

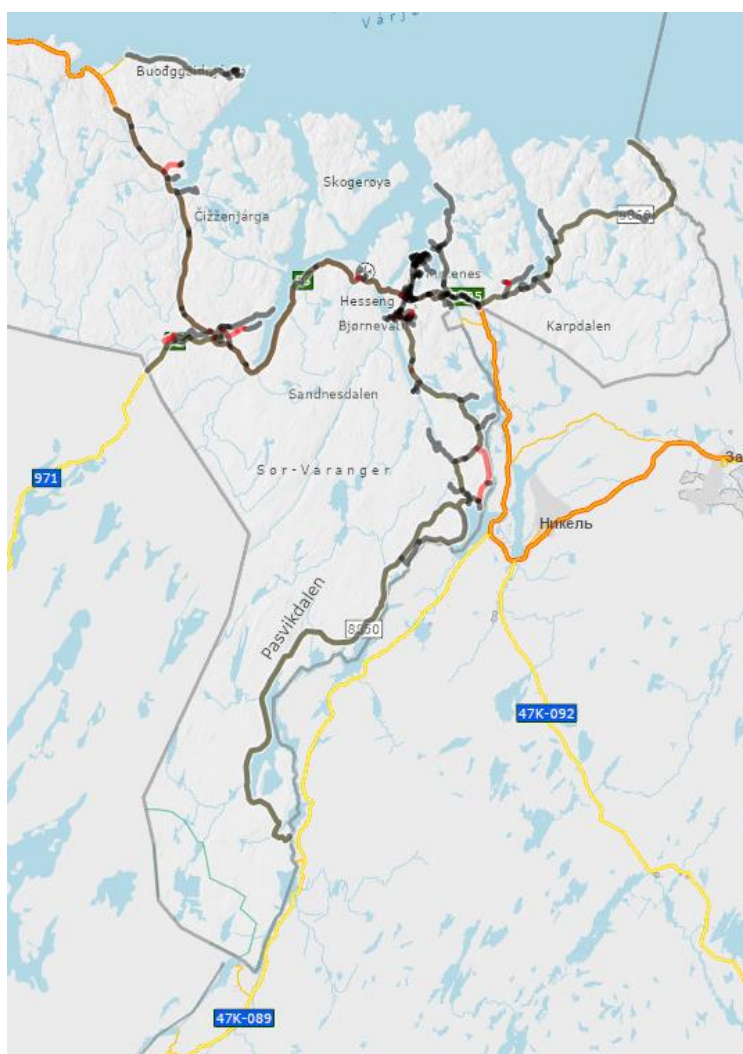


SØR-VARANGER KOMMUNE
Teknisk drift

Kommunedelplan

Hovedplan vei og trafikk, Sør-Varanger kommune, 2024-2034

15.02.2024



1 Sammendrag

Hovedplan for Vei og trafikk for Sør-Varanger kommune 2024 – 2034 er et ledd i kommunens plansystem, og gir en oversikt over hva som gjøres innenfor dette temaet i kommunen. Planen bygger videre på noenlunde tilsvarende plan, tilstandsregistrering og hovedplan for kommunale veier, 2012 – 2015. Hovedplanen har kun fokus på det kommunale veinettet.

Planen viser hva som regnes som kommunale veier i kommunen, hvordan det kommunale veinettet fordeler seg på ulike veityper, den henter elementer fra kommunal trafikksikkerhetsplan 2021 – 2024 som ulykkes- og skadeoversikt, den ser hvordan store endringer som flytting av havn kan påvirke trafikkbildet og den beskriver hva som kan oppnås gjennom en gatebruksplan for Kirkenes.

Som en del av arbeidet med hovedplanen ble det gjort en tilstandsregistrering av det kommunale veinettet i kommunen, registreringene ble gjort over 2 dager høsten 2017. Funnene er samlet i en egen rapport med rapportnummer 131080-RIT-RAP-002. Sommeren 2022 ble det, basert på denne tilstandsregistreringen, satt opp et grovt kostnadsoverslag for drift, vedlikehold og investeringer. Dette kan brukes som grunnlag for planlegging og budsjettering på det kommunale veinettet, men den må fornyes ved jevne mellomrom.

Det skal lages en handlingsplan som rulleres årlig. Denne skal basere seg på tilstandsregistrering, andre faglige vurderinger, innspill fra befolkningen, politiske føringer, og skal være hovedverktøyet for å oppnå målsettingene satt i denne planen.

Innhold

1	Sammendrag	2
1.	Bakgrunn	4
1.1	Om planarbeidet.....	4
2	Rammevilkår.....	5
2.1	Nasjonale og regionale rammer	5
2.2	Kommunale føringer.....	5
	Kommunedelplan – Hovedplan for vei og trafikk, planprogram	5
	Trafikksikkerhetsplan.....	5
	Kommuneplanens arealdel:	5
	Kommuneplanens samfunnsdel:	6
	Byplan Kirkenes	6
	Andre relevante planer.....	6
3	Medvirkning	8
3.1	Seniortrakk og trakk med rådet for personer med funksjonsnedsettelse	8
4	Mål og strategier	9
4.1	FNs bærekraftsmål	10
4.2	Industri, innovasjon og infrastruktur	10
4.3	Stoppe klimaendringene.....	11
5	Veinett i Sør-Varanger	12
5.1	Offentlig veinett	12
5.2	Ansvarsfordeling for drift og investering på det offentlige veinettet	14
	5.2.1 Hvordan skal dette håndteres?.....	14
5.3	Kriterier for veilys på kommunal vei.....	15
5.4	Befolkningssentra	15
6	Kommunalt veinett i Sør-Varanger.....	16
6.1	Drift av kommunale veier	16
6.2	Nybygg/ prosjekter	16
6.3	Nedklassifisering av kommunale veier	16
6.4	Kategorisering av veinettet	17
6.5	Kommunalt veinett i delområder	19
6.6	Større endringer som påvirker trafikkbildet	28
	6.6.1 Nye Kirkenes sykehus	28
	6.6.2 Ny havn Kirkenes	30
	6.6.3 Næringsarealer	30
7	Trafikkulykker.....	31
8	Kommunal trafikksikkerhetsplan	33
9	Gatebruksplan Kirkenes	34
9.1	Dagens situasjon.....	34
9.2	Elementer i en gatebruksplan.....	34
	9.2.1 Kollektivtrafikk.....	34
	9.2.2 Trafikksikkerhet og fartsgrenser	35
	9.2.3 Myke trafikanter	36
	9.2.4 Parkering.....	37
	9.2.5 Enveiskjøring.....	38
10	Tilstandsregistrering på kommunalt veinett.....	40
11	Veikapital og budsjettbehov	43
11.2	Total verdi (Gjenanskaffelsesverdi), etterslep og vegkapital	44
11.2	Budsjettbehov med dagens veier.....	45
	11.2.1 Dagens økonomiske situasjon	46
	11.2.2 Beregnet økonomisk behov	47
12	Fremtidig tilstandsregistrering og investeringsbehov	48
13	Handlingsplan	49

1. Bakgrunn

1.1 Om planarbeidet

Sør-Varanger kommune har ca. 9950 innbyggere fordelt på 3972 km². Kommunens administrasjonssentrum er Kirkenes. Om lag ¾ av befolkningen bor på Kirkeneshalvøya, dvs. Kirkenes, Hesseng, Bjørnevatn og Sandnes. Kommunen grenser både til Russland og Finland.

Arbeidet med selve Hovedplanen ble startet opp i september 2017. Grunnet bemanningssituasjon hos kommunen og innleid konsulent, har arbeidet tatt lang tid. Deler av arbeidet ble overlevert fra Multiconsult senvinter/vår 2020. Denne planen tar utgangspunkt i arbeidet Multiconsult leverte, men er omarbeidet og tilpasset dagens situasjon.

Som en del av prosessen med utarbeidelse av hovedplan ble det gjennomført en tilstandsregistrering av det kommunal veinettet høsten 2017. Her ble alt fra hull i asfaltdekke, sprekker i asfalt, behov for grusing og behov for full asfaltering registrert. Dette arbeidet er samlet i en egen rapport som er vedlagt denne planen.

I hovedplanen er det også tatt inn elementer fra kommunal trafikksikkerhetsplan og fra drøfting av gatebruk i Kirkenes sentrum.

Parallelt med arbeidet med hovedplan for Vei og Trafikk har Sør-Varanger kommune utarbeidet en egen trafikksikkerhetsplan for perioden 2019-2020 og 2021-2024. Dette blant annet for å kunne søke om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. Den kommunale trafikksikkerhetsplanen er en mindre temaplan, men med involvering av flere interessenter, som skoler, barnehager, politi m.fl. Planen munner ut i en prioritert tiltaksliste med og uten konsekvens for kommunen.

2 Rammevilkår

2.1 Nasjonale og regionale rammer

Hovedplan for vei og trafikk må forholde seg til nasjonale og regionale mål og retningslinjer. Disse er gitt gjennom stortingsmeldinger, rundskriv, nasjonale forventninger til kommunal planlegging 2023-2027, NOUer (Norges offentlige utredninger), statlige retningslinjer og regionale planer.

Viktige dokumenter som innvirker på hovedplan for vei og trafikk:

- Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)
- Regional transportplan for Troms og Finnmark fylkeskommune (2018-2029)
- Nasjonal transportplan (2018-2029/2022-2033)

Aktuelle lover som berører tema i denne hovedplanen er som følger;

- Vegloven
- Plan- og bygningsloven
- Vegtrafikkloven
- Opplæringsloven
- Kommunehelsetjenesteloven

2.2 Kommunale føringer

Kommunedelplan – Hovedplan for vei og trafikk, planprogram

I planprogrammet er det beskrevet momenter som ønskes ivarettatt i Hovedplan for vei og trafikk.

Trafikksikkerhetsplan

Det er utarbeidet en kommunal trafikksikkerhetsplan for 2021 – 2024, med forslag til tiltak og prioriteringer.

Kommuneplanens arealdel

I arealdelen er det foreslått hvilke områder som prioriteres ved fremtidig utbygging.

Vedrørende infrastruktur er det foreslått at:

- Gangveier langs riksvei skal prioriteres i tilknytning til tettsteder i distriktene
- Skuterløypenettet skal revideres, og ses i sammenheng med eksisterende og planlagt fritidsbebyggelse. Revideringen er ferdig saksbehandlet og skal sluttbehandles i kommunestyret.

Kommuneplanens samfunnsdel²:

I samfunnsdelen har følgende relevans for arealforvaltningen:

- At det i arealplansammenheng søkes å finne gode muligheter for sentrumsutvikling, samtidig som at gjenreisningsmiljøet ikke svekkes.
- I arealforvaltningen vise velvillighet til bolig- og næringsinitiativ i distriktene.
- Avsette gode areal for parkeringsplasser ved mye brukte turstier/-løyper.
- At det avsettes gode og fremtidsretta snøskutertraseer i arealplanen.
- Tilrettelegge for fri- og grøntareal i boligfelt, samtidig som at sjøkant og turområder holdes tilgjengelig.
- Tilgjengelighet til offentlige bygg og anlegg, næringsbygg, friluftsområder skal universelt utformes i tråd med lover og retningslinjer.
- Arealplanlegging og -forvaltning skal legge til rette for at Hurtigruten kan anløpe sentrum.
- Være åpen for at det kan tilrettelegges for gode idrettsareal tilpasset de unges behov.
- Sjøvendte næringsareal beholdes virksomhet som er avhengig av tilknytting til havet.
- I planperioden tilrettelegge for mindre fiskefartøy og småbåthavner.

Byplan Kirkenes

Kommunen arbeider med kommunedelplan som omfatter byplan for Kirkenes. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en helhetlig byutvikling i Kirkenes, i tråd med nasjonale mål og retningslinjer og kommunale overordnede føringer. Byplanen konsentrerer seg om tettbebyggelsen i Kirkenes og arealer ved Førstevann.

Det er satt følgende relevante føringer for byplanarbeidet som har betydning for vei og trafikk:

- Legge til rette for boliger og arbeidsplasser i sentrum

Føringer terrengform og grøntstruktur

- Beholde og videreutvikle parker og plasser.
- Definere om Paviljongparken, mellom Pasvikvegen/ Kongensgate, skal ha identitet og funksjon som by- eller boligpark

Føringer trafikk og parkering

- Styrke plasser, gågate og viktige forbindelser for myke trafikanter.
- Vurdere gevinst og konsekvens av å be - bygge tomter som i dag brukes til parkering

Andre relevante planer

- Strategisk oppvekstplan
- Hovedplan vann og avløp
- Boligpolitisk plan
- Strategisk omsorgsplan

² Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026, Sør-Varanger kommune mot 2026

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift

- Strategisk næringsplan
- Energi- og klimaplan

3 Medvirkning

I utarbeidelsen av denne planen har Sør-Varanger kommune hatt fokus på bred medvirkning. I tillegg til at både planprogram og kommunedelplanen har vært lagt ut på offentlig høring har det blant annet vært gjennomført eldretråkk, tråkk med rådet med personer med funksjonsnedsettelse, det har vært satt opp en bred referansegruppe for arbeidet med ulike aktører og organisasjoner. Det er gjennomført et åpent møte på rådhuset der innbyggere har vært invitert til å komme med innspill. I tillegg er alle innspill på kommunale veier de siste årene vurdert i planarbeidet.

Det er selvfølgelig flere ønsker og behov enn det den kommunale økonomien klarer å håndtere, og vedlikehold og investering prioriteres får å få en best mulig måloppnåelse jamfør kapittel 3 i denne planen.

Den interne arbeidsgruppen i kommunen har hatt representanter fra vei-avdelingen, plan og utvikling med samfunnsplanlegger og arealplanlegger, vann, avløp og renovasjon og oppvekstsektoren.

3.1 Seniortråkk og tråkk med rådet for personer med funksjonsnedsettelse

«Tråkket» ble gjennomført ved at gruppen gikk en runde i Kirkenes sentrum etter en fast bestemt rute. Sentrumsområdet ble valgt da dette er området der flest eldre har behov for å komme seg til offentlige tjenester, butikker eller andre offentlige plasser som kafeer og lignende.

Resultatet i begge undersøkelser viser at det er et stort behov for renovering av sentrumsgatene, samt skilting for å gjøre det mer universelt utformet. Flere plasser er det stort etterslep på vedlikehold som viser seg ved setningsskader og manglende avfasing i kantsteiner blant annet. Mer om funn finnes i vedlagte rapporter.

4 Mål og strategier

Hovedmålsettinger er beskrevet og vedtatt i planprogrammets punkt 2.1 og sier følgende:

2.1 Drift og vedlikehold

«Tiltak på eksisterende vegnett, herunder drift og vedlikehold, skal betraktes som like viktige for trafikantene som utvikling av nye tilbud (bruk av investeringsmidler)

Hovedmålsettinger:

1. *Veiforvaltningen samlet (teknisk drift, avdeling vei) skal være orientert mot brukernes behov og yte effektiv og god service overfor publikum. Virksomheten skal styres slik at midler som stilles til rådighet brukes på en optimal og kostnadseffektiv måte.*
2. *Alle trafikantene skal ha tilgang til et funksjonelt veinett, men det må likevel tas hensyn til veiholders behov for tiltakstider i forbindelse med driftstiltak som for eksempel snøbrøyting, strøing, osv.*
3. *Arbeidsmetoder og bruk av utstyr på veinettet i kommunen skal sikre et best mulig miljø for den enkelte trafikant. Dette vil gjelde blant annet bruk av miljøfarlige kjemikalier innenfor drift og vedlikehold.*
4. *Verdiene (Veikapitalen) som ligger i veinettet skal tas vare på og videreutvikles.*
5. *Trafikantene skal kunne ferdes trygt og sikkert på veinettet innenfor kommunen. Alle veier må vedlikeholdes og driftes slik at ulykkesrisikoen reduseres. Sikkerheten for myke trafikanter må ivaretas. Universell utforming innenfor det kommunale vei- og trafikksystemet må tilstrebes. Rapport om økt tilgjengelighet i kollektivtransporten (januar 2015) brukes (er allerede i bruk i opprusting av bussholdeplasser).*
6. *Gateopprusting i bystrøk og sentrumsområder må skje kontinuerlig og på en slik måte at det letter framtidig drift og vedlikehold.»*

4.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030. Målene blir ikke gått detaljer igjennom i denne planen, men vil være viktig å ta hensyn til i kommunal planlegging, drift, vedlikehold og utvikling.



