiske prioriteringer, ser Hammerfest kommune det som viktig å ha utarbeidet en hovedplan veg.

## **2.7 Kommunale forskrifter og vedtekter**

Gravemelding for graving i kommunale veger er innført i Hammerfest kommune. Her er også arbeidsvarsling innarbeidet som rutine. Utførende entreprenør er ansvarlig for å søke gravetillatelse, og å overholde de regler og bestemmelser som gjelder for arbeidene, blant annet skilting og varsling ved arbeid på veg eller gate.

For øvrig er det også nedfelt vegrelaterte forhold i de lokale politivedtektene, samt i plan og bygningsloven.

**Hammerfest kommune** har med hjemmel i kommunelovens §8 nr.3 vedtatt å gi **Formannskapet** avgjørelsesmyndighet i saker hvor ikke annet følger av lov, eller er delegert til annet organ.

**Styret for miljø og utvikling** (MU styret) er delegert følgende myndighet etter særlov:

- Vegloven av 20. juni 1963
- Vegtrafikkloven av 18. juni 1965

Dette innebærer at **MU styret** er vegstyresmakt for kommunale veger.

MU styret har delegert myndighet til sektorleder teknisk drift innenfor følgende lover:

- Forurensningsloven av 13. mars 1981, nr.6.
- Vann og kloakkavgiftsloven av 31. mars 1974, nr. 17
- Vegloven av 21.juni 1963, nr. 23
- Vegtrafikkloven av 18. juni 1965, nr. 4

### **3 Mål og strategi**

Det er nedenfor satt opp hovedmål og delmål for det kommunale vegnettet og funksjoner som hører sammen med dette. Målformuleringen er ment å være i samsvar med visjoner, prinsipper og hovedmål i kommuneplanen og overordnede/sideordnede kommunedelplaner.

#### **3.1 Norsk transportplan – prioriteringer for kommunen**

##### **Riksveganlegg og fylkesveger**

Kommunen gir innspill til nasjonal transportplan når det gjelder behov for tiltak på riksveger i kommunen. Det samme gjelder for fylkesveger.

#### **3.2 Kommunalt vegnett**

I det etterfølgende er det formulert forslag til hovedmål, delmål, situasjonsbeskrivelse og strategi noe mer konkret enn i veilederen fra NKF:

##### **Hovedmål**

- Vegnettet skal utformes, bygges og drives slik at det kan oppfylle den funksjon vegen har i kommuneplanen/arealdelen og i reguleringsplan.
- Vegen skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter.
- Det skal være en hierarkisk struktur i vegsystemet. Vegnettet skal planlegges i samsvar med gode reguleringsmessige og trafikktekniske prinsipper angitt i vegnormalene.
- Vegnettet skal legge til rette for kollektiv trafikk. Det skal gi gode vilkår for fotgjengere, syklende og forflytningshemmede.
- Det skal hvert år fremlegges driftsplan for kommunale veger. Planen skal vise effektiv bruk av disponible midler med tanke på best mulig veg for alle brukere.

##### **Delmål**

- Alle veger skal ha bredde og dekkestandard tilpasset trafikkgrunnlaget slik at vegen blir tjenlig for innbyggerne.
- Ved forsterkning og dekkevedlikehold/asfaltering skal hovedsamleveger, andre veger det går kollektiv trafikk på og gang-/sykkelveger/fortau prioriteres foran samleveger og adkomstveger. Dette gjelder både sommer og vintervedlikehold.
- Ingen hovedsamleveger skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,5 (se kap 4.1.1) dvs meget god.  
Ingen samleveger eller gang- og sykkelveger/fortau skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,0 dvs god.  
Ingen adkomstveger skal ha dekkestandard lavere enn tilstand 3,5 dvs god/mindre god.
- Tillatt aksellast på kommunale kjøreveger bør være 10 tonn, utenom teleløsningen.
- Veger det er lagt nytt dekke på skal ikke graves i før det har gått minst 3 år fra asfaltering, med unntak av reparasjoner, hustilkoblinger m.v.
- Alt gravingsarbeid skal utføres til minst mulig skade for vegen og vegkroppen skal være i minst like god stand som før når gravearbeidet er fullført.



## Situasjonbeskrivelse

Det er registrert totalt 127 km med kommunale veger, hvorav 75,5 km har fast dekke. Vegene er inndelt i kategoriene hovedsamleveger ("H"), samleveger ("S"), adkomstveger ("A") og gang/sykkelveger ("G") og fortau ("F").

Kommunen opplever at midler som bevilges over drifts- og investeringsbudsjettet ikke holder tritt med behovet og trafikantenes ønsker. Over tid har det samlet seg opp et stort investeringsbehov for å få vegene opp til ønsket standard.

## Strategi

- Dekkevedlikehold skal som hovedprinsipp gjennomføres som forebyggende vedlikehold.
- Vedlikeholds-/utbedrings- og nyanlegg på veg må koordineres med lednings- og kabelleggende etater. Planhorisonten for alle bør være 4 - 5 år.
- For graving i veg skal gravemelding benyttes. De kommunale regler for graving i kommunale veger skal etterleves. Kontroll og oppfølging må prioriteres.

Kommunen bør avklare med brukere som for eksempel næringslivet, hvilken vegstandard en skal ha på de ulike vegtyper i kommunen og hvordan dette bør prioriteres i forhold til andre arbeidsoppgaver.

## 4 Metodikk

### 4.1 Vegnettets tilstand og bæreevne

#### 4.1.1 Tilstandsvurderinger

Vurderingen av vegnettet er basert på at vegens skadekjennetegn reflekterer vegens bæreevnemessige tilstand.

Vegene er delt inn i parseller og gitt poeng fra 5 til 0 ut fra vegens skadekjennetegn (tilstand). Med skadekjennetegn menes bæreevnemessige årsaker til hver skadetype. Når det gjelder veger som er relativt nylagte, vil vegens 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 for asfaltveger og grusveger:

- Tilstand 5: Svært god tilstand
- Tilstand 4: God tilstand
- Tilstand 3: Mindre god tilstand
- Tilstand 2: Dårlig tilstand
- Tilstand 1: Svært dårlig tilstand
- Tilstand 0: Ureparerbar

#### 4.1.2 Bæreevne basert på tilstandsvurderinger

Eksisterende tillatt aksellast (bruksklasse) er registrert for hver veg. Ut fra vegens skademønster vil en da kunne danne seg en oppfatning om eventuell bæreevnesvikt under de eksisterende trafikkforhold.

Antatt bæreevnesvikt og resulterende bæreevne (bruksklasse) i tonn er vurdert ut fra vegens tilstand, eventuelt med en tilleggsvurdering ut fra skademønster relatert til vegdekkets alder.

Under befaringen av vegnettet er følgende registrert:

- Alle veger er lengde- og breddemålt.
- Dekketype, samt skifte i dekketype (asfalt/grus)
- Vegkategori
- Tilstand
- Kilometreringsretning er generelt fra tilstøtende riks- eller fylkesveg eller etter stigende husnummer.
- Anbefalt tillatt aksellast (bruksklasse) for hver veg.

Ved fastlegging av anbefalt bruksklasse er regelverket til vegdatabanken i Statens Vegvesen benyttet med en viss tillempling. Den bæreevne som minst 90% av vegen oppnår, er retningsgivende for det akseltrykk vegen tåler, men det er vurdert hvorvidt det svake parti har representativt trafikkgrunnlag for vegen som helhet. Bk 2 kan være benyttet som "bruksklasse" for veger med spesielt store skader, selv om denne bruksklassen ikke eksisterer offisielt.

I tillegg til overnevnte inndeling er veger delte ved kryss (f.eks. stikkveger i boligområder) og andre vegdeler for å få fram ulik påkjenning fra trafikken. Disse vegene er splittet opp på vedleggskjemaene og i tabellene som er utarbeidet for de aktuelle vegtyper.

Den aktuelle bruksklasse må vurderes ut fra de praktiske problemene en aksellastbegrensning vil skape. For enkelte veger vil det være uforholdsmessig kostbart å oppgradere vegen til Bk 10 eller Bk 8, fordi trafikkgrunnlaget er lite. Den administrative fastsettelse av bruksklasse bør derfor vurderes ut fra framkommelighet i større grad enn ut fra bæreevne.

En begrensning av tillatt aksellast på de deler av vegnettet som ikke umiddelbart kan oppgraderes bør gjennomføres, også med grunnlag i at tilstandsutviklingen på veger som ikke oppgraderes ikke skal akselerere.

## **4.2 Prisgrunnlag og kostnader for utbedring**

For hver veg blir, som nevnt tidligere, hver endring i bredde og tilstand registrert. For hver tilstand (type) er det beregnet en enhetspris pr m<sup>2</sup> veg. Utbedringskostnaden blir beregnet for hver delstrekning basert på data om areal og tilstand. Kostnad for hver veg blir summen av disse (se vedlegg 2 og 3, kolonne "Kostnader dekke/bærelag"). Kostnader for grøft/drenering, kantrensk, kummer etc er vist i kolonnen "Andre kostnader".

Enhetsprisen er vurdert ut i fra kostnadsnivået i kommunen samt basert på utbedringskostnad for tilsvarende veger ved mindre jobber. Aktuelle priser ved utførelse kan avvike noe fra disse.

For å kunne beskrive tiltak i forbindelse med utførelse av konkrete forsterkningstiltak, må en kjenne eksisterende bæreevne mer eksakt, og likeledes finne hvor i vegkonstruksjonen det kritiske laget ligger, slik at det kan foretas en mer nøyaktig dimensjonering og tiltaksbeskrivelse. Detaljplaner for oppgradering må derfor utarbeides for hver veg når tiltak skal utføres.

