



# Planprogram

Kommunedelplan

hovedplan veg Stord kommune

## Innhald

1. Innleiing og bakgrunn .....	3
2. Kort om planprogram .....	3
3. Planarbeidets føremål .....	3
4. Føringar for planarbeidet .....	4
5. Utfordringar og potensial .....	6
6. Utgreiingstema .....	9
7. Organisering og medverknad .....	9
8. Handlingsdel .....	10
9. Framdrift .....	10

## 1. Innleiing og bakgrunn

Plan- og bygningslova § 11-1 krev at ein kommune skal ha ein kommuneplan som skal «...ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen...» I tillegg kan det «...utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, tema eller virksomhetsområder...» Hovudplan veg er ein kommunedelplan som gjeld tema veg, og blir utarbeida med tilhøyrande handlingsplan for at kommunen skal kunne arbeida målretta, strategisk og prioritera rett.

Vurdering av trongen for endringar i planstrukturen skal som hovudregel gjerast i samband med kommunal planstrategi. Revisjon av hovedplan veg ligg ikkje inne i Stord kommune sin planstrategi 2020 – 2023. Stord kommune si førre kommunedelplan for hovedplan veg 2014- 2019, vart vedteke 01.06.2011 i sak PS 16/11 og er dermed utgått. Oppstart av planarbeidet startar difor før vedtak av ny planstrategi.

Førebuinga til arbeid med hovudplan veg starta hausten 2022. Firma Safe Control Road AS fekk oppdraget og dei har alt utført store delar av arbeidet med gjennomgang av vegnettet og kartlegging av tilstanden på vegnettet.

For å sikre god medverknad og forankring av planen politisk og administrativt, skal planen utarbeidast som ein kommunedelplan i tråd med krav i plan- og bygningslovens § 4-1. Planarbeidet krev difor eit planprogram.

Planperioden for hovedplanen vil vere 8 år. Handlingsplanen, som vil vise 4 alternative budsjettnivå vil gjelde for 1 år.

## 2. Kort om planprogram

Plan- og bygningslova § 4-1 krev at det skal utarbeidast eit planprogram for alle kommune(del)planar.

Planprogrammet skal gjere greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegget for medverknad, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særleg råka, kva alternativ som vil bli vurdert og behovet for utgreiing.

Planprogrammet skal avklara kva planlegginga skal handle om og korleis den skal gjennomførast. Det vil seie konkretisering av mål, behov for utgreiingar og ein plan for involvering og medverknad frå ålmenta, innbyggjarar, lag, organisasjonar og høyringsinstansar. Planprogrammet skal bidra til ein meir føreseieleg og effektiv planprosess. Forslag til planprogram skal handsamast politisk og sendast på høyring. Etter høyringa skal politikarane vedta det endelege planprogrammet, og arbeidet med planen kan starte. Det er ikkje krav til konsekvensutgreiing.

## 3. Planarbeidets føremål

Hovedplanen skal:

- Følge opp nasjonale og regionale føringar og overordna mål og strategiar i kommuneplanen
- Legge betre grunnlag for målretta ressursinnsats innan drift, vedlikehald og forsterkning av det kommunale vegnettet
- Ta opp i seg satsingsområde som krev endring i fokus

## 4. Føringer for planarbeidet

Planarbeidet skal skje i samsvar med gjeldande lover, forskrifter, rundskriv og anna regleverk. Planen skal følgje nasjonale, regionale og kommunale føringar.

FNs berekraftsmål:



FNs berekraftsmål og dei tre dimensjonane i berekraftsomgrepet:

- Økologisk berekraft – ei utvikling innanfor det planeten toler og som reduserer tap av naturmangfald
- Sosial berekraft - handlar om deltaking, likeverd og ei utvikling som byggjer på samhald, tillit og demografi.
- Økonomisk berekraft - handlar om ansvarleg forbruk og produksjon, økonomisk vekst med mindre miljøbelastning, samt rettferdig og anstendig arbeidsliv

Fleire av måla har betydning for transportsektoren: 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder, 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderande og berekraftig industrialisering og bidra til innovasjon, 11: Gjere byer og busettingar inkluderande, trygge, motstandsdyktige og berekraftige, 12: Sikre berekraftige forbruks- og produksjonsmønstre og 13: Handle umiddelbart for å stoppe klimaendringane og bekjempe konsekvensane av dei.