Flere av bærekraftsmålene er aktuelle for denne planen. Spesielt gjelder dette bærekraftsmål nr. 9 industri, innovasjon og infrastruktur, nummer 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn samt nummer 13 stoppe klimaendringene.

4.2 Industri, innovasjon og infrastruktur

FN sier følgende om bærekraftsmål nummer 9:

«Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Investeringer i transport, vanningsystemer, energi og informasjonsteknologi må på plass for å få til bærekraftig utvikling.»

«Vi må finne måter å øke ulike lands potensiale for bærekraftig utvikling og vekst. Utdanning og helsetilbud må forbedres, samtidig som det satses mer på teknologi og vitenskap.»

Hvert bærekraftsmål er oppdelt i delmål. Det er flere delmål som er relevant, og som denne planen er med på å bidra til å oppnå. For hovedplan vei og trafikk er spesielt delmål 9.1 relevant. Delmål 9.1 lyder:

«Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle»

Sør-Varanger kommune har fokus på rett kvalitet i de prosjekter som gjøres og de som planlegges. Målet er rett kvalitet til lavest mulig samfunnskostnad over levetiden på det man bygget/utvikler.

4.3 Stoppe klimaendringene

Bærekraftsmål 13, Stopp klimaendringene er også relevant for denne planen. Delmål 13.1 og 13.3 er de mest relevante for denne planen.

«13.1)

Styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer og naturkatastrofer i alle land»

«13.3)

Styrke enkeltpersoner og institusjoners evne til å motvirke, tilpasse seg og redusere konsekvensene av klimaendringer og deres evne til tidlig varsling, samt styrke kunnskapen og bevisstgjøringen om dette»

Disse delmålene gjør seg gjeldende både i drift og utvikling/investering. Sør-Varanger kommune må planlegge for klimaendringer i sin drift. Dette gjøres ved kontroll og opprusting av overvannsveier, fokus på alle aspekter ved vinterdriften med tanke på mer værromslag, vind og snø.

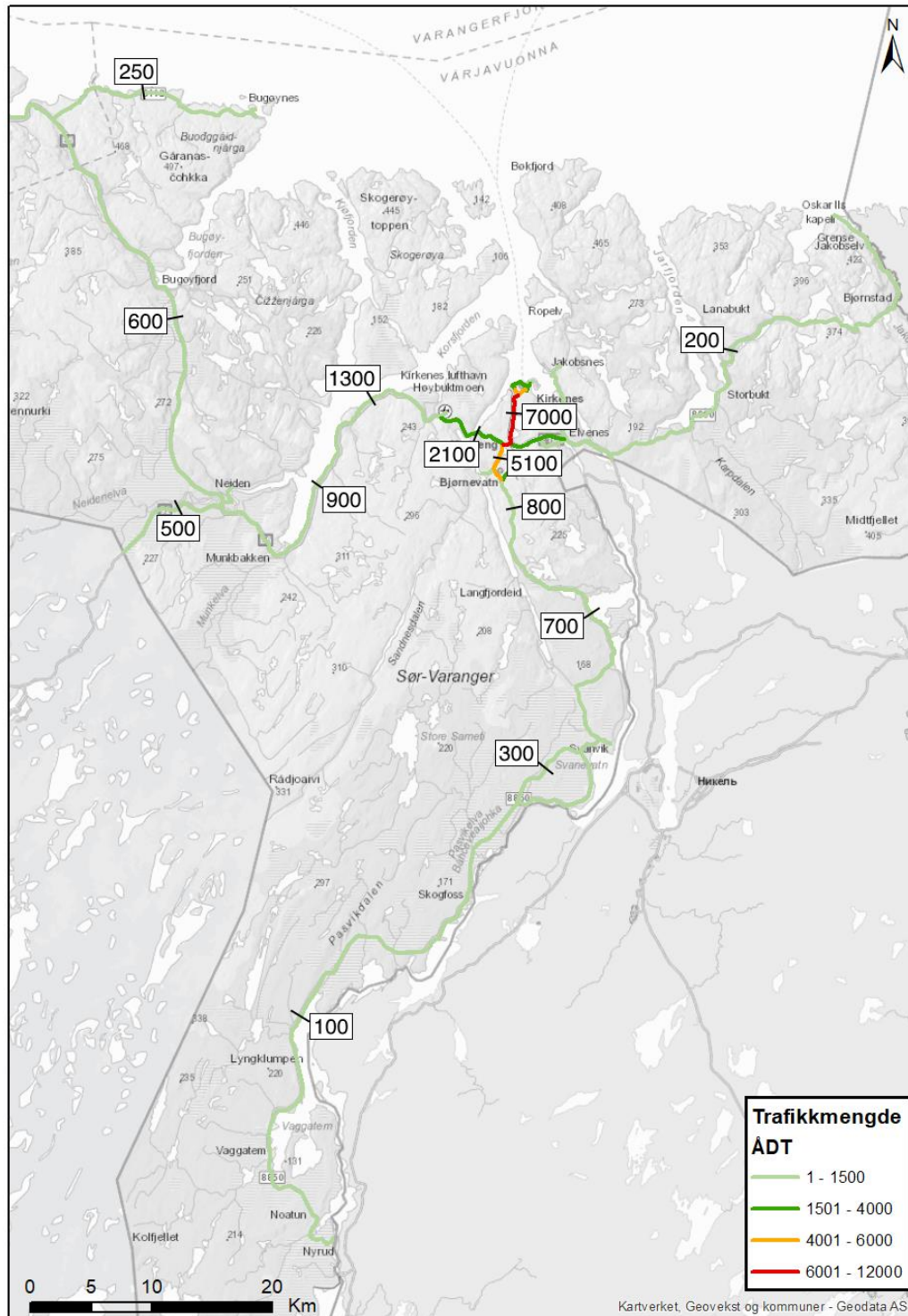
På utviklingssiden tilpasses ny infrastruktur for å kunne håndtere klimaendringer med blant annet større dimensjoner på overvannssystemer og høy kvalitet i de nye veier som bygges.



5 Veinett i Sør-Varanger

5.1 Offentlig veinett

Det er betydelig trafikk på hovedveinettet nær Kirkenes, mens det andre steder er vesentlig mindre trafikkvolum. Dette vises på oversiktskart med trafikkmengder hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB).



Figur 5-1: Trafikkmengder på vegnettet i Sør-Varanger, ÅDT (kjøretøy pr. døgn) 2018. Trafikkmengde etter siste målinger er tilnærmet likt 2018 tall (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB).

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift

Det offentlige veinettet er fordelt på tre eiere. Staten har ansvar for riksveier (inkl. Europaveier), fylkeskommunen for fylkesveier og kommunen for de kommunale veiene. Kommunale veier og gater er de fleste bygater, bolig-gater/-veier og samleveier i boligområder. I distriktene er sideveier til fylkes- og riksveier kommunale veier. I tillegg finnes det private adkomstveier og driftsveier som blant annet skogsbilveier i Pasvik som eies av FEFO.

I Kirkenes har Statens vegvesen ansvar for E6 fram til D/S-kaia (Solheimsveien-Johan Knudsens gate-Arbeidergata-Prestøyveien-Kaiveien). Troms og Finnmark fylkeskommunen har ansvaret for FV8122 (Pasvikveien-Kirkegårdsveien-Hans Væggers vei) og FV8120 (til det gamle Kirkenes sykehus). Hovedveien gjennom Bjørnevatt (Håbet-Pavilionen) er fylkesvei, FV8850.

Figur fra utredningen «KVU E6 Høybuktmoen – Kirkenes (2015)» viser hvordan trafikkb belastningen var nær Kirkenes da utredningen ble utarbeidet. Trafikktallene viser gjennomsnittlig døgntrafikk, som ÅDT (årsdøgntrafikk).



Figur 5-2: Oversikt over trafikkmengder i 2014 nær Kirkenes, kjøretøy pr. døgn (årsdøgntrafikk, ÅDT)
Kart: Statens vegvesen, KVU Kirkenes – Høybuktmoen, 2015

For området nær Kirkenes viser figuren at gjennomgangstrafikken på E6 bare er en mindre del av det totale trafikkbildet. Det er betydelig lokaltrafikk og næringstrafikk nær Kirkenes.

Etter flytting av Kirkenes sykehus er det noe redusert trafikk til Prestøya og økt trafikk ved det nye sykehuset.

Fremtidige trafikkmengder vil variere etter hvordan næringslivet utvikles eller reduseres, som fiskeri, turistnæring og malmsvirksomhet. Perioden med pandemi og nå geopolitisk uro, har også innvirkning på trafikkmengden.

5.2 Ansvarsfordeling for drift og investering på det offentlige veinettet

Emnet er utredet i vedlegg «vurdering av ansvarsfordeling for drift og investering på det offentlige veinettet i Sør-Varanger». Nasjonalt er det uklarheter og variasjoner i hvordan drift og investering håndteres i de ulike kommunene, på de ulike veiene. Dette gjelder også for Sør-Varanger kommune. Sør-Varanger kommune drifter og vedlikeholder gatelys og gang- og sykkelveier langs enkelte fylkesveistrekninger og europaveistrekninger. Dette gjelder blant annet gatelys langs E6 igjennom Bugøyfjord og Neiden, og gatelys langs fylkesveiene utenom området Kirkenes, Hesseng, Sandnes og Bjørnevatn. Videre drifter kommunen også gang- og sykkelvei etter Langfjordveien.

Flere kommuner har henvendt seg til Statens Vegvesen og fylkeskommuner om tilsvarende saker. Finnmark fylkeskommune sier i innspill til denne plan at «Vi har mottatt innspill fra flere kommuner som ønsker at fylkeskommunen skal overta ansvaret for gang- og sykkelveier og veilysanlegg langs fylkesveg. Dette er et tema som tas opp i Regional transportplan for Finnmark 2024-2036, og noe vi vil se nærmere på blant annet for å redusere standardsprang gjennom mer helhetlig forvaltning».

Veglovens §20 sier følgende om vegutgifter:

Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. Eit statleg utbyggingsselskap for veg ber desse utgiftene for riksvegar som selskapet har ansvaret for. Fylkeskommunen ber desse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

Det som er fastsett i første ledd er ikkje til hinder for at vegstyremaktene i særlege høve blir samde om ei nærare fastsett fordeling når det gjeld utgifter til planlegging, bygging og utbetring av veg.

Syter ein kommune for utgifter etter denne paragrafen, gitt med pålegg frå stat eller fylke med heimel i §§ 14, 15, 17 eller 18, skal dei utgiftene kommunen har, refunderast etter retningslinjer som departementet fastset.

0 Endra med [lover 1 mars 1996 nr. 11](#) (ikr. 1 juli 1996), [16 des 2016 nr. 100](#) (ikr. 1 jan 2017 iflg. [res. 16 des 2016 nr. 1606](#))

5.2.1 Hvordan skal dette håndteres?

I Sør-Varanger kommune må Statens Vegvesen i utgangspunktet ha all forvaltning, drift og vedlikeholdsansvar for Europa og riksveier, med alle veiobjekter. Likeså skal fylkeskommunen i utgangspunktet ha all forvaltning, drift og vedlikeholdsansvar for fylkesveier med alle veiobjekter.

All annen praksis skal være skriftlig avtalt, og utgifter refundert i henhold til veglovens §20, tredje ledd.

For å finne ut av dette må Sør-Varanger kommune avklare om det finnes vedtak som forplikter kommunen til drift av infrastruktur på fylkesvei eller riks- og europaveier. Denne avklaringen vil legge føring for videre drift av veilys og gang- og sykkelveier. Om det foreligger vedtak på at kommunen skal drifte veilys og strekninger på veier andre eier, må kommunestyret ta stilling til om dette skal endres for hver enkelt veistrekning.

I de tilfeller det ikke foreligger vedtak eller avtale vil kommunens drift av veilys og veier overføres til rett veieier. Om det ikke blir enighet om overføring, skal uansett kommunal drift av veilysene opphøre. Det må vurderes for hver enkelt strekning hvordan dette løses i praksis.

5.3 Kriterier for veilys på kommunal vei

Det skal etableres belysning på veier som oppfyller kriterium 1. Der kriteriet oppfylles, og det ikke finnes belysning skal dette etableres i henhold til gjeldende planer vedtatt av kommunestyret og når budsjett tillater det.

1. Kommunale veier i områder regulert med vei/gate-lys.

Kommunen skal som hovedregel ikke etablere nytt, men beholde eierskap, drift og vedlikehold av allerede eksisterende veilysanlegg på kommunale veier som oppfyller følgende kriterium:

2. Veilysstrekning på vei som er skolevei og busslomme med skoleskyss.

I de tilfeller det er etablert gatelys langs enslige boliger, og boligene blir fraflyttet, skal gatelysene kobles ut og demonteres. Dette vil gjelde for boliger som ligger alene langs veistrekninger der det er mer enn 100 meter til neste gatelys i rekke.

5.4 Befolkningsentra

Hovedtyngden av befolkningen bor i områder med tettbebyggelse, men det er også store innslag av spredt bebyggelse. Figuren viser befolkningskonsentrasjoner nær Kirkenes i 2013.



Figur 5-3: Oversikt over befolkningsentra (kart: KVV E6 Høybukta – Kirkenes, SVV)

Øvrige deler av kommunen har til dels spredt bebyggelse.

6 Kommunalt veinett i Sør-Varanger

6.1 Drift av kommunale veier

I dag er driften av de kommunale veiene en blanding mellom innkjøp av tjenester fra private entreprenører, og drift i egenregi. Det er i hovedsak vinterdriften som kjøpes privat, men også enkelte mindre driftsoppgaver på sommeren som grøfterensk og stikkrenneskift kjøpes via rammeavtaler i hovedsak.

I dag balanseres behovet for sommerdrift, opp mot behovet for vinterdrift, når det er snakk om arbeidsmengde kommunen selv klarer å håndtere. Kommunens ansatte forestår drift av alle kommunale veier på sommeren. På vinteres har kommunen selv brøyting i Kirkenes og opp til Skytterhusfjellet, samt i Bugøynes, mens de øvrige veier delvis håndteres av private entreprenører. Kommunens ansatte tar seg av steaming av stikkrenner, på alle veier, blant annet.

Sør-Varanger kommune søker kontinuerlig å finne de løsningene som gir mest kvalitet for pengene. Den senere tid har teknisk drift på flere avdelinger hatt fokus på å ansette personell som har kompetanse til å utføre de oppgaver kommunen har måtte kjøpe inn tidligere. Dette gjelder også vei-avdelingen. I hovedsak går dette på at egne ansatte fører maskiner selv, i motsetning til at den tjenesten kjøpes inn. Avdelingen ser at man ved effektiv drift får mer vedlikehold for pengene om kommunen kan utføre det med egne ansatte.

Økonomi må være førende for de valg kommunen tar, når det gjelder drift og vedlikehold av veier, og hvilke tjenester som skal kjøpes inn.

6.2 Nybygg/ prosjekter

Nye kommunale veier og gater har som hovedregel to forskjellige typer prosesser før de overtas som kommunal vei. Stort sett all nybygg av veier skjer som følge av planarbeid/reguleringsplaner, men det som skiller de er om det er et privat utbyggingsinitiativ, slikt som Sikdalsveien, Kildejordet og Mennaveien, eller kommunal regulering og utbygging slik som på Skytterhusfjellet. Som regel overtas deler eller alle veier til kommunal drift og forvaltning.

Avhengig av hvor gammel en reguleringsplan er, er det som regel de samme krav som stilles på begge alternativer. Hovedregelen er at statens vegvesens normaler skal legges til grunn ved prosjektering av vei Sør-Varanger kommune skal overta eierskap til.

6.3 Nedklassifisering av kommunale veier

Fra tid til annen vil bruken av en vei, og «viktigheten» av den endres. Det kan skje ved fraflytting, mindre bruk av et område, eller pålegg fra myndigheter som gjør bruk vanskelig eller ulovlig. For Sør-Varanger kommune vil det være aktuelt å omfordele midlene som brukes til drift og vedlikehold på enkelte veier, ved å nedklassifisere disse til private veier.