I beregningene i tabell 3 og 4 samt vedlegg 2 og 3 er det benyttet følgende enhetspriser (ferdig utført/utlagt, mindre jobb, eks.mva):

*Dekke: Asfaltgrusbetong Agb*

*1250 kr pr tonn*

*Dekke: Mykafalt Ma*

*1100 kr pr tonn*

*Bærelag: Asfaltert grus Ag*

*900 kr pr tonn*

Bærelag: Asfaltert pukk	850 kr pr tonn
Bærelag: Knust fjell(Fk) eller grus (Gk) til dekke og bærelag	350 kr pr m <sup>3</sup>
Jordarmering	35 kr pr m <sup>2</sup>
Asfaltarmering	50 kr pr m <sup>2</sup>
Lukka drenering ensidig	300 kr pr lm
Lukka drenering tosidig	450 kr pr lm
Grøfterensk	100 kr/lm pr side
Torvrensk	30 kr/lm pr side

Nye veger og parti med ny veg samt asfaltdekke som har god gjennomsnittstilstand i måletidspunktet (type 5) bør ha en antatt restlevetid som strekker seg ut over tidsperspektivet i en langtidsplan veg. Alle disse blir angitt med null kostnad til reasfaltering, med unntak av de vegene hvor det er indikasjoner på bæreevnesvikt. Alle grusveger med svært god tilstand (type 4,5 og 5) er også angitt med null kostnad til forsterkning.

Ved beregning av kostnader er det som grunnlag brukt en enhetskostnad for utbedring til 10 tonn aksellast. Ved utbedring til 8 tonn aksellast samt ved utbedring av gang-og sykkelveger/fortau er enhetskostnaden redusert med 10 %.

I tabellene 3 og 4 er det vist enhetskostnader for utbedring til 10 tonn, basert på enhetsprisene ovenfor. Tiltakene er tilpasset forskjellig grad av bæreevnesvikt. Kostnader er eks.mva.

**Tabell 3      Asfaltveger**

Type	Kostnad pr m <sup>2</sup>	Eksempel på tiltak (dekke, bærelag, forsterkningslag)
5	0	Ingen tiltak
4,5	60	2 cm asfaltdekke
4	120	4 cm asfaltdekke
3,5	180	3 cm asfaltdekke + 3 cm asfaltbærelag eller armering
3	240	4 cm asfaltdekke + 4 cm asfaltbærelag eller armering
2,5	300	4 cm asfaltdekke + 6 cm asfaltbærelag eller 4 cm asfaltdekke + 3 cm asfaltbærelag + armering
2	340	Vurderes i hvert tilfelle
1,5	370	Vurderes i hvert tilfelle
1	400	Vurderes i hvert tilfelle
0,5	430	Vurderes i hvert tilfelle
0	450	Ny veg

**Tabell 4      Grusveger**

Type	Kostnad pr m <sup>2</sup>	Eksempel på tiltak (dekke, bærelag, forsterkningslag)
5	0	Ingen tiltak
4,5	20	5 cm grusdekke
4	40	5 cm grusdekke + 5 cm bærelag av knust grus/fjell
3,5	60	5 cm grusdekke + 10 cm bærelag av knust grus/fjell
3	80	5 cm grusdekke + 15 cm bærelag av knust grus/fjell
2,5	100	5 cm grusdekke + 20 cm bærelag av knust grus/fjell

2	120	Vurderes i hvert tilfelle
1,5	140	Vurderes i hvert tilfelle
1	160	Vurderes i hvert tilfelle
0,5	180	Vurderes i hvert tilfelle
0	200	Ny veg

Det er i kolonnen ”Grus til asfalt” i vedlegg 2 og 3 beregnet kostnader for eventuell oppgradering fra grusdekke til fast dekke. **Denne kostnaden er ikke tatt med i økonomiplanen.**

## 5 Det kommunale vegnettet

### 5.1 Vegkategorier og bruksklasser

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

Viktige faktorer er:

- **Trafikkmengde**
- **Type trafikk**
  - **Skole** busstrafikk, gående og syklende
  - **Helse** ambulanser, døgnåpne veger
  - **Næring** 24 m lengde, 50 tonn totalvekt
- **Eksisterende trafikkmønster**, særlig tyngste tillatte aksellast
- **Omkjøringsmuligheter**
- **Vurdering av framtidig trafikkmønster**, særlig tall på tunge aksler osv.

**DEFINISJONER:** Det kommunale vegnettet er inndelt i vegkategorier med utgangspunkt i vegens bruksegenskaper (jf vegledning fra NKf):

- **Hovedsamleveger (“H”):**  
Gjennomkjøringsveger, hovedsaklig uten private avkjørsler. Inngår i viktige ruter i samvirke med det overordnede vegnettet (industriveger, kollektivruter).
- **Samleveger (“S”):**  
Kommunale veger/gater med blandet funksjon, dels som hovedveg eller med tilknytning til hovedveg, eller som samleveg med private avkjørsler.
- **Adkomstveger (“A”):**  
Vegnettet fra enkelthusstand til samlevegen uten gjennomkjøring. Preges av private avkjørsler og er normalt veger med sterke restriksjoner (hastigh., envegsregulering o.l)
- **Gang- og sykkelveger (“G”) og fortau (“F”):**  
Veg som kun er til bruk for gående og syklende.

Det kommunale vegnettet er en del av en helhet. Tabellen nedenfor viser omfanget av alle veger i kommunen.

**Tabell 5 Fordeling på vegkategori – lengder og antall strekninger**

Vegholder	Vegkategori	Lengde (km)	Antall vegstrekninger
Kommunen Kommunale veger (registrerte)	Hovedsamleveger	11,3	22
	Samleveger	12,3	50
	Adkomstveger, bolig-gater	85,5	227
	Gang/sykkelveger	6,3	19

	Fortau	11,6	29
	<b>Sum kommunale veger</b>	<b>127,0</b>	<b>347</b>

### **Bruksklasse (Bk):**

I denne rapporten er det benyttet bruksklasse som er oppgitt i egne kommunale veglister.

10 tonns aksellast trengs når vegen med en viss frekvens blir belastet med:

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

Ut i fra disse kriteriene er 10 tonn vurdert som ønskelig bruksklasse for Hovedsamleveger. For Samleveger vil det i hovedsak være ønskelig med Bk 10, men i noen tilfeller kan en også her nok med Bk 8. For Adkomstveger er Bk 8 i de fleste tilfellene tilstrekkelig dimensjoneringsgrunnlag.

Inntil bevilgning er gitt til forsterkning, bør vegholderne gå inn for en mer restriktiv aksellast-politikk på veger med stort sprang mellom tillatt aksellast og den belastning vegen reelt tåler.

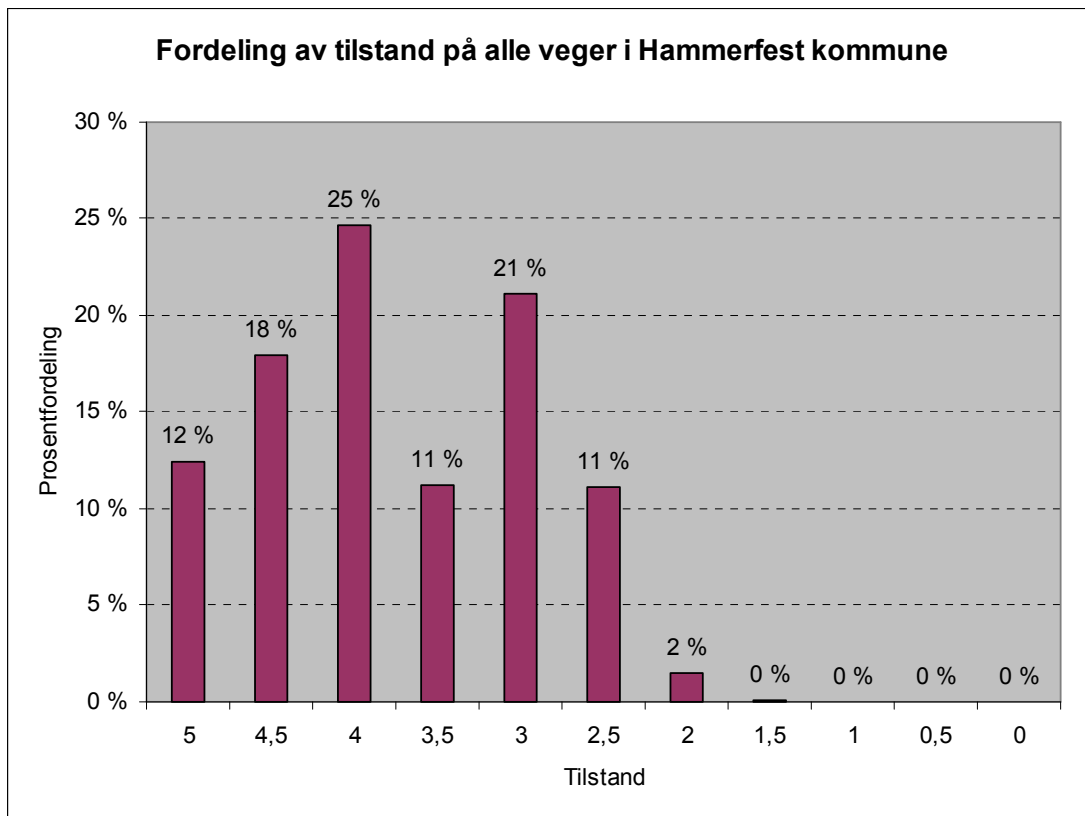
Med bakgrunn i denne rapporten bør kommunen justere veglista når det gjelder bruksklasser. I noen tilfeller anbefales også at bruksklassen justeres opp.

### **5.2 Oppsummering alle veger**

Totalt i kommunen er det for alle kategorier kommunale veger følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: **347**
- Total veglengde: **126.967 m**
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): **59 % / 75.495 m**
- Gjennomsnittlig vegbredde: **4,4 m**
- Gjennomsnittlig tilstand: **3,7 dvs god tilstand**
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): **8,5 tonn**
- Total kostnad for utbedring: **72,6 mill.kr**
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: **572 kr pr løpemeter**
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: **24,6 mill.kr**

Nedenfor er vist fordeling av tilstand for alle kommunale veger.



I følge veglista er 14 % av det kommunale vegnettet tillatt for 10 tonn aksellast (Bk 10) (Sommer). Resten er tillatt for 8 tonn (Bk 8). Dette er en lav andel med Bk 10, og i forhold til standard og bæreevne på vegene anbefales flere veger oppskrevet. Det er ikke oppgitt noen vinteraksellast eller nedsatt aksellast i teleløsningen.

Kommunen bør foreta en kritisk gjennomgang av veglista, gjerne i samarbeid med transportører som har nytte av høyere aksellast. Man bør fokusere på evt merkostnad for kommunen sammenlignet med besparelser for transportørene.

