

Handlingsplan Kommunale veier 2019-2022

Datert 23.11.2018

**ASK
ØY**

KOMMUNE



Innhold

1.	Innledning.....	4
1.1.	Verdien av veiene.....	4
2.	Føringer for planarbeidet	5
2.1.	Statlige føringer.....	5
2.2.	Regionale føringer	5
2.3.	Kommunale føringer	6
3.	Vei elementene.....	8
3.1	Fortau og plasser.....	8
3.2.	Gang- og sykkelveier.....	8
3.3.	Kjørebaner	9
3.4.	Drenering.....	9
3.5.	Broer, kaier, tunneler og støyskjermer.....	9
3.6.	Veibelysning	10
3.7	Trafikkskilt og gatemøbler.....	10
3.8.	Oversikt over mengder i Askøy kommune	12
4.	Utfordringer.....	13
4.1.	Bevaring av veikapitalen	13
4.2.	Høynet nivå på vedlikeholdsinnsatsen.....	14
4.3.	Standard på gateelementene i tettstedene	15
4.4.	Tilpasset drift slik at flere velger miljøvennlig transport.....	15
4.5.	Redusere miljøulemper som følge av biltrafikken.....	17
4.6.	Trafikksikkerhet	17
4.7.	God og effektiv belysning.....	18
4.8.	Overvannshåndtering.....	19
4.9.	Grensesnitt mot fylkeskommunen	19
4.10	Organisering av vei driften	19
5.	Satsingsområder - Målsettinger og strategier	20
5.1	Kollektivtransport, gående og syklende	20
5.2.	Miljøfokusert veiforvaltning – verdibevaring	20
5.3.	Tettstedsutvikling	21
6.	Definisjon av tiltakstyper	21
6.1.	Investeringer	22
6.2.	Vedlikehold.....	23
6.3.	Drift	23
6.4.	Forvaltning	24

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

7. Tiltak.....	25
7.1. Oppsummering av tiltak.....	27
7.2. Tiltaksplan	30
8. Vedlegg	38
Vedlegg 1 Beregning av veikapital og drift og vedlikeholdsbehov i Askøy kommune.....	38
Vedlegg 2 Kart.	38
9. Referanser	45

1. Innledning

Hver eneste dag, året rundt er tusenvis av innbyggere og næringsdrivende avhengig av at de kan komme raskt, komfortabelt og sikkert rundt i kommunen og til og fra arbeidsplassene utenfor kommunen. En velfungerende infrastruktur, der veier, sykkelruter, fortau, kaier og broer binder områdene sammen på kryss og tvers, er avgjørende for at Askøy skal være en dynamisk, attraktiv og funksjonell kommune.

Visjonene for transport i Askøy er å utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til mer gåing og sykling, god tilgjengelighet til kollektivreiser og tettstedskvaliteter. For å nå dette målet, kreves det at både eksisterende og framtidig infrastruktur er velfungerende og av høy kvalitet.

Handlingsplan communal vei er et overordnet styringsverktøy for utvikling, forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale trafikkarealer i Askøy kommune. Gjennom tidene er det investert betydelige verdier i de kommunale trafikkarealene. Handlingsplanen skal angi prioriteringer for en framtidsrettet forvaltning og utvikling av disse arealene, som bidrar til at kommunens visjoner og mål kan nås.

Planen behandler ikke tematisk de enkelte kommunale tjenesteområder eller sektor vise ansvarsområder. Dette skjer i kommunens budsjett og fireårige handlingsprogram og i sektorenes temaplaner.

Handlingsplanen vil fokusere på utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold og gi føringer i forhold til innspill til virksomhetsplaner og tiltaksplaner innenfor dette fagområdet.

1.1. Verdien av veiene

Veiområdene er forutsetningen for kommunens folkeliv og betjener utallige trafikanter hver eneste dag året rundt. Ledninger og kabler graves ned i veiene. Dette kombinert med tidens tann fører til slitasje på veier, broer, sykkelveier og fortau, og krever et løpende vedlikehold. Men bevilgningene til vedlikehold har i mange år ikke vært tilstrekkelig til å opprettholde en god tilstand. Det er derfor blitt et betydelig vedlikeholdsetterslep på veiarealene. Dette betyr at det ikke lenger kun er behov for et løpende vedlikehold, men i tillegg behov for en fornyelse og oppgradering for å bringe veinettet opp til en tidsriktig og velfungerende standard.

Økt vedlikeholdsetterslep vil oppleves ved at:

- Trafikkavviklingen for både myke trafikanter og kjørende er dårlig
- Broer, kaier, underganger og tunneler må stenges for trafikk
- Skader og mangler kan føre til redusert trafikksikkerhet
- Trafikkområdene og gatemøblene blir skjemmende for omgivelsene
- Komforten for busstrafikken forringes
- Antall erstatningssaker stiger
- Tilgjengeligheten til viktige møteplasser og knutepunkt blir dårlig
- Kommunens omdømme blir svekket

Broer og underganger binder kommunen sammen og er spesielt viktige for syklister og fotgjengere som er svært følsomme overfor omveier. I dag er mange broer og underganger i dårlig stand, og behovet for oppgradering er stort.

Tilstanden på de kommunale kaiene er også registrert og det vil kreves oppgraderinger i årene som kommer. Kaiene vil i framtiden bli en viktig del av kollektivnettet.

2. Føringer for planarbeidet

2.1. Statlige føringer

Sentrale lover:

- Veiloven med forskrifter
- Veitrafikkloven med forskrifter
- Veinormaler og standarder

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023

Nasjonal sykkelstrategi er en del av Nasjonal transportplan (NTP) og beskriver mål og virkemidler for å oppnå økt sykling i Norge. Strategien er begrunnet i regjeringens mål om mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet og et universelt utformet samfunn. Hovedmålet er at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023.

2.2. Regionale føringer

Aktuelle regionale planer:

- Regional transportplan for Hordaland 2018-2029
- Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland – Senterstruktur, tjenester og handel

Plan for sammenhengende sykkelveinett på Kleppestø og i nærområdet

Planen er utarbeidet av Statens veivesen og er del av Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019. Formålet med planen er at Askøy kommune skal bli et sted det er attraktivt og trygt å sykle til arbeid, skole og andre gjøremål i hverdagen. Rapporten viser planlagt hovednett for sykkel og skal være et hjelpemiddel for politikere, administrasjon og planleggere ved prioritering av areal til sykkelformål.

Mål i planen	Det betyr for veisektoren
Sykkeltrafikken skal økes med 50%	<ul style="list-style-type: none">- Øke innsatsen for å få et sammenhengende sykkelveinett.- Holde høy standard på dekkevedlikehold på sykkelveiene.- God skilting og vei visning.- Renhold generelt, fjerning av strøsand etter vinteren og fjerne løv om høsten.- Vinterdrift tilpasses syklende.
80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen	

2.3. Kommunale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanen er Askøy kommunes overordnede styringsdokument for en ønsket samfunnsutvikling, og et redskap for hvordan kommunen skal møte nye og endrede utfordringer i et langsiktig perspektiv. Samfunnsdelen har fem satsingsområder:

Satsingsområder	Det betyr for veisektoren
Den helsefremmende øyen	<ul style="list-style-type: none">- Synliggjøre og gjennomføre tiltak som legger til rette for at innbyggerne vil velge å gå og sykle mer og lengre.- Gjennomføre tiltak for et trafikksikkerhetsnivå som innbyr barn til å gå eller sykle til skolen så tidlig som mulig. Dette skaper gode vaner for framtiden.- Universell utforming – skape gode og helhetlige løsninger.
Den levende øyen	<ul style="list-style-type: none">- Bidrar til at lokalsentrene utvikles som møteplass og sosial arena ved å utføre rutinemessig renhold, trafikksikker vinterdrift og tilrettelegge for aktivitet.- Sikre et godt kollektivtilbud i lokalsentrene, tilrettelagt med innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil- Høy kvalitet på parkeringsarealer, sykkelparkering, leskur m.m.- Materialvalg i sentrumsområder med kvaliteter som bidrar til attraktivitet.- Finne gode løsninger på utfordringer på eksisterende veinett som følge av fortetting.
Den grønne øyen	<ul style="list-style-type: none">- Det skal etableres et sammenhengende og funksjonelt sykkelveinett- Det skal legges til rette for et effektivt og attraktivt gangnett- Kollektivtrafikk på land og sjø skal prioriteres- Konsekvenser av klimaendringer skal kartlegges og nødvendige tiltak gjennomføres for en forsvarlig overvannshåndtering og sikring av rasområder langs kommunale veier.- Overvann skal i størst mulig grad håndteres lokalt og ved åpne og flere funksjonelle løsninger.
Den unge øyen	<ul style="list-style-type: none">- Det skal sikres sammenhengende og trygge skole- og fritidsveier
Den skapende øyen	<ul style="list-style-type: none">- Vi bygger veier og annen infrastruktur som sikrer en god og framtidsrettet næringsutvikling.

Trafikksikringsplan 2015-2018(2020) (Handlingsplan trafikksikring 2019-2022)

Målene for trafikksikkerhetsarbeidet i Askøy kommune bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå. Likevel gis det rom for å utvikle lokale målsettinger. Hovedmål i planen er å redusere antall drepte og hardt skadde til null innen utgangen av planperioden. Kommunen ønsker å bidra til å skape gode holdninger i trafikken og kommunen skal tenke trafikksikkerhet gjennom all planlegging og utbygging.

Mål i planen	Det betyr for veisektoren
Delmål 1: Reduksjon i ulykkestyper som normalt har alvorlig utfall.	<ul style="list-style-type: none">- Gjennomføre konkrete større og mindre trafikksikringstiltak.- Gode vedlikeholdsrutiner på skilte, trafikksperrer, humper mm.
Delmål 2: Lavere alvorlighetsgrad på de ulykkene som skjer.	<ul style="list-style-type: none">- Gode driftsrutiner på vinter for å sikre friksjon, etablere gode siktforhold, unngå overvann og sikre hull i vei.- Sikre siktsoner i kryss og avkjørsler.