Nasjonale og regionale krav og føringar

Nasjonal transportplan 2022-2033 er plan for korleis ein dei neste tolv åra skal arbeide i retning av det overordna målet for målet for transportsektoren, som er: Eit effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Transportplanen gir rammene for utviklinga av transportsystemet og –tilbodet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringar i dei første seks åra. Figur 3.3 viser regjeringas mål for transportsektoren.

Nasjonal transportplan (2022-2033) [Meld. St. 20 \(2020–2021\) - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

## ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



**Figur 3.3 Måla for transportsektoren**

Regjeringa vil m.a.: «...satse på fornying, drift og vedlikehold slik at vedlikeholdsetterslepet reduseres, pålitelighet og driftssikkerhet blir bedre og at vi tar høyde for de forventede klimaendringene...»

- Veglova
- Vegtrafikklova
- Plan- og bygningslova
- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing

I tillegg kjem ei rekke forskrifter og relevante handbøker frå Statens vegvesen.

Meld.St.40 (2020-2021) Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030.

Regional transportplan Vestland (2022-2033) [Regional transportplan 2022-2033 for Vestland \(RTP\) - Vestland fylkeskommune](#)

Regional plan for folkehelse (2014-2025) [hfk-folkehelseplan-2014-2025.pdf \(vestlandfylke.no\)](#)

Regional plan for attraktive senter i Hordaland (2015-2026)

Kollektivstrategi Skyss

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 Regional planstrategi

Kommunale krav og føringar:

Planen skal utarbeidast i samsvar kommunale føringar, og det skal vere samanheng mellom planen og andre kommunale planar, pågåande prosessar, strategiarbeid og prosjekt i kommunen. I punkta under er det ei gjennomgang av dei viktigaste kommunale føringane. I tillegg må det i arbeidet med planen vurderast om og i tilfelle kva føringar som eventuelt ligg i andre vedtekne planar og strategiar.

- «Saman om utvikling og velferd»: Stord kommune sin kultur- og verdiplakat er ein formell erklæring om korleis me ønskjer å ha det i kommunen, og er retningsgjevande for å utvikle ein overordna felles identitet og bygge kommunen sitt omdøme med felles visjon, verdiar og handlingsprinsipp.
- Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel (2010-2021) [Kommuneplanen - Stord kommune](#)
- Kommuneplanen sin samfunnsdel for Stord kommune 2022-2043

[Kommuneplanen sin samfunnsdel 2022-2034 \(framsikt.net\) vart vedteken av kommunestyret 21. juni 2022.](#)

Samfunnsdelen peikar på tre satsingsområde for komande planperiode:

- Sterkt regionsenter for Sunnhordland handlar om at Stord skal vere pådrivar for regional samhandling og utvikling i Sunnhordland
- Grøn by handlar om å vere ein føregangskommune i det grønne skiftet og nå målet om å vere eit attraktivt nullutsleppssamfunn i 2030
- Inkluderande fellesskap handlar om korleis me kan leggje til rette lokalsamfunna våre slik at me som innbyggjarar trivest og lever gode og trygge liv

Som vedlegg til samfunnsdelen er ymse fagnotat, m.a. for «samordna bustad- areal og transportplanlegging»

Overordna ROS analyse Stord/Fitjar

Veg- og grøntnorm, vedteke 2006

Trafikksikkerhetsplan for Stord kommunen 2022-2025, vedteke 2022 [Trafikksikringsplan-2022-2025.pdf](#)

Kommunedelplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2015-2025

Prioriterte mål for folkehelsearbeidet i Stord 2020-2024 [Prioriterte-maal-for-folkehelsearbeidet-i-Stord-2020.pdf](#)

## 5. utfordringar og potensial

### **Bevaring av vegkapitalen – berekraftig forvaltning**

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Med kommunalt vegnett vert meint det kommunale transportnettet med vegar, parkeringsplassar, bruer, tunnelar, fortau, gang- og sykkelveg med tilhøyrande grøfter, fyllingar/skjeringar, stikkrenner, vegutstyr (t.d. skilt) og veglys.

