



SANDNES KOMMUNE



# Hovedplan vei - faglig dokument

Sandnes kommune  
Kommunalteknikk

## Innhold

Innledning-----	4	Innledning-----	20	Sammenligning med andre byer -----	30
Hvorfor lage en hovedplan vei? -----	4	Satsningsområder-----	20	Sammenhengen mellom investeringer og drift ---	31
Administrativ behandling-----	4	Ansvarsforhold -----	20	Livsløpskostnader -----	31
Styringsgruppe -----	4	Realkapital -----	21	Videre oppfølging -----	31
Arbeidsgruppen -----	4	Framkommelighet -----	22	DRIFT VEDLIKEHOLD OG ETTERSYN-----	34
Rådgiver -----	4	Trafikksikkerhet -----	22	Innledning -----	34
Oppbygging av hovedplanen -----	4	Miljø-----	22	Drift -----	34
Dokument 2 Faglig dokument-----	4	Sentrum -----	22	Definisjon-----	34
Figur 1: Planprosess og sammenhenger-----	5	Sykkel -----	23	Renhold -----	34
Oppfølging av hovedplanen -----	6	Gatelys -----	23	Grønt -----	34
Rullering-----	6	Tunneler Bruer og Kaier-----	23	Vinterdrift -----	35
Virksomhetsplan og tiltaksplan-----	6	Figur 2: Kategori og styringssystem-----	24	Drenering-----	35
MÅL OG RAMMER -----	8	MENGDE OG TILSTAND-----	26	Gatelys -----	35
Innledning-----	8	Trafikkområder og innretninger-----	26	Vedlikehold -----	36
Strategisk retning-----	8	Veidatabase-----	26	Definisjon-----	36
Mål og rammer-----	8	Kategorisering av veinettet -----	26	Veidekker-----	36
Planer som er gjennomgått -----	8	Tilstand -----	26	Kummer og rør-----	36
Metode for gjennomgang av planer-----	9	Verktøy i veiforvaltningen -----	26	Skilt og gatemøbler -----	36
Inntrykk fra gjennomgangen -----	9	Mengderegistreringer -----	27	Mindre konstruksjoner -----	36
Aktuelle mål og strategier -----	10	Tilstandsregistreringer -----	28	Større konstruksjoner-----	37
Strukturelle krav -----	10	Levetidsbetraktninger -----	28	Ettersyn -----	37
Videre arbeid-----	10	LEVETIDSBETRAKTNINGER-----	30	Definisjon-----	37
Tabell 1: Eksisterende planer -----	11	Innledning-----	30	Kategorisering av oppgavene -----	37
SATSNINGSOMRÅDER -----	20	Veikapitalen -----	30	Sone og ruteinndeling-----	38
		Forfall-----	30	Drifts- og vedlikeholdsstandard -----	38

## Hovedplan vei 2008-2020

Finansiering----- 38	Veiregister ----- 58	UTREDNINGSBEHOV----- 74
INVESTERINGER ----- 50	Kvalitet ----- 58	Totalansvarsprinsippet ----- 74
Hovedplanens anbefalinger til investeringsområder ----- 50	Materialstandarder og overtakelser ----- 58	Prosedyre for behandling av "eksterne" planer.----- 74
Investeringsplan ----- 50	Drift og vedlikeholdsstandarder ----- 58	Intern ansvarsfordeling----- 74
Ansvarsforhold - investeringstiltak på overordnet veinett ----- 50	Bestillerfunksjonen ----- 58	Inndeling av veinettet----- 74
Avtale Veivesenet ----- 50	Parkering ----- 58	Trafikksikkerhetsplan for Sandnes----- 74
Realkapital----- 50	Parkeringspolitikk----- 58	Støy og støvmåling----- 75
Framkommelighet----- 51	Bestilling av parkeringstjenester----- 58	Samfunnssikkerhet ----- 75
Trafikksikkerhet ----- 51	Annen bruk av veinettet ----- 59	Designhåndbok for sentrum ----- 75
Miljø----- 51	Graving i offentlig vei ----- 59	Sykkelplan for Sandnes ----- 75
Sentrum ----- 52	Riggområder ----- 59	Veilys ----- 75
Sykkel ----- 52	Private hekker og siktsoner ----- 59	Program for bruvedlikehold----- 75
Gatelys----- 52	Publikumshenvendelser----- 59	Gravereglement for Sandnes ----- 76
Tunneler bruere og kaier----- 53	Forvaltning av sentrumsområdene----- 59	Vinterdrift----- 76
Viktige samferdselstiltak i perioden 2008 – 2020 54	Arrangement----- 60	HANDLINGSPROGRAM----- 78
Jernbane ----- 54	Torghandel ----- 60	Innledning----- 78
Havner ----- 54	Salg fra butikker på gatearealet----- 60	Virksomhetsplan ----- 78
Stam- og riksveger----- 54	Uteservering ----- 60	Investeringsplan----- 78
Riksveger – kollektivtiltak ----- 55	SAMMENHENGEN MELLOM MÅL OG TILTAK----- 62	Rapportering ----- 78
Fylkesveger – kollektivtiltak ----- 55	Innledning----- 62	Anbefalt investerings og driftsnivå ----- 79
Sykkel ----- 55	Sammenheng mellom mål tiltak og virkning.----- 62	
FORVALTNING PLAN OG EIERSKAP----- 58	Tiltakstyper ----- 62	
Innledning----- 58	Måling----- 62	
	Brukerundersøkelser----- 63	
	Eksempler ----- 63	

## **Innledning**

### **Hvorfor lage en hovedplan vei?**

Hensikten med planen er å samle ulike tiltaksområder innenfor virksomhetsområdet vei og samferdsel.

De aktuelle tiltak og satsingsområder er hentet fra overordnede planer, ulike temaplaner som kommunen har utarbeidet, og virksomhetens egne målsetninger.

Hovedplan Vei og trafikk skiller seg fra de øvrige plandokumentene med at den ønsker å se drifts, vedlikeholds og forvaltningsoppgavene i sammenheng med investeringene.

Det er ønskelig å skape den helhetlig styringsverktøy med politisk forankring, der målet er å synliggjøre betydningen av veinettet og at driftsnivået legges på et forsvarlig nivå.

Hovedplanen synliggjør behov for tiltak fra ulike trafikantgrupper.

Den gir en oversikt over verdiene som kommunen har lagt ned i veinettet og verdiforringelse som følge av knappe ressurser til drift og vedlikehold av veinettet over mange år.

## **Administrativ behandling**

### **Styringsgruppe**

Styringsgruppen har vært ledet av kommunalteknisk sjef Odd Arne Vagle. Øvrige deltakere i styringsgruppen har vært transportplansjef Håkon Auglend og prosjektleder for hovedplanarbeidet Sven Tysdal

### **Arbeidsgruppen**

Seksjonsleder Sven Tysdal har vært prosjektleder for hovedplanarbeidet og leder av arbeidsgruppene.

Øvrige deltakere i arbeidsgruppene har vært: Sigve Skjæveland og Per Nygård fra kommunalteknikk, seksjon for samferdsel og prosjekt.

Jan Inge Abrahamsen fra kommunalteknikk.

Reidun Solli Skjørestad og Anne Sviland fra Byplan, transportplanseksjonen.

Haldor Skjæveland fra Bulega drift

Arbeidsgruppene har vært sammensatt i forhold til det aktuelle temaet som har vært behandlet.

### **Rådgiver**

Turid Åsen Olsgård fra TURAØ har vært rådgiver for prosjektet.

## **Oppbygging av hovedplanen**

Hovedplanen bygger på anbefalinger i NKFs veileder for utarbeidelse av hovedplan for kommunale veier.

Den totale planen vil bestå av 2 deler:

Dokument 1: Planens politiske del, som er et sammendrag av de viktigste konklusjonene fra faglige utredninger og underlagsmateriale.

Dokument 2: Faglig dokument (dette). De ulike faglige utredningene som er foretatt, enten tidligere eller som del av Hovedplanarbeidet.

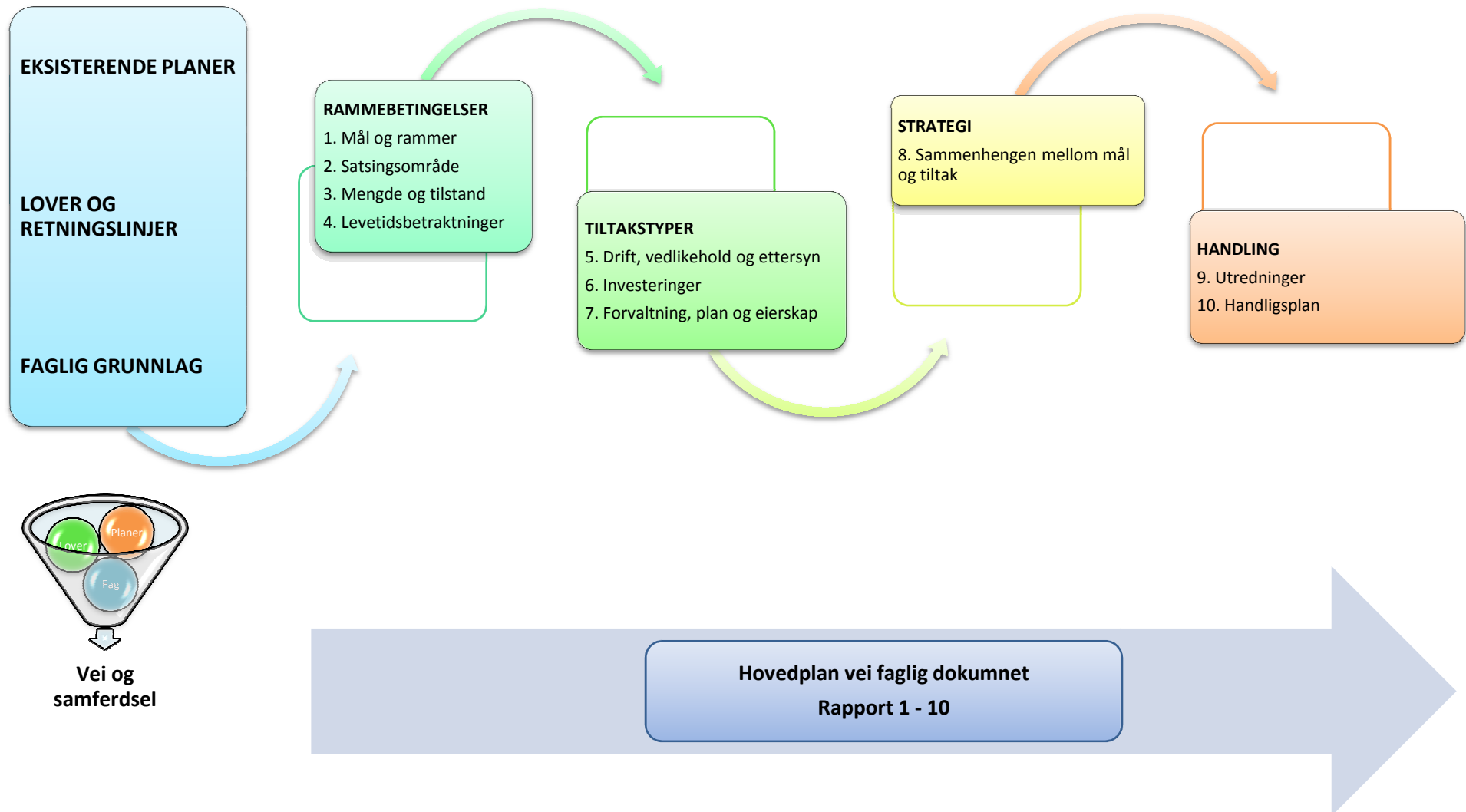
I tillegg til de to delene vil eksisterende planer som gir føringer for virksomhetsområdet inngå som vedlegg i den totale planen.

### **Dokument 2 Faglig dokument**

Denne delen av hovedplanen består av flere delrapporter. Innholdet i hver av disse rapportene er kort beskrevet og figur 1 viser hvordan rapportene bygger på hverandre.

Utviklingen av fagrapportene er en viktig del av prosessen med hovedplanen.

Figur 1: Planprosess og sammenhenger



**Rapport nr 1: Mål og rammer**

Omhandler kommunens eksisterende mål som har betydning for denne planen. Rapporten er utarbeidet med bakgrunn i eksisterende planer. Aktuelle mål er satt inn i en tabell som skal ligge til grunn for planlegging og gjennomføring av tiltak innenfor virksomhetsområdet. Ved rullering av hovedplanen vil denne tabellen bli oppdatert ved at nye og oppdaterte planer blir innarbeidet.

**Rapport nr 2: Satsingsområder**

Gir en presentasjon av de aktuelle satsingsområdene og begrunnelse hvorfor disse områder er valgt. Notatet utarbeides med bakgrunn i eksisterende planer og bearbeidinger som er gjort gjennom planprosessen. På områder der det ikke er definert mål er det utviklet egne målformuleringer og satsingsområder.

**Rapport nr 3: Mengde og tilstand**

Rapporten gir et sammendrag av mengde og tilstandsbeskrivelser fra registreringen som allerede er foretatt på veinettet. Videre beskrives det hvilke områder som mangler registreringer. I tillegg beskrives tilstanden på veinettet ut fra registreringer og ut fra kvalitative vurderinger.

**Rapport nr 4: Levetidsbetraktninger**

Drøftinger i forhold til vedlikeholdsetterlep på veinettet. Rapporten underbygger behovet

for kommunaltekniske normer som sikrer bruk av solide og miljømessig riktige materialer i prosjektene.

**Rapport nr 5: Drift, vedlikehold og ettersyn**

Rapporten beskriver drifts, vedlikeholds, og tilsynsaktivitetene. Det er foretatt en faglig vurdering av dagens standard. Alternative standarder og virkningen av disse er beskrevet.

**Rapport nr 6: Investeringer**

De ulike investeringsområdene og tiltakstypene er beskrevet. Dette gjelder både tiltak på eget veinett der driftsansvaret tilligger kommunen og investeringer på overordnet veinett.

**Rapport nr 7: Forvaltning, plan og eierskap**

Gjennomgang av forvaltningsoppgavene som en vesentlig innsatsfaktor for å oppnå målene virksomhetsområdet.

**Rapport nr 8: Sammenheng mellom mål og tiltak**

Rapporten beskriver sammenhengen mellom mål, tiltak og virkning av tiltak. Systematikken kan brukes til å kontrollere tiltak opp mot målsetningene som er satt.

**Rapport nr 9: Utviklingsprosjekter**

Viser utredninger og utviklingsprosjekter innenfor virksomhetsområdet. Dette er både

prosjekter som er blitt avdekket gjennom planarbeidet, og andre aktuelle prosjekter.

**Rapport nr 10: Handlingsprogram**

Angir tiltaksområder og ressursbehov i planperioden. Aktuelle investeringsområder og anbefalte standarder på drift og vedlikehold med hovedvekt på de første fire årene.

**Oppfølging av hovedplanen**

**Rullering**

Det anbefales at hele hovedplanen rulleres hvert 4. år.

**Virksomhetsplan og tiltaksplan**

Med utgangspunkt i hovedplanen bør det utarbeides årlige virksomhetsplaner og tiltaksplaner. Disse kan bygges opp rundt systematikken som er angitt i rapport nr. 9 Utviklingsprosjekter og rapport nr. 10 Handlingsprogram.



## Rapport nr 1

---



## Mål og rammer

---

## MÅL OG RAMMER

### Innledning

I kommuneplanen uttrykkes at kommunens visjon og verdier skal være inspirasjon, rettesnor og korrektiv i vårt daglige arbeid så vel som i våre administrative og politiske beslutninger.

Hovedplan vei er et overordnet styringsverktøy for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av kommunale trafikkområder i Sandnes kommune.

Hovedplan vei følger i all hovedsak de målsetninger og strategier som ligger fast gjennom eksisterende planer som er vedtatt i Sandnes kommune.

Det er ikke meningen at planen skal utfordre de målsetninger som er lagt fast, men kun komplementere med nye målsetninger på områder som mangler strategier og målsetninger.

Hovedplanen sammenstiller målsetninger og strategier innenfor trafikkområdene i Sandnes kommune i en felles plan.

Hovedplanen er et verktøy til å foreslå prioriteringer på tvers av og mellom ulike fokusområder og temaplaner.

### Strategisk retning

Rapporten er viktig for at virksomhetsområdet skal skape felles forståelse og plattform innenfor eget fagområde som bygger på kommunens overordnede planer.



### Mål og rammer

Rapporten er utarbeidet med bakgrunn i eksisterende planer.

Dette er både interne planer for Sandnes kommune og eksterne planer utarbeidet i samarbeid med andre så som kommuner, fylket og Statens vegvesen.

Strukturelle krav som er angitt i eksisterende planer og som har betydning for hovedplanen blir beskrevet.

Rapporten beskriver også lover og regler som er sentrale for fagområdet.

Rapporten kan brukes som en sjekkliste i forhold til tiltaksplaner for å sikre at de er i

tråd med kommunens overordnede målsetninger.

### Planer som er gjennomgått

- Økonomiplan 2008 – 2011
- Serviceerklæring
- Resultatvurderinger 2004, 2005 og 2006
- Handlingsplan for sykkelbyen Sandnes
- Kommunikasjonsmodell
- Trafikksikkerhetsplan for Sandnes kommune
- Kommuneplan for Sandnes 2007 – 2020



- Sentrumsplanen
- Miljøplanen
- FAFOT – (Forsøk med alternativ forvaltningsorg. av transportsystemet)
- Håndbok for kommunalteknikk (eierforvalter håndbok)
- Håndbok for kommunalteknikk (ledelse, organisering, styringsdialog)



- *Fylkesdelplan for universell utforming*
- *Transportplan for Nord Jæren*
- *Byanalyse Storbyområdet på Nord Jæren*
- *Sykkelplan for Sandnes*
- *Driftsavtale for egenregi – Veianlegg*



Alle disse sammen med noen andre sentrale dokumenter utgjør hovedplanens dokument 3.

### **Metode for gjennomgang av planer**

Planene er gjennomgått og følgende er registrert:

- *Navn, utarbeidet år, gyldig periode*
- *Politisk behandling/Administrativ behandling*
- *Dokumenteier (avdeling), hvem har utarbeidet dokumentet*
- *Strategier*
- *Mål*
- *Tiltak*

- *Forvaltning*
- *Drift*
- *Vedlikehold*
- *Investeringer*
- *Tilstandsregistreringer*
- *Strukturelle krav*
- *Milepæler og rapportering*

Flere av planene omhandler målsetninger og tiltak innenfor flere fagområder og ansvarsområder. Det er bare tema som er relevant for hovedplanen som er tatt med.

### **Inntrykk fra gjennomgangen**

Hovedinntrykkene fra gjennomgangen kan oppsummeres i følgende hovedpunkter:

- *Store investeringsbehov innen virksomhetsområdet*
- *Mange målformuleringer*
- *Satsingsområder som krever endring i fokus*
- *For lite fokus på drift og vedlikehold som målrettet tiltak*

### **Store investeringsbehov innen virksomhetsområdet**

Flere av planene skisserer tiltakslistene som ikke står i forhold til den årlige bevilgningen til fagområdet. Det blir derfor viktig å fokusere på finansieringsordninger hvis disse tiltakene skal kunne gjennomføres innenfor planperioden.