Om Sør-Varanger kommune vurderer å privatisere en vei, gjøres det med hjemmel i veglovens §7. Veglovens §7, tredje ledd sier følgende: «kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggest ned». Videre forholder Statens vegvesen seg til NA-rundskriv nr. 97/13 (vedlagt) for teknisk krav til vei som skal omklassifiseres med hjemmel i veglovens §7. Denne vil også kunne være gjeldende ved nedklassing av kommuneal vei om veien skal fortsette å driftes av for eksempel et veilag. Om veiens bruk skal opphøre helt, må det gjøres en særskilt vurdering, i den enkelte sak, hvordan og hva som må gjøres.

Som hovedregel skal kommunale veier vurderes nedlagt eller omklassifiseres til privat vei når punkt (a) er gjeldende, eller punkt (a) og en eller flere av punktene (b) til (e) er gjeldende:

- a) Vei som ikke går til plasser med fastboende i helårsbolig og som ikke betjener offentlige anlegg og bygninger eller viktige friluftsområder som vist i friluftskartleggingen. Kartlag fra dette finnes på [Norgeskart](#).
- b) Adkomstvei til industribedrift, gårdsbruk, eller annen privat næringsvirksomhet
- c) Vei som vesentlig benyttes primært til jordbruksvei
- d) Vei som tjener som avkjørsel til enkelthus eller store boligbygg
- e) Vei som kun benyttes som adkomst til hytte- og fritidsbebyggelse

I henhold til Sør-Varanger kommunes delegeringsreglement er det kommunestyret som skal gjøre vedtak etter veglovens §7. Veier som skal vurderes nedlagt, eller overført til private, skal utredes og meldes opp til politisk behandling. Kommunestyret fatter endelig vedtak for den vei det måtte gjelde.

Viktige momenter i et slikt saksfremlegg (herunder men ikke begrenset til) er dagens og fremtidig kostnad for drift og vedlikehold, dagens bruk og viktigheten av offentlig tilgang på veien, og fremtidige vedlikeholdsbehov for veien.

6.4 Kategorisering av veinettet

Statens Vegvesen sier følgende om veier og gater i forhold til utformingskrav, håndbok N100: *«En veg er en transportåre som primært ligger utenfor tettstedene. Utformingen er tilpasset fart, trafikkmengde, dimensjonerende trafikant/kjøretøy og landskapet/topografien. Begrepet veg dekker et bredt spekter av ferdselsårer, fra gang- og sykkelveger til store motorveger. Krav til geometri og terrengforholdene setter rammene for vegens utforming.*

Gater er vanligvis knyttet til byer og tettsteder. Ut fra form blir en gate typisk definert av fasaderekker eller vegger i form av trekker. Typisk vil gater ha mer rettlinjert og strammere geometri enn veger, med flere kryssinger og fortau med kantstein.»

Det er utarbeidet oversiktskart over de kommunale veiene i kommunen, hvor det er forsøkt å gruppere disse etter funksjon.

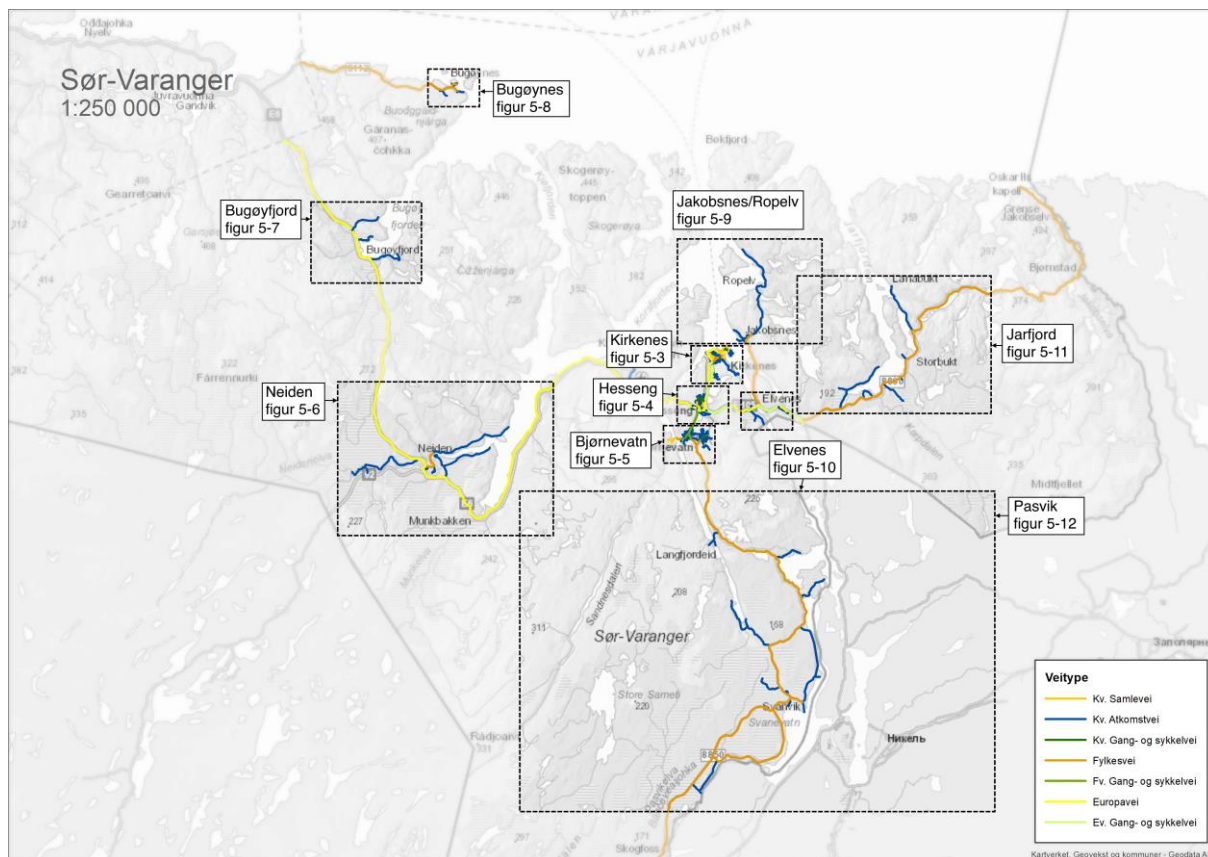
Generelt består veinettet i et område av fire typer ferdselsårer;

- **Hovedsamleveier/-gater**
Gjennomkjøringsveier, hovedsakelig uten private avkjørsler. Inngår i viktige ruter i samvirke med det overordnede veinettet (industriveier og kollektivruter).
- **Samleveier**
Veier/gater med blandet funksjon, dels som hovedvei eller med tilknytning til hovedvei, eller som samlevei med private avkjørsler.
- **Atkomstveger**
Boligveier, i boligfelt, fra en eller flere husstander til samleveien. Preges av private avkjørsler og er normalt veier med sterke restriksjoner (hastighet, fartsreducerende tiltak mm.).

- Gang- og sykkelvei og fortau**

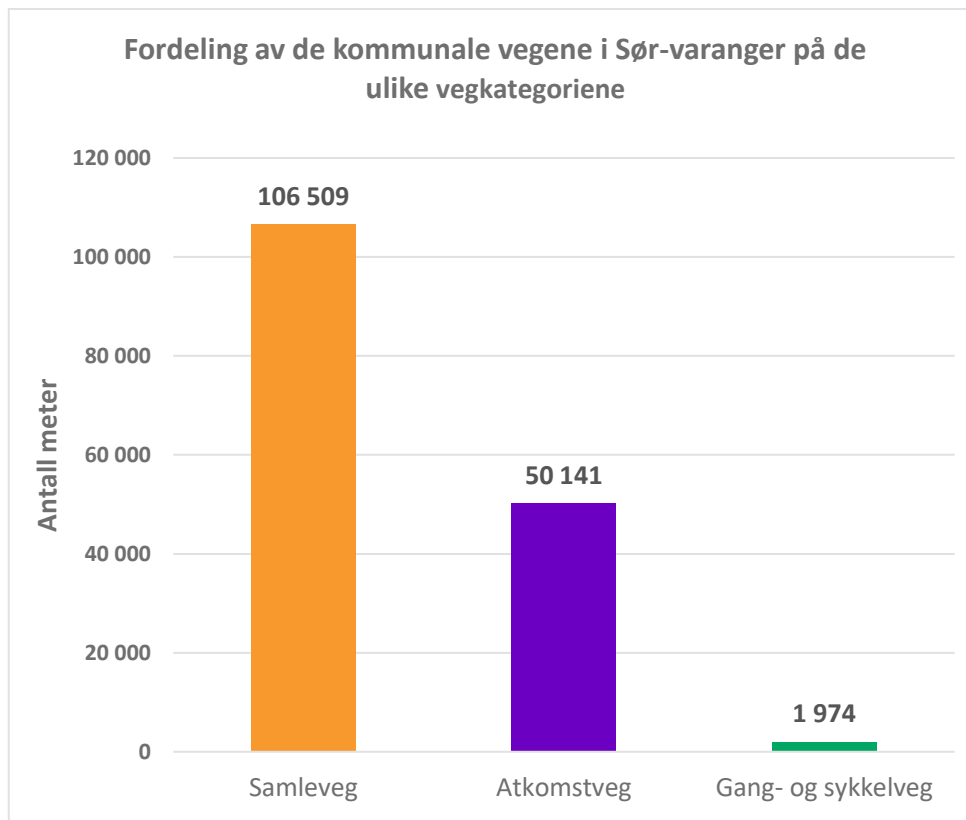
Veg normalt kun til bruk for gående og syklende.

I denne rapporten har vi valgt å se på det kommunale veinettet som en blanding av samleveier, atkomstveier og gang- og sykkelveier. Hovedveier vurderes til å være det overordnede veinettet som Staten og Fylkeskommunen har ansvaret for. I tabellen under er derfor hovedveier utelatt.



Figur 6-1: Oversikt over hele det kommunale veinettet, kartlagt i tilstandsregistrering for i Sør-Varanger kommune, høsten 2017. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB).

Med denne inndelingen fordeler de kommunale veiene seg som vist i figur 6-2.



Figur 6-2: Fordeling av de kommunale veiene i Sør-Varanger på de ulike veikategoriene i 2017 (meter). Det er bygget noe mer vei etter denne statistikken ble hentet ut.

6.5 Kommunalt veinett i delområder

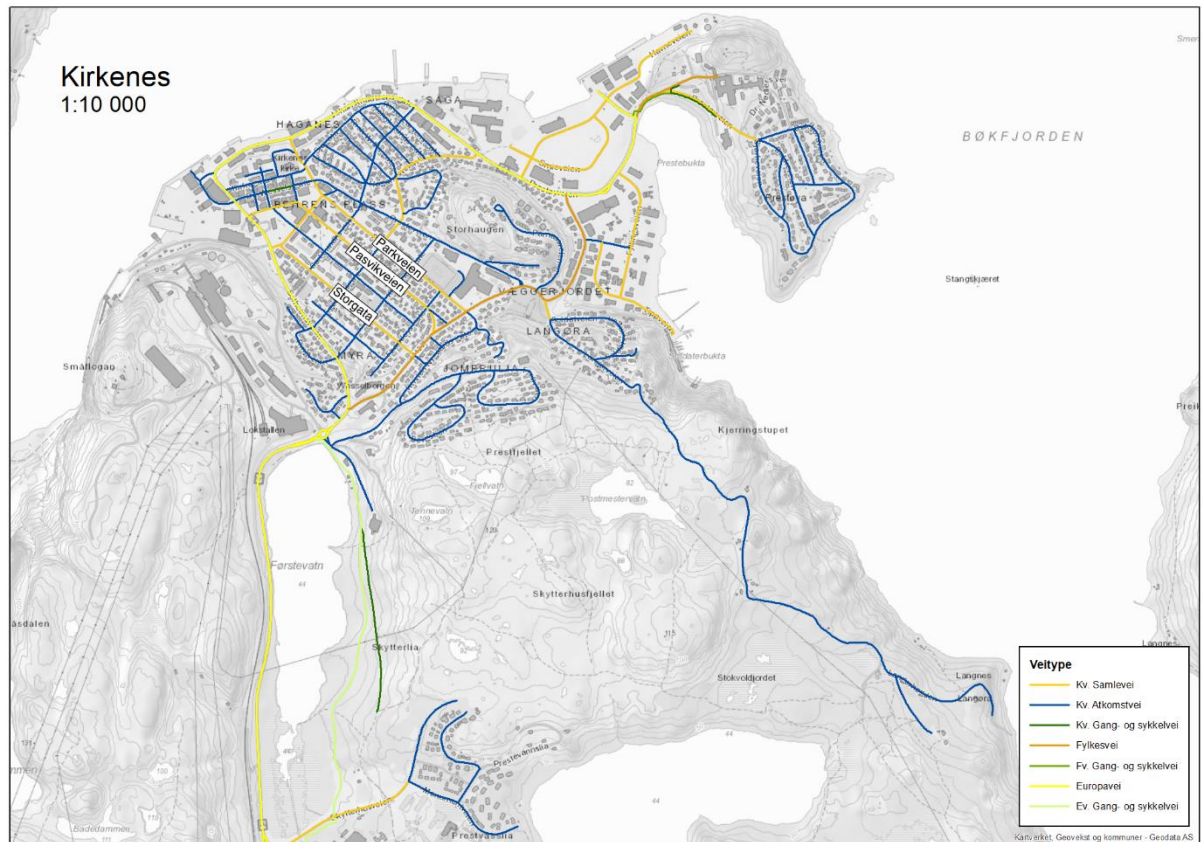
Totalt består det kommunale veinettet av i underkant av 160 kilometer vei, hvorav 67 % kan kategoriseres som samlevei, 32 % som adkomstvei og 1 % som gang-/og sykkelvei.

Det kommunale veinettet er fordelt på disse delområdene:

- Kirkenes, med Skytterhusfjellet
- Bjørnevatn
- Hesseng
- Bugøynes
- Jakobsnes-Ropelv
- Elvenes
- Pasvik (Grensefoss – Skogfoss - Svanvik)
- Neiden
- Bugøyfjord
- Jarfjord



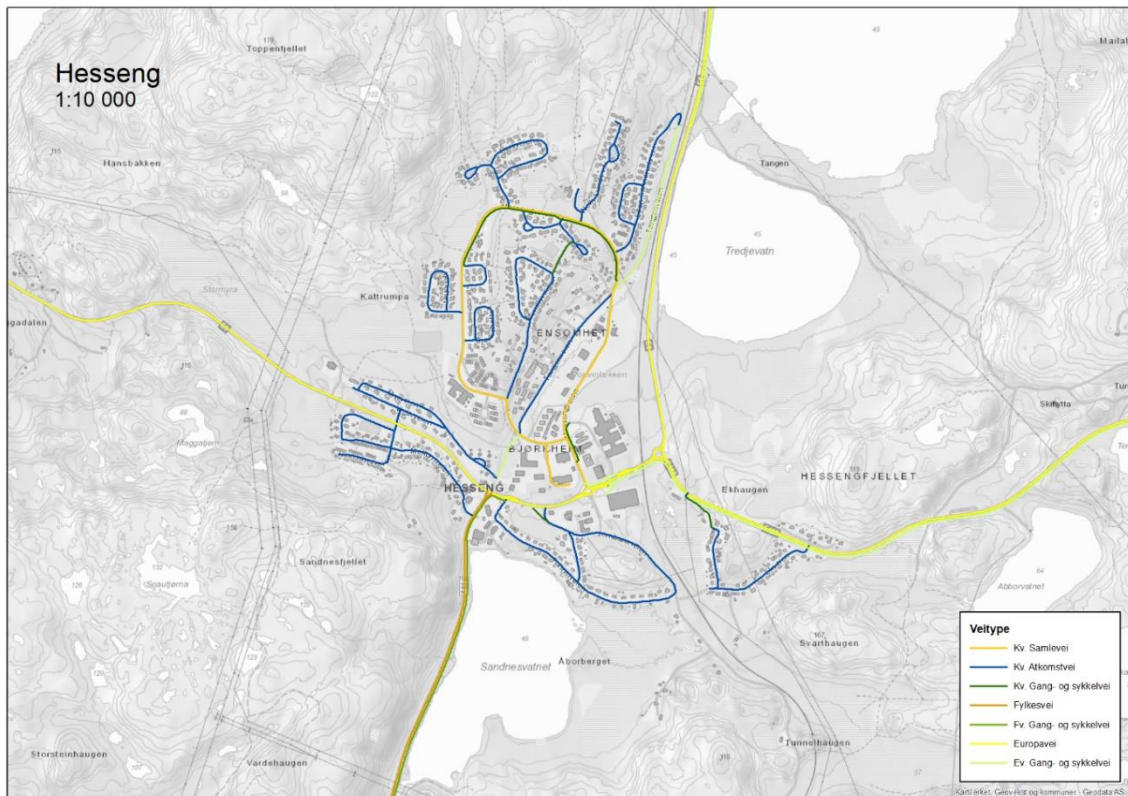
På sidene under vises det kommunale veinettet med farget strek for alle delområdene (figur 6-3 til 6-12).