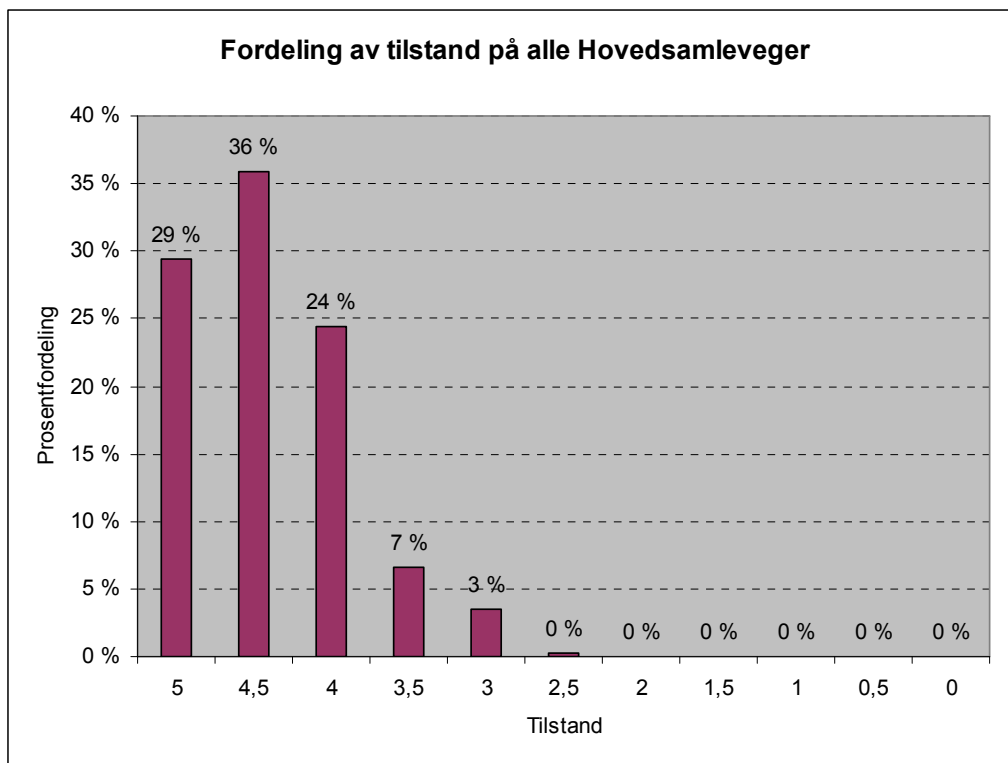
### **5.3 Kommunale hovedsamleveger**

Det er 22 veger/strekninger i kommunen som spesielt peker seg ut som hovedsamleveger.

For alle hovedsamleveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 22
- Veglengde hovedsamleveger og andel av total lengde: 11.328 m / 9 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 11.328 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 7,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,4 dvs meget god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 10 tonn
- Total kostnad for utbedring: 6,8 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 598 kr pr løpemeter

For flere detaljer se vedlegg.



#### *5.3.1 Vurdering av tilstand*

Hovedsamlevegene har generelt en meget god tilstand, og bedre enn resten av det kommunale vegnettet i kommunen.

De dårligste hovedsamlevegene er:

- Kv 6850-1 Turistvegen (del) (tilstand 3,7)
- Kv 2300-1 Idrettsvegen (del) (tilstand 3,7)
- Kv 4200-1 Nybakken (tilstand 3,8)

De andre hovedvegene har en tilstand bedre enn 4,0.

Det er mulig å gå inn i skaderegistreringsskjemaet for den enkelte veg og finne hvor de dårlige partiene ligger. Ved senere detaljplanlegging gjør dette det mulig å konsentrere seg om disse partiene. Se vedlegg 6 som viser detaljer fra skaderegistreringen.

12 av 22 hovedsamleveger er tillatt for 10 tonn aksellast. Det er viktig i forhold til næringslivet at alle hovedsamleveger vurderes oppskrevet til Bk 10.

Nettet med hovedsamleveger er viktig for å opprettholde infrastrukturen i samfunnet. Opprustning til 10 tonn er derfor eneste tiltaksalternativ for hovedsamlevegene.

### 5.3.2 Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn

Total kostnad for utbedring av alle hovedsamlevegene er beregnet til 6,8 mill.kr. Dette gir en gjennomsnittlig utbedringskostnad på 598 kr pr løpemeter. Beløpet dekker utbedring av dekketilstand og opprusting av vegene til Bk 10. Se detaljer for hver veg i vedlegg 2 og 3.

I økonomiplanen bør hovedsamleveger med behov prioriteres øverst.

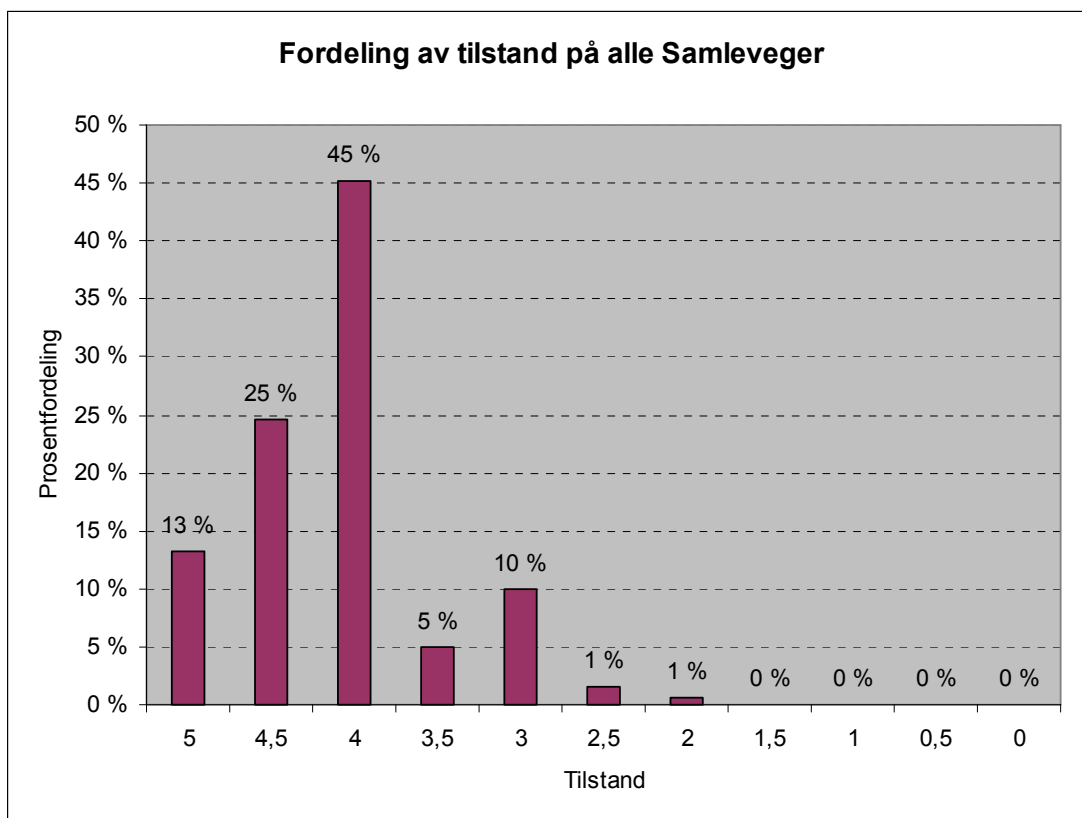
## 5.4 Kommunale samleveger

Som samleveger har en bl.a definert veger som har vært gamle fylkesveger, veger som fører inn til boligområder og veger ellers som tydelig har en samlevegfunksjon. Se også definisjon i kap 5.1. Enkelte veger kan bestå både av en samlevegdel og en adkomstvegdel, og disse er behandlet hver for seg.

For alle samleveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 50
- Veglengde samleveger og andel av totallengde: 12.332 m / 10 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 12.332 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 6,5 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,1 dvs god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 9,6 tonn
- Total kostnad for utbedring: 10,4 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 846 kr pr løpemeter

For flere detaljer se vedlegg.





### 5.4.1 Vurdering av tilstand

Samlevegnettet har i gjennomsnitt dårligere tilstand enn hovedvegene, men bedre tilstand enn adkomstvegene. Vegbredden er i snitt 0,5 meter smalere enn hovedvegene og 0,6 meter bredere enn adkomstvegene.

De dårligste samlevegene er:

- Kv 550-2 Blinken (tilstand 2,0)
- Kv 5800-2 Skytterveien (tilstand 2,5)
- Kv 7300-2 Øvre Hauen (tilstand 3,0)
- Kv 8040-1 Jernbanetrasken (tilstand 3,0)

Resten av samlevegene har en tilstand som er bedre enn 3,0.

13 veger har tillatt bruksklasse Bk 10	40 veger har anbefalt bruksklasse Bk 10
37 veger har tillatt bruksklasse Bk 8	10 veger har anbefalt bruksklasse Bk 8
Ingen veger har tillatt bruksklasse Bk 6	Ingen veger har anbefalt bruksklasse Bk 6
Ingen veger har tillatt bruksklasse Bk 4	Ingen veger har anbefalt bruksklasse Bk 4

2 veger har anbefalt bruksklasse 2 tonn dårligere enn tillatt aksellast.  
Ingen veger har anbefalt bruksklasse 4 tonn dårligere enn tillatt aksellast.

En vil anbefale at kommunen endrer veglista for disse vegene eller at det settes opp skilt om endret bruksklasse, inntil forsterkning av vegene er utført.

Hele 29 strekninger har en anbefalt bruksklasse som er 2 tonn høyere enn tillatt aksellast.

Kommunen bør se nærmere på disse vegene og eventuelt endre bruksklassen.

En heving av bruksklassen kan være en fordel for transportører, men må vurderes opp mot økte vedlikeholdskostnader.

Kommunen ønsker at alle samlevegene skal oppgraderes til 10 tonn aksellast ved utbedring.

### 5.4.2 Kostnad for oppgradering til bruksklasse 10 tonn

Total kostnad for utbedring av alle samlevegene er beregnet til 10,4 mill.kr.

Dette gir en gjennomsnittlig utbedringskostnad på 846 kr pr løpemeter.