Andre styringsdokument

I tillegg kan kommunen lage retningslinjer for bruken av trafikkområdene. I Askøy er det utarbeidet følgende normer og retningslinjer;

- Veilysnorm
- Vei norm for Hordaland
- Retningslinjer for bruk av kommunale kaier på Askøy
- Retningslinjer for graving i offentlig vei og gategrunn

Retningslinjene og normene inneholder krav for å sikre kvalitet i utførelsen av anlegg og reparasjoner. Viktige økonomiske og miljømessige forutsetninger er innarbeidet.



3. Vei elementene

3.1 Fortau og plasser

Fortauene og plassene er grunnlaget for bevegelse i tettstedsområdene og viktige møteplasser for innbyggerne. Områdene skal skape tilgjengelighet til aktiviteter, handel, opplevelser og rekreasjon. Det er viktig at innbyggerne opplever at det er lettvint, trygt og komfortabelt å bevege seg til fots eller med tilrettelagte hjelpeemidler.

Gangarealene i Askøy er på samme måte som kjøreveiene og gang og sykkelveiene et grunnleggende element i kommunens infrastruktur. De er en forutsetning for vekst og for at sentrumsområdene i Askøy skal preges av folkeliv. For at målene om en forbedret folkehelse skal oppnås, må flere gå mer og lengre. Da sier det seg selv at veiene må være godt tilrettelagt for at gående skal kunne ferdes både trygt og effektivt.

Fortauene og gangarealene skal også være tilrettelagt for forflytningshemmede og barnevogner. Dette krever god bredde og plass for å utføre effektiv brøyting og strøing i vinterhalvåret og renhold i sommerhalvåret.

På strekninger i sentrumsområdene med mye gangtrafikk og i trange områder hvor det er vanskelig å drive maskinell vinterdrift blir det mer og mer vanlig å benytte snø smelte anlegg/gatevarme.

Standarden på fortauene er svært varierende og det er behov for tiltak flere steder i kommunen. Avgrensningen mellom gangarealer og kjørevei er på flere steder for lite markert. Det er behov for å fornye kantstein for å få en forsvarlig høydeforskjell.

3.2. Gang- og sykkelveier

Det er viktig å satse på gode forhold for syklistene der de opplever det komfortabelt og trygt å sykle til arbeid, skole og fritidsreiser. For å få til dette må det satses på sammenhengende ruter og disse må ha en høy drift og vedlikeholdsstandard året rundt.

En måte å få fram de mest effektive tiltakene er å gå ut til syklistene og kartlegge deres opplevelser av strekningene de sykler på til daglig.

Å få mange til å sykle vil gi mindre biltrafikk og bedre forhold for næringstrafikken på veinettet.

Tilstanden er registrert på gang- og sykkel veiene og viser at dekketilstanden er for dårlig på flere steder.

3.3. Kjørebaner

Kjøre baner på de kommunale veiene er utsatt for skader. Det graves mye (spesielt i forbindelse med fiberutbygging) og asfaltdekkene er gamle og uttørret. Dette fører til skader og hull som er skjemmende i nærområdene. Løse kumlokk kan også medføre støybelastninger.

Skader på kantstein og spordannelse gjør at overvannet ikke ledes til sluk slik det er forutsatt og dette kan gi ulemper for naboeiendommene.

3.4. Drenering

Grøfter, kummer, sandfang, sluk og stikkledninger leder vannet vekk fra overflaten og fram til avløpssystemene. Manglende vedlikehold kan gi problemer med at ledningssystemene ikke svelger unna og vannet kommer inn i hagene, og husene til folk og gjør skade.

Dersom sandfangene ikke tømmes rutinemessig vil sand kunne komme inn i rørsystemene og føre til tette rør og skader på pumpeanleggene.

I den senere tid har værsituasjonen endret seg og det er oftere store intense nedbørsmengder som gjør at kapasiteten må være optimal til enhver tid.

Det er kun begrenset oversikt over tilstanden på dagens dreneringssystem og det anbefales en kartlegging. Ut fra denne kartleggingen kan det forventes et behov for å øke dimensjon og kapasitet i overvannsanleggene.

I tillegg til behov for utvidet kapasitet i rørsystemene snakkes det nå om å utforme nye veier som flomveier, der vannet føres langs veiene og direkte til avløpsanlegg.

3.5. Broer, kaier, tunneler og støyskjærmer

Større konstruksjoner som tunneler, bruer, murer og underganger er alle viktige konstruksjoner for å binde sammen områdene, og sikre sideareal langs vei.

Gode forbindelser på broer og i underganger er spesielt viktig for gående og syklende, som er følsomme for store omveier. Flere av anleggene er etablert som trafikksikkerhetstiltak der skolebarn separeres fra biltrafikken.

Disse konstruksjonene er spesielt utsatt for tagging og hærverk. For at broer og underganger skal være attraktive og bli brukt som tiltenkt, må de være rene, lyse og trivelige.

Både betongmurer og natursteinmurer er utsatt for ekstra påkjenninger i flomsituasjoner og det er viktig å følge med på stabilitet slik at en unngår utrasing.



Håboldøy bro.

3.6. Veibelysning

Belysningen på kommunale veier bidrar til trafikksikkerhet, den skaper trygghet og god belysning kan forhindre kriminalitet. Belysning brukes også til å fremheve arkitektur, utsmykking i det offentlige rom og landskapsformer.

Belysningen er på denne måten viktig for at folk flest skal gå og sykle lengre og for at innbyggere i alle aldre skal trives og oppholde seg i sentrumsområdene også etter at det er blitt mørkt om kvelden.

3.7 Trafikkskilt og gatemøbler

Skilt, lehus, sykkelstativer, benker, søppelkasser og veioppmerking er nødvendig trafikkveilednings- og serviceutstyr for trafikantene. God skilting og oppmerking er vesentlig for trafikksikkerheten. Dette er også viktig for at trafikantene skal kunne samhandle på en god måte, og finne fram dit de skal. Godt vedlikeholdte lehus og sykkelstativer med god kapasitet, er en av forutsetningene for at innbyggerne skal reise kollektivt og bruke sykkelen på deler av reisen. Benker og søppelkasser er en naturlig del av et aktivt sentrumsområde. Benkene må være innbydende og ha universell utforming. Søppelkasser må ha kapasitet og en hensiktsmessig tømmefrekvens.

De siste årene er 29 av totalt 59 kommunale holdeplasser, rustet opp. Av disse har 8 fått nye lehus, 9 lehus er oppgradert og fortau er bygget fram til holdeplassene der dette manglet. Totalt har 25 holdeplasser m/lehus.

I 2017 vil ytterligere en holdeplass i Grensedalen blir rustet opp med utskifting av skur mm, dette prosjektet er en del av Askøypakken. De fleste er rustet opp til universell utforming. Men det er behov for ytterligere opprusting av ca. 10 holdeplasser.

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022



Bussholdeplass ruta 484 i Grensedalen.

3.8. Oversikt over mengder i Askøy kommune

Objekt	Enhet	Antall i kommune:
Veikonstruksjon		
Asfaltdekker boligvei	lm	91 567
Asfaltdekker G/S	lm	12 999
Asfaltdekker fortau	lm	34 417
Asfaltdekke parkering	m ²	43 030
Natursteinsdekke	m ²	0
Grusdekker	lm	256
Kantstein (granitt)	lm	0
Kantstein (betong)	lm	16 280
Åpen grøft	lm	84 754
Lukket grøft	lm	15 783
Stikkrenner	stk	141
Slukrister	stk	175
Sandfang	stk	175
Underganger	stk	6
Bruer	stk	9
Kaier	stk	13
Trapper tre	stk	0
Trapper granitt	stk	0
Veiutstyr		
Trafikkskilt	stk	939
Gatenavnskilt	stk	0
Veioppmerking	lm	190 192
Gangfelt opphøyde	Stk	0
Gangfelt	stk	67
Veilys	stk	5 232
Bommer el	stk	0
Bommer	stk	8
Ferist	stk	1
Rekkverk	lm	21 804
Lehus	stk	188
Strøsandkasser	stk	91
Søppelkasser	stk	93
Trær	stk	0
Gjerder	lm	1 228
Bergsikring	lm	5 289
Murer	lm	24 965
Støyskjerm	lm	0
Trafikkøy	stk	45
Fartsdempere	stk	152

Eksempler på veiobjekter

I de nærmeste årene blir det kommunale veinettet utvidet med minst 10 stekninger:

- Stongafjellet 630 meter (allerede med i meterantall)
- Storebotn 840 meter
- Litleskoglia ca 290 meter
- Fureneset ca 320 meter
- Solåsen ca 455 meter
- Storheia, Djupedalen, St hans haugen ca 1305 meter
- Frudalsrindane va 625 meter
- Løftet ca 845 meter
- Lønnvarden ca 1040 meter
- Vestheim ca 235 meter.

Dette utgjør tilsammen ca 6 585 meter

4. Utfordringer

I dette kapitlet behandles utfordringsområder som skal legges til grunn for handlingsplanen. Gjennomgangen av målene i overordnede planer har bidratt til å kunne definere og vurdere dagens utfordringsområder. Målene er sett opp mot de eksisterende trafikkforholdene og tilstanden på veiene i Askøy kommune.

4.1. Bevaring av veikapitalen

Verdiforringelse av veinettet er i det siste blitt satt på dagsorden spesielt i forhold til riks- og fylkesveier. Dette betyr ikke at situasjonen er bedre på det kommunale veinettet. Tvert imot avdekkes det nå store investeringsbehov som følge av at skadene på veinettet er blitt så store at de ikke lar seg reparere.