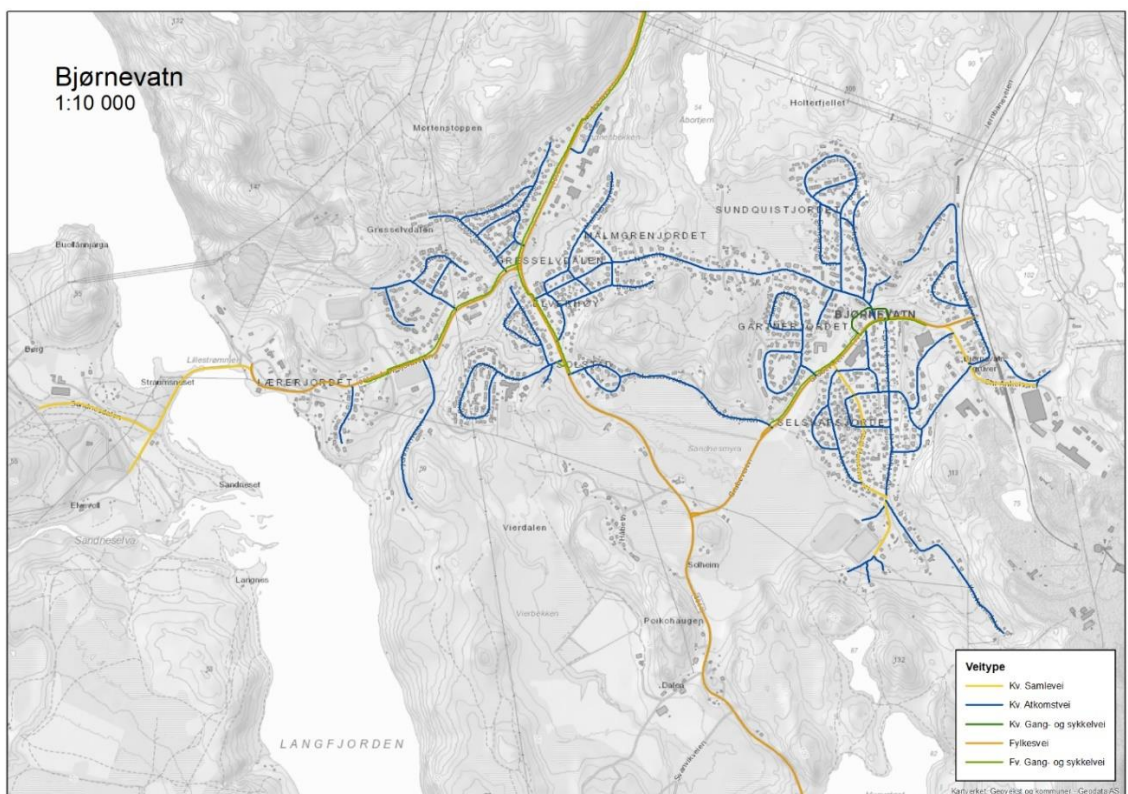
Figur 6-3: Kommunalt veinett fordelt på veitype i Kirkenes. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB. Området Skytterhusfjellet er utvidet og består nå av flere kommunale veier).

I Kirkenes sentrum defineres de tre parallelle veiene Parkveien, Pasvikveien og Storgata som samleveier. Trafikkmengden på disse veiene er ikke kjent, men de er blant de viktigste kommunale veiene som årer til boligområder og annen trafikkskapende bebyggelse.

Kirkenes er i hovedsak en bilbasert by, med et omfattende vegnett og god mulighet for parkering. Hoveddelen av veinettet i Kirkenes er kommunalt, med unntak av E6 som slynger seg gjennom byen langs kysten og fv. 367 på sørsiden av byområdet.



Figur 6-4: Kommunalt veinett fordelt på kategori i Hesseng. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB).

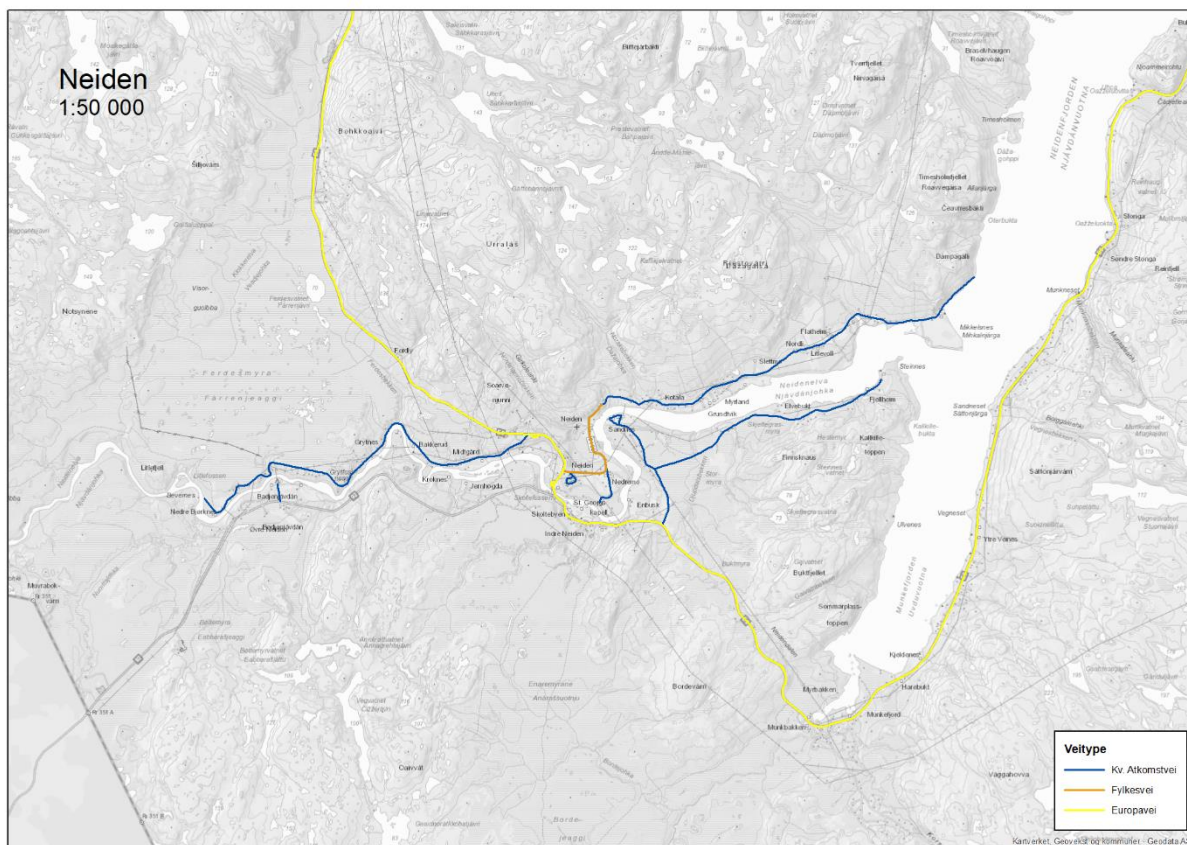


Figur 6-5: Kommunalt veinett fordelt på vegtype i Bjørnevatn. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)

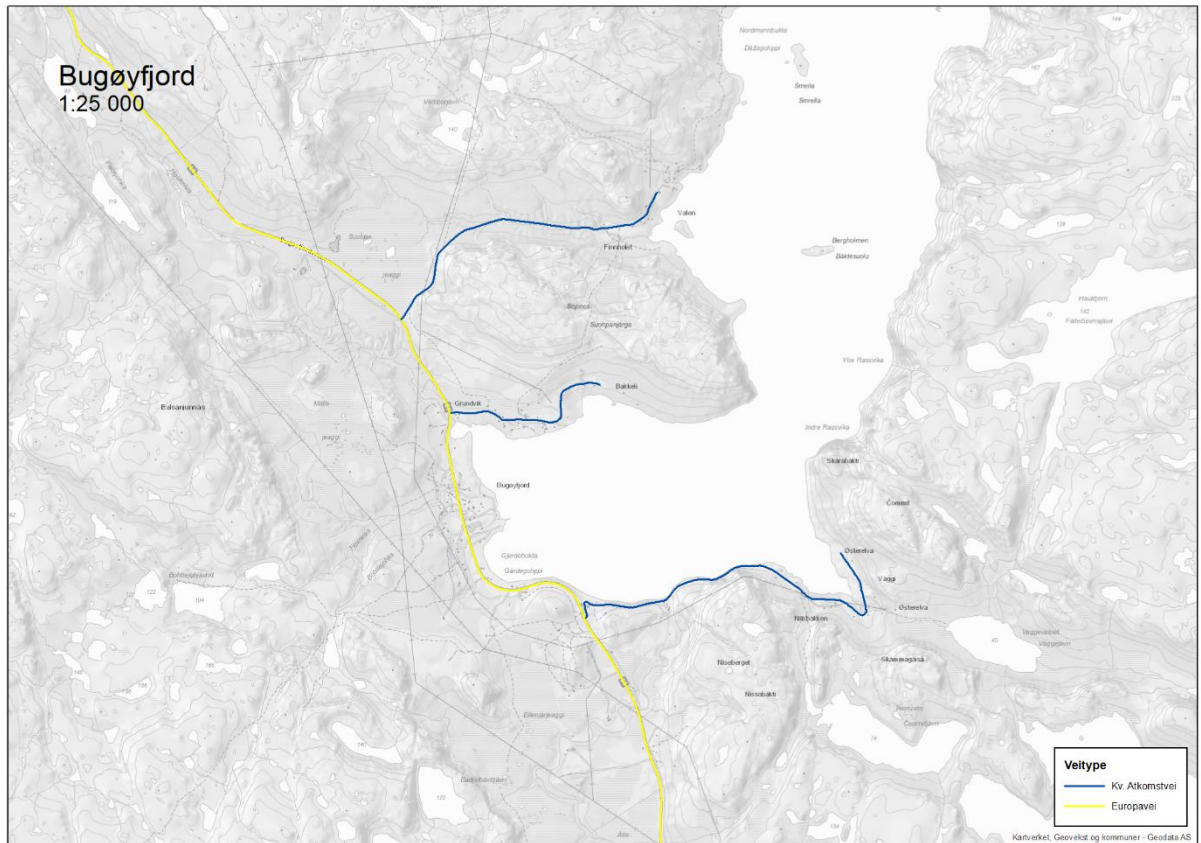
SØR-VARANGER KOMMUNE



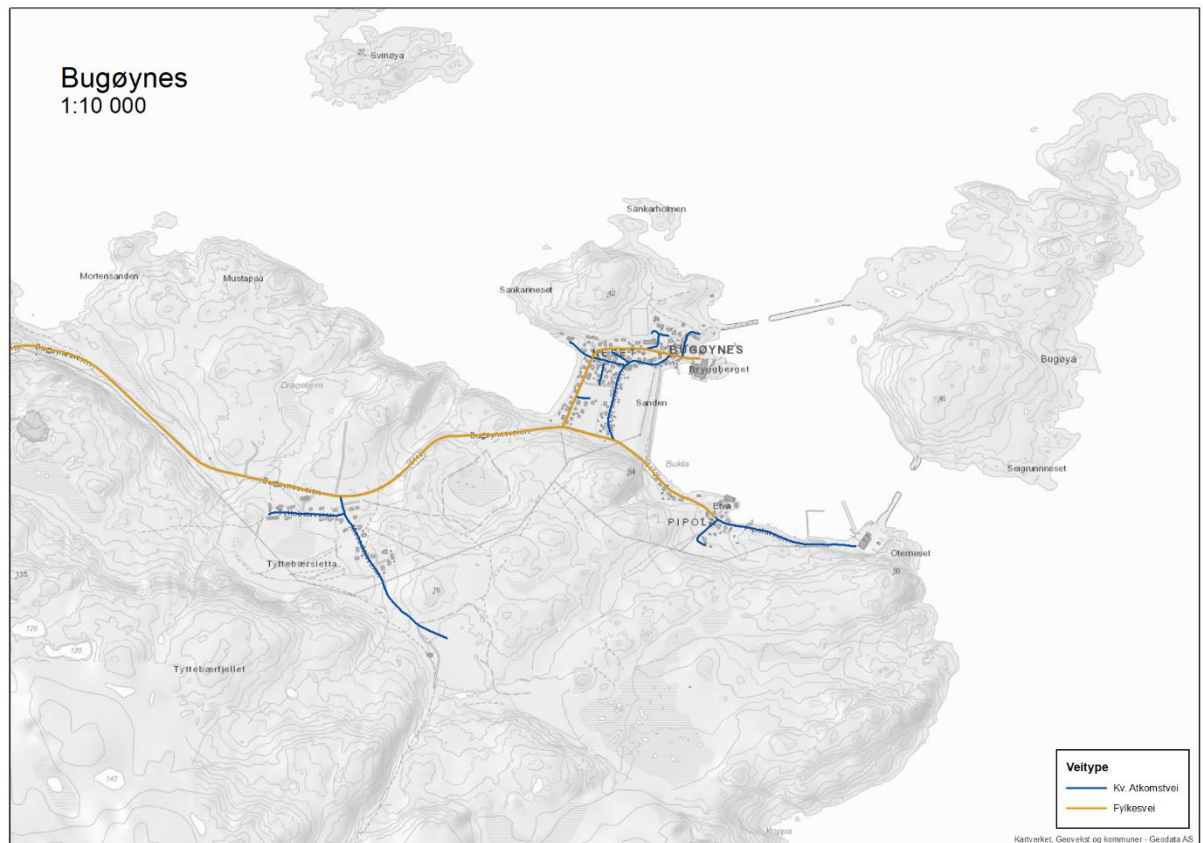
Teknisk drift



Figur 6-6: Kommunalt veinett fordelt på vegtype i Neiden. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)