Beløpet dekker utbedring av dekketilstand og opprusting av vegene til Bk 10.

Se detaljer for hver veg i vedlegg 2 og 3.

I økonomiplanen bør samleveger med behov prioriteres som nummer 2.

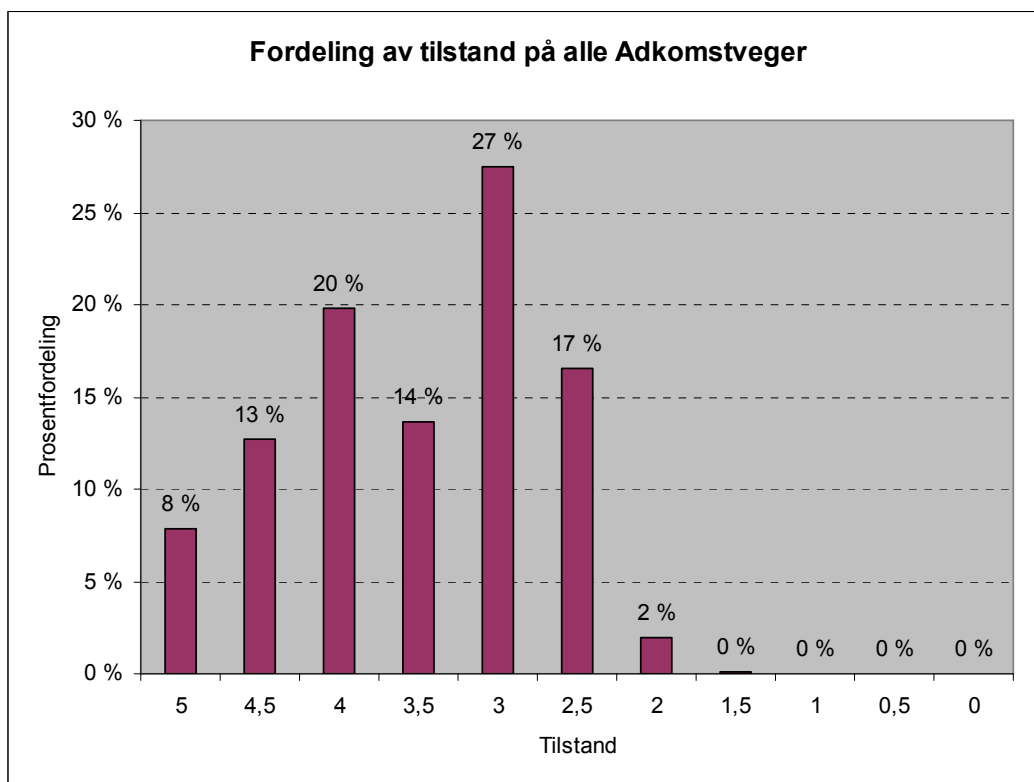
## **5.5 Kommunale adkomstveger**

Definisjon på adkomstveger er vist i kap 5.1. Enkelte veger kan bestå både av en samlevegdel og en adkomstvegdel, og disse er behandlet hver for seg.

For alle adkomstveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 227
- Veglengde adkomstveger og andel av totallengde: 85.484 m / 67 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 41 % / 34.919 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 4,3 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,5 dvs god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 8,1 tonn
- Total kostnad for utbedring: 50,8 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 595 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 24,3 mill.kr

For flere detaljer se vedlegg.



### 5.5.1 Vurdering av tilstand

Adkomstvegnettet har i gjennomsnitt noe dårligere tilstand og bæreevne enn samlevegnettet. Vegbredden er også i snitt 0,6 meter smalere enn samlevegene.

Adkomstvegene varierer sterkt i bredde, lengde og tilstand. Typisk vil adkomstveger være best nærmest hovedveg (riks- eller fylkesveg, eller kommunale samleveger), mens tilstanden blir dårligere lenger ut fra hovedvegen.

De dårligste adkomstvegene er:

- Kv 4600-2 Rairo (tilstand 1,8)
- Kv 5700-1 Skiveien (tilstand 2,2)
- Kv 100-1 Akkarfjordveien (tilstand 2,3)
- Kv 2300-3 Idrettsveien (grusdel) (tilstand 2,3)

11 veger har tillatt bruksklasse Bk 10	83 veger har anbefalt bruksklasse Bk 10
216 veger har tillatt bruksklasse Bk 8	100 veger har anbefalt bruksklasse Bk 8
Ingen veger har tillatt bruksklasse Bk 6	35 veger har anbefalt bruksklasse Bk 6
Ingen veger har tillatt bruksklasse Bk 4	9 veger har anbefalt bruksklasse Bk 4

37 veger har anbefalt bruksklasse 2 tonn dårligere enn tillatt aksellast.

9 veger har anbefalt bruksklasse 4 tonn dårligere enn tillatt aksellast.

En vil anbefale at kommunen endrer veglista for disse vegene eller at det settes opp skilt om endret bruksklasse, inntil forsterkning av vegene er utført.

74 veger har en anbefalt bruksklasse som er 2 tonn høyere enn tillatt aksellast. Kommunen bør se nærmere på disse vegene og eventuelt endre bruksklassen.

En heving av bruksklassen kan være en fordel for transportører, men må vurderes opp mot økte vedlikeholdskostnader.

Det er mulig å gå inn i skaderegistreringsskjemaet for den enkelte veg og finne hvor de dårlige partiene ligger. Ved senere detaljplanlegging gjør dette det mulig å konsentrere seg om disse partiene. Se vedlegg 6 som viser detaljer fra skaderegistreringen.

Kommunen ønsker at alle adkomstvegene skal oppgraderes til 10 tonn aksellast ved utbedring.

### 5.5.2 Kostnad for oppgradering til alternative bruksklasser

Total kostnad for utbedring av alle adkomstvegene er beregnet til 50,8 mill.kr. Dette gir en gjennomsnittlig utbedringskostnad på 595 kr pr løpemeter. Beløpet dekker utbedring av dekketilstand og opprusting av vegene til Bk 10. Se detaljer for hver veg i vedlegg 2 og 3.

I tillegg kommer en eventuell asfaltering av grusvegene (50.565 m) på 24,3 mill.kr.

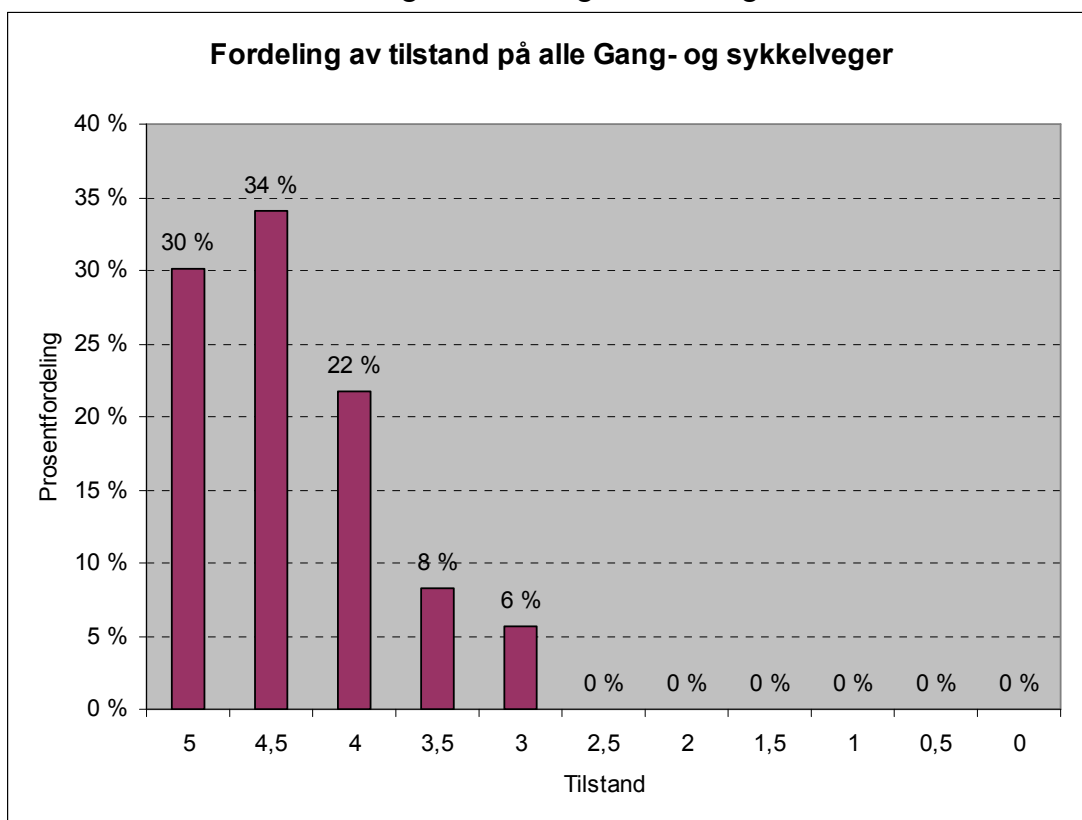
I økonomiplanen bør adkomstveger med behov prioriteres som nummer 3.

## 5.6 Kommunale gang- og sykkelveger

For alle gang- og sykkelveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 19
- Veglengde gang- og sykkelveger og andel av total lengde: 6.265 m / 5 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 91 % / 5.695 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 3,0 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 4,4 dvs meget god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 1,4 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 217 kr pr løpemeter

NB! Tilstand er anslått etter en grov vurdering av strekninger.



De dårligste gang-og sykkelvegene er:

- GS Kabelveien - Melkøyveien (tilstand 3,0)
- GS Div. korte g.s.v.-strekninger i Fuglenes-området (tilstand 3,0)

I økonomiplanen bør gang- og sykkelveger med behov prioriteres som nummer 2, dvs likt med samleveger.