Askøy kommune har et omfattende kommunalt veinett med et betydelig vedlikeholdsetterslep. Mange av de kommunale veiene er historiske bygdeveier som har blitt utvidet gradvis uten at selve vei konstruksjonen er oppgradert med en bæreevne som tåler dagens trafikkbelastninger. Det er også mange kommunale kaier som ikke har tilfredsstillende standard.

Kommunen har attraktive utbyggingsområder for regionen. Befolkningsveksten skaper større trafikkmengder. Mye graveaktivitet med å legge fram kabler og rør, samt økte nedbørsmengder skaper raskere verdiforringelse av veinettet enn forutsatt.

Vi har anslått gjenanskaffelsesverdien på de kommunale veiene i Askøy til ca. 1,235 milliarder kroner. For å opprettholde veikapitalen på dagens nivå er det i planperioden behov for å avsette ca. 14 millioner i året til reasfaltering og vedlikehold.

4.2. Høyet nivå på vedlikeholdsinnsatsen

Vedlikehold defineres som tiltak for å opprettholde veiens/veinettets/veiutstyrts strukturelle kvalitet og verdien av investert veikapital. En god vedlikeholdsstandard definerer tiltak som utnytter levetiden som forutsatt når veiene ble bygget og senere utbedret.

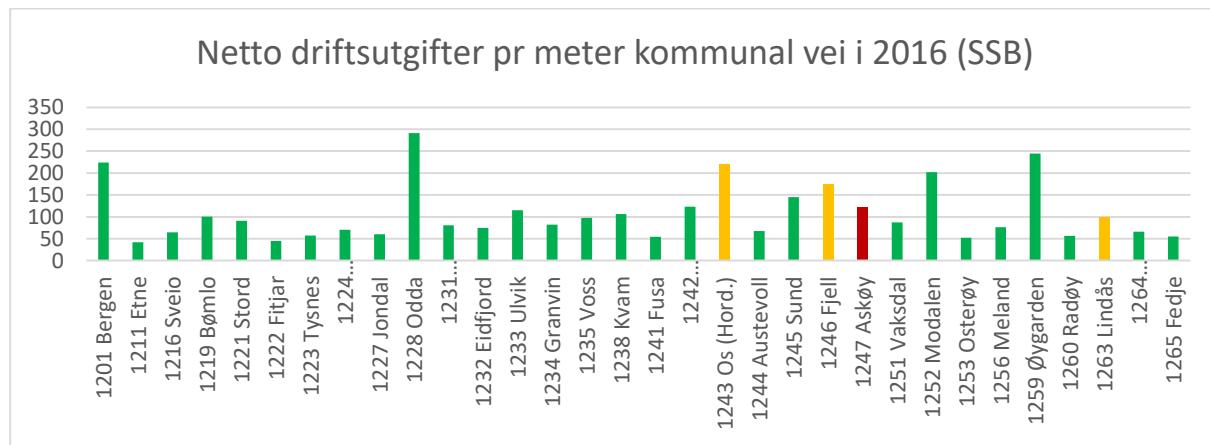
Askøy kommune brukte ca. 7,4 millioner på drift og vedlikehold av veiene i 2016. Disse midlene ble fordelt på;

- Fortau
- Gang- og sykkelveier
- Kjørebaner
- Drenering
- Broer, kaier, murer og underganger
- Vei- og gatebelysning (inkludert belysning av private veier)
- Trafikkskilt og andre veielement som f.eks. veioppmerking
- Ferister
- Grøntanlegg og plasser

De årlige budsjettmidlene har over lang tid hovedsakelig dekket kostnader til drift. Ca. 70 % av midlene går til brøyting, renhold, feiing, asfaltlapping osv. og er på denne måten dekkende for de mest nødvendige driftsoppgavene. De resterende 30 % er ikke tilstrekkelig for å drive et systematisk vedlikehold og opprettholde kapitalen som er investert i veinettet.

Stor utbygging i kommunen medfører overtakelse av nye vei kilometer for Askøy kommune, uten at det medfører nye midler til drift og vedlikehold. Dette fører til et økende vedlikeholdsetterslep og at tilstanden blir dårligere år for år.

Denne situasjonen er beskrivende for flere av kommunene og gjennomsnittlig netto driftsutgifter i Hordalandskommunene er ca kr 110,- pr meter vei.



KOSTRA tall for kommuner i Hordaland. Askøy markert med rødt og de mest sammenlignbare kommuner med gult.

Det er et vedlikeholdsetterslep på veiene i Askøy. For å komme ut av denne sitasjonen er det behov for å satse i noen år med ekstra midler slik at veinettet igjen har en akseptabel standard. Slike tiltak kan gjennomføres både i form av omfattende ombygginger der skadene er veldig store og der det er behov for en total rehabilitering av veiene, og gjennom et utvidet asfalteringsprogram der skadene er mindre. Etter en slik oppgradering av veinettet er det behov for en årlig ressurstilgang som hindrer at et etterslep på nytt bygges opp.

De siste årene er en del holdeplasser for buss blitt opprustet. Det er valgt enkel robuste lehus med minst mulig vedlikeholdsbehov. Ut fra satsningen på mer attraktiv kollektivtransport kan det være ønskelig med mer tiltalende og brukervennlige lehus, dette forutsetter at det settes av ressurser til nye moderne lehus og framtidig drift og vedlikehold.

4.3. Standard på gateelementene i tettstedene

Det foregår stor utbygging av boliger i Askøy og det er viktig å tenke på framtidige lokale møteplasser for befolkningen, da helst møteplasser i nærområdene. Veier, fortau, torg og andre utsjener er dominerende i et tettstedsområde og kvaliteten på disse arealene har stor betydning for hvilket inntrykk besökende og lokalbefolkningen sitter igjen med.

Kleppestø sentrum skal oppleves av alle som en god og trygg møteplass med urbane kvaliteter. Tettstedsområdene må i årene framover videreføres som sosial arena ved å tilrettelegge gode utearealer og gatearkitektur som innbyr til aktiviteter.

Høyverdige byggematerialer som for eksempel granitheller og brostein, moderne gatemøbler, kunst m.m. understrekker urbane kvaliteter og er dagens forventninger til moderne sentrumsområder. Innbyggerne skal være stolte av, bruke og vise fram sitt sentrum til besökende. For å få til dette settes det av midler til investeringer i sentrumsområdene, og det er minst like viktig at trafikkarealene følges opp med en høyverdig standard på drift og vedlikehold.

4.4. Tilpasset drift slik at flere velger miljøvennlig transport

Tradisjonell vei drift har hatt fokus på biltrafikken og dette gjelder også for Askøy kommune. Dersom veksten i transport skal skje med andre transportformer enn bil, må veinettet bygges ut og driftes slik at det oppfattes trygt og komfortabelt å sykle, gå, trille barnevogn og kjøre rullestol over lengre avstander en det som er vanlig i dag.

Kollektiv

Holdeplasser og kollektivknutepunkt må oppleves som tilgjengelige, attraktive og trygge. Det samme gjelder for tilførselsveiene fram til holdeplassene. Ved utbygging krever dette holdbare og tiltalende lehus, benker, sykkelstativer, søppelkasser med mer. Drifts og vedlikeholdsstandarden må være så god at kvaliteten oppleves gjennomgående.

Sykkel

Askøy skal ligge i front med tilrettelegging for sykkeltrafikk. Dette gjelder både transportsykling og tursykling samt sykkelparkering ved kollektivknutepunkter. Det er ønskelig med økt tilrettelegging for pendlersyklisten. Dette gjelder også vinterstid. I framtiden vil en i økt grad satse på adskilte løsninger for gående og syklende. Utvidet bruk av veioppmerking kan være et aktuelt tiltak.

Gange

Flere skal gå, og alle skal gå mer. Det skal være attraktivt å gå for alle, og det skal legges til rette for at det er enkelt og trygt å ferdes langs veiene. Det skal være mulig å ta seg fram raskt og bruke snarveier der det er hensiktsmessig. Omgivelsene for de gående skal være attraktive og universelt utformet.

Vinterdrift

Askøy kommune ønsker å ha høy standard på vinterdriften. Prioriteringene er i stigende grad rettet mot myke trafikanter og med mindre fokus på framkommelighet for biltrafikken. Det er stort fokus på at trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper skal ha prioritert, og nærområdene til skolene har ekstra oppmerksamhet.

I dag utføres en del av vinterarbeidene på kommunale områder utenfor veiområdene. Nåværende midler avsatt til drift av de kommunale veiene brukes også inne på skoleområder, omsorgsboliger, kirker mm. Disse tjenestene er også viktige for innbyggerne, men kunne gjerne vært finansiert og styrt av de etater som er ansvarlig for disse områdene. Brøyting og salting på slike områder utgjør ca. kr 700 000,- i året.

Mange innbyggere i Askøy pendler til arbeidsplasser i Bergen. Kravene til vinterdriften blir derfor relatert til standarden på kommunale veier i Bergen og til standarden på riks og fylkesveinettet. Det er innført restriksjoner på kjøring med piggdekk i Bergen og dette har betydning for hvilket nivå vinterdriften skal ligge på i Askøy.



Snørydding på fortau i Ospedalen.

4.5. Redusere miljøulemper som følge av biltrafikken

Det skal satses på bærekraftig utvikling gjennom handlekraftig og langsiktig forvaltning av ressurser og miljø. Det stilles stadig strengere krav til veiholdere i forhold til støyskjerming, støvdemping, avfallshåndtering osv. Miljømyndighetene har fokus på rutinemessig drift av sluk og sandfang for å hindre utslipps av forurensede masser. Askøy vil være i forkant av kravene og satser på miljøvennlig veidrift.

Oppfordring til bruk av piggfrie dekk medfører endret strategier for vinterdriften. Økt bruk av salt kan ha negative effekter på natur og nærområder til veiene. Presset på å bruke dyrere og mer miljøvennlige strømidler er økende. Veinettet skal også driftes med minimal miljøbelastning, det betyr bevisste valg i forhold til hvilke driftsmidler som kan benyttes.