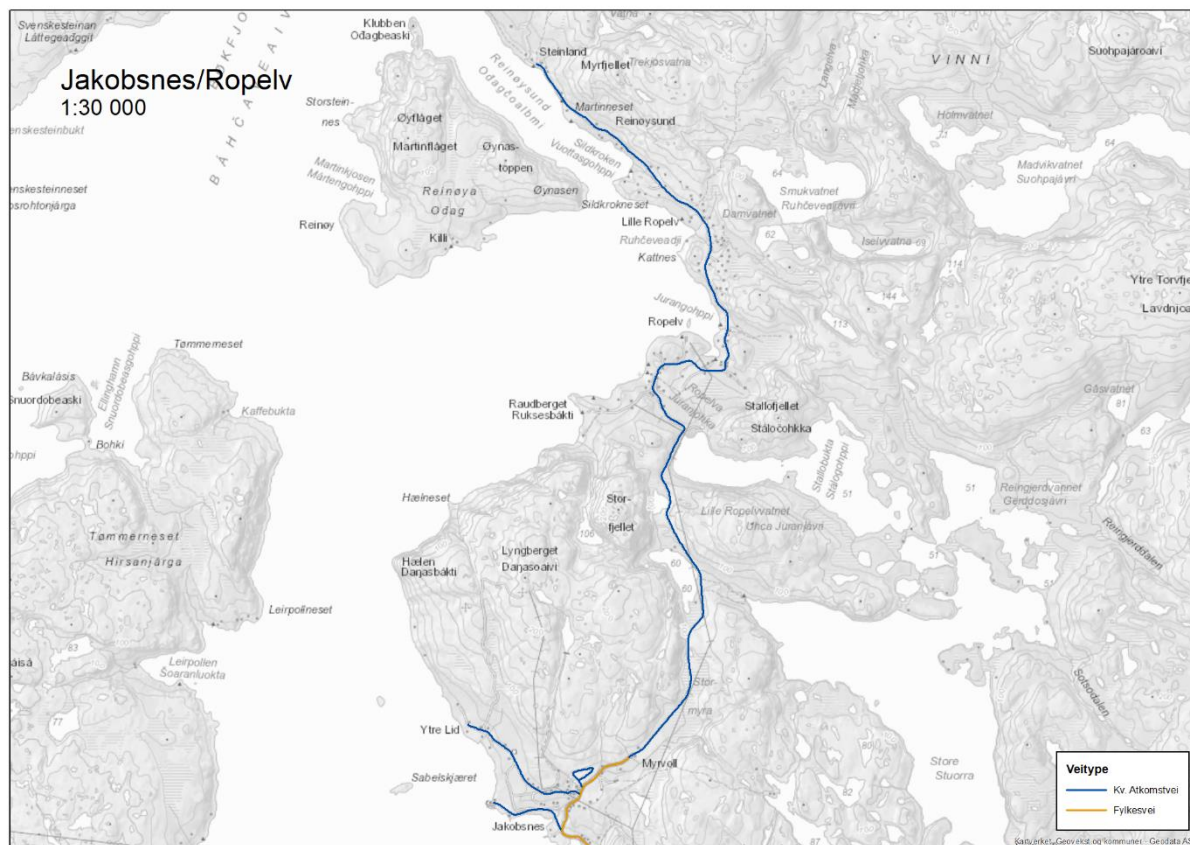
Figur 6-7: Kommunalt veinett fordelt på vegtype i Bugøymfjord. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)



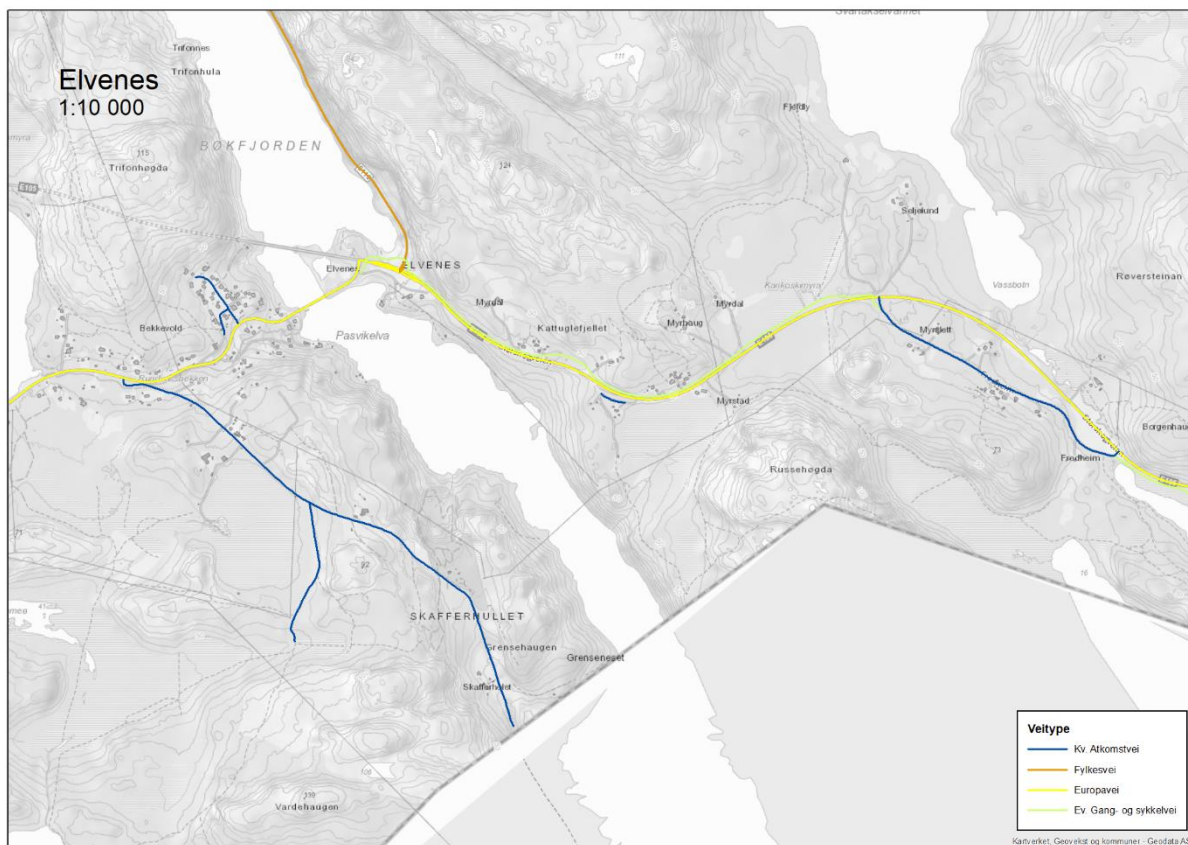
Figur 6-8: Kommunalt veinett fordelt på vegtype i Bugøynes. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift



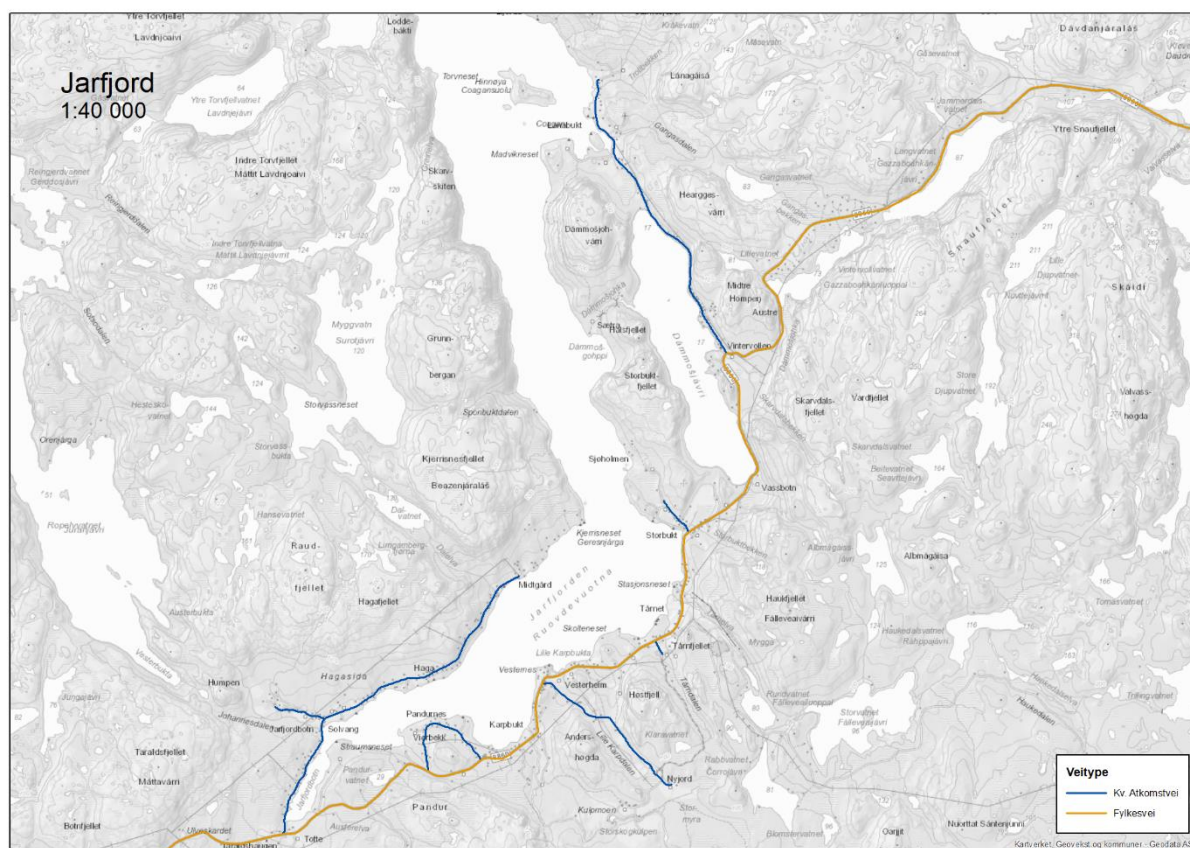
Figur 6-9: Kommunalt vegnett fordelt på veitype i Jakobsnes-Ropelv. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)



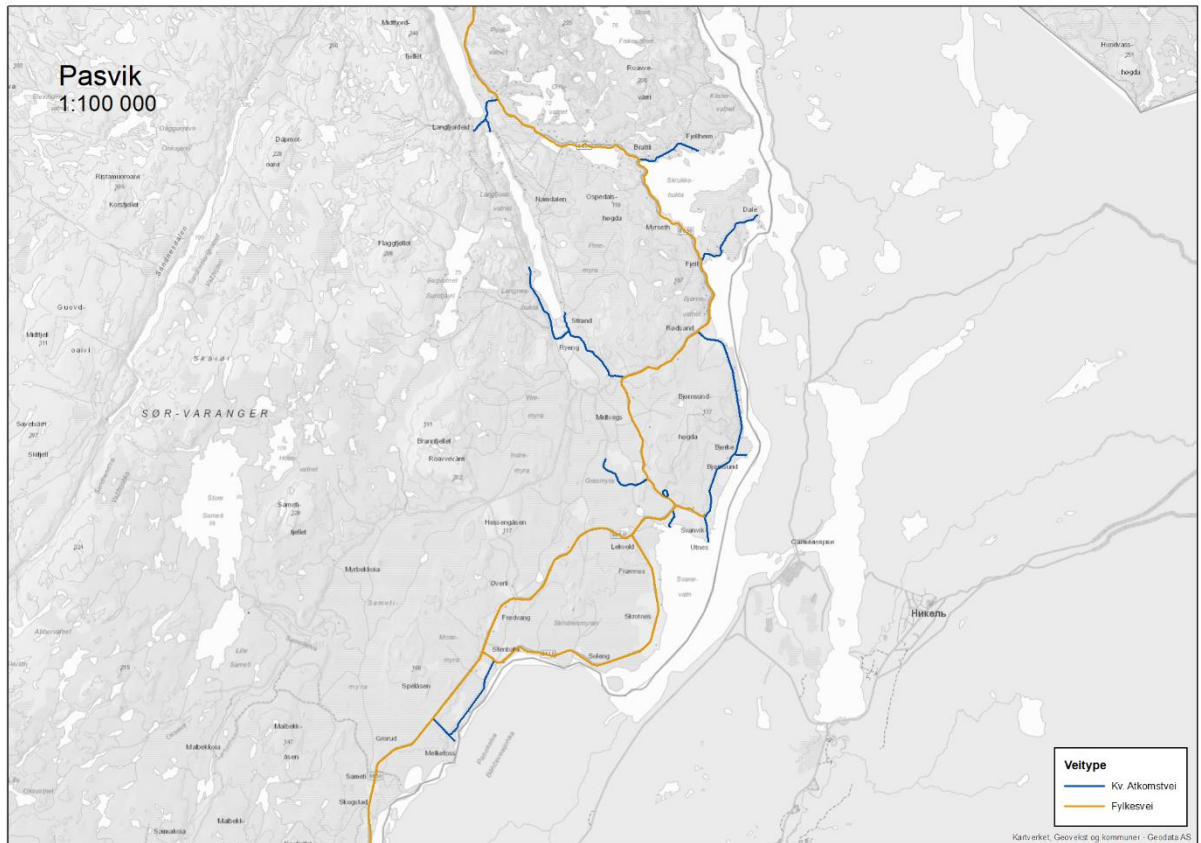
Figur 6-10: Kommunalt veinett fordelt på veitype i Jakobsnes-Elvenes. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift



Figur 6-11: Kommuntalt veinett fordelt på veitype i Jarfjord. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)



Figur 6-12: Kommunalt veinett fordelt på veitype i Pasvik. (Kartkilde: Kartverket. Datakilde: NVDB)

6.6 Større endringer som påvirker trafikkbildet

6.6.1 Nye Kirkenes sykehus

Sykehuset i Kirkenes er flyttet fra Prestøya til nordsiden av Andrevann i 2018. Sykehuset omfatter 20 000 m² plassert ved E6, ca. 2 km sør for Kirkenes sentrum. Sykehuset har gitt noe redusert gjennomgangstrafikk i Kirkenes på hovedveiene, E6 og fv. 367.



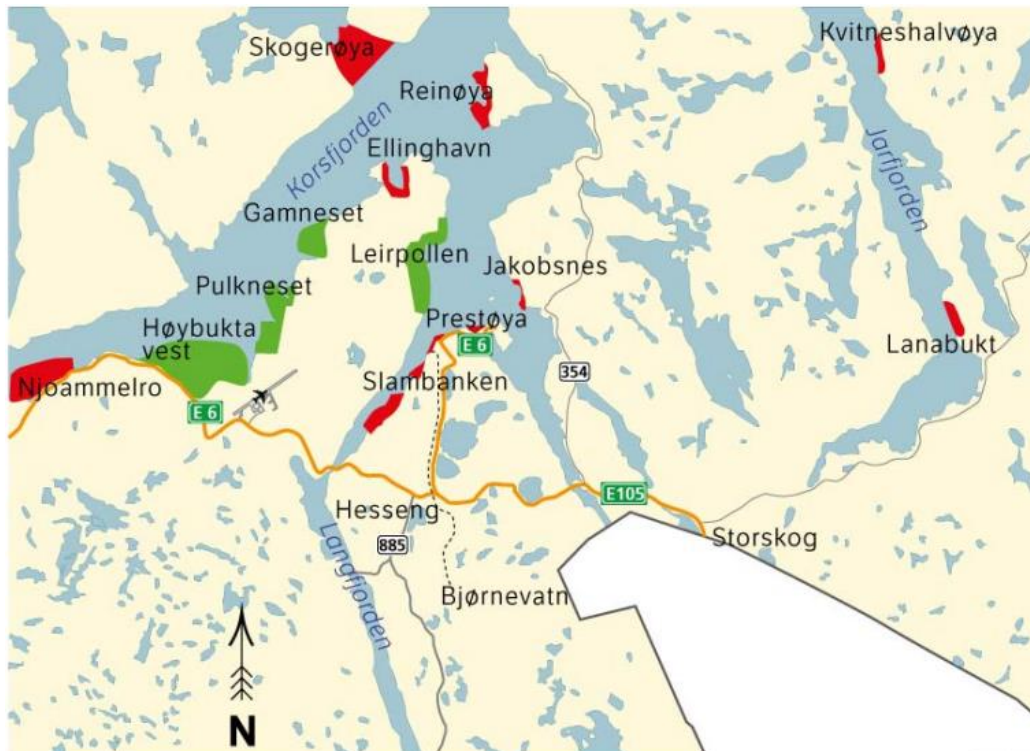
Figur 6-13: Kirkenes sykehus, sør for sentrum. (Kartkilde: norgeskart/Kartverket).

6.6.2 Ny havn Kirkenes

Diskusjoner om ny havn i Sør-Varanger har pågått lenge.

Dagens havn i Kirkenes har begrensede utviklingsmuligheter, og tungtrafikken den skaper gjennom sentrum er også til hinder for utviklingen av Kirkenes som attraktiv by. Nåværende situasjon med betydelig tungtransport og myke trafikanter kan medføre trafikkfare.

Det er ennå ikke tatt noen beslutning om havneutvikling.



Figur 6-14: Oversiktskart over potensielle stamnett-terminaler hentet fra SVV KVU KKN-1906.

6.6.3 Næringsarealer

I likhet med dagens havneløsning skaper dagens næringsområder stor trafikal belastning igjennom Kirkenes sentrum. Dette da det største næringsarealet ligger i området mellom Haganes, Langøra og Prestøya.

I juni 2022 leverte Rambøll en «utredning av næringsarealer i Sør-Varanger». Alternativene som ble vurdert var Nordtippen, Tusenvikskaret og Slambanken.