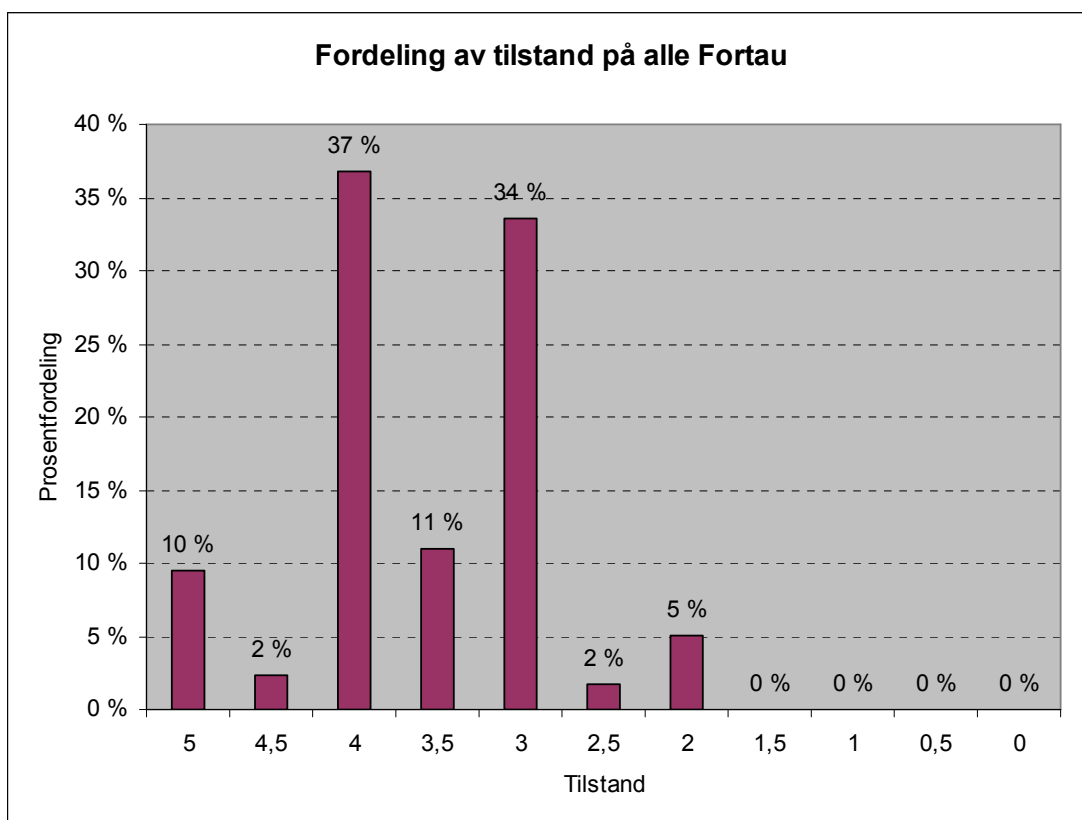
### **5.7 Kommunale fortau**

For alle fortau er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 29
- Veglengde fortau og andel av total lengde: 11.558 m / 9 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 97 % / 11.221 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 1,6 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,6 dvs mindre god/god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 3,2 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 275 kr pr løpemeter

NB! Tilstand er anslått etter en grov vurdering av strekninger basert på veibilder.

For flere detaljer se vedlegg.



De dårligste fortauene er:

- Rørvikveien (tilstand 2,0)
- Storelvbakken (tilstand 2,0)
- Sykehusveien (tilstand 2,0)

I økonomiplanen bør fortau med behov prioriteres som nummer 2, sammen med gang-og sykkelveger.

## **5.8 Beregning av vegkapital**

Vegnettet består av en rekke elementer/objekt som til sammen representerer en betydelig verdi. Ved manglende vedlikehold forfaller vegnettet, og jo lengre forfallet pågår jo tyngre blir tiltakene for å gjenopprette den opprinnelige tilstand. Etterfølgende tabell viser en grov beregning av vegnettets verdi, beregnet etter gjenanskaffelsesprinsippet, dvs kostnad for å bygge tilsvarende veg/objekt i dag. Ved å trekke fra etterslepet vil vegkapitalen bli beregnet. Kostnader er eks.mva.

				*1000 kr			
Element/objekt	Enhet	Mengde	Enhets- pris	Total- verdi	Etterslep	Veg- kapital	% Etterslep
Hovedveg (fastdekke)	lm	11 328	5 000	56 640	6 776	49 864	12 %
Hovedveg (grusdekke)	lm	0	4 000	0	0	0	
Samleveg (fastdekke)	lm	12 332	3 500	43 162	10 765	32 397	25 %
Samleveg (grusdekke)	lm	0	3 000	0	0	0	
Adkomstveg (fastdekke)	lm	34 919	3 000	104 757	32 856	71 901	31 %
Adkomstveg (grusdekke)	lm	50 565	2 500	126 413	17 968	108 445	14 %
Gang/sykkelveg (fast dekke)	lm	5 695	1 500	8 543	1 261	7 282	15 %
Gang/sykkelveg (grusdekke)	lm	570	1 200	684	101	583	15 %
Fortau	lm	11 221	1 000	11 221	3 180	8 041	28 %
Total verdi vegkropp				351 419	72 907	278 512	21 %
Bruer	stk	10	1 396 100	13 961	4 672	9 289	33 %
Veglys	stk	1 721	11 655	20 058	3 092	16 966	15 %
Vegskilt	stk	544	3 809	2 072	125	1 947	6 %
Kummer og sluk	stk	569	26 046	14 820	5 375	9 445	36 %
Rekkverk	m	8 132	1 002	8 152	3 027	5 125	37 %
Kantstein	m	10 807	768	8 299	3 272	5 027	39 %
Leskur	stk	19	28 421	540	158	382	29 %
Stikkrenner	m	500	12 000	6 000	1 200	4 800	20 %
Total verdi vegobjekt				73 902	20 921	52 981	28 %
<b>Total verdi veg+vegobjekt</b>				<b>425 321</b>	<b>93 828</b>	<b>331 493</b>	<b>22 %</b>

Gjenanskaffelseskostnaden for vegkroppen er beregnet til 351 mill.kr. Etterslepet er beregnet til 73 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 278 mill.kr. Etterslepet utgjør 21 % av verdien.

Gjenanskaffelseskostnaden for alle vegobjekt som er registrert er beregnet til 74 mill.kr. Etterslepet er beregnet til 21 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 53 mill.kr. Etterslepet utgjør 28 % av verdien.

Gjenanskaffelseskostnaden for både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 425 mill.kr. Etterslepet er beregnet til 94 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 331 mill.kr. Etterslepet totalt utgjør 22 % av verdien.

I beregningene inngår blant annet ikke murer og snøskjermer. Det reelle etterslepet kan derfor antas å være noe større.

## **5.9 Beregning av vedlikeholdskostnad**

Uansett hvilken tilstand det kommunale vegnettet og vegobjekter er i, så vil det påløpe årlige vedlikeholdskostnader for å holde standarden på samme nivå.

Fremtidige vedlikeholdskostnader er avhengig av levetiden på de ulike vegobjektene samt vedlikeholdskostnaden på tidspunktet når utbedringen av vegobjektet skjer.

Beregningene er oppsummert i tabellen nedenfor. Kostnader er eks.mva.

Element/objekt	Enhet	Mengde	Tiltaks-kostnad	Tiltaks-tid (år)	Kostnad (pr år) (1000 kr)
Reasfaltering veger	lm	58 579	600	15	2 343
Oppgrusing veger	lm	50 565	150	5	1 517
Reasfaltering GSV	lm	5 695	350	20	100
Oppgrusing GSV	lm	570	90	10	5
Fortau	lm	11 221	200	20	112
Total vedlikeholdskostnad vegkropp					4 077
Bruer	stk	10	1 396	60	233
Veglys	stk	1 721	11 655	30	669
Vegskilt	stk	544	3 809	20	104
Kummer og sluk	stk	569	26 046	40	371
Rekkverk	m	8 132	1 002	30	272
Kantstein	m	10 807	768	20	415
Leskur	stk	19	28 421	30	18
Stikkrenner	m	500	12 000	20	300
Total vedlikeholdskostnad vegobjekt					2 380
<b>Total vedlikeholdskostnad veg+objekt</b>					<b>6 457</b>

Årlige vedlikeholdskostnader finnes ved å multiplisere mengde med tiltakskostnad og deretter dele på tiltakstid (levetid).

Totale kostnader for å vedlikeholde vegkroppen er beregnet til 4,1 mill kr pr år, mens årlige vedlikeholdskostnader for vegobjekt er 2,4 mill kr. Totale kostnader for å vedlikeholde både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 6,5 mill kr pr år.

I beregningene inngår blant annet ikke murer og snøskjermer. Den reelle vedlikeholdskostnaden kan derfor antas å være noe større.

I tillegg må man huske på utgifter til drift av vegnettet og vegobjekter.

## 6 Handlings- og økonomiplan

Dette er en svært viktig del av plandokumentet. Om planen blir utarbeidet som kommunedelplan gir det automatisk bindinger mot økonomiplanen. Som hovedplan må bindingene vedtas på en mer direkte måte. Det er viktig å få en forpliktende sammenheng mellom dette plandokumentet og økonomistyringen i kommunen.

### Prioritering av veger:

Det er utarbeidet et forslag til prioritert liste for utbedring av alle kommunale veger, avhengig av tilstand og årsdøgntrafikk (ÅDT). Mengden av trafikk er antatt etter trafikkforhold under befarings, samt etter antall husstander (fra kart). For å få til en samlet prioriteringsrekkefølge for alle veger, så legges en tilleggsfaktor til den registrerte tilstand. Det er forutsatt at hvis trafikken dobles (f.eks fra 50 til 100) så reduseres tilleggsfaktoren med 0,2. Dvs at en veg med tilstand 3,0 og 50 i ÅDT prioriteres likt med en veg med tilstand 3,2 og 100 i ÅDT.

Årsdøgntrafikken på det kommunale vegnettet fordeler seg slik:

Årsdøgntrafikk pr vegkategori			
	H	S	A
Min	200	100	10
Maks	1000	500	300
Snitt	632	287	72

På dette grunnlag er det utarbeidet en handlingsplan for ett år (2009) og økonomiplan for to langtidsplanperioder (2009-2016), for 4 alternative budsjettnivå. Kostnader er eks.mva.

I vedlegg 4 er det vist hvilket år de ulike vegene kommer med i budsjettet, avhengig av investeringsnivå. Prioriteringslisten er ment som et utgangspunkt for diskusjon i kommunen. Det må være mulig å endre listen hvis forutsetninger endres, som f.eks vann- og avløpsarbeider, bygging av nye boligfelt, industriområder osv.