4.6. Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet har vært et satsningsområde i en årrekke og må etter hvert betraktes som en grunnleggende forutsetning for alle som ferdes i trafikken. Det har vært gjort et godt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen over flere år med nullvisjonen som mål. Denne innsatsen må opprettholdes og tiltak i gjeldende trafikksikkerhetsplan må kontinuerlig innarbeides i handlingsplanen.

Et aktivt arbeid med trafikksikkerhetstiltak kan utløse tilskudd. Slike tilskudd er spesielt knyttet til skoleveier. Ordningen administreres av fylkeskommunen.



Trafikksikring ved Kleppestø barneskole

Trafikksikkerhet omfatter også opplevd trygghet, spesielt for myke trafikanter. På kommunalt veinett med liten trafikk og lave hastigheter kan ikke tradisjonelle analyser av eksisterende ulykker med personskade legges til grunn for tiltakene. Behov for tiltak blir da avdekket gjennom beboere, skolebarn og foreldre som opplever en risiko i trafikkbildet og henvender seg til kommunen. Ved slike henvendelser gjennomføres hastighetsmålinger, og andre registreringer som brukes for å avdekke aktuelle ulykkesforebyggende tiltak.

Mange kommuner ønsker å være en «trafikksikker kommune» i henhold til Trygg Trafikk sine kriterier. Dette forutsetter et aktivt og tverrsektorielt samarbeid for å forebygge trafikkulykker i kommunen. For å få til dette i Askøy må samferdselsavdelingen i kommunen være en pådriver i et tverrfaglig samarbeid. I tillegg er det viktig å ha ressurser til kritiske gjennomganger av nye reguleringsplaner for å sikre at trafikksikkerheten blir ivaretatt på en god måte.

Forbedring av siktforhold både på offentlig grunn og hos naboer til offentlig vei er viktige tiltak for å forebygge ulykker. Små barn som leker langs veiene skal være synlige for de som kommer kjørene lenge nok til at det er mulig å stoppe. Private hekker som gror inn i veiarealene hindrer god sikt og dekker skilt og annen viktig trafikkinformasjon. Erfaringene har vist at kommunen må føre tilsyn for å hindre dårlige siktforhold.

Et systematisk trafikksikkerhetsarbeid krever både ny kompetanse, flere ressurser, og økt samarbeid på tvers av sektorene i kommunen.

4.7. God og effektiv belysning

Belysningen skal gi godt nok lys for alle, med særlig fokus på trygghet, trafikksikkerhet og opplevelse. Gode og trygge uterom er vesentlig, samtidig som det skal fokuseres på å redusere energiforbruket.

Askøy utarbeidet i 2014 en egen veilysnorm. Det er lagt vekt på universell, rasjonell og hensiktsmessig utforming, og kommunen ønsker driftssikre og energioptimale anlegg, slik at hensyn til økonomi og klimakrav blir ivaretatt på en enda bedre måte. Trafikksikkerhetsmessige hensyn skal normalt være dimensjonerende for vei- og gatelys-anlegg, men miljøhensyn og estetiske tilpasninger til omgivelsene, skal også vektlegges. Anlegg skal utformes og driftes, så energieffektivt som mulig. Veilysnormen vil bli oppdatert i forhold til teknologisk utvikling, samt interne og eksterne rammebetingelser.

4.8. Overvannshåndtering

Økte nedbørsmengder og mer intense regnbygger enn tidligere, har gitt en større utfordring med overvann. Dette oppleves som en stor ulempe, spesielt for gående og syklende. Rutinene for drift av grøfter, rister og sluker må tilpasses denne utfordringen for å hindre oversvømmelser og redusert framkommelighet.



Overvann Oksnesveien

4.9. Grensesnitt mot fylkeskommunen

Fra andre kommuner er vi kjent med at fylkeskommunene ønsker å nedklassifisere deler av sitt veinett til kommunale veier. Dette skjer uten at midler til drift og vedlikehold følger med. I de sentrale overføringene (rammetilskuddet) fra Staten er lengden på veinettet en parameter for fylkeskommunen, men ikke for kommunen.

Gang- og sykkelveier langs fylkeskommunale veier er i vårt fylke definert som kommunens ansvar. På fylkesveier som tidligere var riksveier er fylket ansvarlig for langsgående gang- og sykkelveier. Dette skaper en uryddig sitasjon i forhold til hvem som har veimyndighet og uklarheter i forhold til hvor trafikanter skal henvende seg.

4.10 Organisering av vei driften

Gjennom dagens organisering, utstyrspark og ressurstilgang er det lagt opp til at vei driften skal ha en årlig inntjening på ca 4 millioner gjennom å utføre tjenester primært for VA-avdelingen. Dette kravet er styrende for maskinparken, og er en utfordring i forhold til primæroppgaven med drift og vedlikehold av de kommunale veiene.

Ved en uavhengig organisering av vei driften vil det være hensiktsmessig med mindre operative enheter som effektivt kan styres dit utfordringene er, sikre skadene og utføre mindre reparasjoner. Feie bil og utstyr til vinterdrift må til enhver tid være tilgjengelig. I administrasjonen er det behov for ressurser og kompetanse innenfor den store satsningen på miljøvennlig transport, trafikksikkerhet og veibelysning.

5. Satsingsområder - Målsettinger og strategier

Hver eneste dag, året rundt er tusenvis av innbyggere og næringsdrivende avhengig av at de kan komme raskt, komfortabelt og sikkert rundt i kommunen og til og fra arbeidsplassene utenfor kommunen. En velfungerende infrastruktur, der veier, sykkelruter, fortau, kaier og broer binder områdene sammen på kryss og tvers, er avgjørende for at Askøy skal være en dynamisk, attraktiv og funksjonell kommune.

Visjonene for transport i Askøy er å utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til mer gåing og sykling, god tilgjengelighet til kollektivreiser og tettstedskvaliteter. For å nå dette målet, kreves det at både eksisterende og framtidig infrastruktur er velfungerende og av høy kvalitet. Det er på bakgrunn av dette valgt ut et hovedmål og tre satsingsområder med mål og strategier.

Hovedmål for planen:

Kommunale veier i Askøy kommune skal være stedstilpasset, effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig for alle.

5.1 Kollektivtransport, gående og syklende

Dersom veksten i transport skal skje med andre transportformer enn bil, må veinettet bygges ut og driftes slik at det oppfattes som trygt og komfortabelt å gå, sykle og benytte seg av kollektivtransport. Dette vil gi positive helseeffekter og er god samfunnsøkonomi.

Mål:

Veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, gange og sykling.

Strategier:

- Vi vil at flere skal gå og sykle mer og lenger.
- Vi vil at alle trafikanter skal kunne ferdes trygt. Askøy skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller alvorlig skadd i trafikken.
- Vi vil tilrettelegge for økt bruk av kollektivtrafikk.

5.2. Miljøfokusert veifarvaltning – verdibevaring

Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på veiarealene i kommunen. Dette betyr at det ikke bare er behov for løpende vedlikehold, men i tillegg behov for en fornyelse og oppgradering for å bringe veinettet opp til en tidsriktig og velfungerende standard. Kapitalen som er lagt ned i veinettet i Askøy kommune skal forvaltes i et samfunnsøkonomisk perspektiv med minst mulig verdiforringelse.

Mål:

Trafikkområdene skal vedlikeholdes og forvaltes i et miljøperspektiv, der veikapitalen ikke skal forringes.

Strategier:

- Vi utarbeider en forsvarlig vedlikeholdsstandard og rutiner som hindrer verdiforringelse og sikrer at funksjonene opprettholdes på veidekker, konstruksjoner og vei utstyr.
- Vi tar hensyn til økte nedbørsmengder i fremtiden for å hindre skader på infrastrukturen og på omgivelsene

5.3. Tettstedsutvikling

Utbygging og vedlikehold av trafikkareal og vei elementer er en viktig del av tettstedsutvikling. Veier, fortau, torg og andre uterom er dominerende i et tettstedsområde og kvaliteten på disse arealene har stor betydning for hvilket inntrykk besökende og lokalbefolkningen sitter igjen med. Tettstedene må utvikles som sosiale arenaer ved å tilrettelegge for gode utearealer og gatearkitektur som innbyr til aktiviteter. Samlet må dette ses i sammenheng med handlingsplanens tiltaksdel, ref. s. 35 oppgradering av daglig renhold pkt. 3.

Mål:

Tettstedsområdene skal utvikles som trygge, tilgjengelige og sosiale møteplasser.

Strategier:

- Vi vil at veiene, gatene og de offentlige uteommene skal ha god driftsstandard slik at tilbudene opprettholdes og føles attraktive for brukerne.
- Vi vil at trafikkområder, plasser og uteområde i tettstedssområdene skal videreutvikles som trygge og sosiale møteplasser.
- Drift og vedlikeholdsstandarden skal være høyere i tettstedsområdene enn ellers i kommunen.
- Utendørs belysning skal være miljøvennlige og ha god kvalitet på materiell og utførelse, slik at anleggene blir driftssikre og med vekt på estetikk og økonomi. Dette for å ivareta hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling, trivsel og trygghet.

6. Definisjon av tiltakstyper

Investeringer, vedlikehold, drift og forvaltning er aktuelle tiltakstyper innenfor fagområdet. I prioriteringen av tiltak for å oppnå kommunens målsetninger vil alle disse tiltaksområdene bli vurdert. Det kan være en utfordring å ha oversikt over skillet på de ulike tiltakstypene. Definisjonene har betydning for hvordan kommunen kan finansiere tiltakene.

Kommuneøkonomien skiller mellom drift og investeringer i sine budsjett og regnskap. Investeringer kan lånefinansieres – den muligheten har ikke kommunen ved finansiering av drifts- og vedlikeholdstiltak.

For å vurdere om midlene blir forvaltet på en god måte er det i tillegg viktig å ha oversikt over hvor mye som brukes til drift og hvor mye som brukes til vedlikehold.