Drift av vegane omfattar m.a. brøyting, strøing/salting, tømning av sandfang, reinsk av rister, feiing samt oppsetting av skilt, skjøtsel av grøntareal og siktliner langs vegane og lapping av hol i asfalt. Ansvarer omfattar også investering i asfalt og veglys.

Vegavdelinga har også ansvar for å forvaltning etter m.a. veglova, politiloven, normalpolitivedtekta og vegtrafikklova med tilhøyrande forskrifter.

Stord kommune har ansvaret for om lag 116 kilometer kommunal køyreveg (hovud-, samle- og atkomstvegar), om lag 26,6 km gang og sykkelveg og om lag 18,5 km fortau. I tillegg har kommunen ansvaret for 24 bruer.

I 2020 fekk vegavdelinga tillagt ansvaret for drift og vedlikehald av turvegnett m.a. i Landåsen, Ådlandsvatnet, Skjepåsen mfl. Turvegane har ei lengde på totalt om lag 26,5 km. Vegavdelinga har ikkje fått tilført fleire ressursar og kostnadar med turvegnettet vil soleis gå på bekostning av det kommunale vegnettet.

Vegavdelinga er bemanna med ein driftsleiar og 3,6 fagarbeidar stillingar. Dette er ein reduksjon i høve førre hovedplan veg i 2014. Då var vegavdelinga bemanna med 6 stillingar.

For å oppnå ein berekraftig forvaltning av vegnettet må det setjast av tilstrekkeleg med ressursar til drift, vedlikehald og fornying slik at ein motverker forfall som vi verste fall kan gå ut over tryggleiken.

## **Trafikktryggleik**

Kommunen har ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. Utanom tiltak som er prioritert i trafikktryggleiksplanen kjem det inn mange ynskje om fartshumpar, skilt, gangfelt, veglys mm. Det er store forventningar til at kommunen skal prioritera deira ynskje snarast. Oppfølging av trafikkstryggleiksplanen og ynskja ts-tiltak krev ressursar for å følgje dette opp samt midlar til investeringar.

Stord kommune signerte i 2020 intensjonsavtale med Vestland fylkeskommune og Trygg trafikk om å verta ein *trafikksikker kommune*. Oppfølging av dette er lagt på vegavdelinga. Kommunen sin trafikktryggleiksplan (2022 – 2023) vart vedteke februar 2022.

## **Graveskader**

Areal i vegar og gater blir nytta for framføring av ulike leidningar og installasjonar. Ved gravearbeid i veg forringar ein ulike veggelement. Det er viktig å sikra at graving i kommunal veg ikkje medfører redusert trafikktryggleik og forringing av vegstandard. Kommunen må ha fokus på m.a. samordning av større leidningsprosjekt med planlagd oppgradering av vegnettet.

For å sikre ein forsvarleg standard på vegar og gater etter gravearbeida, må det utførast kontroll og oppfølging av ansvarlege entreprenørar. Utan kontroll og oppfølging vil eventuelle graveskader verte belasta kommunen sitt drifts- og vedlikehaldsbudsjett.

## **Miljø og berekraft**

Kommunestyret vedtok i 2020 å verta ein nullutsleppskommune i 2030 i høve til klimagassutslepp.

Den teknologiske utviklinga innan belysning, og ikkje minst innanfor LED-teknologien, gjer det mogleg å spare miljøet. For veglys finst det eit større unytta potensiale for energieffektivisering og framtidig kostnadsreduksjon i Stord kommune. Kommunen har registrert om lag 3000 kommunale veglys. Av desse er 619 stk, som tilsvarar 28138 Watt, av type nyare LED-armatur. Elles er 148431 Watt av lysanlegget er umålt og har ingen straummålar. Om lag 111178 Watt er målt med AMS (automatisk avlese) straummålarar.

På grunn av eldre byggestrategi, har det vorte etablert tennskap inne i høgspent trafoar og linjeoverføring i tre-master med fellesføring. Dette betyr at straumforbruk ikkje vert målt. På starten av 90-talet vart det sett krav til fakturering av straumforbruk. I Stord kommune fortsette ein likevel same byggestrategi som før. Difor er om lag 2/3 av veglysa i Stord kommune «umålte» veglys. Det er berre nyare anlegg som har eigen straummålar. Stord kommune er ikkje i ein unik posisjon når ein ser på korleis veglysanlegget er utforma. Mange andre av Noregs kommunar er i same situasjon.