Eventuell utbygging vil for alle områder kunne få stor betydning for trafikkbildet.

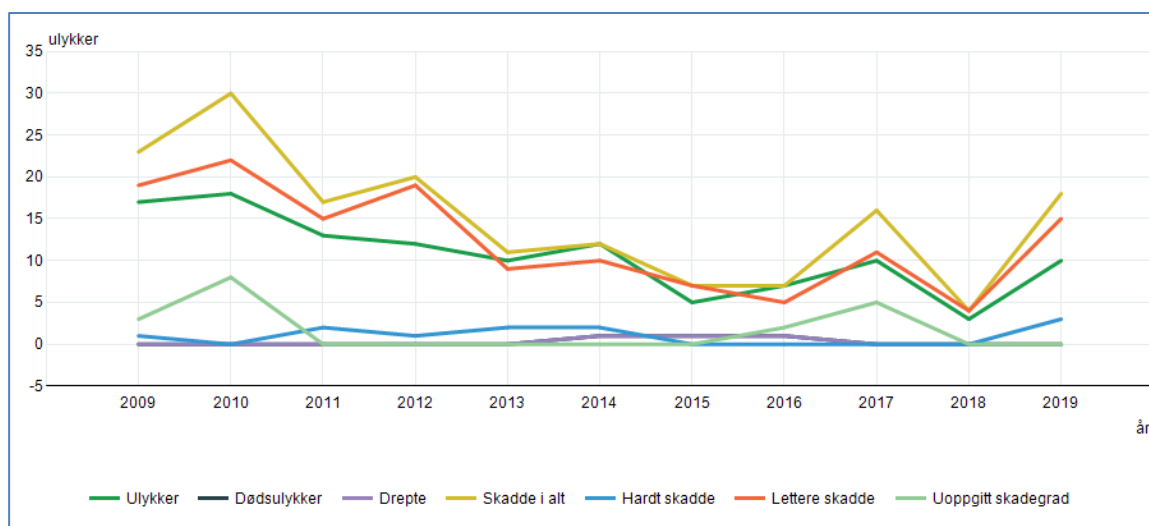


7 Trafikkulykker

I perioden 2010-2019 forekom det totalt 117 registrerte trafikkulykker med til sammen 165 skadde i kommunen, hvorav 11 hardt skadde og 3 drepte, se Tabell 7-.

Trafikkulykker	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ulykker	18	13	12	10	12	5	7	10	3	10
Dødsulykker	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
Drepte	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
Skadde i alt	30	17	20	11	12	7	7	16	4	18
Hardt skadde	0	2	1	2	2	0	0	0	0	3
Lettere skadde	22	15	19	9	10	7	5	11	4	15
Uoppgitt skadegrad	8	0	0	0	0	0	2	5	0	0

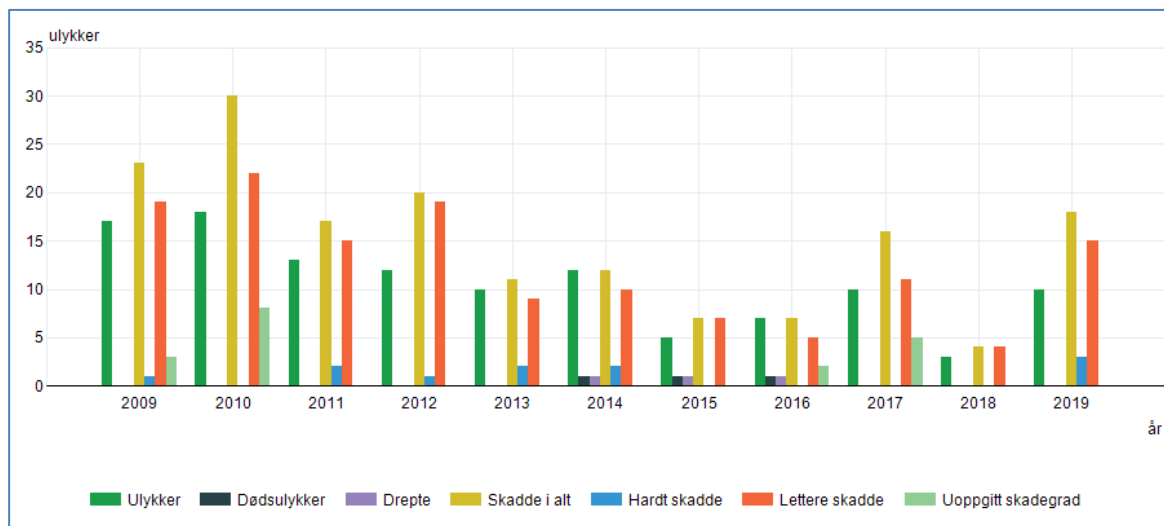
Tabell 7-1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år (kilde: SSB)



Figur 7-1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år, linjediagram (kilde: SSB)

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift



Figur 7-2 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år, søylediagram (kilde: SSB)

Det er små tall, og det er ofte tilfeldig om det er opp- eller nedgang fra et år til et annet. Trenden er imidlertid at ulykkestallet har gått ned i perioden.

Geografisk fordeling av ulykker i perioden 2006 – 2015 er vist i KVU Kirkenes – Høybuktmoen. Ulykkene skjedde hovedsakelig på hovedveinettet og i Kirkenes sentrum i den perioden.



Figur 5-3: Trafikkulykker 2006 – 2015 (Statens vegvesen: KVU E6 Kirkenes – Høybuktmoen)

8 Kommunal trafikksikkerhetsplan

Kommunestyret la i januar 2022 frem kommunal trafikksikkerhetsplan for perioden 2021 – 2024. Det er et krav at kommunene utarbeider trafikksikkerhetsplaner og oppdaterer dem for å kunne søke om trafikksikkerhetsmidler.

I planen peker kommunestyret på blant annet at (sitat): *«Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.»*

Videre sier planen følgende om kostnader og finansiering (sitat): *«All drift, vedlikehold og investeringer på kommunale veier skal gjøres med grunnlag i trafikksikkerhet. Det forutsettes 80% tilskudd av fylkeskommunale midler til mindre fysiske tiltak, og 100% tilskudd til pedagogiske tiltak. Forutsetningen tar utgangspunkt i instruks for forvaltning av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i Troms og Finnmark fylke.*

For prosjekter som det ikke gis tilskudd til forutsettes det at tiltaket utsettes og medtas i neste års søknader. Alternativt fattes det vedtak om at tiltaket finansieres fullt ut av kommunen. For større tiltak medregnes lavere andel av tilskudd på grunn av begrensninger i avsatt pott.»

Planen inneholder en strategidel med langsiktige mål og en handlingsplan med forslag til tiltak på kort sikt.

Handlingsplanen til kommunal trafikksikkerhetsplan vil bli rullert årlig, med nye tiltak for nye perioder.

Trafikksikkerhetsplanen kan omfatte tiltak av flere typer, som:

- Fysiske tiltak, som etablering av gang-/sykkelveier, sikring av krysningspunkter, mm.
- Informasjon og opplæring, som føreropplæring, holdningskampanjer, opplæring av skolebarn mm.
- Organisatoriske tiltak, som krav til hvordan kommunens tjenestereiser og leverandører innrettes når det gjelder utførelse og sikringsutstyr.

9 Gatebruksplan Kirkenes

En gatebruksplan for Kirkenes vil være en strategisk plan som gir føringer for fremtidig trafikkmønster og parkering i Kirkenes. En slik plan må ha fokus på god fremkommelighet for alle trafikantergrupper. Det er behov for å legge bedre til rette for syklende og gående, et viktig tema vil være trafiksikkerhet knyttet til barnas skolevei, og fokus på eldre og personer med funksjonsnedsettelse, spesielt i sentrumsområdet.

I kommuneplanens samfunnsdel er det lagt føringer som søker å innfri ønsker om en fremtidsrettet innfartsløsning til Kirkenes. Det er en høy bilandel i Kirkenes og det er behov for å finne gode parkeringsløsninger som ikke er til hinder for myke trafikanter og andre behov, som vedlikehold og brøyting.



Figur 9-1: Gatenettet i Kirkenes. Sykehuset er flyttet etter dette bildet (SVV: KVV E6 Kirkenes – Høybuktmoen)

9.1 Dagens situasjon

Målt mot nåtidens ønsker om veiutforming, forhold for gående og syklende, samt trafiksikkerhet, er det mangler ved dagens gatenett. Dette gjelder kryss, avkjørsler, sammenhengende fortau og GS-veger, med mer.

9.2 Elementer i en gatebruksplan

I denne rapporten er det ikke utformet forslag til detaljert gatebruksplan, men vi drøfter noen elementer i utformingen og foreslår enkelte områder det bør sees helhetlig på, samt enkelte tiltak kommunen må prioritere.

Hovedveiene antas å være plassert som i dag. Disse eies og driftes av Statens vegvesen og fylkeskommunen.

9.2.1 Kollektivtrafikk

Det er fylkeskommunen som har ansvar for all offentlig kollektivtransport i fylket og Sør-Varanger kommune, i henhold til Yrkestransportloven, samt skoleskyss i henhold til

Opplæringslovens § 7 og 13-4. Fylkets myndighet er Jernbanedirektoratet og deres forskrifter/håndbøker.

Kollektivtilbudet og stoppesteder for kollektivtrafikken er ikke optimal i dag. Fylket sier blant annet at *«Det er i dagens kontrakt store utfordringer med bruk av AMFI som sentrumsterminal, da stoppestedet ikke har kapasitet til mer enn én buss om gangen»*. Samtidig sier Boreal, i innspill til hovedplanen at de *«er enig i at AMFI som sentrumsterminal har vært uheldig grunnet kapasitet og trafikkavvikling. Samtidig ser vi at det kan være behov for en holdeplass ved Amfi.»* Hovedbegrunnelsen til Boreal er at det bør være en holdeplass i umiddelbar nærhet av legesenteret.

Flere peker også på viktigheten av et godt kollektivtilbud for at man skal lykkes med «det grønne skiftet». Mange byer har i den sammenheng blant annet gjort det vanskeligere å parkere i bykjernen for å «tvinge» folk til å velge kollektivtransport. I de store byene er det laget egne byvekstavtaler. Dette baserer seg på nasjonale mål om «nullvekst» som Statens vegvesen beskriver som følgende: *«Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

02.11.2020 leverte Hinnstein sin rapport om kollektivutvikling Kirkenes. Dette var en rapport bestilt av Finnmark fylkeskommune, i samarbeid med Sør-Varanger kommune og Statens Vegvesen.

Bakgrunnen for rapporten var manglende kollektivknutepunkt i Kirkenes. Hinnstein sier blant annet at (sitat): *«Byens drosjesentral, avgangssted for internasjonale ruter og avgangssted for innenriks/lokale ruter ligger på tre forskjellige steder i byen. Dette medfører at passasjerer må «lete seg fram» til sitt kollektive transportmiddel, samt at det ikke er naturlig korrespondanse mellom rutene. Dette medfører også stor belastning på internkjøring i byen, som kan unngås med et knutepunkt.»*

En løsning med et kollektivknutepunkt vil gi et styrket kollektivtilbud og antagelig øke bruk av kollektivtrafikk, men samtidig økte kostnadene igjennom investeringsbehov. Valget må gjøres i samråd med berørte parter.

En sak som det er verdt å nevne er at Statens Vegvesen holder på med regulering av E6 igjennom Kirkenes. Om man ser for seg at kollektivknutepunktet skal ligge etter denne traseen, vil det være betimelig å spille dette inn i det pågående arbeidet.

På kort sikt kan en oppgradering av dagens løsning i sentrum være tilstrekkelig.

9.2.2 Trafikksikkerhet og fartsgrenser

I sentrum er det varierende gateprofil, hvor mange gater mangler fortau. Det er også mange kryss og avkjørsler. Deler av området har fartsgrensesone 30 km/t, og et element for å øke trafikksikkerheten i sentrum er å senke fartsgrensen til 30 km/t i flere eller alle by- og bolig gatene. Dette fortrinnsvis innenfor sentrumsområdet og ved boligbebyggelsen nær denne.

Dette ønske har også vært tatt opp igjennom innspill til trafikksikkerhetsplanen, igjennom sosiale medier og generelle henvendelser til kommunen. Administrasjonen har også mottatt politiske signaler om at dette er en ønsket utvikling i sentrumsområdet.

Sør-Varanger kommune skal sette i gang arbeid med en helhetlig vurdering av fartsgrense, parkering og trafikkregulering innenfor området FV8122 - E6 – Meieribakken – Presteveien i første omgang. Det skal avsettes midler til dette arbeidet.

På hovedveinettet rundt sentrum og mot Prestøya kan det være riktig med høyere hastighet (40 – 50 km/t).

9.2.3 Myke trafikanter

Det er et nasjonalt og kommunalt mål å tilrettelegge for at man i større grad går eller sykler, og at man legger til rette for universell utforming så langt det er mulig og økonomisk forsvarlig.

Opphevet fotgjengerkryssing bør brukes der fotgjenger- og biltrafikken er stor, som den er for E6 gjennom sentrum. Separate løsninger for syklistar bør vurderes langs hovedveinettet. I andre gater vil sykling i blandet trafikk være akseptabelt så lenge fartsgrensen er lav.

Fortauene i sentrumsområdet og langs hovedveinettet bør rustes opp.

Om vinteren bør det være tilstrekkelig med plass til at snøen som må brøytes bort kan plasseres utenom gangarealene.

Et prinsippforslag for viktige traséer for gående og syklende er vist slik i KVV E6 Høybuktmoen-Kirkenes:



Figur 9-2: Løsninger for gående og syklende i sentrum (KVV Kirkenes – Høybuktmoen, SVV)

Prinsippforslaget viser traséer langs hovedveinettet og gjennom sentrum, mens mindre bolig-gater ikke endres. Om det skal lages traseer for gående og syklende på kommunale veier må dette prosjekteres og sees på i en helhet, sammen med Statens Vegvesen og Finnmark fylkeskommune.

9.2.4 Parkering

I Kirkenes sentrum, og flere andre sentrale gater, er det fri parkering. Dette kan gi utrygghet for myke trafikanter i tillegg til generell dårligere fremkommelighet for alle trafikanter. Ved å fjerne en del av gateparkeringen langs fortau kan det oppnås bedre fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere og syklister, samt mer åpne byrom. Dette vil også føre til at flere vil velge kollektivtransport, om kollektivtilbudet er bra. I tillegg til regulering av selve parkeringen, kan det også tilrettelegges for parkering i nærheten til sentrumsområdet.

I sak 005/20 vedtok Sør-Varanger kommune at det ikke skal innføres parkeringsavgift i Kirkenes. Videre sier vedtaket «*Administrasjonen bes utrede muligheten for regulering av Kirkenes Sentrum for større kjøretøy som buss, bobil mfl. Hensikten med reguleringa er å få parkering av denne type kjøretøy ut av sentrum for å tilstrebe et mer trafiksikkert bymiljø.*»

Det er et problem for kommunen som vei-eier, og ikke minst trafiksikkerheten at mer og mer vareleveranser av stykk-gods skjer med store semi-trailere. Disse kjører daglig i bygater, og rygger blant annet inn gågata og på fortau. Dette kan skape trafikkfarlig situasjoner, «tvinge» fotgjengere ut i vei, og ikke minst fører til setningsskader/økt slitasje på fortau og gater.

Tre metoder for å få større kjøretøy ut av sentrum er å,

1. tilrettelegge for parkering på andre plasser
2. nedklasse veiene med tanke på akseltrykk
3. regulere trafikk av tungbil med skilting

I motsetning til ønske om redusert mengde tungtrafikk i sentrum, blir dagens busser tyngre som følge av overgang til batteridrift. Dette må tas hensyn til i videre planlegging, også utenfor sentrumsområdet. Det er behov for at de veier der busser kjører, er klassifisert som BK10 veier, slik krav til bussene er i dagens kontrakter.

Ved videre fortetting i Kirkenes må det påregnes sterkere regulering av parkeringen langs gatenettet. Behov for parkeringssoner, parkeringsforbud og særskilte parkeringsplasser, avgifter og kontroll bør vurderes for større områder av gangen, om man ønsker bedre trafiksikkerhet for skolebarn og myke trafikanter, og ikke minst ledige parkeringsplasser når man trenger de. Kirkenes sykehus har innført betalt parkering for å drifte sine parkeringsplasser og forhindre uønsket langtidsparkering.