For å få en formening om årlig bevilgning kan det beregnes hva det koster å vedlikeholde eksisterende asfaltdekker.

Med en forventet asfaltlevetid på 15 år (+ - avhengig av trafikk og styrke på underliggende vegkonstruksjon) og 58 km asfalterte veger, betyr dette at  $58 : 15 = 3,9$  km bør fornyes pr år. Med en asfaltpris på 100 kr/m<sup>2</sup> (ca 75 kg/m<sup>2</sup>) og 6,2 m gj.snittlig asfalteringsbredde gir dette ca 2,4 mill kr i årlig asfalteringsbehov.

I tillegg kommer utbedring og forsterkningsarbeider.

For kommunen har en sett på 4 ulike nivå på bevilgningene til forsterkning og dekkelegging på det kommunale vegnettet pr år:

- **Nivå 1:**        **1,5 mill kr**
- **Nivå 2:**        **3,0 mill kr**
- **Nivå 3:**        **5,0 mill kr**
- **Nivå 4:**        **7,0 mill kr**

**Gang- og sykkelveger og fortau er vurdert for seg selv.**



## 6.1 Handlingsplan for 2009

Nedenfor er vist hvilke **veger** som en kan reasfaltere/forsterke med 4 ulike bevilgningsnivå (se detaljer i vedlegg 4). Kostnader er eks.mva.:

### Kommentar fra Sektor for teknisk drift:

Denne tabellen utgår, og erstattes av oppdatert tabell på side: 10. Dette skyldes at en del av de foreslåtte vegene alt er asfaltert høsten 2008, el. at de må utsettes pga. andre årsaker / prosjekt.

Vegnr	Navn	Lengde (m)	Gjennomsnittlig tilstand	Totalt (1000 kr)	Prioritering	Nivå 1 1,5 mill årlig	Nivå 2 3,0 mill årlig	Nivå 3 5,0 mill årlig	Nivå 4 7,0 mill årlig
<b>Samleveger</b>									
550-2	Blinken	51	2,0	125	1	X	X	X	X
5800-2	Skytterveien	62	2,5	179	4	X	X	X	X
7300-1	Øvre Hauen	101	3,0	233	24				X
<b>Adkomstveger</b>									
4600-2	Rairo	120	1,8	73	3	X	X	X	X
5700-1	Skiveien	431	2,2	823	2	X	X	X	X
7400-1	Øvre Molla	25	2,5	11	5	X	X	X	X
2250-1	Høyden	530	2,8	1 187	6		X	X	X
2300-2	Idrettsveien	97	2,4	143	7		X	X	X
550-3	Blinken	263	2,6	562	8		X	X	X
600-1	Blåbærlia	137	2,4	254	9			X	X
400-1	Bjørklia	118	2,4	221	10			X	X
2500-1	Ishavsgata	137	2,5	271	11			X	X
6000-2	Stikkveien	155	2,5	83	12			X	X
3000-2	Krutthusgata	245	2,4	349	13			X	X
7100-1	Vidjeveien	100	2,6	181	14			X	X
5090-2	Havneveien	263	2,5	401	15			X	X
5020-1	Blomsterveien	239	2,5	454	16				X
8049-1	Bakken	185	2,6	99	17				X
3300-1	Lyngbakken	193	2,6	334	18				X
3000-1	Krutthusgata	195	2,6	350	19				X
8012-1	Ballastbakken	48	2,5	104	20				X
8022-2	Mellomgata	32	2,5	58	21				X
4000-1	Nedre Myrvei	248	2,7	405	22				X
2300-3	Idrettsveien	62	2,3	43	23				X
6900-2	Vardøveien	126	2,5	77	25				X

**Ingen hovedsamleveger er prioritert i 2009.**

Nedenfor er vist hvilke **fortau** som kan reasfalteres/forsterkes med 4 ulike bevilgningsnivå. Kostnader er eks.mva.:

Vegnr	Navn	Lengde (m)	Gjennomsnittlig tilstand	Totalt (1000 kr)	Prioritering	Nivå 1 0,2 mill årlig	Nivå 2 0,3 mill årlig	Nivå 3 0,4 mill årlig	Nivå 4 0,5 mill årlig
<b>Fortau</b>									
5170-1	Rørvikveien	132	2,0	30	1	X	X	X	X
8009-1	Storelvbakken	36	2,0	20	2	X	X	X	X
8017-1	Sykehusveien	205	2,0	62	3	X	X	X	X
3700-1	Moreneveien	178	2,5	58	4	X	X	X	X
4200-1	Nybakken	310	2,9	116	5		X	X	X
2300-1	Idrettsveien	942	3,0	375	6				X

**Ingen gang- og sykkelveger er prioritert i 2009.**

## **6.2 Økonomiplan for 2009-2016**

Det er utarbeidet en økonomiplan for to langtidsbudsjettperioder fra 2009 – 2016 (8 år), for 4 ulike bevilgningsnivå. Kostnader er **eks.mva.**

### **Hovedsamleveger, samleveger og adkomstveger**

Totalt forsterkingsbehov er beregnet til 68,4 mill kr. Beløpet avrundes til 68 mill kr.

#### **Nivå 1: 1,5 mill kr pr år (12 mill kr i økonomiplanperioden)**

Med dette nivå kan en asfaltere/forsterke følgende antall veger:

- Hovedsamleveger: Ingen (av 17 som har behov)
- Samleveger: 5 (av 45 som har behov)
- Adkomstveger: 37 (av 212 som har behov)

Med et utestående forsterkingsbehov (pga manglende vedlikehold) i 2016 på 56 mill kr (68 mill – 12 mill) vil det ta 37 år (56 mill/1,5 mill kr pr år) i tillegg, totalt 45 år, før alle vegene er asfaltert eller forsterket. Dette er urealistisk da lengste tekniske levealder for asfaltdekker er ca 15 år.

En årlig bevilgning på 1,5 mill kr vil føre til at svært mange av vegene etter en periode i tillegg til dekkeleggingen også må forsterkes. Dette kan føre til at en m2 kostnad på under 100 kroner i dag fort kan bli fordoblet.

Det er ikke tatt hensyn til økt behov for midler pga økt trafikk og trafikkbeklastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusveger. Dette vil komme som et tillegg.

Med dette budsjettnivå vil standarden, spesielt på samleveger og adkomstveger, være mye dårligere i 2016 enn den er i dag.

Dette er derfor en **meget ugunstig langtidsplan** for vegnettet.

#### **Nivå 2: 3,0 mill kr pr år (24 mill kr i økonomiplanperioden)**

Med dette nivå kan en asfaltere/forsterke følgende antall veger:

- Hovedsamleveger: 3 (av 17 som har behov)
- Samleveger: 7 (av 45 som har behov)
- Adkomstveger: 71 (av 212 som har behov)

Med et utestående forsterkingsbehov i 2016 på 44 mill kr vil det ta 15 år i tillegg, totalt 23 år, før alle vegene er asfaltert eller forsterket.

En årlig bevilgning på 3,0 mill kr vil føre til at mange av vegene etter en periode i tillegg til dekkeleggingen også må forsterkes. Dette kan føre til at en m2 kostnad på under 100 kroner i dag fort kan bli fordoblet.

Behov for midler pga økt trafikk og trafikkbeklastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusveger kommer som et tillegg.

Med dette budsjettnivå vil en anta at standarden, spesielt på noen samleveger og mange adkomstveger, vil være dårligere i 2016 enn den er i dag.

Dette er derfor en **ugunstig langtidsplan** for vegnettet.

#### **Nivå 3: 5,0 mill kr pr år (40 mill kr i økonomiplanperioden)**

Med dette nivå kan en asfaltere/forsterke følgende antall veger:

- Hovedsamleveger: 5 (av 17 som har behov)
- Samleveger: 12 (av 45 som har behov)
- Adkomstveger: 87 (av 212 som har behov)

Med et utestående forsterkingsbehov i 2016 på 28 mill kr vil det ta 6 år i tillegg, totalt 14 år, før alle vegene er asfaltert eller forsterket.

Behov for midler pga økt trafikk og trafikkbelastning i perioden, samt eventuell kostnad for asfaltering av grusveger kommer som et tillegg.

Med dette budsjettnivå vil en anta at standarden på vegene vil være bedre i 2016 enn den er i dag. Etter økonomiplanperioden kan årlige bevilgninger reduseres noe.

Dette er derfor en **fornuftig langtidspan** for vegnettet.

#### **Nivå 4: 7,0 mill kr pr år (56 mill kr i økonomiplanperioden)**

Med dette nivå vil omtrent samtlige veger med behov være forsterket og asfaltert i løpet av en 10 års periode. Etter økonomiplanperioden kan årlige bevilgninger reduseres.

Eventuell kostnad for asfaltering av grusveger kommer som et tillegg.

Behov for midler pga økt trafikk og trafikkbelastning i perioden kommer som et tillegg.

#### **Gang- og sykkelveger og fortau**

Totalt forsterkingsbehov er beregnet til 4,5 mill kr.

I tabellen nedenfor er det er sett på 4 ulike bevilgningsnivå og hvor mange strekninger som kan utbedres/forsterkes på hvert nivå.

	Nivå 1 0,2 mill	Nivå 2 0,3 mill	Nivå 3 0,4 mill	Nivå 4 0,5 mill	Totalt behov
GS-veg	2	4	4	8	13
Fortau	12	15	16	24	26
Sum	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>39</b>

Ved å bevilge **0,2 mill** pr år vil det vil ta **23 år** før alle er utbedret.

Ved å bevilge **0,3 mill** pr år vil det vil ta **15 år** før alle er utbedret.

Ved å bevilge **0,4 mill** pr år vil det vil ta **11 år** før alle er utbedret.

Ved å bevilge **0,5 mill** pr år vil det vil ta **9 år** før alle er utbedret.

**Det anbefales en bevilgning 0,4 mill pr år.**

### **6.3 Anbefaling**

Tilstanden på alle kommunale veger i Hammerfest kan i hovedsak karakteriseres som god, men mange veger og delstrekninger er likevel for dårlige.

Vi antar at en årlig bevilgning som er lavere enn 4 mill kr pr år vil redusere standarden og medføre at etterslepet vil øke.