### **Mange målformuleringer**

Planene som er gjennomgått er lite samkjørte i forhold til målformuleringer. Det blir viktig å velge ut gode formuleringer som er dekkende for alle de strategiske områdene.

Hovedplanen er utarbeidet parallelt med behandlingen av den nye kommuneplanen og strukturen på en ny målkatalog er videreutviklet med basis i kommuneplanen.

### **Satsingsområder som krever endring i fokus**

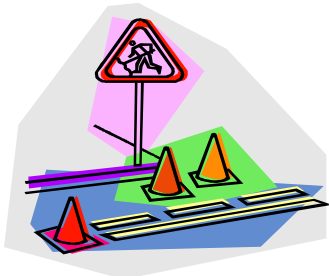
Tydelige føringer i den nye kommuneplanen vil kunne sette nye tiltaksområder på dagsorden. Det blir viktig å gå gjennom dagens prosesser og innsatsområder i forhold til nye fokusområder. Det kan hende at noen av tiltaksområdene må tones ned til fordel for økt satsing på andre områder.

### **For lite fokus på drift og vedlikehold som målrettet tiltak**

Det er vanskeligere å få tak i kommunens strategier for verdibevaring og brukerrettet drift enn det er for investeringstiltak. Det synliggjøres forventninger til drift og vedlikehold uten det legges strategier for hvordan forventningene skal følges opp.

Et eksempel er prioritering av vinterdrift for syklistene, uten at konsekvensene utredes nærmere i forhold til andre trafikanter. Det er heller ikke knyttet ekstra midler til de økte forventningene på driftsbudsjettet

Det finnes ikke prioriteringslister i forhold til drifts- og vedlikeholdsoppgaver på tvers av planområdene.



## Aktuelle mål og strategier

Tabell 1 viser en samlet oversikt over mål og strategier (Målkatalog). Tabellen er en opplisting med kildehenvisning til eksisterende planer.

### Strukturelle krav

#### **Balansert målstyring**

Sandnes kommune styres etter **Balansert målstyring** innenfor følgende perspektiv:

- Menneskelige ressurser
- Utvikling
- Bruker
- Økonomi
- Samfunn
- 

#### **Lovverk og vedtekter**

Trafikkområdene er underlagt følgende lovverk som har betydning for forvaltningen:

- Vegloven m/forskrifter
- Vegtrafikklovgivningen m/forskrifter
- Retningslinjer for støy
- Retningslinjer for bruk av gågaten.
- Vedtatt parkeringspolitikk
- Kommunal parkeringsvedtekt
- Politivedtekter for Sandnes

I tillegg kan kommunen som grunneier lage egne retningslinjer for bruken av trafikkområdene.

I Sandnes er det utarbeidet følgende normer og retningslinjer;

- Kommunalteknisk veinorm for Nord-Jæren
- Håndbok for utendørs arrangement i Sandnes sentrum
- Retningslinjer for graving i kommunale trafikkareal
- Retningslinjer for kultur- og tivoliarrangement, salg, servering og aktiviteter i byens torg og uterom

## Videre arbeid

### **Satsningsområder**

Ut fra mål og rammer er det valgt ut et begrenset antall satsningsområder som legges til grunn for de strategiske anbefalingene i hovedplanen.

Satsningsområdene er blitt komplettert med mål og strategier som mangler for virksomhetsområdet i eksisterende planer.

Satsningsområdene blir omhandlet i egen rapport nr. 2

### **Sammenhengen mellom mål tiltak og virkning.**


Rapport nr. 8 gir også en anbefaling hvordan sammenhengen mellom mål, tiltak og virkning av tiltak kan systematiseres i hovedplanen.





## Tabell 1: Eksisterende planer

### Interne planer

PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>Kommuneplan Sandnes kommune</b> Sandnes - i sentrum for fremtiden. Romslig, modig &amp; sunn. Vedtatt 16. Oktober 2007</p>	<p><b>Dybdeområde: Sentrum (Sentrumsplanen)</b> Sandnes sentrum vil være et levende og attraktivt regionalt senter, med kompetansekreverende virksomheter, undervisning, handel og kultur.</p>	<p>Byrom og grøntstruktur Tilgjengelighet Sentrums funksjoner og områder Universell utforming Samfunnssikkerhet</p>
	<p><b>Dybdeområde: Næring og kultur</b> Sandnes vil være... en markert by og pådriver i regionen en foretrukket forretningsadresse kjent for sunne og samfunnsengasjerte virksomheter sentrum for kultur, kreativitet og nyskaping en levende fortelling</p>	<p>Prioritering av regionalt samarbeid Arbeide for en næringsvennlig infrastruktur Fremme sentrum som næringsområde Styrke Sunn by arbeidet overfor næringslivet Fremme Sandnes som stedet hvor sunn mat produseres og selges. Utvikle et variert kulturtilbud som gir en spennende og attraktiv by</p>
	<p><b>Dybdeområde: Sunn by (Miljøplanen)</b> Sandnes vil være et bærekraftig samfunn</p>	<p>Arbeide for økt sykkelbruk og styrket kollektivtransport Bidra til miljøvennlig byutvikling</p>

PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>Økonomiplan 2008 – 2012</b> Bystyret 11. desember 2007</p>  <p>Økonomiplan 2008-2011 Sandnes kommune</p>	<p><b>VIRKSOMHETSIDE:</b> Vi yter tjenester og utvikler samfunnet i dialog med innbyggere og næringsliv</p> <p><b>VISJON:</b> Sandnes i sentrum for fremtiden. Modig, romslig og sunn</p> <p><i>Sandnes kommune vil være:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. tilgjengelig og lydhør med tillit hos brukere og næringsliv</li> <li>2. en offensiv og fremtidsrettet samfunnsutvikler</li> <li>3. en utfordrende arbeidsplass med ansvarsbevisste og kompetente medarbeidere</li> <li>4. en handlekraftig og langsiktig forvalter av ressurser og miljø</li> </ol>	<p>1.1 Vi inviterer til dialog med brukere, innbyggere, næringsliv og eksterne fagmiljø i oppgaveløsning og utvikling</p> <p>1.2 Vi er kreative og nyskapende i utvikling av tjenester og styringssystemer</p> <p>2.1 Vi skaper forutsetninger for Sandnes som en attraktiv forretningsadresse</p> <p>2.2 Vi fremmer Sandnes sentrum som arena for kunnskapsbaserte og kulturrelaterte virksomheter</p> <p>2.3 Vi har livskraftige bydeler med variert boligbygging og sunne oppvekstvilkår</p> <p>3.1 Vi legger til rette for faglig utvikling og kompetansestyrking</p> <p>3.2 Vi har handlekraftige og modige ledere</p> <p>3.3 Vi har en kultur for tverrfaglig samspill og informasjonsdeling</p> <p>4.1 Vi har tydelige prioriteringer og god styring av ressursbruken</p> <p>4.2 Vi skal ha en forsvarlig økonomiforvaltning som legger til rette for fremtiden</p> <p>4.3 Vi fremmer inkludering og mangfold på våre arbeidsplasser</p>
<p><b>Trafikksikkerhetsplan for Sandnes kommune</b> Vedtatt i Bystyret 2000, tiltakslistene fra 2005</p>	<p><b>Visjon:</b> Alle trafikanter skal ferdes trygt og opptre hensynsfullt. Ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken i Sandnes kommune.</p> <p><b>Mål:</b> Innbyggerne i Sandnes kommune skal føle seg trygge i trafikken i sine nærmiljø. Ingen skal føle seg hindret fra å ferdes i trafikken. Det skal legges til rette for engasjement og økt kunnskap omkring trafikksikkerhet i befolkningen. Alle trafikanter skal bevisstgjøres sitt ansvar i trafikken. Sandnes kommune vil arbeide for at vegnettet i kommunen gis en trafikksikker utforming. Trafikksikkerhet skal inn i hele kommunens organisasjon gjennom godt internt samarbeid. Samtidig skal trafikksikkerhet stå sentralt ved transport i kommunens regi. Sandnes kommune skal være en aktiv initiativtaker og aktør i regionalt og interkommunalt samarbeid omkring trafikksikkerhetsspørsmål.</p>	<p>Organisatoriske/administrative tiltak</p> <p>Fysiske tiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Drift</li> <li>• Vedlikehold</li> <li>• Investeringer</li> </ul> <p>Atferdsendrende tiltak</p> <p>Forvaltning</p>


PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>Sykkelplan for Sandnes 2000</b> Handlingsplan for Sykkelbyen Sandnes 2005 Opprinnelig plan i Byutvikling (09.08.2000)</p>  <p>Sykkelbyen Sandnes</p>	<p><b>Hovedmål 1:</b> Økt sykkelbruk i Sandnes (flere syklete km)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mindre forurensing</li> <li>• bedre helse</li> </ul> <p><b>Delmål 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• økt trafiksikkerhet, opplæring, nyanlegg og vedlikehold</li> </ul> <p><b>Hovedmål 2:</b> Befeste Sandnes som sykkelby</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• flere og mer fornøyde tilreisende</li> <li>• tilfredse innbyggere</li> </ul> <p><b>Delmål 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• høy mediaprofil som sykkelby</li> <li>• opprette egen internettside for Sykkelbyen Sandnes</li> </ul>	
<p><b>Serviceerklæring 2003</b> Vedtatt i Bystyret 2. september 2003</p> 	<p><b>Overordnet mål:</b> Kommunalteknikk forbedrer sine arbeidsprosesser for å skape merverdi for sine kunder og brukere.</p> <p>Dette betyr at kommunale veier skal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Være sikre og trygge å ferdes på, og ha en standard og framkommelighet som gjør at samfunnet fungerer normalt</li> <li>• Utformes med tanke på god estetikk, godt miljø og god kvalitet, riktig materialbruk og utstyr, i sentrale byrom og trafikkarealer, så vel som i bolig gatene</li> </ul> <p><b>Servicemål:</b> Brukerne skal møte en åpen og serviceinnstilt kommunalteknisk resultat enhet med kostnadseffektive tjenester til avtalt tid.</p>	<p>Veibane, gang- og sykkelvei skal ha et dekke som er trygt og sikkert å ferdes på. Huller i veibanen eller graving i vei, skal utbedres eller sikres så snart som mulig, etter at vi er kjent med forholdet. Sikkerhet for trafikantene har førsteprioritet. Ved snø eller glatte veier, vil kommunen iverksette tiltak etter en fastsatt vedlikeholdsstandard. Hovedveier og hovedsykkelveier prioriteres før bolig gatene. Huseiere må selv rydde og strø egen avkjørsel. Fortauer i sentrum må strøs og ryddes av huseier. Jf. Politivedtektene. Veier med bussruter har høy prioritet og blir saltet etter utkalling fra beredskapsvakt. Gaterenhold er en prioritert oppgave. Sentrumsområdet rengjøres daglig, maskinelt og manuelt. Vårrengjøring, feiing av strøsand, støv og skitt etter vinteren skal fullføres innen 17 mai, i hele kommunen. Alle trafikkreguleringer skal være lovlig skiltet, og skiltene skal følge veinormalens standard. Framkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper skal ivaretas. All graving i og avsperring av trafikkarealer krever tillatelse og godkjenning av arbeidsvarlingsplan, fra kommunalteknikk. Slike tillatelser skal ekspederes raskt. Noen trafikkarealer kan disponeres til arrangementer og utservering. Dette krever tillatelse og leieavtale med kommunalteknisk avdeling. Bruer, kaier, tunneler, støyskjermer og dreneringssystemer skal opprettholde funksjon og sikkerhet Gatelys bygges og drives etter kontrakt med Lyse Nett AS.</p>

PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>Resultatvurdering kommunalteknikk 2006</b></p> <p>Vedtatt i Utvalg for tekniske saker 11. april 2007</p>	<p><b>Virksomhetsidé:</b> Vi tar vare på og videreutvikler kommunalteknisk infrastruktur og tjenester i Sandnes kommune.</p> <p><b>Visjon:</b> Vi gjør hverdagen enklere (for publikum, brukere og næringsliv i kommunen)</p> <p><b>Motto:</b> Du tar det for gitt - vi tar det på alvor!</p> <p><b>Hovedmål kommunalteknikk:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brukerne møter en åpen og serviceinnstilt resultatenheter som leverer kostnadseffektive tjenester til avtalt tid</li> <li>• Våre folkevalgte skal være sikre på at vi forvalter ressursene på en langsiktig, forsvarlig måte</li> <li>• Vi skal være en utfordrende arbeidsplass med ansvarsbevisste, myndige og kompetente medarbeidere</li> <li>• Vi forbedrer våre arbeidsprosesser for å skape merverdi for våre kunder/brukere</li> <li>• Vi skal være en attraktiv samarbeidspartner i utviklingen av løsninger lokalt og regionalt</li> </ul> <p><b>Samferdsel målsetting:</b></p> <p>Vi sørger for at du alltid kan ferdes trygt på kommunale veier og trafikkområder.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostnadseffektiv utbygging av kommunens vei, gater og byrom, og gatebelysning for innbyggere og næringsliv.</li> <li>• Sikre optimal drift og kostnadseffektivt vedlikehold av kommunens vei, gater og byrom, og gatebelysning for innbyggere og næringsliv.</li> </ul> <p>Vi vil at kommunale veier skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• være sikre og trygge å ferdes på, ha en standard og framkommelighet som gjør at samfunnet fungerer normalt.</li> <li>• Utformes med tanke på god estetikk, godt miljø og god kvalitet, riktig materialbruk og utstyr, i sentrale byrom og trafikkarealer, så vel som i bolig gatene.</li> </ul>	<p>Veinettet skal til enhver tid ha så god framkommelighet at ulike trafikantgrupper ikke påføres unødige ulemper og kostnader. Trafikksikkerhet, renhold og miljø skal prioriteres.</p> <p>Iverksette og gjennomføre alle investeringsprosjekter vedtatt i økonomiplanen, innenfor ansvarsområdet samferdsel, på en best mulig måte og innenfor gitte rammebetingelser.</p> <p>Veibane, gang og sykkelvei skal ha dekke som er trygt og sikkert å ferdes på. Huller i veibanen eller graving i vei skal utbedres eller sikres så snart som mulig, etter at vi er kjent med forholdet. Sikkerhet for trafikanter har første prioritet.</p> <p>Ved snø eller glatte veier, vil kommunen iverksette tiltak etter en fastsatt vedlikeholdsstandard. Hovedveier og hovedsykkelveier prioriteres før bolig gatene. Huseiere må selv rydde og strø egen avkjørsel. Fortau i sentrum må strøs og ryddes av huseier jfr. Politivedtektene.</p> <p>Veier med bussruter har høy prioritet og blir saltet etter utkalling fra beredskapsvakt.</p> <p>Gaterenhold er en prioritert oppgave. Sentrumsområdet rengjøres daglig, manuelt, og maskinelt flere ganger ukentlig.</p> <p>Vårrengjøring, feiing av strøsand, støv og skitt etter vinteren skal fullføres innen 17. mai for hovedsykkelruter, hovedveier og samle veier.</p> <p>Bolig gatene skal feies raskest mulig før sommerferien.</p> <p>Alle trafikkreguleringer skal være lovlig skiltet, og skiltene skal følge vegnormalens standard. Framkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper skal ivaretas.</p> <p>All graving i og avsperring av trafikkarealer krever tillatelse og godkjenning av arbeidsvarslingsplan, fra kommunalteknikk. Slike tillatelser skal ekspederes raskt.</p> <p>Noen trafikkarealer kan disponeres til arrangementer og uteservering. Dette krever tillatelse og leieavtale med kommunalteknisk avdeling.</p> <p>Bruer, kaier, tunneler, støyskjermer og dreneringssystemer skal opprettholde funksjon og sikkerhet.</p> <p>Gatelys bygges og drives etter kontrakt med lyse.</p>

PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>Håndbok for kommunalteknikk eierforvalter håndbok</b></p> <p>Administrativt dokument</p>	<p>Brukerne møter en åpen og serviceinnstilt resultat enhet som leverer kostnadseffektive tjenester til avtalt tid.</p> <p>Våre folkevalgte skal være sikre på at vi forvalter ressursene på en langsiktig, forsvarlig måte.</p> <p>Vi skal være en utfordrende arbeidsplass med ansvarsbevisste, myndige og kompetente medarbeidere.</p> <p>Vi forbedrer våre arbeidsprosesser for å skape merverdi for våre kunder/brukere.</p> <p>Vi skal være en attraktiv samarbeidspartner i utviklingen av løsninger lokalt og regionalt.</p>	<p>Kommunalteknikk vil lykkes i sin nye rolle gjennom verdsetting, utvikling og utøvelse av beste praksis innenfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruk av erfaring, fagkunnskap og kompetanse</li> <li>• Godt lederskap og styring av virksomheten</li> <li>• Videreutvikling av godt internt samarbeid og effektive prosesser</li> <li>• Videreutvikling av kundebehandling, informasjon og profilering av tjenestene og virksomheten</li> <li>• Videreutvikling av samarbeid med eksterne leverandører og produsenter</li> <li>• Videreutvikling av læring gjennom vilje og tilrettelegging for deling av kunnskap og erfaring med andre internt og eksternt, spesielt i forbindelse med sammenligninger med de beste virksomheter innen Kommunalteknikk fagområder</li> <li>• Bruk av enkle og effektive nøkkeltall for styring og utvikling av virksomheten</li> </ul> <p>Praktisering av "kontinuerlig forbedring" som hovedprinsipp ved gjennomføring av forbedringstiltak, - for derved å sikre kvaliteten på tjenester og prosesser, og for å sikre at Kommunalteknikk forblir en god arbeidsgiver og en trygg arbeidsplass for sine medarbeidere.</p>