Disse begrepene brukes ofte om hverandre og forståelsen kan diskuteres. Nedenfor gis det en forklaring på de ulike begrepene, slik det brukes i infrastruktursammenheng. Det gis også et eksempel fra asfaltarbeider som illustrerer de ulike tiltakstypene.

6.1. Investeringer

For at en anskaffelse skal regnes som en investering, må den koste minst 100 000,- kroner og ha en levetid på minst 3 år. Innenfor vei må det vurderes om anskaffelsen er en påkostning (og dermed en investering) når den utvider bruksverdien eller bruksområdet, kapasiteten eller funksjonaliteten.

Eksempler på investeringer:

- Nye veistrekninger eller utvidelser/oppgradering av eksisterende strekninger.
- Bygging av bruer og underganger
- Oppgradering fra HQL(Kvikksølv) til LED-belysning



Utskifting av ferist i Krokåsdalen

6.2. Vedlikehold

Vedlikehold og bevaring av eksisterende verdier er viktig for en bærekraftig utvikling der kommunen tar vare på investert kapital. Norsk Standard NS3422 gir følgende definisjon på vedlikehold: ”Tiltak som er nødvendig for å opprettholde en bygning eller anlegg på en fastsatt kvalitet”. Dette omfatter løpende vedlikehold, tilstandsbasert vedlikehold og større reparasjoner.

Eksempler på vedlikeholdsoppgaver:

- Asfaltering
- Reparasjoner på bruer
- Oppretting og utskifting av kantstein
- Utskifting av defekte gatelysarmaturer

6.3. Drift

En effektiv drift gir en umiddelbar effekt for trafikantene ved at for eksempel veiene blir brøytet og rengjort. Norsk Standard NS3422 gir følgende definisjon på drift: ”Oppgaver og rutiner som er nødvendig for at en bygning eller et anlegg skal fungere som planlagt. Kontroll og prøving for å finne ut om det kreves tiltak, eller om gjennomførte tiltak er riktig utført”.

Eksempler på driftsoppgaver:

- Vinterdrift - brøyting og strøing
- Renhold – feiing og spyling
- Tømming av sandfang og sluk
- Energikostnader til gatelys
- Kantklipping
- Veioppmerking



Kosting og spyling av veibane

6.4. Forvaltning

Dette omfatter aktiviteter i veiforvaltningen knyttet til eiendomsledelse og administrasjon. Saksbehandling i forbindelse med gravearbeider er en forvaltningsoppgave. Videre omfattes utgifter til ledelse og administrasjon, eksempelvis administrasjon av leieforhold på torg og uteroms arealer, administrasjon av fagsystemer, kontraktsoppfølging, internkontroll mv.

Eksempler på forvaltningsoppgaver:

- Behandling av henvendelser fra publikum
- Myndighetsutøvelse i henhold til aktuelle lovverk
- Ajourhold av veiregisteret
- Oppfølging av ekstern leverandør av drifts og vedlikeholdskontrakter
- Fagutvikling
- Uttalelser til plan og byggesaker

Eksemplet under viser hvordan asfaltarbeider kan være forskjellige tiltakstyper.

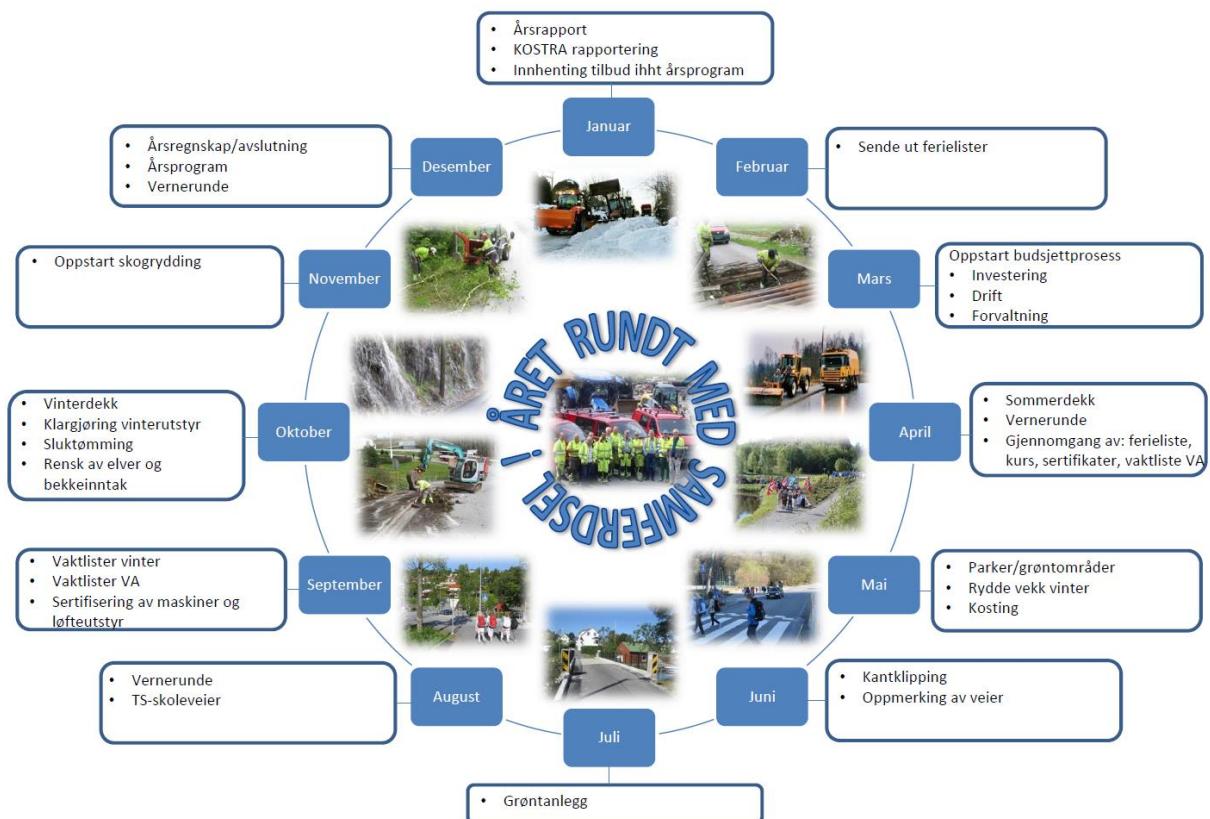
Eksempel – Asfaltarbeider

Ved lapping av huller, mindre skader i asfaltdekker (ifylling av krakeleringer) og lignende, uten at hele strekningen repareres ansees dette som drift.

Der et nytt asfaltlag legges på nedslitt asfaltlag, uten andre oppgraderinger av veien, ansees dette som vedlikehold. Dette gjelder selv om asfaltdekket er av en bedre (mer moderne standard) enn det opprinnelige.

Ved ned fresing av eksisterende dekke, fornyelse av bære lag, reetablering av kantstein, sluk osv. før legging av nytt dekke ansees dette som en investering. Tiltakene fører samlet til en vesentlig oppgradering og til en høyere standard på veien enn den opprinnelige.

Hvis en kabeletat ønsker å legge ledninger i veien, vil veiholder normalt tillate dette under visse forutsetninger. Saksbehandling og oppfølging/kontroll av gravearbeidet er en forvaltningsoppgave.



Aktiviteter gjennom året.

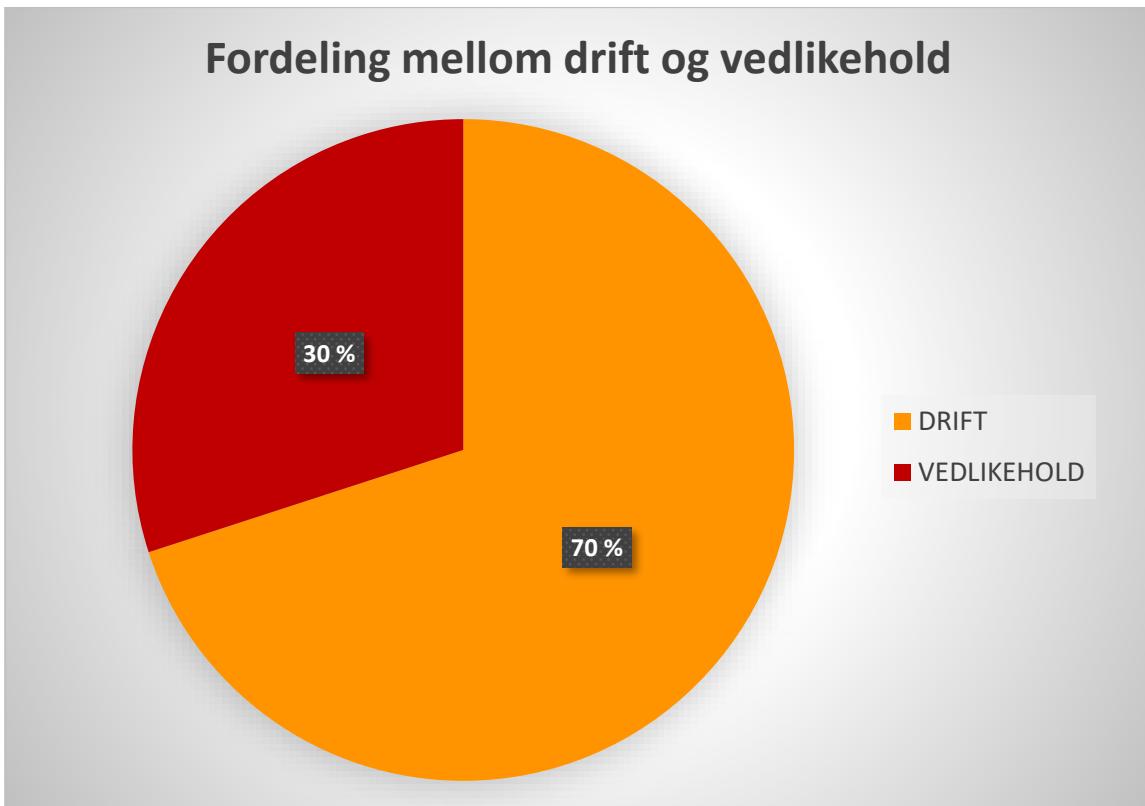
7. Tiltak

For hvert av satsingsområdene er det laget en oversikt over de aktuelle tiltakene som ønskes prioritert. Dette gjelder investeringer, vedlikehold, drift og forvaltning.

