



Dokid: 130000059204 (12/8671-2)
Rammeplan 2013 - 2016 - Februar 2013



Statens vegvesen

2013-2016 RAMMEPLAN

for avkøyrsler og byggjegrener på riks- og fylkesvegar i Region vest



Februar 2013

FØREORD

Føremålet for Statens vegvesen er: "Statens vegvesen utviklar og tek vare på eit sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem. Dette skjer på godt fagleg grunnlag og i samspel med politikarar, brukarar og andre interessantar".

Visjonen for Statens vegvesen er difor: "På veg for eit betre samfunn".

I tråd med føremål og visjon er rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser eit av dei viktigaste styringsdokumenta våre, for å få i stand ein konstruktiv dialog mellom Statens vegvesen og kommunane i utarbeiding av arealplanar og i handsaming av søknader om utbygging (bustader, forretningar, industriverksemder, skular m.m.).

Ein rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser tek sikte på å løyse interessekonfliktar mellom Statens vegvesen som avgjerande/rådgjevande styremakt i avkøyrslar- og byggjegransesaker, og kommunane som er hovudansvarlege for arealdisponeringa.

Etter forvaltningsreforma 2010 er riksveglegda i region vest per 1/1-2010 redusert til omlag 2000 km (frå 4700 km). Tilsvarande er fylkesveglegda auka til omlag 7500 km. Fylkeskommunen overtek med andre ord ansvaret for omlag 2700 km av riksvegnettet i regionen. Omlag 30% av trafikkulykkene skjer på eit redusert riksvegnett, omlag 60% på eit utvida fylkesvegnett og omlag 10% på kommunevegnettet.

"Rammeplan for avkøyrslar på riks- og fylkesvegar i region vest" blei utarbeidd i 2005, og etter gjennomføringa av forvaltningsreforma er det behov for å revidere denne rammeplanen og å få fram eit opplegg for differensierte byggjegranser.

Ei arbeidsgruppe har hatt ansvaret for å revidere rammeplanen for avkøyrslar og å innlemma byggjegranser i denne.

Arbeidsgruppa har hatt denne samansetjinga: (alle deltakarar frå Region vest)

- Janne Ølmheim/Marit Heilevang avdeling Sogn og Fjordane
- Per Steinar Nedkvitne avdeling Hordaland, Voss og Hardanger
- Sigmund Bødal/Turid Gråberg avdeling Hordaland, Bergen
- Svale Naterstad/Solveig Myge avdeling Rogaland, Haugaland og Sunnhordaland
- Tor Steinar Nordbøe avdeling Rogaland, sør Rogaland
- Kjell Hisdal Regionvegkontoret

Sara Beate Larsen v. Geodata, har hatt ansvaret for kartdelen i rammeplanen.

Vi legg opp til at rammeplanen for avkøyrslar og byggjegranser skal handsamast politisk i dei tre fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland.

Leikanger, februar 2012

Region vest, veg- og transportavdelinga

Hanne Hermanrud
Avdelingsdirektør



Tenden

SCANIA

UA19307

INNHALDSLISTE

FØREORD	3
1 INNLEIING	7
2 SAMANDRAG	8
3 BAKGRUNN OG MÅL	10
4 BYGGJEGRENSER	12
5 AVKØYRSLER	16
6 TRAFIKKULYKKER	19
7 TRAFIKKAVVIKLING	20
8 MILJØ	21
9 LOKAL SAMFUNNSUTVIKLING	22
10 VURDERINGSKRITERIUM	23
10.1 TRAFIKKTRYGGLEIK	23
10.2 VEGEN SIN TRANSPORTFUNKSJON	24
10.3 FØRELIGGJANDE PLANAR	25
10.4 MILJØTILHØVA	25
10.5 VEGSTREKNINGA SIN TEKNISKE STANDARD	25
10.6 AVVEGING MELLOM DEI ULIKE OMSYNA	26
11 HALDNINGSKLASSAR	27
12 PRINSIPP VED HANDSAMING AV SØKNADER OM AVKØYRSLE	29
12.1 GENERELT	29
12.2 KRITERIUM SOM KAN GJE UNNTAK	30
12.2.1 Haldningsklasse 1 (Raud)	30
12.2.2 Haldningsklasse 2 (Gul)	30
12.2.3 Haldningsklasse 3 (Blå)	30
13 PRINSIPP VED HANDSAMING AV SØKNADER OM DISPENSASJON FRÅ BYGGJEGRENSER	31
13.1 GENERELT	31
13.2 KRITERIA SOM KAN GJE UNNTAK/SÆRSKILTE HØVE	31
13.2.1 Haldningsklasse 1 (Raud)	31
13.2.2 Haldningsklasse 2 (Gul)	31
13.2.3 Haldningsklasse 3 (Blå)	31
Kart med inndeling i haldningsklassar og byggjegranser	32



Foto: Kjell Wald

1 INNLEIING

Statens vegvesen vart frå 1. januar 2003 omorganisert til 5 regionar. Region vest er, etter forvaltningsreforma 2010 delt inn i 3 fylkeseiningar, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Regionvegkontoret ligg i Leikanger.