**Eksterne planer**

PLAN	MÅL	STRATEGI
<p><b>FAFOT - Forsøk med alternativ forvaltnings-organisering av transportsystemet</b></p> <p>Høring vedtatt i Bystyret 12. desember 2006</p>	<p>Vridning i persontransport mot bruk av mer miljøvennlig transport</p> <p>Trygg og sikker parkering for ulike sykkeltyper og forskjellige reisemål og behov</p>	<p>Utvikle og etablere et attraktivt gang- og sykkelvegnett, iht Transportplan Jæren 2005 – 2015</p> <p>Sykkelparkering på stasjoner og stoppesteder</p> <p>Tilrettelegge med parkeringsplasser for "park and ride"</p> <p>Universell utforming på alle nye eller oppgraderte holdeplasser</p> <p>Gjeldende normalstandard for vedlikehold av holdeplasser og annen infrastruktur skal følges.</p> <p>Definere standard for hovedsykkelrutenettet (sikt, stigning, hindringer, veidekke)</p> <p>Skilting av alle hovedruter</p> <p>Felles norm for merking.</p> <p>Merke avkjørsler og underganger på utvalgte strekninger</p> <p>Nye tellepunkt for sykkel</p> <p>Drift og vedlikeholdsstandard i et sykkelperspektiv - Kontroll og sanksjoner</p> <p>Sykkelparkering, nye anlegg og oppgradering av eksisterende</p> <p>Reklamefinansierte leskur</p> <p>Unngå stenginger av ruten i Sandnes</p>
<p><b>Fylkesdelplan for universell utforming</b></p>  <p>Fylkesdelplan for Universell Utforming 2007 - 2011</p> <p>Vedtatt plan, mars 2007</p>	<p>Universell utforming skal legges til grunn ved all offentlig planlegging og utforming av offentlig og privat tjenesteyting, produkter og omgivelser, og innebærer en utforming for alle brukere.</p> <p>Offentlige parker, rekreasjonsområder og rasteplasser skal stimulere til aktivitet og hvile for mennesker i alle aldre og med ulik funksjonsevne</p> <p>Prinsippene for universell utforming skal ligge til grunn ved planlegging og bygging av ny infrastruktur.</p> <p>I Rogaland skal infrastrukturen tilfredsstillende prinsippene for universell utforming innen 2019</p>	<p>Bidra til utvikling og bruk av nye utstyrstyper</p> <p>Øke kompetansen blant planleggere og saksbehandlere.</p> <p>Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utforming og vedlikehold av gatenett</p> <p>Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utforming og vedlikehold av holdeplasser/terminaler.</p> <p>Tilrettelegge parkering</p> <p>Få fram bedre informasjon om status og utfordringer mht. eksisterende infrastruktur</p> <p>Gjennomføre gode eksempler på opprusting av infrastruktur.</p> <p>Gjennomføre oppgradering av eksisterende infrastruktur og vedlikehold.</p> <p>Sikre økonomiske ressurser til oppgradering av infrastrukturen.</p>
<p><b>Transportplan Jæren - Handlingsplan 2006-2020</b></p> <p>Fylkestinget i Rogaland vedtok 08.06.2006 revidert handlingsplan for Transportplan Jæren.</p>	<p>Få på plass et godt samordnet transportsystem som er utformet på en miljøvennlig forsvarlig måte samtidig som det bidrar til å redusere næringslivets transportkostnader og dermed styrke konkurranseevnen.</p> <p>Redusere antallet trafikkulykker.</p> <p>Redusere antallet støypagede personer.</p>	<p><b>Generelt</b></p> <p>Utforming av veger, gater og fortau slik på en slik måte at bevegelsehemmede, svaksynte mv. enkelt kan ta seg fram.</p> <p>Standarder for opparbeiding av veg og gaterom i by.</p> <p>Drift og vedlikehold av veganlegg gjennom årtidene.</p> <p>Tilsluttende anlegg til kollektivterminaler, bussholdeplasser og ramper ved underganger/overganger.</p>



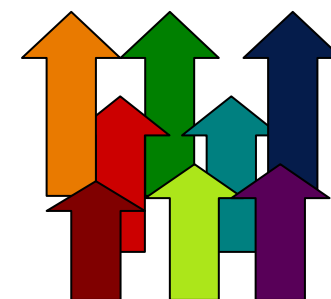
PLAN	MÅL	STRATEGI
	<p>Tilrettelegge for dagens og framtidig befolknings- og næringslivsutvikling. Universell utforming Gang- og sykkeltrafikkens markedsandel av de totale reiser internt i fylket skal økes fra 19 % i 1998 til 25 % innen 2015, og økningen skal skje på bekostning av andelen bilreiser.</p>	<p>Atkomst til betalingsautomater, samt lesbarhet og informasjon ved de samme. Skilting, informasjon både til innbyggere og besøkende for enkel framkommelighet. <b>Sykkel spesielt</b> Legge til rette for overføring av persontransport fra bil til miljøvennlige transportformer. Etablere effektive ruter mellom bosted og skoler, arbeidsplasser, terminaler og fritidsanlegg Fortsette arbeidet med separering av gang-/sykkel- og biltrafikken Legge til rette for sikker sykkelparkering Etablere et sammenhengende overordnet regionalt rutenett Holde høy standard på drift og vedlikehold av gang-/sykkelrutene</p>
<p><b>Byanalyse</b> <b>Storbyområdet på Nord-Jæren</b> Innspill til Nasjonal transportplan 2010 – 2019</p>	<p>Å utvikle et miljømessig og samfunnsøkonomisk godt transportsystem.  Å redusere veksten i biltrafikken  Å redusere antall trafikkulykker og støyplager som følge av transport  Å utvikle et tilrettelagt og velfungerende transportsystem for alle brukergrupper</p>	<p>En bevisst satsing på universelt utformede og miljøvennlige transportformer som et ledd i utviklingen av storbyområdet. Samordnet korridorutbygging der de miljøvennlige transportformene skal komme tidlig. Videreutvikling av viktige hovedveier for nærings-trafikken inkludert terminaltilknytning (E39, Rv44, Rv509 og Rv510) Reparasjon av de miljø- og trafikksikkerhetsproblemene som biltrafikken skaper <b>Strategi infrastrukturbygging</b> Å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelveinett Å bygge ut et regionalt turveinett og utvikle en grøntstruktur slik at alle boligområder har lett tilgang på dette innenfor en avstand på 500 m Å utvikle et attraktivt kollektivsystem gjennom et bredt spekter av tiltak som kollektivprioritering, egne bussgater, høyere standard på stoppesteder og adkomst, høyere standard på materiell, utbygging av dobbeltspor på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes som grunnlag for etablering av framtidig bybane og lignende. Å utforme et funksjonelt overordnet veinett i kombinasjon med trafikkdempende tiltak på det øvrige veinettet som både bedrer trafikkavviklingen og miljøforholdene. Å tilrettelegge for godstransport gjennom gode samordnede intermodale løsninger der terminaler (flyplass, havn, gods) sees i sammenheng med nødvendig tilbringersystem på vei og bane. Å utbedre ulykkespunktene på veinettet. Å gjennomføre miljøtiltak dom miljøgater, trafikkregulerende tiltak, støyskjerming, fasadetiltak ol. <b>Strategi drift</b> Å utvikle et kollektivtilbud gjennom tiltak som høy frekvens på hovedruter, samordning av rutetilbudet i hele byområdet med gode overgangsordninger, differensiert tilbud, takstpolitiske tiltak som fremmer kollektivbruken, aktiv informasjon og markedsføring og lignende. Dette prinsippet er lagt til grunn i utviklingen av den nye rutestrukturen for busskollektivtrafikken. Å gjennomføre trafikkregulerende tiltak for generelt å bedre trafikkavviklingen, men også for å gi prioritet til visse trafikantgrupper og skjerming av områder for trafikk. Å holde høy vedlikeholdsstandard på veinettet og på gang-/sykkelveinettet Å begrense piggdekkbruken</p>





## Rapport nr 2

---



---

## Satsningsområder

---

## SATSNINGSOMRÅDER

### Innledning

Hensikt med rapporten er å definere satsningsområder som skal legges til grunn for hovedplanen. Satsningsområdene skal ha overskrifter som dekker de mest sentrale mål og strategier innen virksomhetsområdet.

Satsningsområdene skal dekke både mål direkte i forhold til brukere og indirekte i forhold til å sikre kvaliteten på den offentlige infrastruktur.

Rapporten presenterer aktuelle satsningsområder med bakgrunn i rapport nr 1 Mål og rammer. For hvert av satsningsområdene er gitt en kort begrunnelse for hvorfor disse er valgt.

Satsningsområdene skal være gjennomgående for hovedplanen og brukes til å;

- Synliggjøre behov og prioriteringer på tvers av målområder
- Synliggjøre konsekvenser av prioriteringene
- Markedsføre av tiltak i forhold til uttalte mål
- Lage en samlet handlingsplan for tiltak til vei og trafikkformål.

### Satsningsområder

Med bakgrunn i eksisterende planer, lover og forskrifter samt faglige vurderinger foreslås det 9 ulike satsningsområder.

Satsningsområdene er nummerert uten at nummereringen angir en prioritert rekkefølge.

1. Ansvarsforhold
2. Realkapital
3. Framkommelighet
4. Trafikksikkerhet
5. Miljø
6. Sentrum
7. Sykkel
8. Gatelys
9. Tunneler, Bruer og Kaier

### Rullering av hovedplanen

Noen av satsningsområdene vil være faste i planperioden, mens det kan være mulig å fokusere på et område i en fireårsperiode og så oppgradere et nytt område i neste fireårsperiode.

### Ansvarsforhold

Myndighet, forvaltningsansvar og eierforhold til veiene i Sandnes er fordelt på flere offentlige forvaltningsnivåer.

### Sandnes kommune

I Sandnes kommune er veiforvaltningen i dag fordelt på flere;



SANDNES KOMMUNE

**Kommunalteknikk seksjon samferdsel og prosjekt** er ansvarlig for detaljplanlegging og gjennomføring av tiltak, bygging, forvaltning, drift og vedlikehold på det kommunale veinett.

**Byplan transportplanseksjonen** ivaretar kommunens planmyndighet i forhold til trafikkområdene, og har i tillegg ansvar for areal- og reguleringsplaner. Enheten utfører dermed overordnet planlegging innen vei og trafikk.

Overgangen mellom overordnede planer og detaljplaner kan være uklar. Detaljplanlegging av mindre trafikksikkerhetstiltak og skiltplaner er eksempler på dette.



**Park og idrett** er ansvarlig for turveinettet. Definisjonen av overgangen fra turvei til gang- og sykkelvei kan i noen tilfeller være uklar.

**Bulega drift** utfører drift og vedlikehold etter bestilling fra kommunalteknikk. Herunder drift og vedlikehold av kommunale veier. En tydelig ansvarsfordeling mellom bestiller og utfører forutsetter komplett mengde og

tilstandsregister, samt avklarte forventninger til standarder på oppgavene som skal gjennomføres. Disse forutsetningene er ikke på plass og oppgavefordelingen er derfor fortsatt noe uklar.

### **Andre**

Sandnes tomteselskap AS er eid 100 % av Sandnes kommune. De er ansvarlig for å anskaffe og tilrettelegge arealer fram til byggeklare tomter i Sandnes. Kommunale veier er en del av denne infrastrukturen. Bysykkelen i Sandnes er en stiftelse som baserer sin virksomhet på reklamefinansiering av denne ordningen.

### **Rogaland fylkeskommune**

Er i utgangspunktet eier og forvalter fylkesveinettet. Fylkeskommunen kvier seg for å ta totalansvar for fylkesveiene og definerer bl.a. veglys og gang og sykkelveiene langs fylkesveiene som kommunale.



Fylkeskommunen ivaretar en rekke samordningsfunksjoner regionalt og er en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeid og for en del oppgaver knyttet til samferdsel (kollektivtransport, konsesjoner mv).

Alle aktiviteter knyttet til planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet er imidlertid overlatt til Statens vegvesen (for fylkeskommunens regning).

### **Statens vegvesen**

Er eier og forvalter av riksveinettet. Statens vegvesen tar hånd om alle planleggings-, utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsoppgaver på riksveiene.



Alle aktiviteter knyttet til planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av fylkesveinettet er imidlertid overlatt til Statens vegvesen (for fylkeskommunens regning).

## **1. Ansvarsforhold**

Sandnes kommune mener at totalansvarsprinsippet skal ligge til grunn for forvaltning, drift og vedlikehold av veiene.

Det betyr at hele veien med langsgående tilbud til gående og syklende skal ligge til en veiholder. Alle tilhørende gatemøbler og andre veielement skal inngå i ansvarsforholdet.

## **Realkapital**

I resultatvurderingene til Kommunalteknikk er vedlikehold av realkapital et gjennomgående tema.

Problemet med 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 i mot avdekkes det nå store investeringsbehov som følge av at skadene på veinettet er blitt så store at de ikke lar seg reparere.



Sandnes kommune har et omfattende kommunalt veinett med et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette er dokumentert gjennom mengde og tilstandsregistreringer som omtales i rapport nr 3.

Problemstillingen er også belyst i rapport nr 4. Levetidsbetraktninger.

## **2. Realkapital**

Målet er at kapitalen som er lagt ned i veinettet i Sandnes skal forvaltes med minst mulig verdiforringelse.

### Framkommelighet

#### **Framkommelighet for alle!**

Framkommelighet vil uavhengig av alle de andre målsetninger være sentralt i veiforvaltningen. Det er viktig å merke seg at satsingen gjelder overfor alle trafikantergrupper og vil dermed omfatte bl.a. universell utforming, kollektiv, sykkel og vinterdrift.

Framkommelighet skal være balansert mellom trafikantergruppene og gi minst mulig belastning på omgivelsene.

Kommuneplanen fremhever prioritering av kollektivtrafikk foran biltrafikk.



### 3. Framkommelighet

God framkommelighet for alle trafikanter i ulike omgivelser.

### Trafikksikkerhet

Kommuneplanen er i flere sammenhenger presisert at Sandnes skal være en trygg by å bo i. Det ble i 2000 utarbeidet en egen trafikksikkerhetsplan. Det er nå planer om å fornye denne planen.

Et aktivt arbeid med trafikksikkerhetstiltak kan utløse statlige tilskudd. Slike tilskudd er spesielt knyttet til skoleveier.

Satsningsområdet omfatter også området "Trygghet". På kommunalt veinett med liten trafikk og lave hastigheter kan ikke tradisjonelle ulykkesanalyser ligge til grunn for tiltakene.

Behov for tiltak blir da avdekket gjennom verktøy som brukes i forbindelse med generell samfunnssikkerhet med fokus på forebyggende tiltak.

Slike verktøy vil i større grad gripe fatt i den generelle trygghetsfølelsen hos beboere og foreldre til skolebarn.



### 4. Trafikksikkerhet

Alle trafikanter skal ferdes trygt og opptre hensynsfullt. Ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken.

### Miljø

Kommunalteknikk er en av hovedaktørene i kommunens miljøtsatsing. Fokusområde i kommuneplanen om en "Sunn by" angir en gjennomgående miljøprofil i kommunen.

Det stilles stadig strengere krav til veiholdere i forhold til støyskjerming, støvdemping, avfallshåndtering osv. Sandnes vil være i forkant av kravene og satser på miljøvennlig transport og veidrift.

### 5. Miljø

Sandnes satser på bærekraftig utvikling gjennom en handlekraftig og langsiktig forvaltning av ressurser og miljø.

### Sentrum

Kommuneplanen har sentrum som et eget fokusområde og det er utarbeidet en egen sentrumsplan for Sandnes.

En betydelig del av tiltakene som kommer fram i planen kommer på kommunale trafikkarealer, og tilligger dermed virksomhetens ansvarsområde.

Sentrum nevnes også med spesielle tiltak innenfor fokusområdene "Kultur og næring" og "Sunn by"

I dagens drifts- og vedlikeholdsstandard er det angitt en høyere standard for sentrum. Drifts- og vedlikeholdsbehovet er også større og mer konsentrert i sentrum.



Også i forvaltningssammenheng er sentrum spesiell, med flere oppgaver enn i bydelene for øvrig.

## 6. Sentrum

Vi vil utvikle Sandnes sentrum som et attraktivt, urbant bysentrum.

### Sykkel

I kommuneplanens fokusområde "Sunn by" går det fram at Sandnes skal videreutvikle statusen som sykkelby.

Det er utarbeidet egen sykkelplan og egen handlingsplan for Sykkelen Sandnes.

I eksterne plandokumenter der Sandnes kommune er en samarbeidspart satses det sterkt på en utvikling av sykkeltrafikken og det er angitt konkrete forventninger til kommunen.



Sykkelenbegrepet er blitt et varemerke for Sandnes kommune og det er viktig at dette følges opp slik at kommunen fortsatt kan ligge i front i tilretteleggingen for sykkeltrafikk.

## 7. Sykkel

Sandnes vil være sykkelbyen fordi økt sykkelbruk gir positive helseeffekter og god samfunnsøkonomi.

### Gatelys

Utendørs belysning skal gi opplevelse og trygghet. Belysningen skal understreke arkitektur og landskap

Veilys er et stort og ressurskrevende område innen veiforvaltningen. For å følge utviklingen og sikre en forsvarlig oppfølging av bestillingene vil området måtte gis større oppmerksomhet i kommunen enn det har i dag.

## 8. Gatelys

Utendørs belysning skal gi opplevelse, trygghet og sikkerhet. Belysningen skal understreke arkitektur og landskap.

### Tunneler Bruer og Kaier

Satsningsområdet omfatter alle de store vegtekniske konstruksjoner. Det betyr at underganger, store forstøtningsmurer og lignende er inkludert. Slike konstruksjoner må sikres et forsvarlig vedlikehold for å kunne fungere som planlagt.

Dersom vedlikeholdsetterslepet på denne typen konstruksjoner blir for stort vil det kunne få katastrofale konsekvenser for trafikantene.



På samme måte som for gatelys er dette ressurskrevende konstruksjoner.

## 9. Tunneler Bruer og Kaier

Vi bygger og tar vare på de store konstruksjonene slik at de er vakre, trygge og solide.

Figur 2: Kategori og styringssystem

Organisatorisk	1. Ansvarsforhold			Utvikling
Økonomisk	2. Realkapital			Økonomi og ressursstyring
Samfunnsmessig	3. Framkommelighet	4. Trafikksikkerhet	5. Miljø	Samfunn og prosesser Brukere
Geografisk område	6. Sentrum			Samfunn og prosesser Brukere
Trafikantgruppe	7. Sykkel			Samfunn og prosesser Brukere
Veelement	8. Gatelys	9. Tunneler, bruer og kaier		Økonomi og ressursstyring Brukere

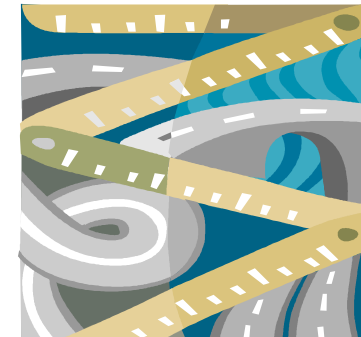
Figuren viser alle satsningsområdene i relasjon til en kategorisering av hvilken dimensjon de er valgt ut av, og i relasjon til kommunens styringssystem.





## Rapport nr 3

---



---

## Mengde og tilstand

---

## MENGDE OG TILSTAND

### Trafikkområder og innretninger

Det er reguleringsplanen som angir det formelle drifts- og vedlikeholdsansvar for ulike trafikkarealer.

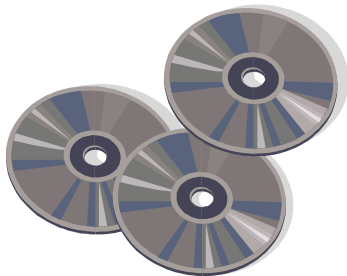
Dersom veien er opparbeidet etter kommunal standard i henhold til reguleringsplan, og/eller er overtatt av kommunen, regnes veien å være kommunens forvalteransvar.

Hvis veien ikke er overtatt av kommunen, må oppsitterne selv sørge for drift og vedlikehold av veien. Det samme gjelder dersom veien er vist som felles privat adkomst i reguleringsplanen.

### Veidatabase

Sandnes kommune har registrert alle kommunale veier i et eget datasystem (ROSY).

Systemet er en database der oppmålinger og registreringer fra veinettet legges inn. Det totale veiarealet registreres og alle element som er knyttet til veinettet.



Databasen benyttes også til å systematisere opplysninger om veienes tilstand, dette gjøres ved at alle typer skader registreres og legges inn. Trafikantfordeling og trafikkmengde bestemmer ulike veikategorier.