**For at det kommunale vegnettet i kommunen skal gis et varig løft ved at alle kommunale veger med forsterkningsbehov blir forsterket er det nødvendig å investere ca 5 mill kr pr år i 8 år (2009 – 2016).**

Etter denne perioden kan bevilgningen reduseres til 4,1 mill kr pr år som beregnet i kap 5.9.

**For gang- og sykkelveger og fortau anbefales en bevilgning på 0,4 mill kr pr år.**

**Kostnad for asfaltering av grusveger kommer i tillegg.** Hvis man ønsker å asfaltere ca 2 km hvert år av de gjenstående 50 km med grusveg, vil det koste ca 1 mill kr pr år. Det vil da ta ca 25 år før alle grusveger har fast dekke.

**Kostnad for årlig vedlikehold av vegobjekt vil også komme i tillegg. I kap 5.9 er kostnaden beregnet til 2,4 mill kr pr år for å holde samme standard som i dag.**

## **B-2 UTDRAG av "ViaNova's plan - Del 2"**

Komplett plan er utlagt som "VEDLEGG B-2" på kommunens Servicekontor.

### **Innhold**

<i>Sammendrag</i> .....	70
<i>1 Innledning</i> .....	71
<i>2 Bruer</i> .....	71
<i>3 Vegbelysning</i> .....	72
<i>4 Skilt</i> .....	72
<i>5 Drenering/sluker</i> .....	72
<i>6 Vegrekkverk</i> .....	73
<i>7 Fortaukantstein</i> .....	73
<i>8 Busskur</i> .....	73
<i>9 Rørkulverter</i> .....	74
<i>10 Rassikring</i> .....	74
<i>11 Forskjønning</i> .....	74
<i>12 Bevegelseshemmede</i> .....	75
<i>13 Tverrfall</i> .....	75
<i>14 Somervedlikehold</i> .....	76
<i>15 Vintervedlikehold</i> .....	76

### **Vedlegg**

Fig. vedlegg inngår i "Del 2" av ViaNova-planen (B-2):

Vedlegg 1    Objektregistrering. Detaljer

Vedlegg 2 Bruer. Bilder, skisser og tilstandsvurdering.

Vedlegg 3 Rassikring Lotre. Bilder og kart

## Sammendrag

Hovedplan del 2 tar hovedsakelig for seg registrering av vegobjekt. Alle vegobjekt i del 2 blir registrert med plassering (veg/hp/km) samt tilstand og kostnadsberegninger. Tilstand er beskrevet med et tall fra 0 til 5, hvor 5 er best.

I tillegg til registrering av vegobjekt er det også gjort andre vurderinger.

Sammendrag av vegobjektregistreringer:

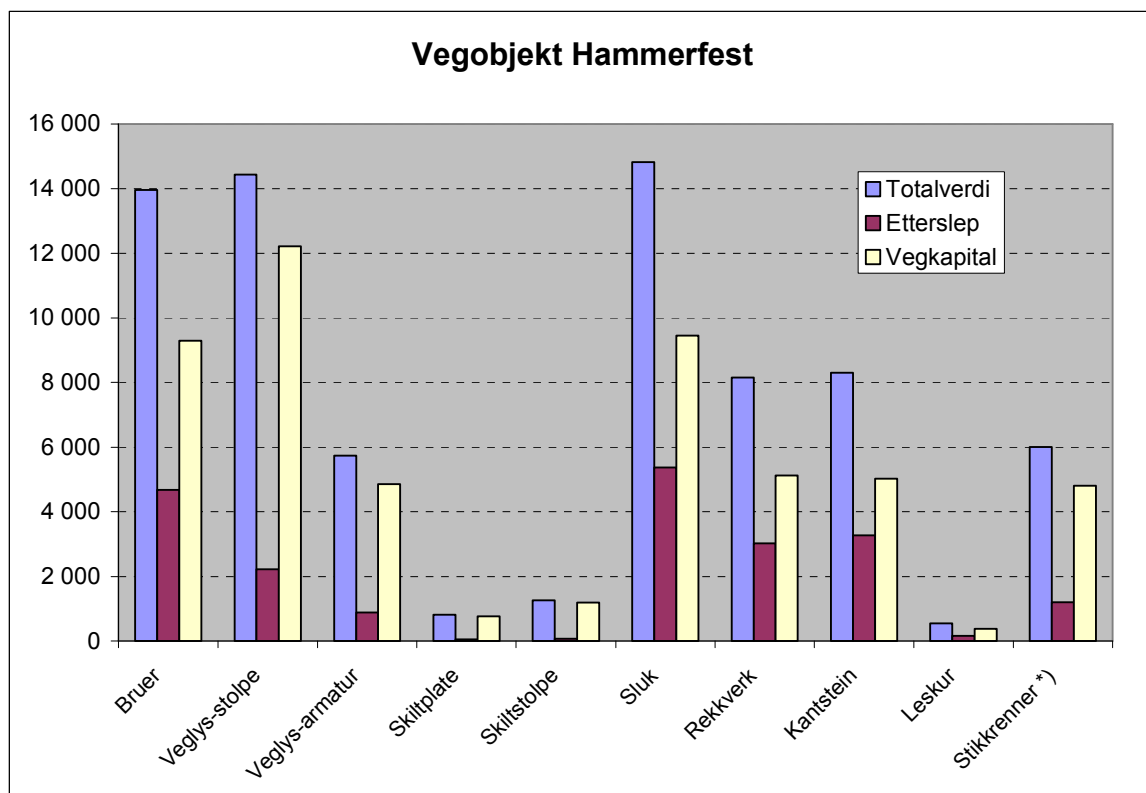
Objekt	Enhet	Mengde	*1000 kr			% Etterslep
			Totalverdi	Etterslep	Vegkapital	
Bruer	stk	10	13 961	4 672	9 289	33 %
Veglys-stolpe	stk	1 730	14 430	2 214	12 216	15 %
Veglys-armatur	stk	1 739	5 739	879	4 860	15 %
Skiltplate	stk	544	816	55	761	7 %
Skiltstolpe	stk	314	1 256	70	1 186	6 %
Sluk	stk	569	14 820	5 375	9 445	36 %
Rekkverk	m	8 132	8 152	3 027	5 125	37 %
Kantstein	m	10 807	8 299	3 272	5 026	39 %
Leskur	stk	19	540	158	382	29 %
Stikkrenner *)	stk	500	6 000	1 200	4 800	20 %
	Sum		74 012	20 922	53 090	28 %

Vegkapital= Totalverdi - Etterslep

Totalverdi tilsvarer gjenanskaffelsesverdi som er kostnad for å bygge tilsvarende vegobjekt i dag.

Etterslep er verdireduksjon pga manglende vedlikehold.

\*) mengde, totalverdi og etterslep på stikkrenner er antatt.



## 1 Innledning

Hovedplan del 1 tar i hovedsak for seg vegoverbygningen, mens del 2 tar hovedsakelig for seg registrering av følgende vegobjekt:

- Bruer
- Vegbelysning
- Skilt
- Drenering/sluker
- Vegrekkverk
- Fortaukantstein
- Busstur
- Rørkulverter/stikkrenner

Alle vegobjekt i del 2 blir registrert med plassering ("**veg**" "**Hp**" (**hovedparsell**) "**km**") samt tilstand og kostnadsberegninger. Tilstand er beskrevet med et tall fra 0 til 5, hvor 5 er best.

I tillegg til registrering av vegobjekt er det gjort vurdering av følgende:

- Rassikring i Lotre
- Forskjønning av vegområder
- Tilrettelegging for bevegelseshemmede
- Tverrfall
- Somervedlikehold
- Vintervedlikehold

## 2 Bruer

Bruer er registrert med plassering ("**veg**" "**Hp**" (**hovedparsell**) "**km**") og tilstand. Det er foretatt en enkel tilstandsvurdering med eventuelt forslag til vedlikehold og reparasjon. Hver bru er registrert med en gjennomsnittlig tilstand. Det er tatt bilder av hver bru. I tillegg er det skisser av noen bru.

Det er registrert følgende bru:

- Værbotn bru 1
- Værbotn bru 2
- Lotre bru
- Båtsfjord bru
- Straumen bru
- Mebotn bru
- Vassbukta bru
- Rossmollgata bru
- Havneveien bru
- Lysverkbrua

Bruene, totalt 10 stk, har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 14,0 mill kr.

Etterslepet er beregnet til 4,7 mill kr. Dvs at vegkapital for bru er 9,3 mill kr.

De eldste bruene er i generelt dårlig forfatning, og bærer preg av manglende vedlikehold. Vassbukta bru blir bygd ny i 2008.

Det bør settes av ca 0,2 mill kr hvert år til vedlikehold.

### **3 Vegbelysning**

Vegbelysning (veglys) er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side), tilstand og type stolpe. Det er registrert 1721 veglysstolper og 1730 armatur.

Det er foretatt en tilstandsvurdering av hhv stolpe og armatur. Veglys er i normalt god tilstand, med et etterslep på 15 %. Stolper av tre har dårligere tilstand enn stålstoelper.

Veglys har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 20,1 mill kr. Etterslepet er beregnet til 3,1 mill kr. Dvs at vegkapital for veglys er 17,0 mill kr.

Det bør settes av ca 0,7 mill kr hvert år til vedlikehold.

#### Behov for ny vegbelysning:

Nesten alle kommunale veger i Hammerfest kommune har vegbelysning. Med unntak av veger på Sørøya og Seiland, og kortere strekninger, er det funnet følgende veger som mangler vegbelysning:

- Kv 900-1 Brenneriveien (377 m). Mulig nok lys fra industribygg ?
- Kv 8010-1 Torskefjordveien (181 m)

### **4 Skilt**

Skilt er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side), tilstand og skiltnummer. Det er registrert 544 skilt og 314 skiltstoelper.

Det er foretatt en tilstandsvurdering av hhv skiltplate og skiltstoelpe. Vegskilt er i meget god tilstand, med et etterslep på 7 %.

Skilt har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 2,1 mill kr. Etterslepet er beregnet til 0,1 mill kr. Dvs at vegkapital for skilt er 2,0 mill kr.

Det bør settes av ca 0,1 mill kr hvert år til vedlikehold.