Kommunens trafiksikkerhetsplan, perioden 2017-2018

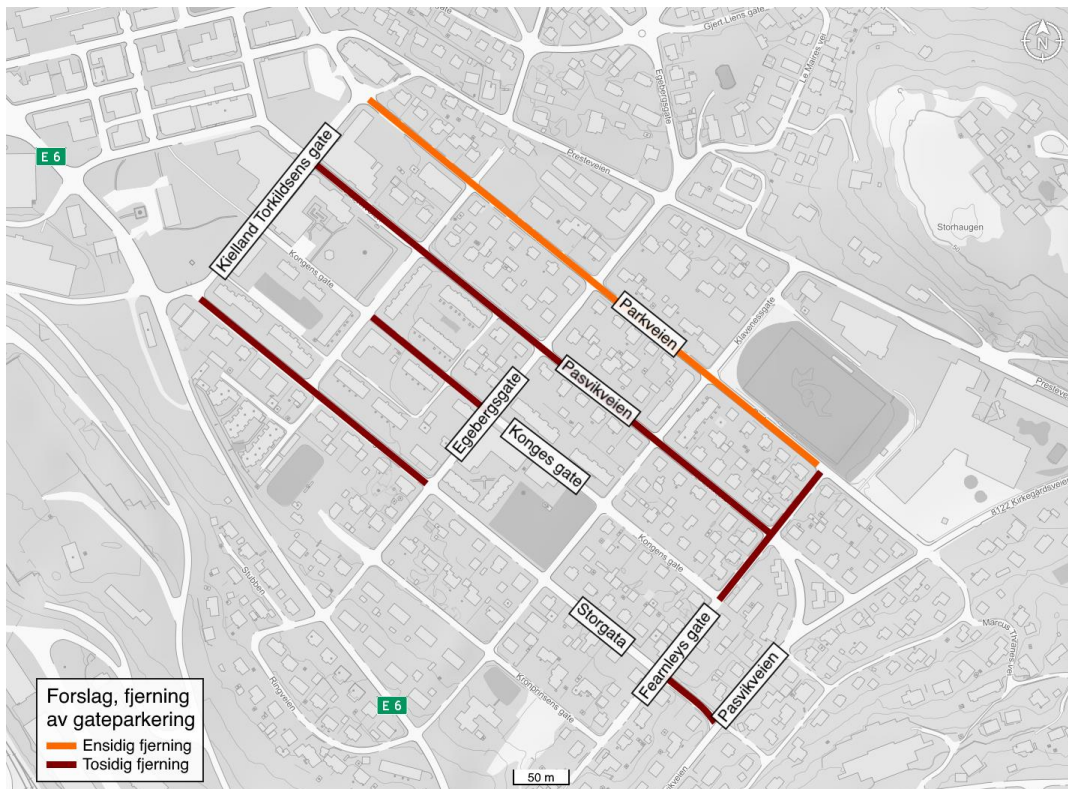
I kommunens trafiksikkerhetsplan for perioden 2017-2018 ble det foreslått parkeringsforbud langs flere gater i Kirkenes sentrum, dette for å gi tryggere skolevei for skolebarna. Hovedutfordringene den gang var parkeringskulturen slik den hadde utviklet seg, dårlig sikt, innsnevring av gatene og utilstrekkelig brøyting langs gater og fortau/gangfelt. Kvaliteten på brøytingen ble påvirket av parkeringen og resultatet ble ofte at myke trafikanter, særlig vinterstid, ble tvunget til å bruke veibanen for å komme seg frem. Denne problematikken er ennå gjeldende, og et «strengere» parkerings-regime støttes også av både Finnmark fylkeskommune og Boreal.

Forslaget om parkeringsforbud gjaldt disse veiene:

- Parkveien: fra krysset til Kielland Torkildsens gate til Fearnleys gate, på den siden av veien hvor det er fortau.

- Pasvikveien: hele veien på begge sider av veien.
- Kongens gate: fra krysset til Carl Lundhs gate til Egebergs gate, på begge sider av veien.
- Storgata: fra krysset til Kielland Torkildsens gate til Egebergs gate og fra Fearnleys gate til Pasvikveien, på begge sider av veien.
- Fearnleys gate: Fra krysset til Kongens gate til Parkveien, begge sider av veien.

Man begrunnet dette med at «det vil forbedre forholdene for de myke trafikantene langs disse veiene. Men tiltaket vil også medføre at det blir færre parkeringsplasser tilgjengelig som kan gi mer kamp om plassene der det fortsatt er lov å parkere.»



Figur 9-3: Forslag til fjerning av gateparkering i Kirkenes. (kartkilde: norgeskart/Kartverket).

Forslaget ble ikke gjennomført da finansieringen fra fylkeskommunen igjennom TS-midler ikke ble godkjent. Derimot er problemstillingen ennå reell. Et eksempel er fortetting igjennom planlagte bygninger ved Malmklang som vil kunne fjerne noen av parkeringsplassene som i dag brukes av trafikanter som er i sentrum på dager med mye trafikk.

9.2.5 Enveiskjøring

Enveiskjøring kan brukes til flere formål, som til å styre trafikk, til å oppnå bedre plass for andre trafikanter enn biler, og til å få plass til biloppstilling/parkering eller bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk i trange gater.

I sentrum/på Myra ansees det som aktuelt med enveiskjøring i nord-/sør-retning (samme retning som bla. Storgata), da dette vil kunne gi mer plass til gang- og sykkeltraséer. Dette vil også kunne løse det nevnte problemet med manglende brøyting av fortau.

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift

Enveiskjøring kan med fordel også vurderes utenfor sentrum for bedre tilrettelegging for buss. Nybrottsveien kan vurderes å omgjøres til enveiskjøring, om man ønsker at bussen skal gå der. Dette ville gi et bedre kollektivtilbud i området.

10 Tilstandsregistrering på kommunalt veinett

Tilstanden på det kommunale vegnettet er beskrevet i en separat rapport utarbeidet av Multiconsult («*Tilstandsregistrering av kommunale veier i Sør-Varanger - 131080-RIT-RAP-002*»). Tilstandsregistrering er gjennomført for områdene vist i figur 10-1. Figuren inneholder også en oppsummering av tilstandsgraden på veinettet i kommunen. Tilstanden på veinettet er også fremstilt i figur 10-2. Tilstandsregistrering ble gjennomført høsten 2017. Det er i perioden siden denne tilstandsvurderingen ble gjort utbedret en god del veier, der rapportens funn har vært førende, sammen med vurdering rundt trafikksikkerhet og andre behov. Blant annet kommunale veier i Bjørnevatn er oppgradert de seneste år. Dette må tas i betraktning når tall fra rapporten leses.

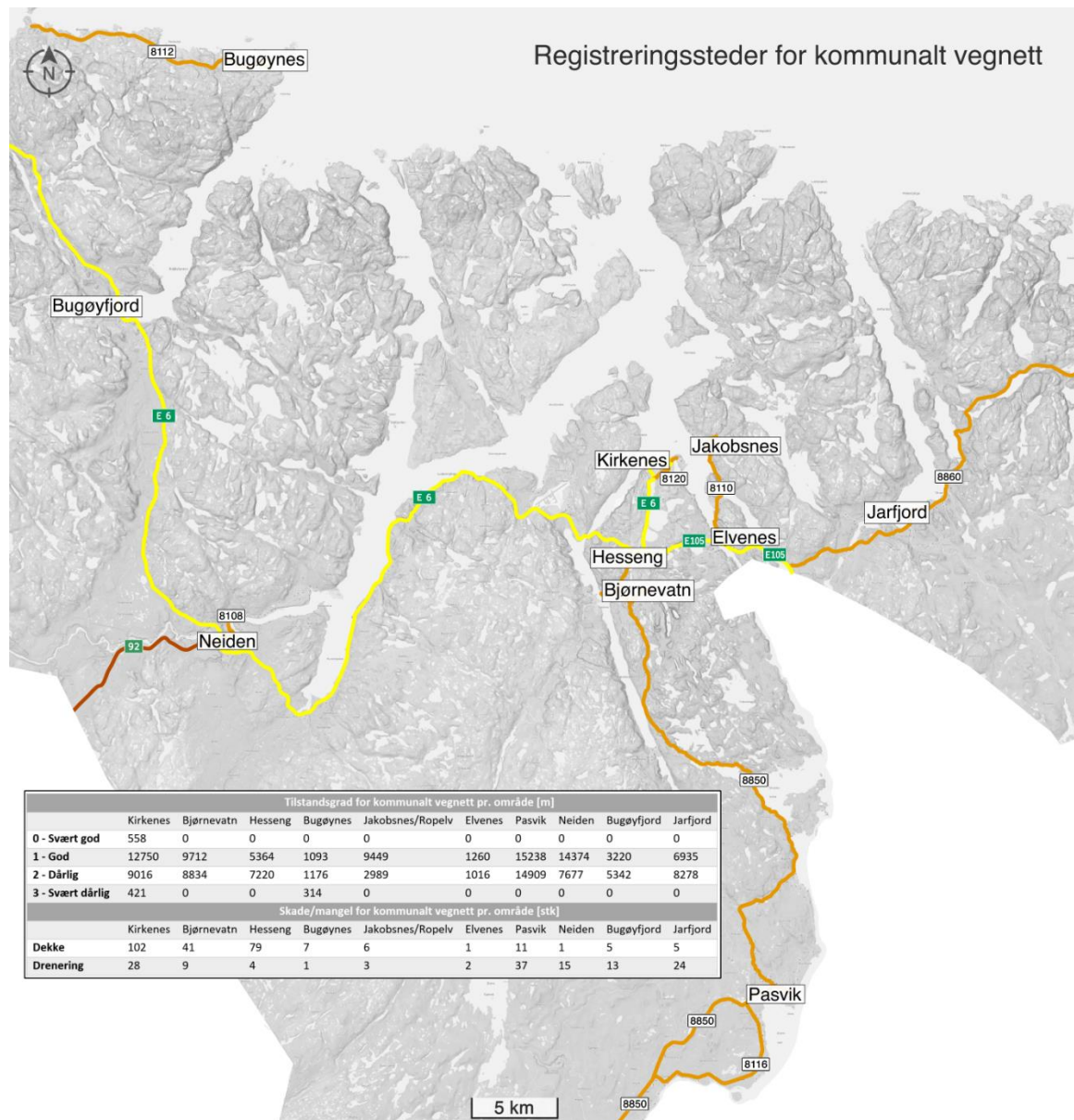
Det ble, i tillegg til den generelle veikvaliteten, avdekket enkeltfeil på dekke og drenering. Enkeltfeil er oppsummert i figur 10-3.

Tilstandsregistreringen oppsummeres slik:

Oppsummering for hvert område viser at alle områder har veier hvor tilstanden vurderes å være dårlig. Det er også veier som er svært bra. Satsingen på opprusting fra forrige vei- og trafikkplan har gitt resultater. Antallet skader og mangler er likevel høyt. Totalt er det registrert et betydelig behov for å utbedre skader og mangler på det kommunale veinettet. Det er et stort og detaljert materiale i de utførte registreringene.

Materialet viser at et betydelig antall av de kommunale veiene har en tilstand som gjør at de ideelt sett burde vært utbedret.

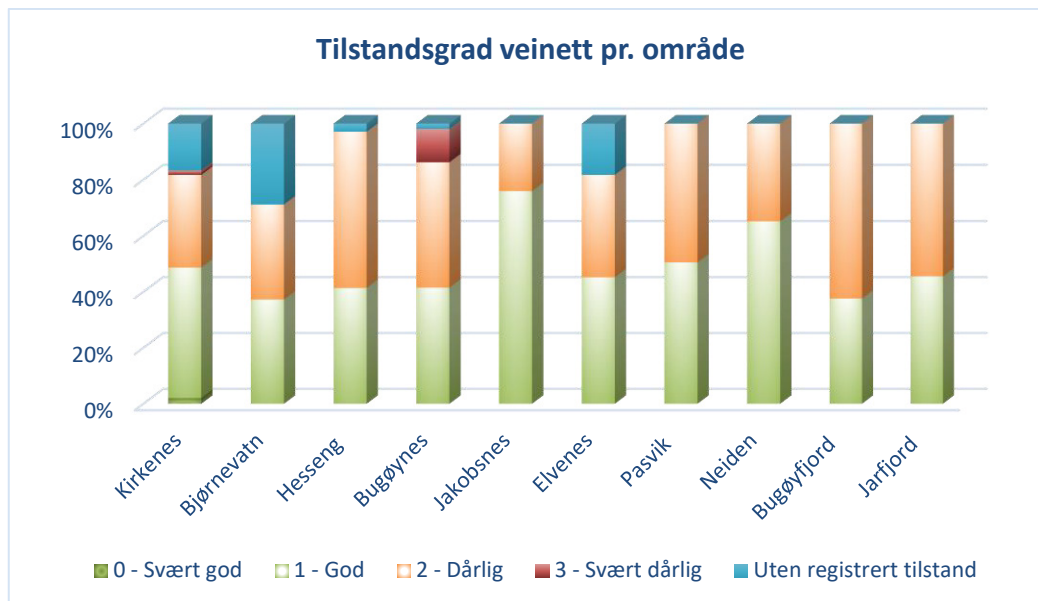
I en prioritering av innsatsen for utbedring av veinettet må elementer som veienes trafikkbelastning, funksjon i veinettet, tungtrafikk, samt fremtidig arealdisponering i kommunen vektes.



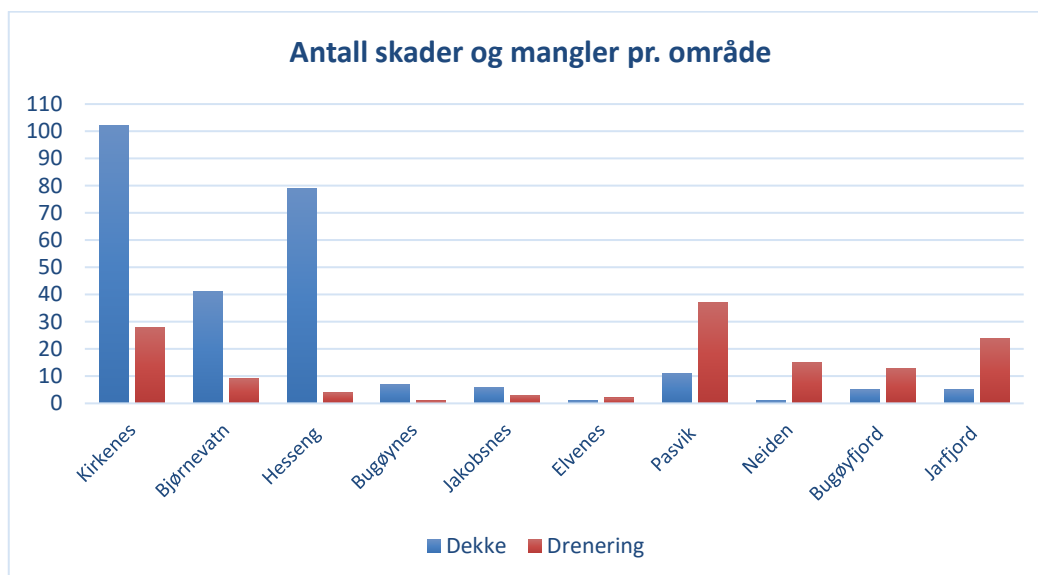
Figur 10-1: Registreringssteder for kommunalt veinett. Gjennomført høsten 2017.

SØR-VARANGER KOMMUNE

Teknisk drift



Figur 10-2: Tilstandsgrad veinett pr. område for Sør-Varanger kommune.



Figur 10-3: Antall skader og mangler pr. område.