### Kategorisering av veinettet

Hensikten med å dele vegnettet inn i kategorier er å lette prioriteringer og differensiere standard for ulike tiltakstyper.

Eksempler på veikategorier på det kommunale veinett er;

- Hovedveier
- Samleveier
- Boligveier
- Hovedruter for sykkel
- Kollektivruter

Kategoriseringen gir grunnlag for prioritering mellom tiltak i forhold til bruken av veinettet. For eksempel kan kommunen vedta ulike drifts- og vedlikeholdsstandarder i forhold til veikategori.

En slik inndeling danner grunnlaget for å si noe om hvilke trafikkmengder som er akseptable hvor, og videre hvilke typer tiltak som er aktuelle å iverksette jfr. handlingsplan for fysiske trafiksikkerhetstiltak og holdningsskapende arbeid i trafiksikkerhetsplanen for Sandnes kommune.

### Tilstand

Ved å fastsette en grenseverdi for en akseptabel tilstand, vil en komplett veidatabase kunne

fordele vegnettet i ulike tilstandsgrupper. Denne kunnskapen gir så et nødvendig grunnlag for å drøfte tiltak i forhold til ulike satsningsområder.

### Verktøy i veiforvaltningen

Forvalter får gjennom registreringene en oversikt over hva som eies samt tilstanden på sine eiendeler. Denne oversikten er viktig for å kunne forvalte den investerte kapitalen som er plassert i de kommunale trafikkarealene.

På denne måten er en veidatabase et viktig verktøy for å kunne utføre bestiller/utfører prinsippet.



Utfører har mulighet til å benytte veidatabasen til sin daglige planlegging gjennom en egen driftsmodul.

## Mengderegistreringer

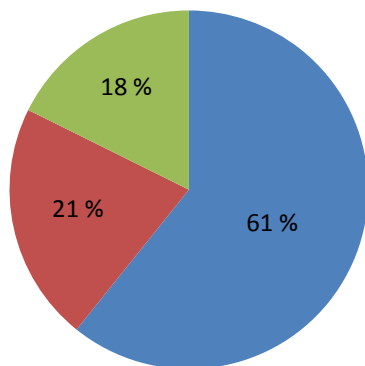
### Veilengder

	Lengde m
Hovedveier	23107
Samleveier	102674
Boligveier	178770
<b>SUM - Veier</b>	<b>304551</b>
<b>Gang og sykkelveier:</b>	<b>101358</b>
Fortau	83274
Kollektivfelt	*
Sykkelfelt	*

### Sandnes

304 m<sup>2</sup>

■ Veier ■ G/S veier ■ Fortau

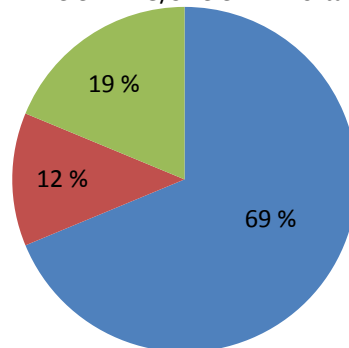


Sammenligner vi fordelingen av veinettet i Sandnes med fordelingen i Drammen, som har tilsvarende innbyggertall, ser vi at andelen veiareal til myke trafikanter er betydelig høyere i Sandnes.

### Drammen

138 km<sup>2</sup>

■ Veier ■ G/S veier ■ Fortau



Selv om Drammen har en mer konsentrert bebyggelse og at den totale veilengden i Sandnes er 150 kilometer lengre enn i Drammen, er det verd å merke seg at andelen gang- og sykkelveier er nesten dobbelt så høy i Sandnes som i Drammen.

### Annet trafikkareal

	Antall/m <sup>2</sup>
Parkeringsplasser	*
Torg og byrom	*
Grøntareal	*
Plantefelt (bed)	*

### Veielement

Store konstruksjoner.

	Antall
Kaier	*
Tunnel 94 m	1
Underganger	*
Bruer	*
Murer	6
Trapper	*



### Skilt og gatemøbler

	Antall
Skilt	4000**
Pullerter	20
Søppelbokser	26
Sandkasser	111
Sykkelstativ	*
Benker	*
Gatelys	13851
Leskur	*

### Drenering og kantstein

	Antall/m
Sluk og sandfang	6000**
Stikkrenner	*
Lenge grøfter	11946
Lengde kantstein	148382



#### Annet

	Antall/m
Fartshumper	483
Gjerder	22
Autovern	76/1009
Bilsperre	55

\* Det mangler registreringer av flere elementer og noen av de eksisterende tallene er fortsatt usikre.

\*\*Foreløpig tall etter at 2/3 av veinettet er registrert.

Det pågår en fortløpende registrering for å heve kvaliteten på veidatabasen.

#### Tilstandsregistreringer

##### **Veidekker**

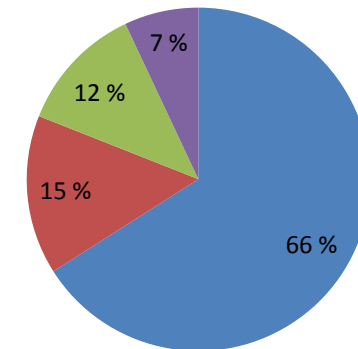
Det er gjennomført tilstandsregistreringer for de fleste av de kommunale veiene i Sandnes.

Tilstandsregistreringene baserer seg på skaderegistreringer av veidekkene og bæreevnerregistreringer.

Det er ikke gjennomført denne typen registreringer på øvrig traikkareal (torg, byrom osv.)

Resultatene for veiene viser følgende fordeling:

■ Akseptabel ■ Kritisk ■ Dårlig ■ Svært dårlig



Akseptabel

Restbrukstid > 3 år

Kritisk

Restbrukstid 0 – 3 år

Dårlig

Restbrukstid overskredet med 1 – 5 år

Svært dårlig

Restbrukstid overskredet med > 6 år

#### **Veielement og gatemøbler**

For å få et komplett bilde av tilstanden på veinettet må skader på alle elementene som tilhører veinettet registreres.

#### **Levetidsbetraktninger**

En nærmere vurdering av tilstanden på veinettet i Sandnes blir behandlet i rapport 4, levetidsbetraktninger.

## Rapport nr 4

---



## Levetids- betraktninger

---

## LEVETIDSBETRAKTNINGER

### Innledning

Rapporten beskriver levetidsbetraktninger for offentlig veinett og hvorfor det bør fokuseres på vedlikeholdsetterslepet.

### Veikapitalen

Når veilengder og tilhørende veielement er registrert er det mulig å fastsette verdien av veinettet. Dette gjøres ved å finne veiarealet, ganget med gjennomsnittlig m<sup>2</sup> pris. Fra dette beløpet trekkes verditapet skadene representerer.

I Sandnes er en slik vurdering blitt gjort for vegdekkene. Veiarealet i Sandnes er målt til 1.664.781m<sup>2</sup>. Dersom veinettet hadde vært skadefritt ville verdien vært på kr 461,32 mill. Ut fra skaderegistreringene er nåverdien anslått til kr 420,10 mill.

Vedlikeholdsetterslepet på veidekkene er på kr 41,22 mill. Dette inkluderer ikke gang- og sykkelveier, fortau, større konstruksjoner samt veiutstyr.

Det er sett på resultater fra sammenlignbare byer i Norge og det viser at etterslepet ligger på et sted mellom kr 750 000,- og kr 1 mill. pr kilometer vei.

Hvis vi velger kr 750 000,- for Sandnes vil det totale etterslepet bli kostnadsberegnet til **kr 228, 75 mill.**

Ved å bruke denne typen beregninger kommer man fram til en teknisk verdi av etterslepet som kan virke urealistisk i forhold til den opplevde standarden på veinettet. Etterslepet vil fortsette å øke dersom ikke avsetningen til vedlikehold øker betraktelig.

### Forfall

Uavhengig av en slik registrering er det grunn til å tro at forfallet på veinettet er økende. Stramme budsjetter har ført til at det ikke er satt av tilstrekkelig med midler til vedlikehold gjennom flere år.



Som følge av dette akselererer skadene og veistandarden vil i flere områder oppleves som dårlig. Det gir seg utslag både i redusert funksjonalitet, og ved at veien virker som et skjemmende element i nærmiljøet.

### Sammenligning med andre byer

En annen måte å vurdere kommunens innsats for å vedlikeholde veinettet er å sammenligne innsatsen med andre kommuner.

Sandnes kommune er medlem av Vegforum for byer og tettsteder. Forumet består av de største byene i landet.

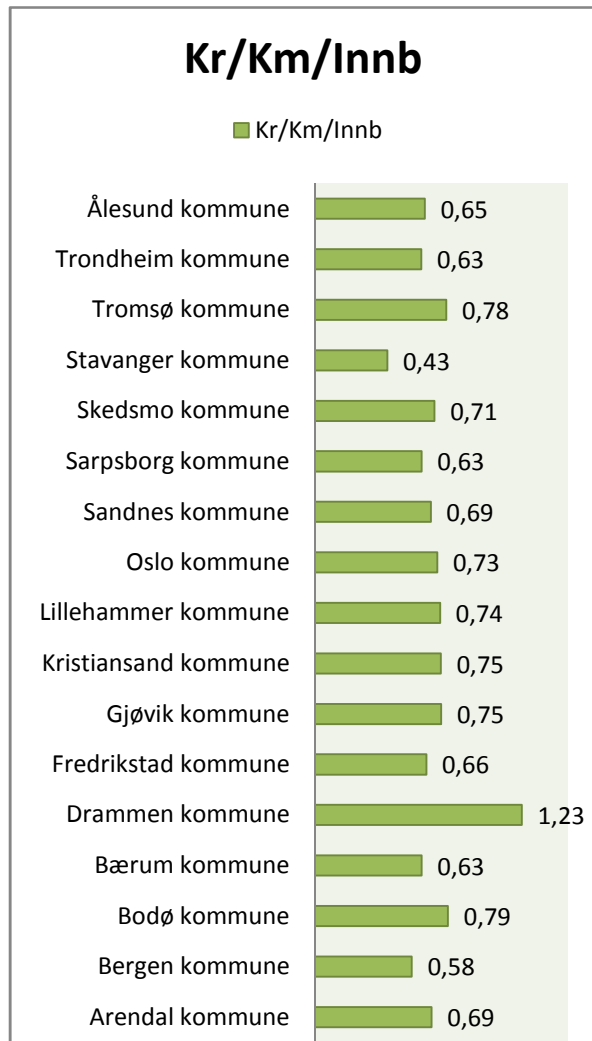


**Vegforum**

*for byer og tettsteder*

Sammenligningen tar utgangspunkt i KOSTRA-tall. Tallene er korrigert i forhold til folketall for å få med trafikkmengder som en dimensjon i vurderingene. Topografi, klima osv. vil også ha betydning for kostnadsnivået men det er ikke korrigert for dette. Kostnader til veilys er ikke med i disse tallene.





Gjennomsnittet for kommunene ligger på kr 0,71 kr pr km pr innbygger.

Dersom man forutsetter et generelt etterslep hos kommunene vil vi anta at et drifts- og

vedlikeholdsbudsjett på kr 1 pr km pr innbygger vil være en tilstrekkelig satsning for holde et forsvarlig nivå.

Årlig drifts- og vedlikeholdsbudsjett for Sandnes kommune blir da;

**Ca kr 18,5 mill eks. veilys**

mot dagens nivå på kr 12,7 mill.

### Sammenhengen mellom investeringer og drift

Tradisjonelt har en i forvaltningen skilt klart mellom bevilgninger til investering og bevilgninger til drift og vedlikehold. Erfaringer tilsier at det er vanskeligere å få bevilget nødvendige midler til drift og vedlikehold enn til nyanlegg.

### Livsløpskostnader

Beregning av livssykluskostnader baserer seg på investeringsanalyse og har som utgangspunkt å vurdere lønnsomhet i ulike prosjekter eller alternativer.

Metoden vurderer alle kostnadene gjennom hele prosjektets levetid. Intensjonen er å synliggjøre livsløpskostnadene på et tidlig stadium for å vise konsekvensene av investeringen.

Beslutningstakere vil da se hva de forplikter seg til av forvaltnings-, drift-, vedlikeholds- og utviklingskostnader når de vedtar og bevilger midler til nye veiprojekter (også ombyggingsprosjekter).

Krav om kalkyle av livsløpskostnader blir oftere og oftere stilt i prosjektering av nybygg og ved ombygging av bygninger. Det er ønskelig at den samme tankegangen gjøres gjeldende for gate og uteromsprosjekter.

Dette vil føre til at det allerede i denne fasen vil det være behov for å fastlegge og kostnadsberegne drifts- og vedlikeholdsstandarder.

Gjennomgangen vil kunne føre til endringer til mer vedlikeholdsoptimale materialvalg som i tillegg til en økonomisk fordel vil kunne gi en miljømessig gevinst for prosjektene.

### Videre oppfølging

Levetidsbetraktninger og fagutvikling i forhold til livsløpsanalyser er et satsningsområde for storby samarbeidet. Sandnes vil være en pådriver for å komme fram med gode og sammenlignbare nøkkeltall





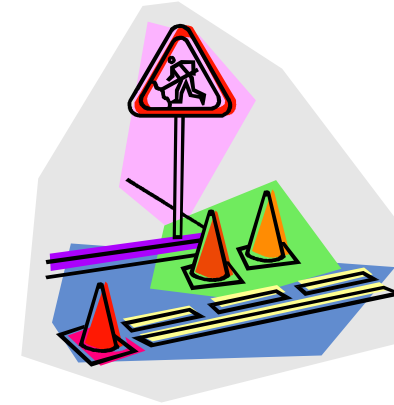




---

## Rapport nr 5

---



---

## Drift, vedlikehold og ettersyn

---

## DRIFT VEDLIKEHOLD OG ETTERSYN

### Innledning

Tradisjonelt er det lite fokus på drift og vedlikehold som målrettede tiltak. Rapporten synliggjør viktigheten av denne typen tiltak og forankrer disse i kommunens overordnede målsetninger.

Det er foretatt en faglig vurdering av dagens standard. Alternative standarder og virkningen av disse er gjennomgått.

Ettersyn av trafikkområdene er også omhandlet i denne rapporten.

### Drift

#### Definisjon

I NS 3422 defineres drift som: *"Alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at en bygning eller et anlegg skal fungere som planlagt"*.

For kommunale veier betyr dette aktiviteter som vinterdrift (brøyting, snørydding, strøing), klipping av rabatter og plantefelt, grøfterensking, tømning av søppelkasser, ugressfjerning, renhold av gater, plasser, skilt, benker m.v.

Driftsoppgavene retter seg kun mot brukerne og deres opplevelse av tilgjengelighet og estetikk. Drift gir ingen restverdi til veikonstruksjonen.



#### Renhold

For at trafikkområdene og spesielt gater og plasser i sentrum skal framstå som attraktive og trygge er det viktig at de holder et høyt estetisk nivå.

Problemet med forsøpling er økende og spesielt i tettbygde strøk.

*"Vi vil utvikle Sandnes sentrum som et attraktivt, urbant bysentrum. Vi legger til rette for en sunn, bærekraftig /holdbar utvikling."*



Nye trender og endring i folks matvaner påvirker mengden av avfall. Vi har det travlere enn før og

tar gjerne maten med på veien fra en plass til neste.

Både mengdene av avfall og en økning i klager fra publikum tilsier at forsøplingen av uterommene er økende i Sandnes kommune.

### Renhold

På kort sikt er økt innsats på renhold nødvendig. På lengre sikt må det i tillegg jobbes systematisk med holdningsskapende arbeid for redusere avfallsmengden.

En høy standard på renhold virker preventivt i forhold til avfallsmengden. Det er enklere å kaste søppel i områder som allerede er forsøplet.

#### Grønt

Parkmessig beplantning er en viktig del av det visuelle uttrykket i byområdene. Spesielt trafikkområder framstår ofte som store grå flater som det er viktig å bryte opp med grønne områder.

Ved utbygging av veier og plasser er det lagt inn rabatter og plantefelt. For at disse skal fungere som forutsatt er det viktig med en høy standard på driften av områdene.

Sandnes kommune vil gjennom gjennomføringen av sentrumsplanen utvide grønne og beplantede områder i sentrum.



## Grønt

Sandens kommune holder er høy standard på drift av grøntområder og ønsker å opprettholde dette nivået også på nye områder.

### Vinterdrift

I vår region er vintersesongen kort i norsk sammenheng. Trafikantene opplever vinterforhold såpass sjeldent at de fristes til å ikke legge vekt på å sko kjøretøyene slik de burde, og mange av trafikantene har også liten trening i å kjøre på glatt føre.

For å unngå ulykker og redusert framkommelighet, må kommunen legge opp til en vinterdrift som er målrettet og effektiv.

Siden periodene med glatt føre er korte og relativt sjeldne er det av økonomiske årsaker viktig at forholdet mellom **behovene for tiltak og beredskapsordningen vurderes nøye.**

## Vinterdrift

Sandens kommune satser på sikker og

miljøvennlig transport, universell utforming og et attraktivt sentrum. Tiltakene i vinterdriften bør ha fokus på bratte bakker, kollektivtrafikken, syklende og myke trafikanter spesielt i sentrum.

Fram til nå har beboere i ordinære bolig-gater opplevd at kommunen brøyter og strør før mildværet igjen sørger for at veiene blir bare.

Sandnes tilbyr strøsand ved miljøstasjonene og i sandkasser på utsatte veistrekninger – dette er et vellykket og populært tiltak.

**Sandnes vil ivareta samfunnssikkerhet gjennom bevisst byutvikling og tjenesteyting som forebygger uønskede hendelser knyttet til transport, flom, ras, brann, ulykker, sabotasje. Sandnes vil legge til rette for trygge boområder og et trygt sentrum.**

### Drenering

Vanninntregning i vei konstruksjonen fører til skade og redusert levetid. Det er derfor viktig at kummer og grøfter fungerer som de skal. Vann i veibanen kan også føre til redusert framkommelighet og være til stor ulempe spesielt for myke trafikanter.

Klimaforholdene fører til perioder med intense nedbørsmengder. Spesielt på høsten med stort løvfall og intenst regnvær er det behov for en ekstra innsats for at dreneringsforholdene skal være optimale.

Hvis slukene tømmes for sent vil sand og slam kunne komme inn i avløpsystemet og føre til skader på avløpsnett.

## Drenering

Det er viktig å unngå at sand og slam kommer inn i avløpsanlegget og fører til skader.

Store og intense nedbør har vært hyppige de siste årene og rutiner for å sørge for åpne innløp og utløp er viktige.

### Gatelys

Hensikten med drifts- og vedlikeholdsrutiner er å ivareta belyningsanleggene over tid samt sørge for at disse er i forskriftsmessig stand.

Drift og vedlikehold av belyningsanleggene utføres etter avtale med Lyse Infra AS. De skal organisere veibelystningsvedlikeholdet og koordinere virksomheten. Ha tilstrekkelig kunnskap om de arbeidsoppgaver som skal utføres samt metodene og fremgangsmåtene som anvendes.

Dagens standard baserer seg på rutinemessig kontrollkjøring og respons på henvendelser fra publikum.

## Gatelys

Drift og vedlikehold av gatelys skal utføres slik at belyningsnivået opprettholdes. Dette skal ivareta publikum behov for trygghet.