Rammeplanen er eit verkty for handsaming av enkeltsaker om byggjegranser og avkøyrslar etter veglova §§ 29-30 og §§ 40-43. Den skal gje forvaltningsorganet høve til å vurdere saker likt på tvers av fylkesgrensene.

Rammeplanen er ikkje eit juridisk bindande dokument, men skal gje føringar for kva haldning som skal leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrslar- og byggjegransesaker. Kommunar og søkjarar skal også kunne nytte rammeplanen til å finne ut kva dei kan forvente av haldning frå vegvesenet og fylkeskommunane ved etablering langs vegnettet.

2 SAMANDRAG

Rammeplan for avkøyrslar er utarbeidd for heile riks- og fylkesvegnettet, jamfør St. melding nr. 80 frå 1980/81. Etter 1. januar 2012 omhandlar rammeplanen også byggjegranser. Vegnettet er delt inn i strekningar med einsarta haldning til handsaming av avkøyrslar og byggjegransespørsmål. Haldninga er fastsett som ein av fire klassar som er definert i retningsliner frå Vegdirektoratet (handbok 075).

- I Haldningsklasse 1
- II Haldningsklasse 2
- III Haldningsklasse 3
- IV Haldningsklasse 4

Haldningsklassane fortel kva kriterium som skal leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrslar på dei enkelte vegstrekningane (jamfør §§ 40-43 i veglova).

I veglova § 29 opnast det for at fylkeskommunen kan fastsette byggjegransa til ein mindre avstand for særskilt fastsette strekningar, enn den som er nemnt i andre ledd.

På bakgrunn av dette har arbeidsgruppa gjort vurderingar og funne at byggjegransene må sjåast i samanheng med haldningsklassane for avkøyrslar. Arbeidsgruppa foreslår å differensiera byggjegransene til 50 meter i haldningsklasse raud og gul, 30 meter i haldningsklasse blå og 15 meter i haldningsklasse grøn.

Den transportmessige funksjonen av vegnettet er delt inn i fem kategoriar (funksjonsinndeling av vegnettet):

- A. Nasjonal og/eller internasjonal funksjon
- B. Regional funksjon
- C. Overordna lokal funksjon
- D. Lokal samlevegfunksjon
- E. Andre lokale funksjonar

Rammeplanen sine retningslinjer vil vere Statens vegvesen og fylkeskommunane sine premisser for kommunane sitt kommuneplanarbeid.

Den enskilde kommune og/eller fylkeskommune må framleis ha høve til å få utdjupe innhaldet i haldningsklassane. Arbeidsgruppa vil presisere at haldningsklassane berre er rettleiande for handsaming av søknader om avkøyrse og dispensasjon frå byggjegranser. Det vil soleis ikkje vere mogeleg å avslå ein søknad om avkøyrse berre ut frå haldningsklassane. Avslag må grunngjevast ut frå ei konkret vurdering av veg og trafikktilhøva på staden, og med bakgrunn i veglova.

3 BAKGRUNN OG MÅL

Riks- og fylkesveggar vert planlagt etter vegnormalar gjeve i medhald av veglova si § 13. Vegnormalane skil mellom vegtype og områdetype som danner grunnlag for val av standardklasse.

Ein veg har to hovudfunksjonar:

- den skal gje tilkomst til areala
- den skal gje grunnlag for trafikkavvikling (transport)

Eit av Statens vegvesen sine hovudmål er å syte for ei sikker, effektiv og miljøvenleg trafikkavvikling. I praksis har det vist seg at direkte avkøyrslar til riks- og fylkesvegnettet under visse tilhøve verkar uheldig inn på desse måla. Det same gjeld for enkelte typer bygningar langs riks- og fylkeveg. På den andre sida har arealforvaltarane ansvaret for arealbruken langs vegen, som såleis også er avhengig av etablering av bygningar og tilkomst frå riks- eller fylkesveg for å dekkje sine interesser og behov. På bakgrunn av dette vil det kunne oppstå ein reell interessekonflikt mellom Statens vegvesen som vegforvaltar i avkøyrslar- og byggjegransesaker og kommunane som i første rekke har ansvaret for arealbruken.

Interessekonflikta har ført til at problem knytt til avkøyrsleregulering er teken opp i fleire Stortingsmeldingar og komitéinnstillingar til desse, seinast i St.meld. nr. 83 (1974/75) "Om gang- og sykkelveggar i tilknytning til riksveg". Vi vil også syne til St.meld. nr. 17 (1977/78) "Barns oppvekstvilkår" som omhandlar problem knytt til slik utbygging. Dette, saman med "Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging" og "null-visjonen", er politiske føringar som det må takast omsyn til ved revideringa av rammeplanen.