#### Behov for nyskilting:

Ut i fra vegbilder er det ikke funnet behov for nyskilting. Vikepliktskilt mot forkjørsveg er ikke synlig på bilder, og derfor ikke vurdert, men det er meget viktig at dette er i orden.

### **5 Drenering/sluker**

Sluker er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side) og type. Det er registrert 315 sluk. Kun sluk som er synlig fra bil er registrert, dvs at sluk som er tildekt av gress, parkerte biler etc ikke er med. Det er imidlertid antatt at det 254 sluk i tillegg, dvs totalt 569 sluk. Tilstand på disse er antatt.

Det er ikke foretatt en tilstandsvurdering, men det er registrert type sluk. Det er inndelt i 300 mm rund, 300 mm firkant og 650 mm rund. De minste slukene er stort sett eldst, og dårligst tilstand. Tilstand er antatt etter type sluk.

Sluk har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 14,8 mill kr. Etterslepet er beregnet til 5,4 mill kr. Dvs at vegkapital for sluk er 9,4 mill kr. Det er antatt at totalt etterslep er ca 36 %.



Det bør settes av ca 0,4 mill kr hvert år til vedlikehold.

## **6 Vegrekkverk**

Rekkverk er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side), tilstand og type. Det er registrert 8132 meter med rekkverk, hvorav 4311 meter er stål og 3821 meter er betong.

Det er foretatt en tilstandsvurdering av rekkverk. Rekkverk er i dårlig tilstand, med et etterslep på 37 %. Spesielt er rekkverk av betong i dårlig forfatning.

Rekkverk har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 8,2 mill kr.

Etterslepet er beregnet til 3,0 mill kr. Dvs at vegkapital for rekkverk er 5,2 mill kr.

Det bør settes av ca 0,3 mill kr hvert år til vedlikehold. I tillegg bør det settes av midler til utskifting av dårlig rekkverk, for å redusere etterslepet.

### Behov for nytt rekkverk:

Vi har vurdert at det er behov for 1656 meter med nytt rekkverk (se vedlegg). Hvis man skal følge krav i rekkverksnormaler er nok behovet langt større, men på noen av vegene er det liten trafikk.

Det er ikke vurdert eventuelle ulemper med rekkverk i forhold til vinterdrift.

## **7 Fortaukantstein**

Kantstein er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side) og type. Det er registrert 10807 meter med kantstein, hvorav 1325 meter er granitt og resten er betong.

Det er ikke foretatt en tilstandsvurdering, men det er registrert type kantstein. Det er inndelt i betong, spikma, granitt og plasstøpt. Tilstand er antatt etter type. Kantstein er i meget dårlig tilstand, med et etterslep på 39 %. Spesielt er kantstein av betong mye skadd, mest på grunn av brøyting eller høvling.

Kantstein har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 8,3 mill kr.

Etterslepet er beregnet til 3,3 mill kr. Dvs at vegkapital for kantstein er 5,0 mill kr.

Det bør settes av ca 0,4 mill kr hvert år til vedlikehold. I tillegg bør det settes av midler til utskifting av dårlig kantstein, for å redusere etterslepet.

## **8 Buskur**

Buskur (Leskur) er registrert med plassering (Veg/Hp/Km/Side), tilstand og type. Det er registrert 19 leskur, hvorav 16 er i betong og 3 er i tremateriale.

Det er foretatt en tilstandsvurdering av leskur, både vedlikeholdsmessig og konstruksmessig. Leskur er i mindre god tilstand, med et etterslep på 29 %. Vedlikeholdet er også mindre godt, spesielt med tagging.

Leskur har en beregnet gjenanskaffelsesverdi på 0,54 mill kr.

Etterslepet er beregnet til 0,16 mill kr. Dvs at vegkapital for leskur er 0,38 mill kr.

Det bør settes av ca 0,02 mill kr hvert år til vedlikehold. I tillegg bør det settes av midler til utskifting av leskur, for å redusere etterslepet.

## **9 Rørkulverter**

Det er ikke foretatt registrering av rørkulverter. Data er basert på opplysninger fra kommunen.

## **10 Rassikring**

Det er foretatt en vurdering av rassikring av kommunal veg i Lotre på Sørøya. Området består av en fjellskjæring på om lag 150 m med høyde på opp mot 20 m der det forekommer utfall av stein.

Det er en lite trafikkert veg og det er ikke større summer tilgjengelig for sikring. Fjellet er oppsprukket og det er åpenbart at det vil være et vedvarende problem med nedfall. Fjellskjæringene er uten grøft. Alle nedfall skjer ut i vegbanen.

Tiltak, trinnvis oppbygging etter tilgjengelige midler:

- Trinn 1: Rensk og spredt bolting. Dette vil redusere problemene, men ikke eliminere. Etter hvert vil forvitring føre skjæringa tilbake til dagens tilstand.
- Trinn 2: Opphenging av steinsprangnett over deler av skjæringsveggen for å hundre fallende blokk i å nå vegen. Nettet vil kreve noe vedlikehold og tømning.

Andre tiltak i form av økning av grøftebredde ved utvidelse av vegen er mulig, men det er kostnadskrevende og neppe aktuelt her.

Kostnader (eks mva): Svært vanskelig å anta noe med stor sikkerhet, men antar at:

Trinn 1: Lokalt firma: 150. – 300.000kr

Trinn 2: 200. – 400.000 kr

Det er også et stort problem at det samler seg opp store snømengder som gjør at vegen blir stengt til langt utpå våren. Et tiltak for å redusere snømengden, kan være å sette opp snøskjermer av tre på toppen av fjellskjæringen.

## **11 Forskjønning**

De fleste kommunale veger i Hammerfest bærer preg av manglende vedlikehold av sideareal. Dette gjelder både kantklipp, grøfterensk og kantrensk.

Mange av vegkantene og fyllingene består av grove steinmaterialer, som gir uryddig vekst av ugress og uønskede planter/trær.

Vegarealet er ikke tydelig markert, noe som medfører at biler parkerer på sidene og ødelegger asfaltkant og eventuell grøft. Dette ser ikke pent ut, og det medfører at vannavrenningen blir dårlig.

Av en total veglengde på ca 120 km er det antatt at ca 25 % av veglengden, dvs ca 30.000 løpemeter bør grøfterenskes. Det er antatt at den samme mengden bør kantrenskes.

Det anbefales at grøfter og vegskråninger dekkes til med jord og at det tilsåes med gressfrø. Deretter er det viktig at gresset klippes jevnlig for å hindre at ugress og trær vokser topp. Dette gjelder spesielt for de mest trafikkerte vegene, som f.eks kommunale samleveger (12,3 km ) og hovedveger (11,3 km).

## 12 Bevegelseshemmede

Det er vurdert behov for tilrettelegging for bevegelseshemmede i forbindelse med fortau og gangveger.

Norges Handikap Forbund (NHF) har laget et hefte som heter ”Tilgjengelige bygg og uteområder”.

De har vist til følgende punkter i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven, samt utdyping i veileder for teknisk forskrift, når det gjelder uteareal og adkomstveg:

- Tilgjengelige og brukbare utearealer for alle
- Atkomstvei fram til inngangen uten hinder og utstikkende skilt
- Trinnfri og mest mulig horisontal atkomstvei
- Stigning på gangveier maks 1:20, unntaksvis maks 1:12 på kort strekning
- Horisontalt hvileplan for hver 0,6 m stigning
- Bredde minst 1,4 m for kort vei
- Bredde 1,8 m for lang vei (over 12 m) eller møteplasser pr 12 m
- Hele veibredden bør kunne holdes fri for snø og is
- Kant ikke høyere enn 20 mm ved overgang mellom fortau og gangfelt
- Tverrfall 3 %, tosidig, for å kjøre en rullestol stabilt (Vegnormalen)
- God belysning

NHF har foreslått følgende kvalitetskrav:

- Alltid trinnfrie gangveier
- Minst mulig stigning. Brattere enn 1:20 er ikke brukbart for rullestolbrukere.
- Følge Vegnormalens anvisning for gang- og sykkelveier. Horisontale hvileplan og maks stigning:
  - 1:50 på strekning over 50 m
  - 1:40 på strekning 0-50 m
  - 1:20 på strekning 0-10 m
- Bredde minst 1,8 m
- Kant 20 mm ved overgang mellom fortau og gangfelt. Dette er akseptabelt for rullestolbrukere og gir tilstrekkelig markeringskant for synshemmede.
- Tosidig tverrfall, maks 2 %
- Fast, jevnt veidekke. Ikke brostein.
- Vannrett repos ved stigningens begynnelse og slutt

Fortau finnes langs 30 av de kommunale vegene. Nedsenkning av kantstein i forbindelse med kryss og gangfelt er stort sett bra. På nye anlegg er dette i orden. På gammel kantstein er det ofte redusert vishøyde pga asfaltering av kjørevegen. For bevegelseshemmede er det et problem at dekketilstand på mange av fortauene er meget dårlig, samt at bredden er for liten. Fortau ved Rørvikveien og Sykehusveien har dårlig grusdekke.

I forbindelse med bevegelseshemmede er det ikke gjort noen registreringer av gangveger.

## 13 Tverrfall

Det var ønskelig å vurdere hvilke strekninger som har behov for oppretting, endring av tverrfall, for å fjerne ulemper med utilsiktet vannavrenning mot bebyggelse. Dette er imidlertid vanskelig å vurdere når det ikke er mye nedbør. Det anbefales at kommunen oppfordrer grunneiere til å melde i fra om slike problemer, og deretter vurderer hvilke steder som bør prioriteres og hvilke tiltak som må settes i verk.

Her må man vurdere ulempe for grunneiere i forhold til kostnad for å fjerne ulempen.

## **14 Sommervedlikehold av kommunale veger**

Dette punktet er i sin helhet tatt inn i administrasjonens planforslag. Se side: 8

## **15 Vintervedlikehold av kommunale veger**

Dette punktet er i sin helhet tatt inn i administrasjonens planforslag. Se side: 9

### **B-3 ViaNova: "Gjennomgang av kommunalt vegnett"**

Dette er en gjennomgang av alle kommunale veger i Hammerfest kommune; registrert i "Norsk vegdatabank"; - med kartreferanser. (ViaNova - juni 2007.)

Komplett dokument er utlagt som "**VEDLEGG B-3**" på kommunens Servicekontor.