Miljømessige vurderinger skal ligge til grunn for driften av gatelys uten at dette skal gå ut over trygghet og sikkerhet til trafikantene.

## Vedlikehold

### Definisjon

I NS 3422 defineres vedlikehold som *"Tiltak som er nødvendig for å opprettholde en bygning eller et anlegg på en fastsatt kvalitet"*.

Vedlikehold kan være reparasjon av skader som har oppstått og periodiske tiltak som er nødvendig for å forebygge skader.

For kommunale veier er dette aktiviteter som asfaltering, ny oppmerking, utskifting kummer, belegningsstein, heller, lysmaster, skilt, pullerter, søppelkasser, benker, kantstein m.v.

Vedlikeholdsoppgavene gir en langsiktig virkning i å bevare nedlagt kapital, og sikre den planlagte levetiden av veianleggene.

### Veidekker

Veidekket skal tjene som et egnet underlag for alle trafikanter og være tilpasset omgivelsene. Veidekket skal sørge for nødvendig avrenning av vann fra gater og plasser. Dekket skal beskytte veikonstruksjonen mot nedbrytning gjennom å hindre inntrenging av vann.



### Kummer og rør

Skader på kummer og rør skal repareres slik at opprinnelig funksjon opprettholdes.

### Veidekker /Kummer og rør

Veidekkene må være tett for å sikre mot skader i selve veikonstruksjonen. Veinettet utgjør store flater og det estetiske uttrykket er viktig for omgivelsene.

Kummer og rør må holdes åpne for å sikre god avrenning og drenering av veiene.

### Skilt og gatemøbler

Skilt og gatemøbler er utsatt for påkjørsler og skader. De har også en begrenset levetid på overflater og refleks.

Med gatemøbler menes benker, leskur, sykkelstativ og avfallskurver.



### Skilt og gatemøbler

Skilt har en viktig trafiksikkerhetsmessig funksjon som skal være ivaretatt til en hver tid.

Gatemøblene skal fremstå som innbydende og attraktive for trafikantene.

### Mindre konstruksjoner

Omfatter vedlikeholdstiltak på kantstein, trapper, murer, gjerder og støyskjermer.

Konstruksjonene skal tjene sin tiltenkte funksjon og ikke utgjøre en fare for noen.

De skal være estetisk tiltalende og ikke virke skjemmende for omgivelsene.

**Kantstein** skal avgrense arealer med ulik trafikk, lede bort overvann samt forenkle renholdet av vegger og gater.



**Trapper** skal binde sammen gangdrag med stor høydeforskjell. Trappene må være stødige og ha god friksjon.

**Murer** skal sikre stabilitet på skjæringer og fyllinger.

**Gjerder/rekkverk** skal tjene som avgrensing mellom trafikkområder og andre arealer. De skal også brukes til å sikre farer ved bratte skråninger, murer og fjellskjæringer.

**Støyskjermer** skal dempe støy i henhold til plan.

### Mindre konstruksjoner

De mindre konstruksjonene har stor betydning både for veikonstruksjonen, trafikanter og naboer til veien.

Konstruksjonene krever jevnlig tilsyn og vedlikehold for å unngå skader og uheldige konsekvenser.

### Større konstruksjoner

Dette er store vegtekniske konstruksjoner som til en hver tid må sikres et forsvarlig vedlikehold for å kunne fungere som planlagt. Dersom

vedlikeholdsetterslepet på denne typen konstruksjoner blir for stort vil det kunne få katastrofale konsekvenser for trafikantene

**Tunneler** har i tillegg til selve tunnelprofilen tekniske installasjoner som må være i orden. Dette er avgjørende for at trafikantene skal være trygge når de kjører gjennom tunnelen.

Konstruksjoner og portaler skal ikke ha skader som reduserer deres funksjon eller kan være til fare for trafikantene eller andre. De skal være rene og estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming.

**Bruer og Kaier** skal ha et ettersyn som tilsier at skader i minst mulig grad skal gå ut over trafikantenes sikkerhet og framkommelighet. Bruene skal ikke virke skjemmende på omgivelsene. Inspeksjon og vedlikehold av bruene gjennomføres med utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 136, Inspeksjonshåndbok for bruene.



### Tunneler Bruer og Kaier

Kostnadskrevende konstruksjoner som krever tilsvarende oppfølging i forhold til drift og vedlikehold.

Ettersyn skal hindre skader som går ut over trafikantenes sikkerhet og framkommelighet

### Ettersyn

#### Definisjon

I NS 3422 defineres ettersyn som *"Kontroll og prøving for å finne ut om det kreves tiltak, eller om gjennomførte tiltak er riktig utført"*.

Dette er typiske aktiviteter som bør være en del av de daglige driftsrutinene.



Det blir spesielt viktig å definere disse oppgavene i drifts- og vedlikeholdskontraktene slik at oppgavene er forutsigbare mellom partene.

### Kategorisering av oppgavene

I det daglige arbeidet kan det i noen tilfeller være vanskelig å plassere oppgavene riktig i forhold til definisjonene på drift og vedlikehold.

Samlet sett vil denne forenklingen jevnes ut ved at det blir mindre feil på begge sider som oppveier hverandre.

Deloppgaver som tilhører den andre kategorien er merket i oversikten.

Det anbefales at hver hovedaktivitet kategoriseres som enten drift eller vedlikehold selv om den inneholder deloppgaver som tilhører den andre kategorien.

På strekninger der veiene er så nedslitt at den må bygges opp på nytt, med fundament og overvannssystem blir slike arbeider sett på som ny **investering** og blir behandlet i egen rapport 6.

## Sone og ruteinndeling

Sone og ruteinndeling er viktig for å avklare nivåene på drifts og vedlikeholdsoppgavene. Publikum vil lettere kunne sette seg inn i systemet og dermed få avklart forventningene i forhold til tjenestene som ytes. Dette vil også forenkle beskrivelsene overfor utførende entreprenør.

Soneinndelingen bør være i tråd med grenser som er satt i overordnede planer. Aktuelle soner og ruter er sentrumssonen, kollektivruter, hovedruter for sykkel, skoleområder osv. Dette behandles som eget Tema 9 Utredningsbehov.



## Drifts- og vedlikeholdsstandard

Ved fastsettelse av drifts og vedlikeholdsstandarder er det viktig at det fokuseres på alle trafikantgrupper. Som et hjelpemiddel i å definere tiltak som fremmer sykkelbruk er det laget et eget temahefte fra NKF.

Drift og vedlikeholdsstandarden angir operative beskrivelser for når tiltak skal iverksettes. Ut fra dette kan man beregne kostnader og drøfte virkninger av alternative standardnivåer. En oversikt over standard er gitt i **tabeller på de påfølgende sidene**.

## Finansiering

Reklamefinansiering er en aktuell finansieringsform for gatemøbler og sykkeltiltak.

Det er mulig å utvide denne finansieringsformen, men det vil alltid føre til en økt reklameeksponering i det offentlige uterom.



Oppgave	Renhold (drift)	Satsingsområde	Sentrum/Miljø
Beskrivelse av oppgavene	Maskinell feiing Manuell fjerning av søppel	Høytrykksspyling Fjerning av tagging	Tømming av avfallsspann Rengjøring av fontener Oppsamling av løv Ugressfjerning
	<b>Beskrevet standard</b>	<b>Kommentar dagens nivå</b>	
Beskrivelse av standard	<p><b>Periodisk renhold</b></p> <p><b>Områdeinndeling:</b></p> <p>Sone 1: Bykjernen Sone 2: A-ruter Sone 3: Bydelsruter Sone 4: Øvrig veinett</p> <p><b>Nivå av forsøpling:</b></p> <p>Nivå A: Intet avfall Nivå B: Noen få enheter Nivå C: Forsøplet område Nivå D: Svært forsøplet område</p> <p><b>Sone 1</b> (innenfor normal arbeidstid) (+ lørdag og søndag til kl 09.00) B til A innen 24 timer daglig innen kl 09.00 C til A innen 12 timer D til A innen 3 timer</p> <p><b>Sone 2</b></p> <p>B til A innen 48 timer C til A innen 24 timer D til A innen 12 timer</p> <p><b>Sone 3 og 4</b></p> <p>B = akseptabelt nivå C til A innen 2 uker D til A innen 3 dager</p> <p><b>Vårrengjøring</b> Sentrum innen 30. april (innen 17. mai) Utenfor sentrum innen 1. juni (innen 1. juli) Løs grus i bratte bakker innen 15. mars (vinter ?)</p> <p><b>Oppsamling av løv</b> Innen 15. november og ved overvannsproblemer</p> <p><b>Rengjøring av fontener</b> Daglig i bykjernen</p> <p><b>Ugressfjerning</b> Årlig på alle trafikkområder</p>	<p>Det er ikke tilstrekkelig med ressurser til å følge den standarden som er beskrevet. Standarden har blitt redusert de siste årene både som følge av økt forsøpling og som følge av mindre ressurser til oppgaven.</p> <p><b>Avvik:</b> Vårrengjøring av sentrum utføres innen 17. mai. Utenfor sentrum innen 1. juli, enkelte områder blir ikke rengjort. Fontener blir ikke rengjort daglig.</p> <p>Antall klager fra publikum er økende.</p> <div data-bbox="1234 719 2033 951" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Utvidelse av standard</b></p> <p>Beskrevet standard slik den er beskrevet med utvidelse av tiltak på lørdag ettermiddag.</p> <p>Sentrumsområdet utenfor bykjernen innarbeides i sone 2</p> </div> <div data-bbox="1234 983 2033 1270" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Reduksjon av standard</b></p> <p>Standarden i bykjernen opprettholdes på dagens nivå. Hovedruter for sykkel må holdes fri for stein og glasskår</p> <p>Reduksjoner i tilbud i bydelene. Ansvaret for bydelene legges til bydelsutvalgene.</p> </div>	

Oppgave	Vinterdrift	Satsingsområde	Trafikksikkerhet Framkommelighet
Beskrivelse av oppgavene	Beredskap Brøyting og snørydding Høvling	Strøing Salting	Manuell rydding Fjerning av strøsand Bortkjøring av snø
	<b>Beskrevet standard</b>	<b>Kommentar dagens nivå</b>	
Beskrivelse av standard	<p>Hovedveier og hovedsykkelveier prioriteres før bolig-gater.</p> <p>Salting av kollektivgater skal skje ved behov alle ukedager uansett når på døgnet.</p> <p>Viktige veier og bratte strekninger tas utenom arbeidstid ved snøfall over 10 cm og ved ekstremt hålkeføre.</p> <p>Flate samleveier/hovedveier (bla) brøytes kun ved snøfall over 15 cm og ekstrem hålke.</p> <p>Vanlige bolig-gater (grønne) får kun tiltak i normal arbeidstid.</p> <p>Viktige trapper/fortauer brøytes og strøs i ekstreme tilfeller også utenom arbeidstid.</p> <p>Brøytekanter på holdeplasser som reduserer passasjerenes oppstillingsareal skal ryddes innen 6 timer etter brøyting.</p>	<p>Fotgjengere er den trafikantgruppen som har flest skader på grunn av glatte veier på kommunale gater og plasser. For å dekke målsetningen om trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og universell utforming bør en øke innsatsen på viktige gangdrag og plasser. For å markere Sandnes som sykkelby må vinterdrift rettet mot syklistene være et eget tema. Dersom det ikke tilføres mer midler til dette formålet vil denne satsningen gå på bekostning av biltrafikken. Dette vil føre til at det ikke gjennomføres tiltak i bolig-gater.</p> <p>Det er lite klager på vinterdriften.</p> <div data-bbox="1234 719 2029 884" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Dagens standard med tillegg av satsning på myke trafikanter i sentrum og sykkelruter.</p> </div> <div data-bbox="1234 919 2029 1083" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Dagens standard der tiltakene i større grad rettes mot myke trafikanter.</p> </div>	



Oppgave	Grønt (drift)	Satsingsområde	Sentrum/Miljø
Beskrivelse av oppgavene	Planting av løker Planting av sommerblomster	Barking Kanting av bes	Maskinell fjerning av vegetasjon Maskinell klipping av gress Luking av rabatter og bed
	Beskrevet standard	Kommentar dagens nivå	
Beskrivelse av standard	<p><b>Sone 1</b> Sandnes sentrum</p> <p><b>Sone 2</b> A-ruter Bussholdeplasser Underganger</p> <p><b>Sone 3</b> Bydelsruter Bussholdeplasser Underganger</p> <p><b>Sone 4</b> Øvrig veinett</p> <p>Siktsoner Gress normalt 3 ganger årlig.</p> <p>Kantslått innen utgangen av juni.</p> <p><b>Sone 1 og 2</b> Gresset skal normalt ikke være høyere enn 10 cm. Parkmessig opparbeidelse. Skjemmende ugress tillates ikke.</p> <p><b>Sone 3 og 4</b> Gress klippes når gress legger seg ut over asfaltkant. Ingen arealer som krever luking.</p> <p>Vegetasjon på arealer mellom bilvei og g/s-baner og i siktsoner skal ikke være høyere enn 50 cm.</p>	<p>Det er lite klager på drift av grønt og vegetasjon Den mest aktuelle utfordringen på driftssiden i forhold til dette innsatsområdet er at antall arealer øker både i nye utbyggingsområder og ved utbygginger i sentrum.</p> <p>Dette er i tråd med satsningen på miljø i Sandnes og må følges opp på driftssiden slik at de nye grøntanleggene som etableres skal framstå som tiltenkt i mange år framover.</p> <div data-bbox="1234 655 2029 818" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Dagens standard må følges opp med å tilføre driftsmidler for alle nye grøntanlegg som etableres.</p> </div> <div data-bbox="1234 855 2029 1110" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Ved en reduksjon i standarden vil vi anbefale at bed skiftes ut med gressareal som gir en enklere og mindre ressurskrevende drift.</p> </div>	

Oppgave	Drenering (drift)	Satsingsområde	Miljø
Beskrivelse av oppgavene	Inspeksjon Rensk	Spyling Tømming	Manuell og maskinell rensk Fjerning av avfall
	Beskrevet standard	Kommentar dagens nivå	
Beskrivelse av standard	<p><b>Åpne grøfter</b> Overvannsgrøfter skal renskes når dybden er mindre enn 30 cm. Torvkanter som hindrer vannavrenning skal fjernes. Vann skal renne uhindret ut av grøfter</p> <p><b>Stikkrenner</b> Vannet skal til enhver tid sikres fritt inn- og utløp.</p> <p><b>Sluk og sandfang</b> Tømming/slamsuging av kummer skal foretas før oppslammingen har nådd 20 cm fra avløpet. Vannet skal til enhver tid være sikret fritt inn- og utløp. Slukrister må derfor inspiseres og renskes spesielt i løvfallsesongen</p>	<p>Ved dagens ressurser klarer vi ikke å holde dagens standard.</p> <p>Det er viktig å holde dagens standard for å unngå at sand og slam kommer inn i avløpsanlegget og fører til skader der.</p> <p>Store og intense nedbør fører i perioder til overvannsprøblem. Slike værforhold har vært hyppige de siste årene og rutiner for å sørge for åpne innløp og utløp er viktige. Ved oversvømmelser er naboeiendommer utsatt og store skader kan oppstå.</p> <p>Huseiers plikter med å holde rennesteinen fri for løv og avfall overholdes i liten grad.</p> <div data-bbox="1205 802 2004 970" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Økt innsats på grøfterrensk og fjerning av løv i løvfallsesongen. Tømming og inspeksjon av alle sluk hvert 2. år.</p> </div> <div data-bbox="1205 1002 2004 1201" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Grøfterrensk som i dag. Tømming og inspeksjon av alle sluk hvert 4. år.</p> </div>	

Oppgave	Gatelys (drift)	Satsingsområde	Gatelys																																							
Beskrivelse av oppgavene	Utbedring av slukte lamper og feil på anlegg Skift av lamper i gruppesoner	Utbedring av skader på armatur, master og skap	Rutinekontroll av anleggsdeler																																							
	<b>Beskrevet standard</b>	<b>Kommentar dagens nivå</b>																																								
Beskrivelse av standard	<p>Ved skader på anleggsdeler herunder enkle master og skap, iverksettes tiltak for utbedring så snart som mulig.</p> <p>Kommunen inndeles i fire tilnærmet like store soner, hvorav en sone gruppeskiftes hvert år. Gruppeskift innebærer at alle lamper i sonen skiftes. Arbeidet kombineres med rengjøring av armaturer samt besiktelse og kontroll av anleggsdeler.</p> <p>Rutinekontroll av anleggsdeler hvert 4 år</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Veitype</th> <th>Kontroll (dato)</th> <th>Lampeskift (i perioden 15.09 - 15.02)</th> <th>Lampeskift (i perioden 15.02 - 15.09)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Hovedvei</b> Her definert som Rv. og Fv.</td> <td>15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02</td> <td>Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.</td> <td>Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.</td> </tr> <tr> <td><b>Hovedsamlevei</b> Her definert som øvrige hovedveier i kommunen samt bussgater.</td> <td>15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02</td> <td>Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.</td> <td>Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.</td> </tr> <tr> <td><b>Adkomstvei (type A og B)</b></td> <td></td> <td>Ved henvendelse innen 2 uker</td> <td>Ved henvendelse innen 4 uker</td> </tr> <tr> <td><b>Gang- og sykkelvei</b></td> <td></td> <td>Ved henvendelse innen 2 uker</td> <td>Ved henvendelse innen 4 uker</td> </tr> <tr> <td><b>Off. plasser/ torg 1</b></td> <td></td> <td>Ved henvendelse innen 2 uker</td> <td>Ved henvendelse innen 4 uker</td> </tr> <tr> <td><b>Off. plasser/ torg 2</b></td> <td></td> <td>Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding</td> <td>Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding</td> </tr> <tr> <td><b>Parkområder og turveier</b></td> <td></td> <td>Ved henvendelse innen 2 uker</td> <td>Ved henvendelse innen 4 uker</td> </tr> <tr> <td><b>Off. plasser/ torg 1:</b> Med dette menes off. plasser/ torg som har flere lyspunkt, hvor ett lampeutfall ikke medfører ulemper av større betydning</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Off.- plasser/bygg og torg 2:</b> Med dette menes off. plasser/ off. bygg og torg som har ett lyspunkt, hvor ett lampeutfall er av stor betydning</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Veitype	Kontroll (dato)	Lampeskift (i perioden 15.09 - 15.02)	Lampeskift (i perioden 15.02 - 15.09)	<b>Hovedvei</b> Her definert som Rv. og Fv.	15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.	<b>Hovedsamlevei</b> Her definert som øvrige hovedveier i kommunen samt bussgater.	15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.	<b>Adkomstvei (type A og B)</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker	<b>Gang- og sykkelvei</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker	<b>Off. plasser/ torg 1</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker	<b>Off. plasser/ torg 2</b>		Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding	Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding	<b>Parkområder og turveier</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker	<b>Off. plasser/ torg 1:</b> Med dette menes off. plasser/ torg som har flere lyspunkt, hvor ett lampeutfall ikke medfører ulemper av større betydning				<b>Off.- plasser/bygg og torg 2:</b> Med dette menes off. plasser/ off. bygg og torg som har ett lyspunkt, hvor ett lampeutfall er av stor betydning				<p>Gatelysene er de av veielementene som har best rutinemessig oppfølging.</p> <p>Slukking av lamper noen timer om natten medfører reduserte strømkostnader men fører til økte kostnader som følge av slitasje på komponenter i armaturene.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Dagens standard Bedre tilpasninger til energiøkonomisering.</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Vurdere områder som kan være uten gatelys. Intelligent belysning som reduserer belysningsnivåer i perioder av døgnet..</p> </div> <p><b>Tiltak for en bedre energiøkonomisering og periodevis reduksjon i belysningsnivået vil kreve investeringer i slike anlegg.</b></p>
Veitype	Kontroll (dato)	Lampeskift (i perioden 15.09 - 15.02)	Lampeskift (i perioden 15.02 - 15.09)																																							
<b>Hovedvei</b> Her definert som Rv. og Fv.	15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.																																							
<b>Hovedsamlevei</b> Her definert som øvrige hovedveier i kommunen samt bussgater.	15.08 - 15.09 og 15.01 - 15.02	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 2 uker.	Ved kontroll, og ved henvendelse innen 4 uker.																																							
<b>Adkomstvei (type A og B)</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker																																							
<b>Gang- og sykkelvei</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker																																							
<b>Off. plasser/ torg 1</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker																																							
<b>Off. plasser/ torg 2</b>		Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding	Skiftes 1. virkedag etter mottatt melding																																							
<b>Parkområder og turveier</b>		Ved henvendelse innen 2 uker	Ved henvendelse innen 4 uker																																							
<b>Off. plasser/ torg 1:</b> Med dette menes off. plasser/ torg som har flere lyspunkt, hvor ett lampeutfall ikke medfører ulemper av større betydning																																										
<b>Off.- plasser/bygg og torg 2:</b> Med dette menes off. plasser/ off. bygg og torg som har ett lyspunkt, hvor ett lampeutfall er av stor betydning																																										