Avkøyrslar og byggjegransar utanfor regulert området vert handsama som enkelt-saker. Tidlegare vart slike saker ofte handsama utan forankring i retningslinjer. Dette kunne medføre at dei ansvarlege styremaktene ikkje fekk oversikt over konsekvensane på sikt.

Resultata av ei slik enkelthandsaming er at det gjennom åra har utvikla seg ei randbygging av bustader, forretningar, verksemder, skular osv. langs riks- og fylkesvegane med direkte avkøyrslar til desse. Først når utviklinga har nådd eit visst nivå kjem dei uheldige konsekvensane til syne. For å oppretthalde målet med sikker, effektiv og miljøvenleg trafikkavvikling, må Statens vegvesen som ansvarleg styresmakt setja i verk tiltak. Randbygging har då nådd eit punkt kor tiltaka må bli bestemt ut frå ein avveging mellom omsynet til vegen sin transportfunksjon og arealet som allereie er utvikla. Desse avvegingane vert prega av at Statens vegvesen prioriterer delmålet tryggleik framfor effektivitet i trafikkavviklinga i bustadområder og tettstader, medan det langs hovudvegnettet også må leggjast stor vekt på transportfunksjonen. Resultatet vert ofte eit kompromiss, som stadig må tilpassast og justerast.

Det er viktig å differensiere vegnettet på ein slik måte at vi får ein separering av ulike trafikantgrupper. Rammeplanen vil vere eit verkemiddel for å hindre ein tilfeldig lokalisering av verksemder og funksjoner, samt å sikra ein større grad av likskap innan veg- og trafikkutforming.

Arealbruk som i stor utstrekning vert styrt gjennom enkeltvedtak i høve veglova, kan også føre med seg problem for kommunane. Konsekvensane får ein først oversikt over i eit lengre tidsperspektiv, der ein får summert opp meirkostnader og vanskar som ein slik utvikling kan føre til. Trongen for kommunal service som renovasjon, helse- og sosiale tenester, kollektivtrafikk, transport av til dømes skuleborn, ulykker og liknande kan føre til slike meirkostnader. Det er difor viktig at kommunane drøftar kva haldningar dei skal ha til spørsmål om avkøyrslar og byggjegranser i samband med handsaming av kommuneplanen. Både Statens vegvesen, fylkeskommune og kommunane synest å ha trong for visse overordna avkøyrslar- og byggjegranssepolistiske retningslinjer som kan leia til ein meir planlagt utvikling kor alle konsekvensane er vurdert på førehand.

Ein av intensjonane med rammeplanen, er å fremje ein konstruktiv dialog mellom Statens vegvesen, fylkeskommunane og andre interessegrupper, då først og fremst kommunane i arbeidet med konkrete saker etter veglova og plan- og bygningslova.

4 BYGGJEGRENSER

Søknad om dispensasjon frå byggjegrænse vert handsama etter veglova §§ 29 og 30, og fylkeskommunen sitt vedtak om særskilt byggjegrænse.

Veglova § 29

"Langs offentleg veg skal det vere byggjegrænser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggjegrænsene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.