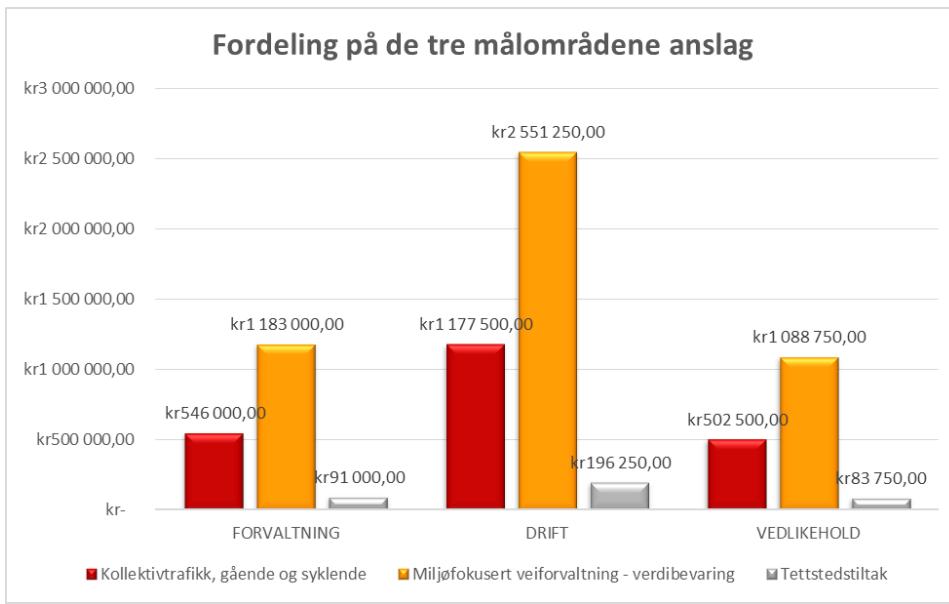
På en del av tiltakene er detaljplanleggingen ikke påbegynt. Kostnadstallene er derfor kun anslag, basert på de opplysninger som foreligger om de ulike prosjektene. Vi har likevel valgt å ta de med for å synliggjøre prosjektene og forventninger til finansiering fra kommunen i planperioden.

For investeringer er det kun satt av et gjennomsnittlig behov pr år i planperioden og ikke sammenligninger med de tre siste årene slik det er gjort for drift, vedlikehold og forvaltning. Dette skyldes at investeringstallene varierer mye fra år til år.

For å hindre et framtidig vedlikeholdsetterslep mener vi at det må settes av betydelig mer midler til vedlikehold. Når ressurstilgangen styres inn mot de klare prioriteringene som blir gitt fra overordnede styringsdokumenter er det viktig å være klar over at dette kan føre til en redusert standard på de delene av veinettet som gir mindre måloppnåelse.



Dagens fordeling mellom drift og vedlikehold



Dagens fordeling mellom drift og vedlikehold

7.1. Oppsummering av tiltak

Handlingsplanens drøfting signaliserer en ny og tydeligere måte å tenke på i forhold til tradisjonell drift og vedlikehold av kommunale veier.

Miljø og bærekraftig utvikling betyr

- Mer fokus på miljøvennlig transport og myke trafikanter
- Verdibevaring og reduserte miljøbelastninger fra veinettet
- Veier og offentlig uteom som utvikles til tiltalende møteplasser med tettsteds kvaliteter
- Nye trafikkområder bygges med større fokus på estetikk. Det benyttes fine steinmaterialer og mer beplantning, drifts- og vedlikeholdsniået må være tilpasset dette.

Større krav til dokumentasjon og kvalitetsoppfølging

- Trafikantene er mer kritiske til driften og kravet til å dokumentere standarden er økende
- For å kunne utføre målrettede tiltak er dokumentasjon av tilstand en forutsetning

Handlingsplan vei anbefaler en betydelig økning i budsjettet til investeringer, forvaltning, drift- og vedlikehold av de kommunale veiene i årene som kommer.

Bakgrunnen for dette er Askøy kommunes allerede vedtatte planer og strategier oppsummert i tre hovedsatsningsområder:

- 1. Kollektivtransport gående og syklende**
- 2. Miljøfokusert veiforvaltning – verdibevaring**
- 3. Tettstedsutvikling**

Veinettet i Askøy er omfattende og veilengden øker årlig. For å kunne være framtidsrettet og støtte opp under kommunens målsetninger ser vi for oss følgende anbefalte ressurs tilgang i planperioden.

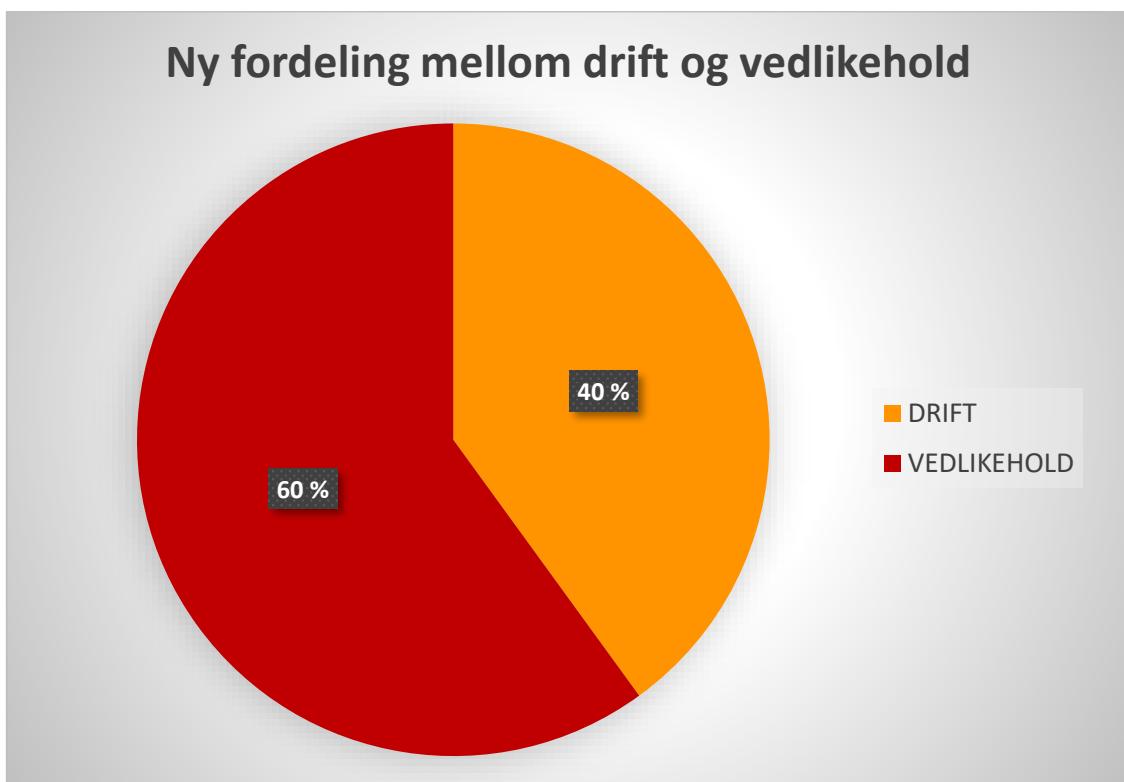
	ihht. budsjett	Ikke ihht ramme	Økonomiplan 2019-2022
Investeringer	kr 35 300 000		Innenfor rammen
Investeringer		kr 194 450 000	Utenfor rammen

Tabellen viser totalt investeringsbehov

	Årlig gjennomsnitt ihht. Budsjett siste 3 år	Manglende dekning for å ta igjen etterslep	Sum inkl. budsjett og manglende dekning	Økonomiplan 2019-2022
Vedlikehold	kr 1 685 000,00	* kr 6 400 000,00	kr 8 085 000,00	Utenfor rammen
Drift	kr 3 800 000,00	* kr 1 770 000,00	kr 5 570 000,00	Utenfor rammen
Forvaltning	kr 1 840 000,00	* kr 900 000,00	kr 2 740 000,00	Utenfor rammen
SUM	kr 7 325 000,00	* kr 9 070 000,00	kr 16 395 000,00*	Utenfor rammen

*Viser til vedlegg 1, hvor foreløpig drift og vedlikeholdsbehov er detaljert beskrevet. Dette er et dynamisk dokument som oppdateres fortlopende.

Fordelingen mellom midler til drift og til vedlikehold er etter dette endret til en fordeling der 60 % går til vedlikehold og 40 % går til drift. Dette vil bidra til en innhenting av etterslepet på de kommunale veiene.



Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

Planen har følgende utgangspunkt:

- Gjennomføre og prioritere tiltak basert målsetninger i de overordnede planene
- Opprettholde dagens driftsstandard rettet mot alle trafikantgruppene

I tillegg vil man oppnå:

- Økning i standarden for gående og syklende
- Et framtidsrettet og miljøriktig vedlikehold for å bevare den investerte veikapitalen
- Økt standard på drift og vedlikehold i tettstedene
- Følge opp nye veier som kommunen overtar til vedlikehold

Totalt sett for de tre satsningsområdene er det behov for en økning i driftsbudsjettet som settes av til kommunale veier på ca kr 9 mill i året.