Kommunen har i dag store straumutgifter på veglys. For å kunne redusera desse må kommunen fornye lysarmatur til energisparande modellar. For å få full utnytting av straumsparinga må ein bygge ut målepunkt for straum, noko som kan medføre store

kostnader. Tilføring av meir ressursar på dette fagområdet vil medføra stort potensiale for straumsparing og forenkla drift.

## **Klima**

Nedbørsmengda i Norge har auka og FN's klimapanel forventar at dette vil forsetta. For nye vegar må klimatilpassing takast omsyn til. For eksisterande vegar er det er den kraftige og intense nedbøren som skaper størst utfordring med avrenning frå veg til naboeigedomar, noko som kan medføra skade på tilgrensande eigedomar og bygningar.

Utfordringar er m.a. manglande veggrofter langs vegane, at overvass system manglar, ikkje har god nok kapasitet eller går tett. Klimaendringane krev auka fokus på førebyggjande innsats. Klimapåverknad med mykje overvatn vil medføra auka kostnadene for investering, drift og vedlikehald av vegnettet.

## **Drifts og vedlikehaldskostnader**

Kommunen har eit stort omfang av vegnett som vi har drift- og vedlikehaldsansvaret for. Oversikten viser om lag 499 kommunale vegar. Inkludert gang- og sykkelvegar og fortau vert summen om lag 734 vegar, med ei total lengde på om lag 161,4 km. Kommunen opplever at forventningane frå innbyggjarane og behovet for innsats på vegnettet aukar, og at dei økonomiske rammene ikkje aukar i same grad. Dette stiller krav til omstilling og effektivisering for å kunne oppretthalde og vidareutvikla tenestetilbodet. Einingane må sjå på måtar å effektiviserer og kuttar utgifter viss ein ikkje får tilført fleire ressursar.

### Gang/sykkelvegar langs fylkesvegar

Kommunen har, etter eit vedtak i fylkestinget den 12.12.1978, ansvar for drift og vedlikehald av gs-vegar langs dei «gamle» fylkesvegnetta. Det vil seie alle fylkesvegane utanom fv544 og fv545, som tidlegare var riksvegar. Ved forvaltningsreforma i 2010 vart det bestemt at ovannemnde praksis skulle oppretthaldast for dei vegane som før 2010 var fylkesvegar.

I Stord er det slik at dersom fortau langs fylkesveg er skilt frå denne med kantstein så er det Vestland fylkeskommune som har ansvaret for drift og vedlikehald. Dersom gang/sykkelvegen er skilt frå vegbana med autovern/rekkverk så ligg ansvaret hos kommunen. På fleire fylkesvegar i kommunen er det slik at det vekslar mellom kantstein og rekkverk, og då får ein problemstilling med to veghaldarar på same vegstrekning.

Det er eit ynskje at kommunale gang- og sykkelvegar langs fylkesvegar vert omklassifisert til fylkeskommunale og at Vestland fylkeskommune soleis overtek ansvaret for drift- og vedlikehald av desse gang- og sykkelvegane. Dette vil redusere ressursbruk og kostnadene til kommunen.

### Nedklassifisering av kommunale vegar

Nedklassifisering av veg betyr at private oppsittarar og rettighetshavarar overtek vedlikehald av vegen og dannar veglag etter veglova. Ei viktig grunngeving for å nedklassifisere kommunale vegar er kommunens behov for å prioritere lovpålagte oppgåver og redusere veksten i utgifter til drift og vedlikehald av vegar. Det er mange kommunar i Norge som arbeidar med denne problemstillinga. Kommunen kan redusere drift- og vedlikehaldskostnad ved å ned klassifisere kommunale vegar til private vegar.

Om ein veg skal vera offentleg eller privat er viktig å avklara ved regulering av nye byggeområder. Det vil difor vere viktig å beslutta kriteriar for kva vegar som i framtida skal vera kommunale vegar.