Oppgave	Veidekker (vedlikehold)			Satsingsområde	Realkapital
Beskrivelse av oppgavene	<b>ASFALT</b> Lapping Skjæring av kant Fresing Komprimering	<b>ASFALT</b> Forsegling av sprekker Reparasjon av skader Reparasjoner etter graving	<b>FARTSHUMPER</b> Reparasjon, riktig profil Sikre passasje av vann	<b>GRUS</b> Høvling Lapping Støvdemping Inspesjon	<b>HELLER OG BROSTEIN</b> Utskifting av skadde heller Festing av løse heller og brostein Fuging av brostein
	<b>Beskrevet standard</b>			<b>Kommentar dagens nivå</b>	
Beskrivelse av standard	<p><b>ASFALT</b>            Slaghull lappes innen en dag på hoved g/s-veier, samleveier og hovedveier. Slaghull på øvrig veinett tre dager og på parkeringsplasser en uke.</p> <p>Sprekker over 10 millimeter fuging innen en uke</p> <p>Ødelagte flater som kan føre til skade sikres omgående</p> <p><b>FARTSHUMPER</b>            Ikke beskrevet i dag</p> <p><b>GRUS</b>            Slaghull &gt; 10 cm fylles en uke fra melding            Hvert annet år tilføres masser            Inspeksjon etter store regnskyll og ifylling av slaghull &gt; 10 cm            Støvdemping en gang pr. år om våren.</p> <p><b>HELLER OG BROSTEIN</b>            Knuste eller løse heller, løs belagningsstein, oppstikkende kanter skal fjernes, fare elimineres med midlertidige tiltak og sikres innen to dager.</p> <p>Fuger i brostein som medfører fare eller ulempe for trafikanter snarest og senest innen to dager.</p>			<p>Beskrevet standard for slaghull følges og er tilstrekkelig. Større dekkevedlikehold (reasfaltering) er definert som investeringer. Det er ingen beskrevet standard for vedlikehold av fartshumper. Standarden for grusdekker samt heller og brostein følges bare delvis og baserer seg på klager.</p> <div data-bbox="1234 596 2033 794" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Det vil være et økende behov for å sette i gang tiltak for at fartshumpene skal beholde sin fartsdempende funksjon og ikke føre til skader på kjøretøy som holder fartsgrensen. Natursteinsdekker i sentrum bør ha rutinemessig inspeksjon som følges opp med reparasjoner.</p> </div> <div data-bbox="1234 831 2033 970" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Dagens nivå</p> </div>	

Oppgave	Kummer og rør (vedlikehold)		Satsingsområde	Realkapital				
Beskrivelse av oppgavene	<b>SANDFANG</b> Reparasjon Utskifting	<b>STIKKRENNER</b> Reparasjon Utskifting	<b>RISTER</b> Reparasjon Utskifting					
	<b>Beskrevet standard</b>		<b>Kommentar dagens nivå</b>					
Beskrivelse av standard	<b>Sandfang og stikkrenner</b> Sandfang eller åpning med eller uten rist ved innløp skal være i orden. Ved skade som medfører sikkerhetsrisiko, skal reparasjon utføres umiddelbart.		Standarden baserer seg på klager fra publikum. For sandfang vil ettersyn skje i forbindelse med tømming. <table border="1" data-bbox="1234 459 2033 624"> <thead> <tr> <th data-bbox="1234 464 2033 507">Høy standard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1234 507 2033 619">Stikkrenner bør ha rutinemessig inspeksjon som følges opp med reparasjoner.</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="1234 655 2033 826"> <thead> <tr> <th data-bbox="1234 660 2033 703">Lav standard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1234 703 2033 820">Dagens nivå</td> </tr> </tbody> </table>		Høy standard	Stikkrenner bør ha rutinemessig inspeksjon som følges opp med reparasjoner.	Lav standard	Dagens nivå
Høy standard								
Stikkrenner bør ha rutinemessig inspeksjon som følges opp med reparasjoner.								
Lav standard								
Dagens nivå								

Oppgave	Skilting og gatemøbler (vedlikehold)			Satsingsområde	Sentrum/Trafikksikkerhet
Beskrivelse av oppgavene	<b>SKILT</b> Utskifting Tilsyn og renhold Oppretting og festing	<b>BENKER</b> Utskifting Tilsyn og renhold Oppretting og festing	<b>LESKUR</b> Utskifting Tilsyn og renhold Oppretting og festing	<b>SYKKELSTATIV</b> Utskifting Tilsyn og renhold Oppretting og festing	<b>AVFALLSKURVER</b> Utskifting Tilsyn og renhold Oppretting og festing
	<b>Beskrevet standard</b>			<b>Kommentar dagens nivå</b>	
Beskrivelse av standard	<p><b>SKILT</b></p> <p><b>Påkjørsler</b>            Skjeve skilt skal repareres innen en måned            Skilt som er til fare for trafikanter skal repareres umiddelbart</p> <p><b>Hærverk og slitasje</b>            Skilt som er borte eller uleselig skal skiftes innen en uke            Skilt med stor trafikksikkerhetsmessig betydning skal skiftes umiddelbart</p> <p><b>Periodisk kontroll og utskifting</b>            Tilstandens på skiltene skal gjennomgås årlig</p> <p><b>Vinter</b>            Skilt skal kostes rene etter brøyting</p> <p><b>Holdeplasser</b> skal fremstå som innbydende og attraktive for trafikantene.</p> <p>Skader på holdeplasser som representerer en fare for trafikanter skal sikres og merkes straks.</p>			<p>Den beskrevne standarden blir ikke fulgt opp. Tiltak gjennomføres kun som følge av meldinger og klager fra publikum. Responstiden i forhold til slike klager følges opp.            Det gjennomføres ikke systematisk tilsyn.            Det er ikke beskrevet standard på sykkelstativ og avfallskurver.</p> <div data-bbox="1234 616 2033 775" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Den beskrevne standarden for skilt gjøres gjeldende for både skilt og gatemøbler.</p> </div> <div data-bbox="1234 810 2033 970" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Dagens nivå, men tillegg av standard for gatemøbler.</p> </div>	

Oppgave	Mindre konstruksjoner (vedlikehold)			Satsingsområde	Realkapital/Sentrum
Beskrivelse av oppgavene	<b>KANTSTEIN</b> Inspeksjon Rensk Reparasjon Utskifting	<b>TRAPPER</b> Inspeksjon Rensk Reparasjon Utskifting	<b>GJERDER</b> Inspeksjon Rensk Reparasjon Utskifting	<b>STØYSKJERMER</b> Inspeksjon Rensk Reparasjon Utskifting	
	<b>Beskrevet standard</b>			<b>Kommentar dagens nivå</b>	
Beskrivelse av standard	<p><b><u>KANTSTEIN</u></b>  <b>Kantstein</b> skal ikke ha skader som reduserer dens funksjon eller kan være til fare for trafikanter eller være til fare for trafikanter.</p> <p>Kantstein skal sitte fast. Kantstein som har kommet ut av stilling skal repareres i løpet av to uker.</p> <p>Kantstein som løsner i løpet av vinteren fjernes straks og reparasjon foretas innen 1. juni.</p> <p><b><u>TRAPPER</u></b>  <b>Trapper</b> skal være funksjonelle og sikre for fotgjengere. Ved skader som kan gi fare skal det foretas sikring snarest og innen ett døgn.</p> <p><b><u>Veirekkverk og autovern</u></b> med skader som er trafikkfarlige skal sikres eller utbedres senest neste dag.</p> <p>Synlige skjevheter og skjemmende skader utbedres innen en måned.</p>			<p>Klager følges opp som angitt i standarden. Systemetisk gjennomgang og reparasjon av kantsteiner er startet opp som et eget prosjekt.</p> <div data-bbox="1240 517 2038 683" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Høy standard</b></p> <p>Erfaringene fra kantsteinsprosjektet følges opp med rutinemessig vedlikehold som hindrer at skadeomfanget blir slik det er i dag.</p> </div> <div data-bbox="1240 715 2038 858" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Lav standard</b></p> <p>Dagens nivå, men tillegg av standard for støyskjermer</p> </div>	

Oppgave	Større konstruksjoner (vedlikehold)			Satsingsområde	Tunneler, bruer og kaier	
Beskrivelse av oppgavene	<b>TUNNELER</b> Inspeksjon Rengjøring Reparasjon	<b>BRUER</b> Inspeksjon Rengjøring Reparasjon	<b>KAIER</b> Inspeksjon Rengjøring Reparasjon	<b>UNDERGANGER</b> Inspeksjon Rengjøring Reparasjon	<b>MURER</b> Inspeksjon Rengjøring Reparasjon	
	<b>Beskrevet standard</b>			<b>Kommentar dagens nivå</b>		
Beskrivelse av standard	Ingen beskrevet standard			<p>Det er gjennomført tilstandskontroll av bruer og kaier og vedlikeholdsarbeider som følge av dette. Den ene tunnelen på kommunalt veinett er under oppgradering. Murer og underganger er utsatt for hærverk og holder ikke en ønsket standard.</p> <div data-bbox="1234 616 2033 655" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>Høy standard</b></div> <div data-bbox="1234 660 2033 815" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           Beskrive og følge opp standarder for større konstruksjoner i henhold til målsetningen om at konstruksjonene holder seg vakre, trygge og solide. Det betyr rutinemessige inspeksjoner og oppfølging av skadene.         </div> <div data-bbox="1234 847 2033 887" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>Lav standard</b></div> <div data-bbox="1234 892 2033 1018" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           Arbeidet med sporadiske tilstandskontroller videreføres.         </div>		





---

## Rapport nr 6

---



---

## Investeringer

---

## INVESTERINGER

### Hovedplanens anbefalinger til investeringsområder

#### Investeringsplan

Det anbefales at det med bakgrunn i hovedplanen årlig utarbeides en investeringsplan for tiltaksområdet.

Investeringsplanen skal gi en samlet oversikt over investeringstiltak innenfor virksomhetsområdet. På denne måten rettes oppmerksomheten årlig mot aktuelle tiltak som står på ulike prioriteringslister til vei og trafikkformål.

Investeringsplanen må utarbeides før virksomheten skal gi innspill til økonomiplanen og prosjektene som beskrives må være gjennomførbare i påfølgende år.

Investeringsplanen bør struktureres i forhold til satsningsområdene.



Planen utarbeides i et samarbeid mellom avdelingene som jobber med de ulike satsningsområdene.

De aktuelle investeringsområdene blir da følgende:

#### Ansvarsforhold - investeringstiltak på overordnet veinett

Dette området omhandler prosjekter der kommunen finner det hensiktsmessig å bidra med midler til tiltak på riks og fylkesveier. I tillegg kan andre tiltak i overordnet kollektivsystem inngå under dette området.

Dersom Sandnes kommune skal bidra med konkrete investeringer eller gi tilskudd til samarbeidsprosjekter så må dette legges inn i prioriteringslistene som danner grunnlaget for økonomiplanen.

#### Avtale Veivesenet

Handlingsplanen til Transportplan for Nord-Jæren 1998-2007 viser en samlet finansieringspakke innen transportsektoren der kommunene bidrar med til sammen kr 150 millioner i perioden. De resterende kommunale midlene skal benyttes til samarbeidsavtaler mellom kommuner og Statens vegvesen Rogaland etter modell av sykkelpakken og miljøpakken. Det er vedtatt en fordeling der Sandnes kommune bevilger kr 25 millioner over en 10 års periode, med start i år 2002. Staten vil da skyte inn tilsvarende.

Midlene brukes til tiltak innen trafikkikkerhet, sykkel og miljø i Sandnes kommune.

Investerings nivået ligger med dette på kr 2,6 mill i året.

#### Ansvarsforhold

Sandnes kommune bidrar gjennom lokal samarbeidspakke i gjennomføringen av miljø, sykkel og trafikksikringstiltak i kommunen.

Tiltakene prioriteres i et samarbeid mellom kommunen, fylket og Statens vegvesen. De fleste prioriterte tiltakene er på fylkesveier.

Tiltakene finansieres med 50 % bompenger og 50 % kommunale midler.

#### Realkapital

Dette området beskriver tiltak for å sikre den investerte veikapitalen. Midler til reasfaltering og rehabilitering av veier legges her.

Tiltak til oppgradering for overtakelse av private veier hører også hjemme her. Tiltaket brukes til å oppgradere gamle veier som ikke har en standard som er i tråd med den trafikkutviklingen som har skjedd over tid. Uten kommunalt tilskudd er det vanskelig å forhandle fram gode løsninger der oppsitteren deltar med finansiering.

I nye utbyggingsområder dekkes denne kostnaden i sin helhet av private utbyggere.

### Realkapital

Det er ønskelig med et rasfalteringsprogram med et nivå som hindrer verdiforringelse av veikapitalen.

Gamle veier må oppgraderes i tråd med trafikkutviklingen.

### Framkommelighet

Det er viktig å merke seg at satsingen gjelder overfor alle trafikantgrupper og vil dermed omfatte tiltak for å sikre universell utforming, tiltak for myke trafikanter, kollektiv og nye veianlegg.



En satsning på tiltak til dette formålet kan utløse tilskudd fra Staten.

Tiltak som er beskrevet er egne satsningsområder som for eksempel sykkel og

trafikksikkerhet er ikke beskrevet under fellesbetegnelsen framkommelighet.

### Framkommelighet

Universell utforming og kollektivtrafikk er uttrykt som satsningsområder i kommuneplanen og må følges opp med konkrete tiltak for å oppnå de målsetningene som er satt.

### Trafikksikkerhet

Trafikkmengde, ulykkes- og skade risiko er faktorer som blant annet påvirker ulykkesituasjonen. For å redusere antall ulykker og forebygge utrygghet må en eller flere av disse faktorene reduseres. Tiltak for å trygge skoleveier og redusere ulykkesrisiko kommer inn under dette området.



Bevilgningen til trafikksikkerhet omfatter egenandel som kommunen yter i forbindelse med trafikksikringstiltak hvor fylkeskommunen yter tilskudd i forbindelse med aksjon skolevei. Dette gjelder 40 % tilskudd til tiltak på kommunale veier som søkes til fylkets trafikksikkerhetsutvalg i konkurranse med andre Rogalands kommuner.

### Trafikksikkerhet

Det er registrert flere uheldige trafikksituasjoner der det er behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak for å forebygge ulykker og redusere utrygghetsfølelse hos spesielt de myke trafikantene. Trafikksituasjonene er kartlagt med bakgrunn i publikumshenvendelser og med utgangspunkt i kommunens egne registreringer.

### Miljø

Støyskjermingstiltak ligger innenfor dette området. Som veiforvalter er kommunen ansvarlig for å gjennomføre tiltak for å redusere støy fra trafikk på kommunale veier. Kommunen er i gang med å kartlegge behovet for tiltak.

Miljøgater, grøntanlegg og utsmykking av veinettet utenfor sentrum er også aktuelle miljøtiltak. Tiltak i sentrum er definert under satsningsområde sentrum.

## Miljø

Støyskjermingstiltak er viktig for at veinettet skal være til minst mulig ulempe for i nærområdene. Miljøgater, grøntområder og utsmykking er aktuelt i bydelssentre.

### Sentrum

Her hører alle tiltak som gjennomføres innenfor sentrumssonen og er en del av satsningen på veier, plasser og torg i sentrumsplanen.

Sandnes kommune har vedtatt en gjennomføringsstrategi der fellestiltakene i sentrum finansieres gjennom anleggsbidrag ved utbygginger.



Kommunen er en viktig partner og medspiller i byutvikling, utvikling av sentrumsområdet og

konkrete enkeltprosjekter. Bevilgningen til sentrum gjør at kommunen nå også kan delta aktivt med økonomiske midler, noe som kan være helt avgjørende for at tiltak kommer i gang. Særlig aktuelt er kommunalt engasjement i oppgradering av offentlig uterom og plasser.

I tillegg gjennomføres tiltak som forbedrer den bruksmessige kvaliteten på de eksisterende byrommene i sentrum.

## Sentrum

Trafikkområdene er sammensatt av gater, fortau, trapper, torg og plasser og utgjør en betydelig del av det visuelle uttrykket i sentrum. Sentrumsområdene skal være attraktive for å sikre et levende sentrum. Materialvalget på trafikkområdene i sentrum må derfor være av en høy kvalitet og flere områder trenger fornyelse.

### Sykkel

Her omhandles tiltak som er rettet mot sykklister spesielt og som vil gjøre sykkel til et attraktivt og tryggere fremkomstmiddel.

Registreringer viser et stort behov for å bygge sykkelveier og sykkelfelt for å få et fullt utbygd og sammenhengende sykkelveinett i regionen.

Det er også et økende behov for tilretteleggingstiltak i form av

parkeringsanlegg, veivisning og lignende spesielt tilrettelagt for sykkel.

Som et hjelpemiddel for å finne fram til effektive tiltak har Statens vegvesen utarbeidet en egen håndbok 249 med anbefalinger for målrettede inspeksjoner.

## Sykkel

Sandnes kommune vil være i front av satsningen på å øke andelen sykklister i trafikken. Det er behov for å investere i moderne anlegg tilrettelagt for sykklister

### Gatelys

Her omtales investeringer til gatelys som ligger utenom det som gjøres gjennom utbyggingsavtalene. Aktuelle tiltak kan være større fornyelsestiltak, spesielle belyningsanlegg og lignende.