7.2. Tiltaksplan

Satsingsområde - Kollektivtransport, gående og syklende Mål: Vekst i persontransporten skal skje med kollektivtransport, gange og sykkel						
	Gevinster ved realisering av hovedmål:					
	Strategi	Tiltak	Ansvar	Frist	Årlig ressursbehov	Totalt ressursbehov
1	Vi vil at flere skal gå og sykle mer og lenger	INVESTERINGER: Forlengelse av Kjebergveien til Listerholene + G/S (VA-anlegg). VEDLIKEHOLDSTILTAK: Reasfaltering av GS veier for å unngå framtidig etterslep – 150 000 kr/år Rehabilitering av fortau – 600 000 kr/år DRIFTSTILTAK: Vårfeiring GS veier og fortau 2 ganger – 120 000 kr/år Vinterdrift GS veier utvidet – 200 000 kr/år	Samferdsel	2022>		2 000 000
2	Vi vil at alle trafikanter skal kunne ferdes trygt. Askøy skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller alvorlig skadet i trafikken.	INVESTERING: Følge opp trafikksikringsplanen gjennom årlige trafikksikringstiltak – Viser til Handlingsplan trafikksikring 2019-2022	Samferdsel	Årlig	3 000 000	12 000 000

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

		FORVALTNINGSTILTAK: Koordinator for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen – ny stilling – 700 000 kr/år Utvidet tilsynsaktivitet – kvalitetssikring <ul style="list-style-type: none">• 50 000 kr/år		Årlig		Utenfor rammen
3	Vi vil tilrettelegge for økt bruk av kollektivtrafikk	INVESTERING: Opprusting av Stongafjellveien – tilkomst til buss inkludert holdeplass – 2 000 000 kr Opprusting av bussholdeplasser – lommer og skur – 500 000 kr/år	Samferdsel	NA*		Utenfor rammen
			Samferdsel	NA*		Utenfor rammen

Oppsummering tiltak - Kollektivtrafikk, gående og syklende (Eksl. Investering)

	Årlig gjennomsnitt ihht. Budsjett siste 3 år	Manglende dekning for å ta igjen etterslep	Sum inkl. budsjett og manglende dekning
Vedlikehold	500 000	750 000	1 225 000
Drift	1 100 000	320 000	1 420 000
Forvaltning	550 000	750 000	1 300 000

* NA: Ikke fastsatt frist

Satsingsområde - Kollektivtransport, gående og syklende						
Mål: Vekst i persontransporten skal skje med kollektivtransport, gange og sykkel						
1	Gevinster ved realisering av hovedmål:					
	<ul style="list-style-type: none"> • Folkehelse – Flere går og sykler • Komme nærmere null-visjonen i forhold til antall drepte og hardt skadde i trafikken • Redusert klimagassutslipp og lokal forurensing • Bedre kapasitet på veinettet 					
Strategi		Tiltak	Ansvar	Frist	Årlig ressursbehov	Totalt ressursbehov
1	Vi vil at flere skal gå og sykle mer og lenger	INVESTERINGER: Kollevågveien - Del 1. G/S fra Tveit til Ravnanger. Avstanden er ca 1325 meter – 35 000 000 kr Kollevågveien - Del 2. G/S fra Kobbeveien til Fv 219 Svartevatnet. Veiens lengde er ca 1620 meter. Kombinert utbygging – 16 200 000 kr Bergheimsveien - Del 1 fra Fv 216 til Idrettsanlegg. Her skal det lages en helt ny vei med G/S vei. Veiens lengde blir ca 700 meter - 42 000 000 kr Bergheimsveien - Del 2. fra Idrettsanlegg - Florvågbakken. Her skal det lages en helt ny vei med G/S vei. Veiens lengde blir ca 850 meter - 51 000 000 kr Skarholmveien - her skal det bygges 2-feltsvei med G/S vei. Veiens lengde blir ca 1580 meter. - 32 000 000 kr	Samferdsel	NA		Utenfor rammen
			Samferdsel	NA		Utenfor rammen
			Samferdsel	NA		Utenfor rammen
			Samferdsel	NA		Utenfor rammen
			Samferdsel	NA		Utenfor rammen

Totalt ressursbehov baserer seg på prisestimater. Tiltakene er pr. dd. på reguleringsplan nivå

	<p>Satsingsområde - Miljøfokusert veiforvaltning, verdibevaring</p> <p>Mål: Trafikkområdene skal vedlikeholdes og forvaltes i et miljøperspektiv, der veikapitalen ikke skal forringes.</p>				
	<p>Gevinster ved realisering av hovedmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bevaring av eksisterende veikapital • Økt trivsel og trygghet • Økt tilgang til sjø for innbyggerne • Folkehelse 				
1	<p>Strategi</p> <p>Vi hindrer verdiforrингelse og sikrer at funksjonene opprettholdes på veidekker, konstruksjoner og veiutstyr.</p> <p>Tiltak</p> <p>Utarbeide en forsvarlig vedlikeholdsstandard og rutiner for gjennomføring</p> <p>INVESTERINGER:</p> <p>Veinavnskilt</p> <p>Reasfaltering av veier pga etterslep årlig i 4 år</p> <p>VEDLIKEHOLDSTILTAK:</p> <p>Forsterking av dårlige bygdeveier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åsebø – samarbeid med nytt høydebasseng • Træna • Krokåsveien • Krokåshaugane • Krokåsdalen • Svartedalen <p>Totalt 2 887 500 kr/år</p> <p>Gatelys – utskifting</p>	<p>Ansvar</p> <p>Samferdsel</p>	<p>Frist</p> <p>2019</p> <p>2022≥</p> <p>NA</p>	<p>Årlig Ressursbehov</p> <p>800 000</p> <p>4 000 000</p> <p>Utenfor rammen</p>	<p>Totalt ressursbehov</p> <p>12 000 000</p> <p>8 500 000</p>

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

	<p>Kaier og broer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hanevik bro • Skiftesvik bro • Marholmen bro • Haugland bro • Guldbrandsøy bro • Søre Erdal kai - riving • Kleppestø kai • Vikane kai • Mjølkeviksvarden kai • Florvåg kai • Øvrige kaier <p>Sum totalt kaier og broer – 1 112 500 kr/år</p> <p>Vedlikehold av bruer og kaier for å unngå framtidig etterslep etter rehabilitering – 100 000 kr/år</p> <p>Reasfaltering av veier årlig for å unngå framtidig etterslep – 1 000 000 kr/år</p> <p>Veiovertakelse gir økt veilengde i snitt anslagsvis 200 m pr år – 50 000 kr/år</p> <p>DRIFTSTILTAK: Vegetasjonsrydding langs veier – 150 000 kr/år</p> <p>FORVALTNINGSTILTAK: Utvidet tilsynsaktivitet – kvalitetssikring - 50 000 kr/år</p>		NA		Utenfor rammen
2	Vi tar hensyn til økte nedbørsmengder i framtiden for å hindre skader på infrastrukturen og omgivelsene.	<p>DRIFTSTILTAK: Grøfterensk 1/5 del av veinettet – 1 050 000kr/år</p>		NA	Utenfor rammen

Oppsummering tiltak Miljøfokusert veiforvaltning – verdibevaring (Eksl. Investering)			
	Årlig gjennomsnitt ihht. Budsjett siste 3 år	Manglende dekning for å ta igjen etterslep	Sum inkl. budsjett og manglende dekning
Vedlikehold	1 100 000	5 150 000	6 250 000
Drift	2 500 000	1 200 000	3 700 000
Forvaltning	1 200 000	50 000	1 250 000

	Satsingsområde - Miljøfokusert veiforvaltning, verdibevaring Mål: Trafikkområdene skal vedlikeholdes og forvaltes i et miljøperspektiv, der veikapitalen ikke skal forringes.					
	Gevinster ved realisering av hovedmål: <ul style="list-style-type: none"> • Bevaring av eksisterende veikapital • Økt trivsel og trygghet • Økt tilgang til sjø for innbyggerne • Folkehelse 					
Strategi	Tiltak	Ansvar	Frist	Årlig Ressursbehov	Totalt ressursbehov	
1	Vi hindrer verdiforrингelse og sikrer at funksjonene opprettholdes på veidekker, konstruksjoner og veiutstyr. INVESTERINGER: Ramper for båtopptrekking/utsetting 4 stk - 1 750 000 kr Ny vei fra fv 562 til BIR anlegget i Rindedalsveien - 12 500 000 kr	Samferdsel	NA		Utenfor rammen	

Satstingsområde - Tettstedsutvikling						
Mål: Tettstedsområdene skal utvikles som trygge, tilgjengelige og sosiale møteplasser.						
Gevinster ved realisering av hovedmål:						
<ul style="list-style-type: none"> Økt helse og trivsel i tettstedsområdene 						
Strategi	Tiltak	Ansvaret	Frist	Årlig Ressursbehov	Totalt ressursbehov	
1 Vi vil at veiene, gatene og de offentlige uterommene skal ha god driftsstandard slik at tilbudene opprettholdes og føles attraktive for brukerne.	INVESTERING: Kleppestøplanen kan medføre en del endringer på kommunale veier i området. - Omfang uavklart	Samferdsel	NA			
2 Vi vil at trafikkområder, plasser og uterom i tettstedssområdene skal videreutvikles som trygge og sosiale møteplasser.	VEDLIKEHOLDSTILTAK: Utskifting og oppgradering av skjemmende forhold tilknyttet veiene. - 500 000 kr/år		NA		Utenfor rammen	
3 Drift og vedlikeholdsstandarden skal være høyere i tettstedsområdene enn ellers i kommunen.	DRIFTSTILTAK: Oppgradert daglig renhold hver dag i april, mai, juni, august, sept., oktober. - 250 000 kr/år		NA		Utenfor rammen	
4 Utendørs belysning skal være miljøvennlige og ha god kvalitet på materiell og utførelse, slik at anleggene blir driftssikre og med vekt på estetikk og økonomi. Dette for å ivareta hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling, trivsel og trygghet.	FORVALTNINGSTILTAK: Utvidet tilsysnaktivitet – kvalitetssikring - 100 000 kr/år		NA		Utenfor rammen	

Oppsummering tiltak – Tettstedsutvikling (Eksl. Investering)			
	Årlig gjennomsnitt ihht. Budsjett siste 3 år	Manglende dekning for å ta igjen etterslep	Sum inkl. budsjett og manglende dekning
Vedlikehold	85 000	500 000	585 000
Drift	200 000	250 000	450 000
Forvaltning	90 000	100 000	190 000

Prioritering av tiltak som ligger utenfor rammen.