Etter at vegavdelinga tok i bruk digitalt kartverk som m.a. viser eigarskap til vegnettet, har det vist seg at kommunen har brøyta og reparert ein betydeleg mengde private vegar. Dette inneber store kostnader for kommunen.

## 6. Utgreiingstema

Dei viktigaste problemstillingane og utgreiingane som skal handsamast i planen er:

- Inndeling av vegnettet i vegtypar
- Tilstandsregistrering av vegnettet
- Bereevnevurdering av vegnettet på grunnlag av tilstandsregistreringa
- Forslag til tiltak for oppgradering til ynskt bereevne
- Berekna årstdøgntrafikk (trafikkmengda) for kvar veg
- Kostnadsoverslag for oppgradering til ynskja bereevne (med eksisterande vegdekke)
- Berekne gjenanskaffingskostnad, etterslep og vegkapital
- Berekne årlege drifts- og vedlikehaldskostnader
- Økonomiplan for to langtidsbudsjettperiodar (8 år) for 4 ulike løyvingsnivå
- Anbefaling av prioriterte vegar for alternative løyvingsnivå
- Foreslå optimalt løyvingsnivå for å ta vare på vegkapitalen

Det vil i løpet av planarbeidet bli vurdert om det behov å sjå nærare på eller utgreia andre tema.

## 7. Organisering og medverknad

### 1. Organisering av arbeidet

Tekniske tenester avd veg, parkering og grønt er ansvarleg for utarbeiding av planen,

For utarbeiding av fagleg rapport av hovudplan veg har kommunen inngått avtale med Safe Control Road AS.

Det vert føreslege følgjande organisering:

Prosjektansvarleg: Rådmannen

Prosjektgruppe: Anne Randi Naurstad, driftsleiar veg, prosjektleiar

Rannveig Gramstad, samfunnsplanleggjar

Arne Bjelland, einingsleiar tekniske tenester

Arbeidsgruppe:

Arne Bjelland, Anne Randi Naurstad, Safe Control Road AS, Arnstein Hetlesæter.

### 2. Medverknad

Planprosessen følgjer krav i plan- og bygningslova. Det vert lagt opp til moglegheit for å medverke på følgjande vis:

Forslag til planprogram vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn samstundes med varsel om oppstart av planarbeidet. Fristen for uttale er seks veker.

Kunngjering skjer via minst ein avis som er alminneleg lest på staden og på kommunens heimeside. Planprogram vil og bli lagt ut i kundetorget på rådhuset. Kommunen sin medverknadsportal vil også bli nytta for å ta i mot innspel og til å gje informasjon om planarbeidet.

Høyringsorgan m.a.:

Offentlege mynde- og forvaltningsorgan, Nabokommunar, Skyss, SIM, Taxi, Stord brannvesen, relevante kommunale råd, relevante lag og foreiningar

Alle merknader som kjem inn innan fristen vil bli teke med i kommunens vurdering når endeleg planprogram skal fastsetjast. Etter at endeleg planprogram er vedteke skal arbeidet med hovedplan veg fullførast.

Forslag til kommunedelplan for hovedplan veg, vil også verte sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn i 6 veker. Det er då mogleg å kome med uttale, før endeleg politisk vedtak.

## 8. Handlingsdel

Kommunedelplanar skal innehalde ein handlingsdel som skal rullerast årleg jf. Plan- og bygningslova § 11-1, fjerde ledd.

I handlingsplanen vert det lagt fram tiltak som skal gjennomførast, samt korleis tiltaka skal finansierast. Dette vert levert som innspel til budsjett.

## 9. Framdrift

Aktivitet	mar	apr	mai	juni	juli	aug	sept	okt	nov	des
Utarbeida planprogram										
1.gongshandsaming av planprogram og vedtak oppstart PUT		20.								
Offentleg høyring av planprogram, 6 veker		24.-		- 5.						
Handsaming av innspel				5.- 12.						
2.gongshandsaming av planprogram – fastsetting av planprogram PUT				29.						
Utarbeiding av hovudplan veg										
1.gongshandsaming av hovedplan i PUT										
Offentleg høyring i 6 veker										
Handsaming av innspel										
2.gongshandsaming av hovedplan i PUT										
Planvedtak i kommunestyret										