2008-prosjektet "Watercolours" vil vise noen av mulighetene med dagens

belysningsteknologi og være starten på et program for en bevist lyssetting av de offentlige områdene i Sandnes.

Strømforbruket til gatelys er betydelig og anleggene trenger en ombygging for å redusere energiforbruket. Moderne anlegg gir tilsvarende lyseffekt med et betydelig lavere energiforbruk.

### Gatelys

En fornyelse av gatelysanleggene i Sandnes vil gi positive miljømessige gevinster.

Sandnes satser bevist på å bruke lys i utsmykningen av byrommene.

### Tunneler bruer og kaier

Her omtales de større konstruksjonene så som bruer, tunneler, underganger, store murer og kaier. Manglende vedlikehold og svakheter i disse konstruksjonene har over tid ført til behov for større og mindre rehabiliteringsprosjekter.



Manglende reparasjoner kan gi fatale konsekvenser. *Bildet er ikke tatt i Sandnes.*

Sikring av tunnelen i Skaarlia må gjennomføres for å tilfredsstille kravene om vannsikring. Det dannes seg store og farlige issvuller i taket. Dette gjør tunnelen utrygg og farlig å bruke for en stor andel myke trafikanter som må bruke tunnelen.

Det gjennomføres i disse dager en kartlegging av skader på de store veikonstruksjonene for å kunne sette opp et program for aktuelle rehabiliteringsprosjekter.

### Tunneler Bruer og Kaier

Flere av de store veikonstruksjonene er av eldre dato og det er behov for rehabilitering for å sikre trafikkfunksjonen i årene framover.



## Viktige samferdselstiltak i perioden 2008 – 2020

Flere viktige samferdselstiltak er planlagt bygget i Sandnes kommune.

### Jernbane

#### Gaddal godsterminal

Ny godsterminal blir ferdigstilt i 2007 og åpnes for drift i januar 2008.

#### Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er under bygging. Vil ferdigstilles ved årsskiftet 2009/2010.



### Havner

Sandnes havn, som er en stamnettshavn, forutsettes videreutviklet innenfor de funksjoner havnen har i dag.

## Stam- og riksveger

### Stamveger

#### E 39 Stangeland – Sandved

Reguleringsplan godkjent. Utvides til 4-felt med omfattende støyskjermingstiltak. Sandnes kommune m.fl. har inngått forskutteringsavtale med Statens vegvesen. Prosjektering pågår og planlagt byggestart er i oktober 2008 med ferdigstilling ved årsskiftet 2009/2010. Tilbakebetaling vil skje i 2010 – 2013. Prosj. kostnad kr 224 mill.

#### E 39 Sandved – Hove

Reguleringsplan oversendt kommunen for behandling. E 39 utvides til 4 –felt med kryssutbedringer på Hove og Sandved. Del av Rv 505 (tidl. 44) er inkludert med utvidelse til 4-felt. Planlagt behandlet i løpet av 2008. Prosj. kostnad kr 400 mill.

#### E 39 Hove – Ålgård

Kommunedelplanarbeid pågår. Foreslås utvidet til 4-felt. Vil ses i sammenheng med pågående fylkesdelplanarbeid for ny tverrforbindelse mellom Rv 505 og E 39. Foreløpige prosj. kostnad kr 700 mill.

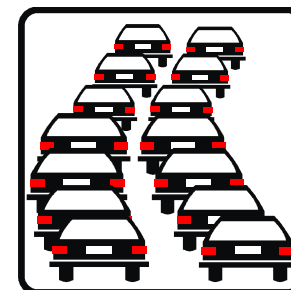
#### Aktuelle mindre investeringstiltak

E 39 Strakstiltak Osli – Ålgård – prosj. kostnad kr 10 mill.

### Riksveger

#### Rv 44 Stangeland – Skjæveland.

Ny veitrase åpnet 12. desember 2007. Smal 4-felt med fysisk midtdeler. Omfattende støyskjermingstiltak. Ny langsgående g/s-vei bygget samtidig. Prosj. kostnad kr 385 mill.



#### Rv 44 Gandsfjord bru

Ny veiforbindelse mellom E 39 v/Kvadrat og Rv 13 v/Vatnekrossen med kulvert, bro og tunnel. Kommunedelplanarbeid pågår. Planprogram klar for behandling ved årsskiftet 2007/2008. Forslag til kommunedelplan er planlagt oversendt i juli 2008 for behandling/vedtak til årsskiftet 2008/2009. Foreløpig prosj. kostnad kr 1-2.000 mill.

#### Rv 505 Skjæveland – Foss-Eikeland

Ny tverrforbindelse i sør for å betjene nytt næringsområde på Vagle/Kvål og godsterminal. Statens vegvesen har utarbeidet et forprosjekt for kryssing av jernbanesporet. Dette planarbeidet er nå ferdig og vil være et innspill til kommunedelplanen for Vagleområdet.

*Rv 505 Ny tverrforbindelse til E 39*

Ny veiforbindelse mellom Rv 505 og E 39. Det foreligger flere alternativer og en skal utarbeide en fylkesdelplan med konsekvensutredning. Planprogram godkjent. Det arbeides med delrapporter som grunnlag for konsekvensutredningen. Frist for godkjent KU er forskjøvet til sommeren 2008.

*Rv 505 Ny Foss-Eikeland bru*

Reguleringsplanen er godkjent i Sandnes og Klepp kommuner. Det arbeides med finansieringsplan. Prosj. kostn. kr 50 mill.

*Rv 509 Sandnesveien fra ny Rv 44 til Folkvordveien*

Rv 509 foreslås utvidet til 4-felt med kryssomlegginger langs traseen. Ses i sammenheng med pågående planarbeid for nye næringsområder på Stangeland. Reguleringsplan varslet. Forslag utarbeides i løpet av 2008.

**Riksveger – kollektivtiltak**

*Bybane*

Bybanen planlegges bygget ut i flere etapper. Bybane, 1. byggetrinn, Gausel – Forus – Sola – prosj. kostn. kr 1.000 mill. Bybane, 2. byggetrinn, Stavanger og Lura - Sandnes prosj. kostnad kr 1.000 mill. Det pågår konseptvalgutredning og prosjektet skal gjennom en KS1-prosess. Kommunedelplan for 1. etappe skal utarbeides og behandles i løpet

av 2008. Planlagt byggeperiode for 1. etappe er i 2013-2015.

*Rv 44 Forussletta*

Utvidelse av Rv 44 gjennom etablering av kollektivfelt og sykkelfelt på strekningen. Det legges samtidig til rette for fremtidig bybane. Reguleringsplanarbeid pågår. Vil oversendes kommunen for behandling vår 2008.

*Rv 44 Kollektivterminal v/Kvadrat*

Reguleringsplan er vedtatt. Klage oversendt fylkesmannen for avgjørelse. Prosjektering pågår. Planlagt byggestart er i løpet av 2008. Prosj. kostnad kr 5,5 mill.

**Fylkesveger – kollektivtiltak**

*Fv 332 Hanaveien/Gravarsveien.*

Reguleringsplan godkjent. Prosjektering pågår. Planlagt byggestart vår 2008. Vei utvides slik at det blir kollektivfelt i begge retninger i Hanaveien og i retning sentrum i Gravarsveien frem til Havnegata. Samtidig utbedres fortauene og det bygges sykkelfelt i begge retninger langs hele traseen. Prosj. kostnad kr 50 mill.

**Sykkel**

*Sykelstamvei Sandnes – Forus – Stavanger*

Forprosjekt under utarbeidelse. Kommunedelplanarbeid er planlagt utarbeidet i 2008 med påfølgende reguleringsplanarbeid i 2009. Foreløpig satt av kr 0,7 mill. til planlegging.

*Regionalt sykkelkart*

Avtale inngått med konsulent om utarbeidelse av nytt regionalt sykkelkart for kommunene Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg som er planlagt ferdigstilt våren 2008 med distribusjon til alle husstander i de nevnte kommuner. Prosj. kostnad kr 1 mill.







---

## Rapport nr 7

---



---

## Forvaltning, plan og eierskap

---

## FORVALTNING PLAN OG EIERSKAP

### Innledning

Forvaltning, plan og eierskap omfatter administrative oppgaver som er knyttet eier og byggherrefunksjonen på de kommunale trafikkarealene.

Rolle som eier/forvalter medfører:

- ansvar for infrastrukturen og tjenestene overfor brukerne
- ansvar for å styre underleverandører og samarbeidspartnere slik at kvalitet og brukertilfredshet opprettholdes i henhold til mål og strategi.
- ansvar for ressursforbruk, kvalitet og økonomiske resultater
- ansvar for tilfredsstillende kundebehandling og informasjon til publikum og brukere

### Veiregister

Som eier/forvalter er det nødvendig å vite hvilke veier man har ansvaret for, tilstand på disse veiene.

Sandnes kommune har bygget opp en veidatabase over det kommunale veinett. Tilstanden på veiene er registrert. I tillegg registreres de ulike elementer som hører til veiene.

Veiregisteret krever en kontinuerlig oppfølging og oppdatering.

### Kvalitet

#### Materialstandarder og overtakelser

Nye kommunale veianlegg blir som oftest bygget i tilknytning til en privat utbygging og deretter overtatt til kommunalt vedlikehold. Utbyggingen skal være i tråd med kommunaltekniske normer for veianlegg. Erfaringer har vist at det er behov for oppfølging og kontroll gjennom byggeprosessen.



#### Drift og vedlikeholdsstandarder

Registreringen som er gjort av standarden på eksisterende veinett kombinert med de

ressursene som stilles til rådighet ligger til grunn for å fastsette standarder for drifts og vedlikeholdsoppgavene.

### Bestillerfunksjonen

Med utgangspunkt i standardene bestilles både byggeprosjekter og drifts- og vedlikehold av veiene. Bestillerfunksjonen inkluderer bestillinger av planer og prosjektering. For at utførelsen skal bli i tråd med den kvaliteten som er forutsatt er det behov for en kontinuerlig oppfølging i gjennomføringen.

### Parkering

#### Parkeringspolitikk

Det er vedtatt en parkeringspolitikk som skal gjennomføres ved hjelp av utbyggingstiltak og en strategisk drift av parkeringsarealene.

Parkeringsordning og tilbudet skal bidra til vitalisering av handel, service og kultur, og stimulere til økt bosetting i sentrum.



#### Bestilling av parkeringstjenester

Både investeringer, drift og forvaltning utføres etter avtale med Sandnes parkering KF.

En del av overskuddet fra gateparkeringen tilføres drift- og vedlikeholdsbudsjettet for å dekke kostnadene i tilknytning til disse plassene.

## **Annen bruk av veinettet**

### **Graving i offentlig vei**

Gode rutiner i veiforvaltningen er krevende og av stor betydning for trafikanter og næringsliv i en periode med stor utbyggingsaktivitet.

Målsetningen er at dagens graveregler håndheves slik at kvaliteten på det kommunale veinettet ikke forringes eller at gravearbeider fører til ekstra kostnader for veiholder. Veiholder må derfor samarbeide med ulike utbyggere som graver og finner løsninger som er lønnsomme for begge parter. Et slikt samarbeid kan føre til fornyelse av fortau, kantstein osv. i de områdene der det graves.

Midlertidig trafikkavvikling spesielt for myke trafikanter er ekstra viktig i forbindelse med gravearbeider og veiholder må føre tilsyn for å sikre dette.

Det må også gis god informasjon om alternative ruter slik at det oppstår minst mulig ulemper for trafikantene

Omfang av grøfter i veinettet er blitt betydelig utvidet de siste årene som følge av bredbånd og satsing på fjernvarme og gass.

### **Riggområder**

Trafikkarealer blir brukt til riggområder og lagringsareal. Aktuelle innretninger som settes ut er containere, kraner, brakker osv. Kontroll og oppfølging er viktig for å sikre bl.a. siktforhold og god tilgjengelighet for myke trafikanter.



### **Private hekker og siktsoner**

For å sikre trygge skoleveier ønsker kommunen å pålegge grunneiere å fjerne vegetasjon som hindrer sikt eller framkommelighet på veier og fortau.

Dette innebærer gjennomgang av bydeler i samarbeid politiet.

Skriftlig varsel ved siktproblemer samt kontroll og oppfølging

Premiering av gode eksempler har vært et av tiltakene.

## **Publikumshenvendelser**

Publikumshenvendelser skal behandles i tråd med forvaltningslovens bestemmelser.

Veiholder er avhengig av tilbakemeldinger fra trafikantene for å kunne fange opp skader som er oppstått på veinettet. Med dagens ressursituasjon utløses mange av tiltakene som følge av meldinger fra publikum.



## **Forvaltning av sentrumsområdene**

Som en del av virksomhetsplanen er det aktuelt å utarbeide forvaltningsstrategier for å få til en kontinuerlig oppfølging av intensjonene om økt aktivitet i sentrum.

Dette kan være utvidet tilgang til og tilrettelegging for torghandel, uteservering, arrangement og lignende.

Med bakgrunn i dette er det er vedtatt nye retningslinjer for arrangementer, servering og salg i byens torg og uterom. Hensikten med reglementet er en enklere og mer forutsigbar forvaltning av offentlige trafikkarealer.

### **Arrangement**

Virksomhetsområdet er ansvarlig for forvaltning av torg og byrom og det er registrert en økning i etterspørselen av arealer til arrangement i Sandnes sentrum.

Behandlingen av arrangementstillatelser skjer i et nært samarbeid med politiet, brannvesenet, ambulansetjenesten, kulturavdelingen, parkeringsetaten osv. Det er utviklet en egen veileder for arrangører.

Seksjon for vei og prosjekt har også vært ansvarlig for spesielle tilretteleggingsoppgaver for arrangement. Dersom forvaltningskostnadene blir store og arrangementene er av kommersiell karakter må det vurderes om det skal tas leie på arealene.

### **Torghandel**

Etterspørselen etter plasser for torgsalg er relativt liten. Det er 4 + 2 plasser på dagtid og

3 plasser for nattsalg. Nattsalget fører ti en del forsøpling og leiekostnadene må vurderes i lys av dette.



Erfaringer fra andre byer tilsier at selgere er villig til å betale mye for en nattsalgsplass.

### **Salg fra butikker på gatearealet**

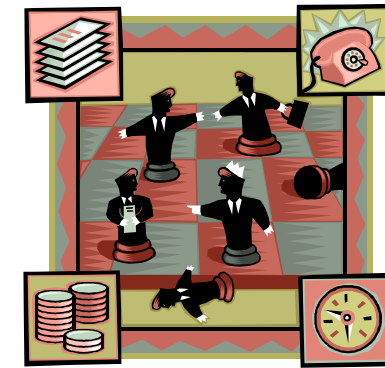
Noen steder utvider butikkene sitt salgsareal med å sette varer ut i gata. Det må vurderes om dette er en ønskelig utvikling og om det er behov for å regulere dette i noen form.

### **Uteservering**

Det foreligger i dag ulike avtaler avhengig av areal. Forvaltningsstrategier for å stimulere til videre utvikling ble drøftet.



## Rapport nr 8



Sammenhengen  
mellom mål og  
tiltak

## SAMMENHENGEN MELLOM MÅL OG TILTAK

### Innledning

Hensikt med rapporten er å vise sammenhengen mellom målene, tiltakene og virkningen av tiltakene.

Systematikken kan brukes til å kontrollere tiltak opp mot målsetningene som er satt.

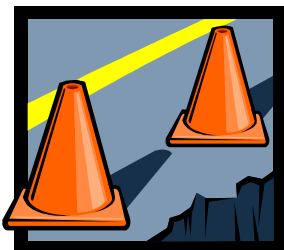
Tiltak som ikke faller inn under noen av satsingsområdene må gis en kritisk vurdering.

### Sammenheng mellom mål tiltak og virkning.

I tabell 1 er det vist hvordan de valgte satsingsområdene settes i sammenheng med mål, ulike tiltak og ulike virkninger av tiltak.

### Tiltakstyper

De ulike tiltakstypene bidrar samlet for å oppnå målene.



### Investering

Nybygg og fornyelse legges i denne sammenheng inn under samlebegrepet investering.

Nybygg kan være en gate, et torg, en undergang, eller lignende blir bygd slik at de skal vare i mange år.

Fornyelse defineres i NS3420: "Arbeidet for å bringe en bygning, eller et anlegg opp til opprinnelig funksjon og teknisk standard etter skade, normal slitasje eller mangelfull vedlikehold."

### Vedlikehold

I NS 3422 defineres vedlikehold som "Tiltak som er nødvendig for å opprettholde en bygning eller et anlegg på en fastsatt kvalitet".

### Drift

I NS 3422 defineres drift som: "Alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at en bygning eller et anlegg skal fungere som planlagt".

### Forvaltning plan og eierskap

Offentlig forvaltning er på den ene siden oppgaver eller tiltak som skal sikre kvalitet på tjenestene. I tillegg kan kommunen være grunneier av uterommene og drive forvaltning i form av utleie, tilrettelegging osv.

## Måling

Kontinuerlige målinger er viktig for å finne ut om kommunen når sine planlagte mål. Målene danner et bilde av hvilke faktiske resultater er oppnådd.

Det finnes ulike måter å måle resultater på og hovedplanen har valgt å synliggjøre flere aktuelle parameter som blir gjennomgått.



De ulike parametrene brukes i forskjellige sammenhenger.

### Tiltaksparameter

forklarer fakta om gjennomføringen, ofte målt i mengder og kostnader

Gir data for nøkkeltall og KOSTRA-rapportering

### Effektparameter

forklarer egenskaper som følge av tiltaksgjennomføringen, gjerne definert som en målbar standard.

Gir data for faglig vurderinger av standarder på utførelsen.

#### Virkningsparameter

Forklarer virkningen tiltaket har gitt. Disse parametrene vil gjerne kunne knyttes direkte til hovedmålene.

### **Brukerundersøkelser**

Kommunalteknikk i Sandnes har de siste årene gjennomført brukerundersøkelser. Hensikten er å måle om kunden er fornøyd med kvaliteten på produktet/tjenesten.

Målingene blir så et verktøy for å kunne styre og forbedre produkt/ tjenestekvaliteten, og innhente underlag for nyutvikling og videreutvikling av produkter og tjenester.

Dagens spørsmål:

- Jeg er fornøyd med kvaliteten på veier og gater.

- Jeg er fornøyd med kvaliteten på gang og sykkelveiene.
- Jeg er fornøyd med vintervedlikeholdet.
- Jeg er fornøyd med renholdet av veier og gater.
- Jeg er fornøyd med trafiksikkerheten på kommunale veier.

Velkommen til Talerøret, siden for direkte tilbakemeldinger og spørsmål til Kommunalteknikk. Her kan du komme med ris eller ros, eller stille spørsmål om det du lurer på!

Det er en utfordring for brukerne å skille ut kommunalt veinett og denne typen spørsmål vil nok gi en samlet tilbakemelding til alle veiholdere innenfor kommunen.

I hovedplanarbeidet har vi gått gjennom aktuelle spørsmål innenfor de ulike satsingsområdene.

Spørsmålene som foreslås er avgrenset for å rette de inn mot kommunens ansvarsområde.

### **Eksempler**

På de påfølgende sidene er det vist tabeller med eksempler på noen få tiltak som er satt i sammenheng med de satsingsområdene som er valgt.