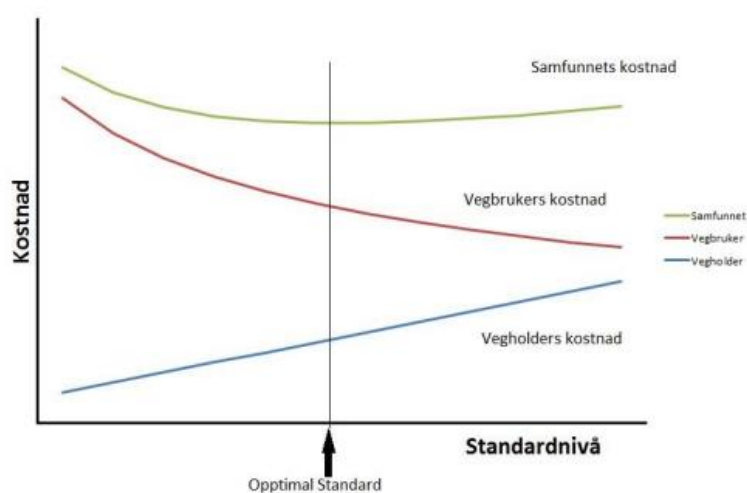


11 Veikapital og budsjettbehov

Kommunens veikapital representerer et estimat over den samlede verdien av de kommunale veiene, når kostnad for etterslep er trukket fra.

Sør-Varanger kommune gjennomførte sommeren 2022 en enkel kalkulasjon av kommunens totalverdi av vei og budsjettbehov for å synliggjøre de faktiske verdier kommunen besitter, og for å skape forståelse for behovet og kostnaden som kreves for å drive forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale veier.

Behovet for midler til drift og vedlikehold er når den mest «samfunnsøkonomiske optimale tilstanden» er oppnådd. Tilstanden er summen av veiholders og veibrukers kostnader. For å oppnå dette er det faktorer som må tas hensyn til. Blant annet trafikkmengde, fartsgrenser og vegens viktighet. Dette er illustrert i Statens vegvesens lærerbok (rapport) nr. 365 med denne grafen.



Figur 11.1 grafen for samfunnsmessig optimal standard for drift- og vedlikeholdsoppgaver på veier. Statens Vegvesens Rapporter nr. 365.

11.2 Total verdi (Gjenanskaffelsesverdi), etterslep og vegkapital

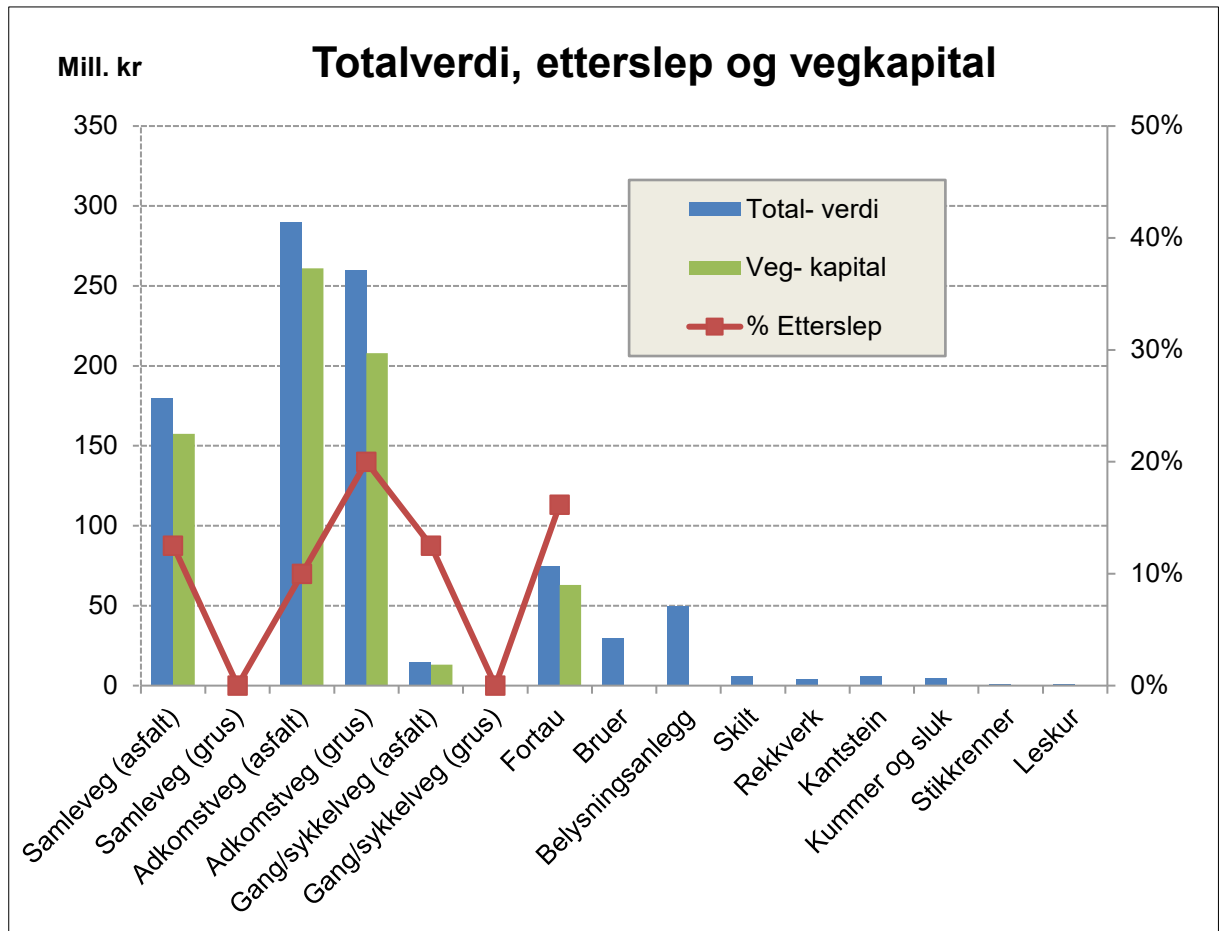
Den samlede verdien av kommunale veier med ulike objekter baserer seg på forholdstall fra 2022.

Kommunens samlede totalverdi er på 923.250.000 kroner. Beregnet etterslep er på 117.500.000 kroner. Det er ikke regnet ut etterslep på veiobjekter. Dette kommer i tillegg.

*Beløp *1000 kr*

Element/objekt	Enhet	Mengde	Enhets- pris	Total- verdi	Etterslep	Veg- kapital	% Etterslep
Samleveg (asfalt)	lm	30 000	6 000	180 000	22 500	157 500	13 %
Samleveg (grus)	lm	0	5 000	0	0	0	
Adkomstveg (asfalt)	lm	58 000	5 000	290 000	29 000	261 000	10 %
Adkomstveg (grus)	lm	65 000	4 000	260 000	52 000	208 000	20 %
Gang/sykkelveg (asfalt)	lm	5 000	3 000	15 000	1 875	13 125	13 %
Gang/sykkelveg (grus)	lm	0	2 500	0	0	0	
Fortau	lm	30 000	2 500	75 000	12 125	62 875	16 %
Total verdi veikropp				820 000	117 500	702 500	14 %
Bruer	stk	10	3 000 000	30 000	Ikke beregnet		
Belysningsanlegg	stk	1 000	50 000	50 000	Ikke beregnet		
Skilt	stk	1 000	6 000	6 000	Ikke beregnet		
Rekkverk	m	5 000	800	4 000	Ikke beregnet		
Kantstein	m	5 000	1 200	6 000	Ikke beregnet		
Kummer og sluk	stk	500	10 000	5 000	Ikke beregnet		
Stikkrenner	m	500	2 500	1 250	Ikke beregnet		
Leskur	stk	10	100 000	1 000	Ikke beregnet		
Total verdi objekt				103 250	0	0	
Total verdi veg+objekt				923 250			

Figur 11.2



Figur 11.3

11.2 Budsjettbehov med dagens veier

Flere og flere vei-eiere skiller på drift og vedlikehold i sine budsjetter. Dette gjøres for å få bedre kostnadskontroll slik at driften kan optimaliseres best mulig. Budsjett for drift og vedlikehold dekkes over det man i kommunal sammenheng betegner som «driftsbudsjettet». Investeringer på eksisterende veier, og nybygg av veier vil belastes det man i kommunen kaller «investeringsbudsjettet».

I statens vegvesens rapport 365 forklarer man forskjellen som følger:

Driften av vegnettet omfatter alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at vegene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikantinformasjon.

Vedlikehold av vegnettet omfatter tiltak for å ivareta den fysiske infrastrukturen. Med dette forstås tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler, vegutstyr og tekniske anlegg/installasjoner i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Videre står det i samme rapport at vedlikehold av veger regnes normalt ikke tiltak som er nødvendig for å sikre økt kapasitet som følge av at trafikken har vokst. I vegforvaltning skilles det mellom investeringer og drift og vedlikehold når det gjelder arbeider på vegnettet. Dette er termer som knytter seg til budsjetteringsopplegg og rutiner, hvor nyanlegg og andre

anleggsarbeider finansieres over investeringsbudsjettet, mens drift og vedlikehold får sine midler fra drift og vedlikeholdsbudsjettet.

Største del av etterslepet representerer en investeringskostnad for kommunen. Oppstillingen under viser nøkkeltall for drift og vedlikeholdsbehovet i Sør-Varanger kommune på kommunale veier.

11.2.1 Dagens økonomiske situasjon

Sør-Varanger kommune opererer i dag med ett budsjett for drift og vedlikehold, der man har egne poster på artsnivå for vedlikehold som samsvarer med reglene for bokføring i KOSTRA (regelverk for økonomisk rapportering for kommune og stat). Derimot er det ikke skille på lønn mellom drift og vedlikehold i dagens budsjett, men typisk er det 60-70% av utgiftene som går til drift.

Kommunen har i dag (2023 tall) budsjetterte samlede utgifter på 18 millioner, og en budsjettert inntekt på 1,9 millioner som gir et nettoresultat på 16,1 millioner (tallene inkluderer mva. på 1,3 millioner både på inntekts og utgiftssiden. Momsen representerer et nullspill).



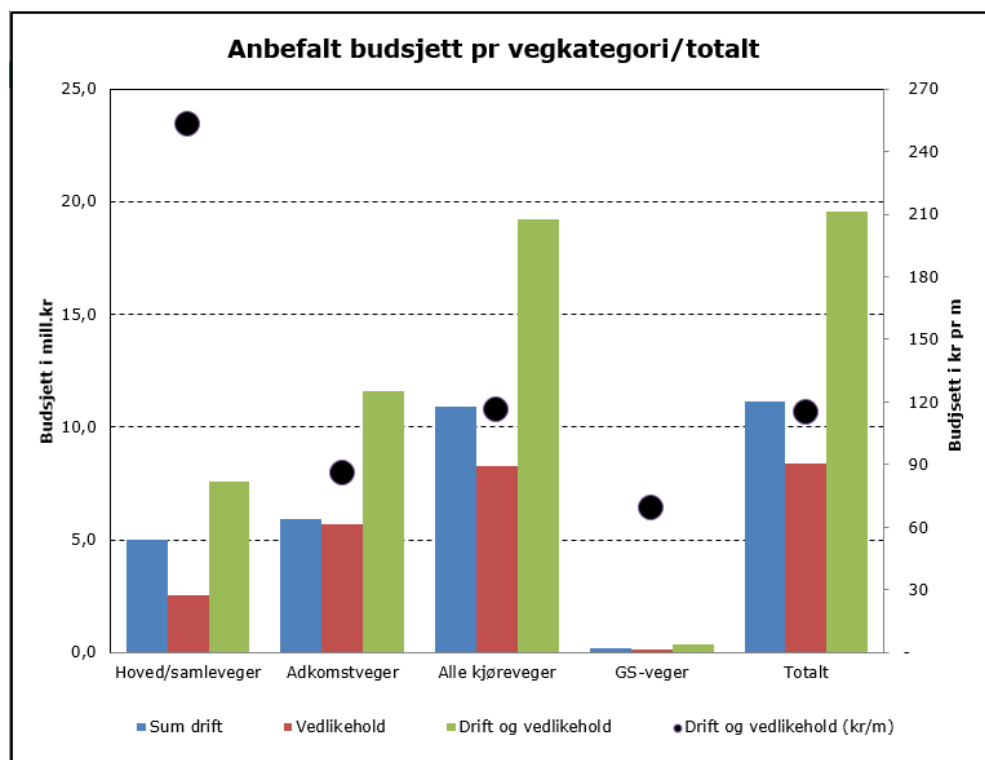
11.2.2 Beregnet økonomisk behov

Prisstigningen i leverandørmarkedet på veidrift har steget med over 15% i perioden fra 2022 til høsten 2023. Beregningene ble gjort sommeren 2022 med nøkkeltall fra 2022 og tidligere. Beregningen i hovedplanen er justert opp med 5% for å ta hensyn til noe av prisstigningen og lønnsøkningen det siste året. Beregningen viser et samlet behov på 19,5 millioner til drift og vedlikehold og gir en indikasjon på hvor «man bør ligge» for å oppnå lavest mulig samfunnskostnad.

Nøkkeltall for drift og vedlikehold

	Anbefalt årsbudsjett pr vegkategori/totalt				
	Hoved/samleveger	Adkomstveger	Alle kjøreveger	GS-veger	Totalt
Drift vinter	4 682 475	4 510 433	9 192 908	211 418	9 404 325
Drift sommer	344 575	1 400 892	1 745 467	7 540	1 753 007
Sum drift	5 027 050	5 911 324	10 938 374	218 957	11 157 332
Vedlikehold	2 565 116	5 690 306	8 255 422	126 112	8 381 534
Drift og vedlikehold	7 592 167	11 601 630	19 193 796	345 069	19 538 866
Andel av totalt budsjett	39 %	59 %	98 %	1,8 %	100 %
Antall m veg	30 000	135 000	165 000	5 000	170 000
Andel av total veglengde	18 %	79 %	97 %	2,9 %	100 %
Drift (kr/m)	168	44	66	44	66
Vedlikehold (kr/m)	86	42	50	25	49
Drift og vedlikehold (kr/m)	253	86	116	69	115

Figur 11.4



Figur 11.5

12 Fremtidig tilstandsregistrering og investeringsbehov

Selv om beregning av etterslepet i kapittel 11.2 gir oss en pekepinn på behovet, er ikke de registrerte tiltakene i tilstandsregistreringen kostnadsberegnet i detalj.

For å få totaloversikt skal Sør-Varanger kommune gjennomføre tilstandsregistrering av veinettet med 5 års intervaller. Tilstandsregistreringen skal gi en oversikt over beregnede kostnader til drift, vedlikehold og investeringer. Dette skal sikre forutsigbarhet i budsjettering og gi politisk nivå god oversikt og et godt beslutningsgrunnlag for budsjettarbeid. Kostnad til tilstandsregistrering og økonomiske beregninger tas med i budsjettbehandlingen for den gjeldende økonomiperioden dette inntreffer.

Sør-Varanger kommune bruker Statens vegvesens vei-normaler som utgangspunkt for prosjektering, og oppgradering av veier og gater. Videre er det vedtatt i kommunens trafiksikkerhetsplan punkt 7.2.3 at *«Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.»*

13 Handlingsplan

I forbindelse med utarbeidelsen av denne hovedplanen ble det gjennomført en tilstandsregistrering av de kommunale veiene høsten 2017. I årene fra 2017 frem til i dag er den brukt som rettesnor for de veiene som er oppgradert.

Under er noen av de veier som er utbedret de seneste årene:

- Egne Hjemms vei
- Seljeholtet
- Busveien
- Åsveien
- GS vei Nosteveien
- Internatveien
- Islosveien
- Gresselvveien
- Myrveien
- Deler av Kielland Thorkildsensgate
- Johnsenveien
- Nybrottsveien
- Taftesonveien
- Sundelinveien
- Amtmann Grafs gate
- Deler av Soldatsvingen
- Melkefossveien
- Korbiveien
- Valenveien (Grøfting/sikring)

Handlingsplanen til hovedplan for vei og trafikk skal rulleres årlig. Den skal basere seg på den siste tilstandsregistreringen som er gjort, og sees i sammenheng med trafikksikkerhetsplanen og dens handlingsplan.

Kommunedirektøren har ansvaret for handlingsplanen, og presenterer den som en orienteringssak til utvalg for plan og samferdsel, sammen med handlingsplanen til trafikksikkerhetsplanen, innen april hvert år, i det året planen skal gjelde.