- Satsingsområde - Kollektivtransport, gående og syklende
 - Opprusting av Stongafjellveien – tilkomst til buss inkludert holdeplass – 2 000 000 kr.
Årsak. Skyss ønsker å opprette bussrute fra 25.06.2019
- Satsingsområde - Miljøfokusert veiforvaltning, verdibevaring
 - Forsterking av dårlige bygdeveier. Totalt 2 887 500 kr/år
Kaier og broer. Totalt 1 112 500 kr/år

8. Vedlegg

VEDLEGG 1: Beregning av veikapital og drift og vedlikeholdsbehov i Askøy kommune.

VEDLEGG 2: Kart

- Oversikt over fylkesveier, kommunale veier, kaier og broer:

FYLKESVEINETTET		
Vegnr.	Vegnavn	Merknad
Fv212	Follesevegen	Klikk på vegnavn for å åpne internettportalen www.vekart.no med stedsangivelse for hver veglenke. Det kan zoomes i kartet.
Fv212	Hetlevikvegen	
Fv213	Marikovvegen	
Fv213	Skiftesvikvegen	
Fv214	Kleppestø kai	
Fv215	Florvågøen	
Fv216	Kleppevegen	
Fv217	Erdalsvegen	
Fv218	Horsøyvegen	
Fv219	Hanøytangen	
Fv219	Hanøyvegen	
Fv219	Ramsøyvegen	
Fv220	Breivikvegen	
Fv220	Davangervegen	
Fv222	Berlandsvegen	
Fv222	Nordre Hauglandsvegen	
Fv562	Klampavikvegen	
Fv562	Kollevågvegen	
Fv562	Ravnangervegen	
Fv563	Askvegen	
Fv563	Florvågvegen	
Fv563	Hanevikvegen	
Fv563	Klampavikvegen	

KOMMUNALE VEIER		
Vegnr.	Vegnavn	Merknad
Kv1263	Abbedissevegen	Klikk på vegnavn for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse for hver veglenke. Det kan zoomes i kartet.
Kv1067	Arhusvegen	
Kv1286	Askehavn	
Kv1095	Asskaret	
Kv1018	Austre Åsen	
Kv1169	Bakarvågen	
Kv1034	Bakkevegen	
Kv1003	Bastanesvegen	
Kv1305	Bekkenesvegen	
Kv1090	Berget	
Kv1079	Bergheimvegen	
Kv1250	Brandaneset	
Kv1096	Bredablikk	
Kv1021	Brusegårdsvegen	
Kv1094	Bunesvegen	
Kv1133	Dalavegen	
Kv1210	Davangervegen	
Kv1002	Ekrenevegen	
Kv1107	Engevikvegen	
Kv1028	Erdalsneset	
Kv1140	Erdalsvegen	
Kv1188	Fauskangervågen	
Kv1118	Fjelltunvegen	
Kv1005	Flaggdalen	
Kv1050	Flaggdalen	
Kv1046	Flagget	
Kv1048	Flaggmyra	
Kv1071	Florvågbakken	
Kv1129	Florvågvegen	
Kv1168	Florvågøen	
Kv1056	Flossmyra	
Kv1109	Follesevegen	
Kv1122	Follesevågen	
Kv1013	Frekadalsvegen	

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

Kv1262	Friluftsvegen
Kv1257	Fureneset
Kv1132	Gamle Kleppestøvegen
Kv1269	Gamle Skulevegen
Kv1014	Glitrevegen
Kv1147	Grensedalen
Kv1017	Grønebrekka
Kv1043	Grønnlivegen
Kv1309	Gulbrandsøyvegen
Kv1281	Hanøytangen
Kv1213	Hanøyvegen
Kv1091	Hauglandshella
Kv1247	Hauglandsmyra
Kv1093	Hauglandsvegen
Kv1230	Heggernesvegen
Kv1231	Heimliåsen
Kv1155	Hetlevikvegen
Kv1080	Holmedalen
Kv1081	Holmedalshammaren
Kv1222	Hopshavn
Kv1120	Hovestølen
Kv1072	Husavarden
Kv1066	Høljemyra
Kv1311	Håpolden
Kv1315	Juvik kai
Kv1244	Juvikflaten
Kv1040	Kjebergvegen
Kv1128	Klampavikvegen
Kv1175	Kleiva
Kv1068	Kleivaflaten
Kv1059	Kleivagjerdet
Kv1203	Kleppestø kai
Kv1130	Kleppevegen
Kv1239	Kobbevegen
Kv1212	Kollevågvegen
Kv1162	Krokåsdalen
Kv1165	Krokåshaugane

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vekart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

Kv1164	Krokåsvegen
Kv1158	Kvernhusdalen
Kv1115	Kvithovdvegen
Kv1045	Kyrkjelemyra
Kv1197	Lavikvegen
Kv1225	Liavegen
Kv1037	Listerholene
Kv1101	Litleåsen
Kv1049	Lyngmarka
Kv1160	Lyngneset
Kv1044	Løbakken
Kv1029	Løfjellvegen
Kv1261	Lønvarden
Kv1260	Mannekleiva
Kv1007	Marihaugen
Kv1070	Marikovneset
Kv1001	Moteidet
Kv1270	Naustvika
Kv1075	Nedre Hagen
Kv1031	Nedre Strand
Kv1065	Nigefjellet
Kv1242	Nordre Hauglandsvegen
Kv1137	Nordre Myrane
Kv1280	Nordre Ådlandsvik
Kv1135	Nygjerdet
Kv1241	Oksnesvegen
Kv1092	Orrhaugvegen
Kv1058	Ospedalen
Kv1063	Ospedalhaugen
Kv1064	Peragjerdet
Kv1042	Ranavegen
Kv1105	Ravnangervegen
Kv1104	Rindadalsvegen
Kv1020	Rindane
Kv1053	Romledalen
Kv1052	Romlehaugen
Kv1004	Rundamyra

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vegkart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Kv1098	Seljebrotsvegen
Kv1051	Sigwardsvegen
Kv1000	Sjødalsvegen
Kv1156	Skarholmvegen
Kv1285	Skiftesvikvegen
Kv1227	Skjelvikvegen
Kv1141	Skorvavegen
Kv1229	Skråmestø
Kv1117	Slettebrekkdalen
Kv1006	Slettebrekklia
Kv1276	Slåttevika
Kv1127	Solfjell
Kv1243	Solåsen
Kv1138	Sprengsdalen
Kv1142	Steinråsa
Kv1292	Stien
Kv1207	Stongafjellsbakken
Kv1206	Stongafjellsvegen
Kv1198	Storebotn
Kv1114	Storehaugen
Kv1019	Storevardsbrekka
Kv1085	Storhaugbrekka
Kv1011	Straumberget
Kv1	Strusshamnvegen
Kv1157	Strusshamnvegen
Kv1154	Svartedalsvegen
Kv1062	Svartetjønna
Kv1171	Svebrotet
Kv1136	Søre Myrane
Kv1256	Træet
Kv1293	Træna
Kv1211	Tveitevågvegen
Kv1145	Vardane
Kv1266	Vardleitevegen
Kv1005	Vestre Lindhaugen
Kv1016	Vestre Åsen
Kv1116	Vikane

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vegkart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Handlingsplan kommunale veier 2019 - 2022

Kv1061	Vinkelfjellet	Klikk på vegnavn for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse for hver veglenke. Det kan zoomes i kartet.
Kv1201	Østerdalen	
Kv1033	Øvre Kleppe-vegen	
Kv1032	Øvre Strand	
Kv1252	Øvre Tveit	
Kv1012	Åsenvegen	
Kv1015	Åslia	

KOMMUNALE KAIER	
Kaier	Merknad
Herdla - kirkekaien	Klikk på kaier for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse. Det kan zoomes i kartet.
Mjølkevikvarden	
Oksnes	
Skråmestø	
Fauskangervågen	
Søre Erdal - Betongkaien	
Florvåg -v/båtslipp	
Florvåg - Betongkai	
Kleppestø - Gammel fergekai - vest	
Kleppestøhopen	
Strusshamn	
Follese	
Hetlevik - Vikane	
Hanøy	

KOMMUNALE BROER	
Broer	Merknad
<u>Marholmen bro</u>	
<u>Haugland bro</u>	
<u>Krokås bro</u>	
<u>Skiftesvik bro</u>	
<u>Erdal gangbro</u>	
<u>Hanevik bro</u>	
<u>Håpoldøy bro</u>	
<u>Guldbrandsøy bro</u>	Klikk på broer for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse. Det kan zoomes i kartet.

9. Referanser

Nasjonale planer:	År
Nasjonal transportplan	2014-2023
Nasjonal sykkelstrategi	2014-2023
Askøy kommune:	
ASKØY 2030 – mål og strategier 2015 – 2030 kommuneplanen	2015-2030
Sykkelutredning for Askøy –plan for sammenhengende sykkelveinett	2006
Trafikksikkerhetsplan (Handlingsplan trafikksikring 2019-2022)	2015 – 2018
Veilysnorm	2014
Veinorm for Hordaland	2015
Retningslinjer for graving i offentlig vei og gategrunn	2013
Annet	
Strategisk drift og vedlikeholdsplanlegging - VBT	2013
Drift og vedlikeholdsstandard - VBT	2012
Hovedplan vei og trafikk – Drammen kommune	2013
Hovedplan vei – Asker kommune	2014