Systematikken skal brukes for å se sammenhengen mellom satsingsområder, mål, tiltak og effekten av tiltakene. Dette vil gjøre det enklere å komme fram til relevante måleparameter, og spørsmål til brukerne for å synliggjøre resultater innenfor veiksomhetsområdet.

## 1. Ansvarsforhold

<b>MÅL: Totalansvarsprinsippet skal ligge til grunn for veiforvaltningen.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Tilsudd til samferdselstiltak riks og fylkesveier. Kommunens andel i samarbeidspakken.	
<b>Vedlikehold</b>	Vedlikeholdstiltak av belysning på fylkesveier.	
<b>Drift</b>	Strømutgifter til belysning av fylkesveier	
<b>Forvaltning</b>	Delta i samarbeidsgrupper	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		



## 2. Realkapital

<b>MÅL:</b> Kapitalen som er lagt ned i veinettet i Sandnes skal forvaltes med minst mulig verdiforringelse .		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Rehabiliteringer på veinettet Dekkelegging	
<b>Vedlikehold</b>	Reparasjon og utskifting av sluk og sandfang Reparasjon av kantsteiner Reparasjon av trapper	
<b>Drift</b>	Ugressfjerning Lapping av veidekker	
<b>Forvaltning</b>	Regler for graving i offentlig vei Kommunaltekniske normer	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall reparasjoner Lengde på rehabilitert vei Kostnad på tiltak	Målt bæreevne Målt jevnhet	Økt mobilitet hos bevegelseshemmede
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Jeg er fornøyd med kvaliteten på veier og gater (dagens brukerundersøkelse)		

### 3. Framkommelighet

<b>MÅL: God framkommelighet tilpasset alle trafikanter og ulike omgivelser.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Utskifting av belegg tilpasset universell utforming Legging av ledelinjer	
<b>Vedlikehold</b>	Nedsenking av kantsteiner	
<b>Drift</b>	Vinterdrift, brøyting og strøing Strøm til varmekabler	
<b>Forvaltning</b>	Utvikling av normer og standarder for tiltakene Kampanjer og informasjon om tiltakene	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall gjennomførte tiltak Lengde ledelinjer Antall nedsenkinger av kantstein Kostnader	Økt trafikk av rullestolbrukere	Økt tilgjengelighet
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Jeg er fornøyd med kvaliteten på veier og gater (dagens brukerundersøkelse) Veinettet er godt tilpasset meg som trafikant.		

## 4. Trafikksikkerhet

<b>MÅL: Alle trafikanter skal ferdes trygt og opptre hensynsfullt. Ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Trafikksikring av skoleveier Fartsdempende tiltak	
<b>Vedlikehold</b>	Oppretting og utskifting av skilt	
<b>Drift</b>	Vinterdrift, brøyting og strøing Strøm til varmekabler	
<b>Forvaltning</b>	Pålegg om fjerning av vegetasjon for å sikre gode siktforhold. Kampanjer rettet mot skolebarn	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall meter fortau som er bygget Antall etablerte fartshumper Antall vedlikeholdte trafikkskilt Lengde strødde vinterveier	Friksjon Antall registrerte ulykker Målt fartsnivå Trafikkmengde	Færre som kjører barn til skolen Økt trygghetsfølelse
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Jeg er fornøyd med trafikksikkerheten på kommunale veier (dagens brukerundersøkelse) Jeg er fornøyd med vintervedlikeholdet (dagens brukerundersøkelse) Jeg synes barna mine har en trygg skolevei		

## 5. Miljø

<b>MÅL: Sandnes vil være et bærekraftig samfunn</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Støyskjerming Miljøgater Bevist materialvalg på nye veianlegg	
<b>Vedlikehold</b>	Skifte ut ødelagte og stygge gatemøbler	
<b>Drift</b>	Luking av rabatter og bed Tømming av sluk og sandfang Feiing av veier Redusert strømforbruk	
<b>Forvaltning</b>	Kartlegging av støy fra kommunale veier	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall støyskjermingstiltak Lengde nye miljøgater Antall plantefelt	Andel grøntarealer i forhold til veiarealer Støymålinger Støvmålinger	Estetikk Bedre helse blant befolkningen
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Boligveiene bidrar positivt til mitt nærmiljø		

## 6. Sentrum

<b>MÅL: Vi vil utvikle Sandnes sentrum som et attraktivt, urbant bysentrum.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Opparbeide ny Olav V plass (festplassen) og gjenværende deler av Ruten. Bygge fleksibelt flerbrukshus eller tak for torghandel, byfester i overganger mellom Olav V plass og resterende Ruten Fornye gatebelegg og belysning i tilliggende gater	
<b>Vedlikehold</b>	Skifte ut skadede heller Fuging av brostein Utskifting av skadde benker og søppelspann Reparasjoner av skader på fortau Nedsenking av forhøyninger i belegg	
<b>Drift</b>	Manuell fjerning av søppel Tømming av avfallsspann Rengjøring av fontener Luking i rabatter og bed	
<b>Forvaltning</b>	Utvikle en veileder for bruk av belysning, beplantning, belegg, bymøbler og skilt. Retningslinjene skal legge vekt på å skape sammenhenger i byens struktur (oppfølging av disse) Utvikle en veileder for universell utforming og tilgjengelighet (oppfølging) Legge til rette for arrangement, Forvalte arealer til torghandel og uteservering	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Areal fornyet gate og plassbelegg m <sup>2</sup> , Areal fuget brostein, Fontener rengjort antall ganger osv.	Synlighet av oppmerkede gangfelt, Jevnhet på veidekker, Registrert avvik fra renholdsstandard, Klager fra publikum	Økt handel i sentrum, Flere besøk på kulturarrangement Mindre kriminalitet, Flere besøkende til Sandnes sentrum
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Jeg er fornøyd med renholdet i gater og på plasser i sentrum Jeg er fornøyd med renholdet av veier og gater (dagens brukerundersøkelse)		

## 7. Sykkel

<b>MÅL: Sandnes vil fortsatt være sykkelbyen fordi vi vet at det er god samfunnsøkonomi i økt sykkelbruk.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Bygging av sykkelfelt Bygging av sykkelparkering Gang og sykkelveier Skilting	
<b>Vedlikehold</b>	Utskifting av slukrister	
<b>Drift</b>	Vinterdrift Feiing på sykkelruter	
<b>Forvaltning</b>	Kampanjer for økt sykkelbruk Sykkelkart	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall nye visningsskilt for sykkel Mangde sykkelfelt Kostnad sykkelanlegg	Sykkeltellinger Andel sykkelveinett i forhold til bilveinett	Salg av sykler Bedre helse blant befolkningen
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Sandnes er god by å sykle i		

## 8. Gatelys

<b>MÅL: Utendørs belysning skal gi opplevelse og trygghet. Belysningen skal understreke arkitektur og landskap.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Nye veilysanlegg Belysning av plasser og byrom	
<b>Vedlikehold</b>	Reparasjon og utskifting av armaturer	
<b>Drift</b>	Strøm	
<b>Forvaltning</b>	Kontroll og tilsyn Saksbehandling	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall nye gatelys Kostnad belysning	Antall ulykker Belysningsnivå	Trygghetsfølelse
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Belysningen av gatene bidrar til trygghet i nærmiljøet		

## 9. Tunneler Bruer og Kaier

<b>MÅL: Vi bygger og tar vare på de store konstruksjonene slik at de er vakre, trygge og solide.</b>		
<b>EKSEMPLER PÅ TILTAK:</b>		
<b>Investering</b>	Opprusting av tunnel i Skaarlia Rehabilitering av underganger	
<b>Vedlikehold</b>	Reparasjon av kaier Reparasjon av murer Tunnelvedlikehold	
<b>Drift</b>	Renhold Fjerning av tagging i undergangene Maling	
<b>Forvaltning</b>	Kontroll og tilsynsrutiner	
<b>EKSEMPLER PÅ VIRKNING:</b>		
<b>Tiltaksparameter</b>	<b>Effektparameter</b>	<b>Virkningsparameter</b>
Antall rehabiliteringstiltak Antall driftstiltak Kostnader	Reduserte vedlikeholdskostnader Færre klager	Estetisk uttrykk
<b>BRUKERUNDERSØKELSER:</b>		
Forgjengerundergangene er lyse og trivelige å bruke		





## Rapport nr 9

---



## Utredningsbehov

---

## UTREDNINGSBEHOV

### Totalansvarsprinsippet

Sandnes kommune vil være en pådriver i forhold til å fremme totalansvarsprinsippet for det offentlige veinett.

Med totalansvarsprinsippet menes ansvar for veien, tilhørende vei for myke trafikanter og syklistene samt alle veiens tilhørende elementer og gatemøbler.



Sandnes kommune vil arbeide videre mot et totalansvarsprinsipp og vi vil starte en dialog med fylkeskommunen for at ansvaret for veilysene langs fylkesvei overføres til fylket.

### Prosedyre for behandling av "eksterne" planer.

Sandnes kommune har inngått forpliktende samarbeid med Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og andre kommuner i regionen innenfor virksomhetsområdet.

Eksempler på slikt samarbeid er forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet på Nord-Jæren – FAFOT, Transportplansamarbeidet på Nord-Jæren, Universell utforming, osv.

I slike sammenhenger blir det utarbeidet temaplaner som kommunen må forholde seg til i sine prioriteringer.

Det anbefales at det utarbeides en prosedyre for hvordan prioriteringer av enkelttiltak settes i sammenheng med de totale kostnadskonsekvensene av tiltakene og hvilke konsekvenser dette får for andre satsningsområder. I en slik prosedyre må kostnadene av tiltaket i gjennomførings- og funksjonsfasen også komme fram.

### Intern ansvarsfordeling

Det anbefales en intern gjennomgang av organiseringen av virksomhetsområdet.

Dagens oppgavefordeling mellom transportplanseksjonen på byplanavdelingen og seksjon for vei og prosjekt i kommunalteknikk har vært diskutert. I denne sammenheng kan et utgangspunkt være å se på oppgaver i forhold til de ulike plannivåene i kommunen.

### Inndeling av veinettet

Det anbefales at det kommunale veinettet deles inn i soner. Innenfor hver sone klassifiseres veiene i forhold til funksjon.

Denne inndelingen kan legges til grunn i planleggingen og for prioriteringen av ulike tiltakene.



Sone og ruteinndeling er viktig for å avklare nivåene på drifts og vedlikeholdsoppgavene.

Publikum vil lettere kunne sette seg inn i systemet og dermed få avklart forventningene i forhold til tjenestene som ytes. Dette vil også forenkle beskrivelsene overfor utførende entreprenør.

Aktuelle soner og ruter er sentrumssonen, kollektivruter, hovedruter for sykkel, hovedveier, samleveier, skoleområder osv.

### Trafikksikkerhetsplan for Sandnes

Trafikksikkerhetsplanen for Sandnes er fra 2000 og skal oppdateres. Det anbefales at

drift og vedlikehold som målrettede tiltaksområder blir innarbeidet i planen.

### **Støy og støvmåling**

Statlige myndigheter stiller krav om kartlegging av støy og støv fra offentlige veier.

Støy og støvmåling for kommunalt veinett i Sandnes skal gjennomføres jevnlig og behov for tiltak der situasjonen ikke er akseptabel følges opp.

### **Samfunnssikkerhet**

Samfunnssikkerhet foreslås som et nytt fokusområde i virksomheten.

Det er en økende etterspørsel i forhold til å ta i bruk utendørsarealer til arrangement. Dette fører til stor publikumstilstrømning. Politi og redningsetatene stiller krav om risikovurdering ved store arrangement. Dette må følges opp av arealforvalteren.



Utredning om sikkerhet ved store arrangement i sentrum er derfor et aktuelt tema.

### **Designhåndbok for sentrum**

Arbeidet med å utarbeide en egen designhåndbok for gatemøbler og utstyr i Sandnes sentrum er igangsatt parallelt med hovedplanarbeidet.

Et slikt forarbeid vil ha stor betydning for hvilke krav som kan stilles til materialvalg ved utbygging av offentlige areal i sentrum.

### **Sykkelplan for Sandnes**

Sykkelplanen for Sandnes er fra 2000 og skal oppdateres. Det anbefales at drift og vedlikehold som målrettede tiltaksområder blir innarbeidet i planen.

### **Veilys**

En relativt stor del av drifts- og vedlikeholdsbudsjettet brukes til veilys. Oppgavene planlegges og utføres i et nært samarbeid med Lyse Infra AS.

I planleggingen av nye veilysanlegg og ved utskifting av eksisterende anlegg skal det fokuseres på energiøkonomiske løsninger for å redusere strømforbruket.

Kostnadene til veilys kan også reduseres ved å få overført ansvaret for veilyset på fylket i

fylkeskommunen slik det er gjort i andre deler av landet.

En veileder for utendørs belysning gjennomføres som en del av designprogrammet for sentrum.



### **Program for bruvedlikehold**

Skader på bruer og kaier kan føre til katastrofale konsekvenser dersom de får utvikle seg over lang tid. I verste fall kan store konstruksjoner bryte sammen som følge av for eksempel skade på armering i betong på steder som er utsatt for saltpåvirkning.

Registreringer for å etablere et dokumentasjonsprogram for broer og kaier er satt i gang. Det gjennomføres skaderegistrering og skadekategorisering.

Tidsintervall for tiltak med tilhørende kostnad blir beregnet. Anbefalingene bygger på standarder angitt av Statens Vegvesen.

## **Gravereglement for Sandnes**

Statens vegvesen Vegdirektoratet har sendt ut utkast til forskrift og administrative og tekniske retningslinjer for legging og flytting av ledninger over, under og langs riks- og fylkesveger (Veglovens § 32).

Forslaget inneholder både tekniske og administrative bestemmelser knyttet til gravearbeider.

Det er foreløpig uklart om forskriftene skal gjelde for kommunale veier, men Sandnes kommune vil uansett gå gjennom regelverket med tanke på å oppgradere nåværende reglement.

I denne forbindelse vil en bl.a. utrede fordeler og ulemper med reparasjoner i egenregi, kontra å innføre forringelsesgebyr.

## **Vinterdrift**

Vinterdrift er en forholdsvis ressurskrevende aktivitet. Det er ønskelig å se på en ny modell for vinterdrift.

Med utgangspunkt i en kategorisering av veinettet kan det skilles ut farlige/vanskelige strekninger og prioriteres framkommelighet for ulike grupper og områder.

Det er også tanken å se på effektivisering av beredskap og produksjon i tilknytning til en slik utredning.

## Rapport nr 10

---



---

## Handlingsprogram

---

## HANDLINGSPROGRAM

### Innledning

Hovedplanen har behandlet tiltak på et overordnet nivå. Med utgangspunkt i hovedplanen bør det derfor utarbeides årlige virksomhetsplaner og investeringsplaner.

Planene kan bygges opp rundt systematikken i hovedplanen og beskrive tiltakene i detalj med kostnadsberegning og framdriftsplan.



Hensikt med rapporten er å anbefale hvordan intensjonene i hovedplanen kan innarbeides i årlige handlingsprogram.

Denne rapporten inneholder også en tabell som viser dagen økonomiske rammer for virksomhetsområdet og hvilke rammer som

kan anbefales for å følge opp de viktigste tiltakene som skisseres i hovedplanen.

### Virksomhetsplan

Virksomhetsplanen tar i tillegg til hovedplanen utgangspunkt i den årlige økonomiplanen som er vedtatt for kommunen. Virksomhetsplanen er først og fremst ment som et internt styringsverktøy der de årlige rammebetingelsene for virksomhetsområdet blir samlet.

Planen beskriver videre virksomhetens ansvars- og myndighetsområde samt hvilke utfordringer og utviklingstrekk virksomheten står overfor.

Virksomhetsplanen skal årlig innarbeide de rammebetingelsene som den vedtatte økonomiplanen medfører for virksomhetsområdet og justere standard på drifts- og vedlikeholdsoppgavene i forhold til rammene. Det samme gjelder i forhold til investeringsprosjektene.

### Investeringsplan

Kommunen ønsker å innføre et system med en samlet investeringsplan til vei og trafikkformål.

Siden gjennomføringene av investeringstiltakene styres av en forutgående planprosess kreves det at prioriteringen av

tiltakene skjer i god tid før forslaget til økonomiplan legges fram til behandling.

En investeringsplan skal anbefale en prioritering innenfor de ulike satsingsområdene, og være førende for planleggingen og forarbeidene for hvert enkelt prosjekt. Planen skal inneholde alle prosjektene også der hvor kommunen finansierer tiltak på overordnet veinett.

I investeringsplanen blir hvert enkelt prosjekt kostnadsberegnet og beskrevet i detalj. Det legges også inn et forslag til finansieringsplan og framdriftsplan.

Avgjørelsen på hvilke av tiltak som vil bli gjennomført blir avgjort i økonomiplanen. Ut fra dette blir en revidert tiltaksliste innarbeidet i virksomhetsplanen.

### Rapportering

Rapportering i forhold til virksomhetsplan skjer i resultatvurderingen for virksomhetsområdet.

## Anbefalt investerings og driftsnivå

Med bakgrunn i gjennomgangen av virksomhetsområdet i forbindelse med hovedplanarbeidet er det anslått et anbefalt investerings og driftsnivå.

Nivåene er angitt for hvert enkelt av de valgte satsningsområdene, og er satt i forhold til det nivå som er angitt i økonomiplanen for 2008.

Anbefalingene bygger på de forventninger som ligger i eksisterende planen og utredninger innenfor virksomhetsområdet. I disse planene omtales i hovedsak investeringstiltak.

Det er derfor i tillegg vært en gjennomgang av behovene for en oppjustering av dagens drifts og vedlikeholdsstandard for å unngå en verdiforringelse av det kommunale veienettet i Sandnes kommune.

Begrunnelsen for en økning i budsjettet er beskrevet i tidligere rapporter.

Satsningsområde	Investeringer		Drift og vedlikehold	
	Dagens nivå	Anbefalt nivå	Dagens nivå	Anbefalt nivå
	2008	2009-2020	2008	2009-2020
<b>1. Ansvarsforhold</b>	2600*	<b>2600</b>		
<b>2. Realkapital</b>	2500	<b>7000</b>	4744	<b>6500</b>
<b>3. Framkommelighet</b>	0	<b>1250</b>	2554	<b>2000</b>
<b>4. Trafikksikkerhet</b>	200**	<b>500</b>	1277	<b>1250</b>
<b>5. Miljø</b>	0	<b>1000</b>	2554	<b>3000</b>
<b>6. Sentrum</b>	3000	<b>6000</b>	5472	<b>7000</b>
<b>7. Sykkel</b>	0	<b>500</b>	365	<b>250</b>
<b>8. Gatelys</b>	1400	<b>2500</b>	6863	<b>8500</b>
<b>9. Tunneler Bruer og Kaier</b>	400	<b>3500</b>	1277	<b>1500</b>
<b>SUM</b>	10100	<b>24850</b>	25106	<b>30000</b>

\* Investeringstiltak der Sandnes kommune bidrar med midler til tiltak på overordnet veinett. Det er vedtatt en fordeling der Sandnes kommune bevilger kr 25 millioner over en 10 års periode, med start i år 2002. Staten vil da skyte inn tilsvarende fra bompengene.

\*\* Midlene utløser statlige trafikksikkerhetsmidler (tidligere Aksjon skolevei)