E39 langs Vinjefjorden. Foto: Knut Opeide

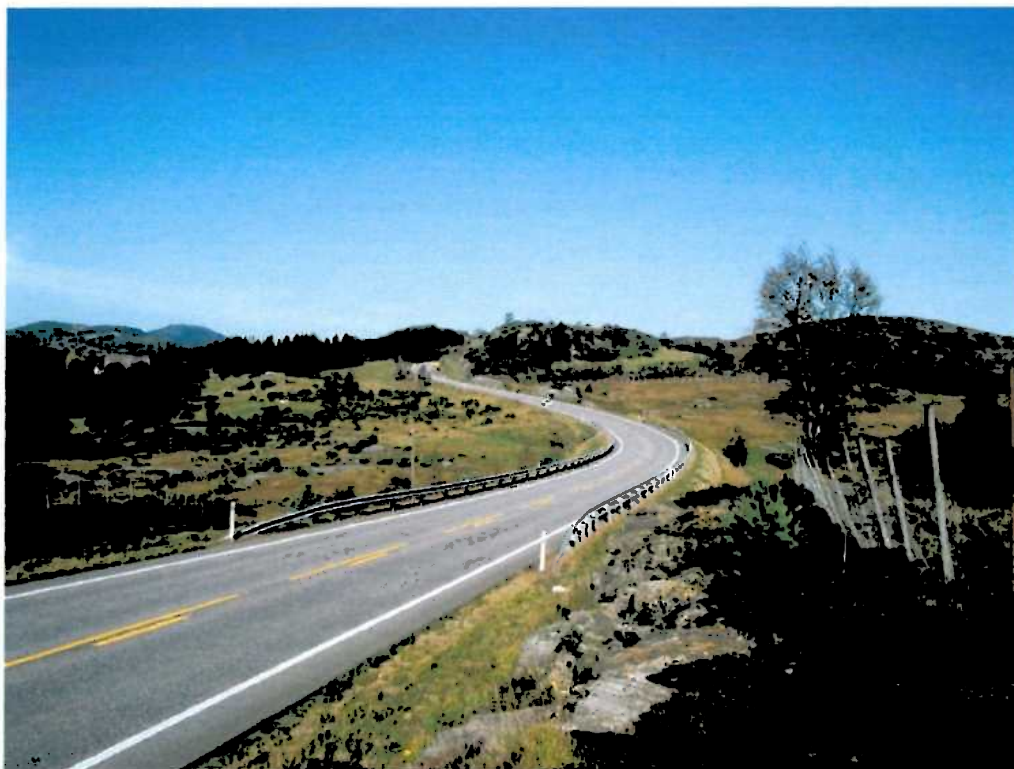


Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd. Avstanden skal reknast frå midtlina i høvevis kjørebana, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebanner, eller er det tvil om kva som bør reknast for midtline, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå.

Departementet kan for særskilt fastsette riksvegstrekingar sette større eller mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 100 meter. For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsette strekingar sette ein større avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 50 meter.

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter.

E39 Fjon, Sveio kommune (haldningsklasse 1) Foto: Statens vegvesen



Ved kryss i plan mellom

- 1) offentlege vegar,*
- 2) offentlege vegar og andre vegar som er åpne for allmen ferdsle,*
- 3) offentlege vegar og jarnveg eller sporveg,*

skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina åt vegane (jernbana, sporvegen) 60 meter frå skjeringspunktet åt midtlinene ved kryss med riksveg og fylkesveg og 40 meter frå skjeringspunktet ved andre kryss. I særskilde høve kan vegstyremakta fastsette ei anna byggegrense for det einskilde krysset. Høyrer dei kryssande vegane ikkje under same vegstyremakt, tar den høgste av desse styremaktene avgjerd i saka.

Før det blir tatt avgjerd etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal vedkomande kommune få høve til å seie si meining. Eigarane av dei eigedomar som vedtaket får verknad for, skal gis skriftlig melding om avgjerda.

Dei avstandane som er oppgitt i denne paragrafen, skal målast vassrett og i rett line.”

Endra med lover 14 juni 1985 nr. 77, 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft hv. 1 april 1996 og 1 juli 1996), 7 april 2000 nr. 21 (i kraft 1 mai 2000, etter res. 7 april 2000 nr. 318), 27 juni 2008 nr. 71 (i kraft 1 juli 2009, etter res. 12 juni 2009 nr. 638), 19 juni 2009 nr. 109 (i kraft 1 jan 2010).

E134 Etne sentrum. Foto: Geir Brekke



Veglova § 30

"Byggverk, her òg laus kiosk, opplag eller anna større innretning må ikkje utan særskilt løyve plasserast innafor byggegrensar som er fastsette i eller med heimel i § 29.

Føresegnene i første ledd skal gjelde tilsvarande for vareramper, murar og liknande innretningar, for utsprengde og utgravne rom og for nettstasjonar og andre byggverk m.v. i tilknytning til leidningar som nemnde i § 32. Det same gjeld for gjerde som kan hindre fri sikt, dersom ikkje anna følgjer av §§ 44 flg.

Løyve etter første ledd gir regionvegkontoret for riksvegar og fylkesvegar, og kommunen for kommunale vegar.

Etter nærare føresegner som vegstyremaktene fastsett, kan skogsvirke plasserast ved offentlig veg."

Endra med lover 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft hhv. 1 april 1996 og 1 juli 1996), 21 juni 2002 nr. 39 (i kraft 1 juli 2002, etter res. 21 juni 2002 nr. 576).



5 AVKØYRSLER

"Avkjørsle til offentlig veg kan i samsvar med veglova § 40, ikkje byggjast utan løyve eller nyttast utan løyve eller annan særskilt heimel. Avkjørsle er her brukt som samleomgrep og omfattar all tilkomst mellom offentlig veg og tilstøytande eigedom, herunder gangtilkomst."

Jfr. "Forskrift om retningsliner for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jfr. veglova §§ 40 og 41".

Søknad om avkjørsle vert handsama etter veglova §§ 40 - 43.

Avkjørsle ved rv. 550. Foto: Geir Brekke



Veglova § 40

"Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningslova.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen.

Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkjørsle frå kommunal veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.

Er arbeidet med avkjørsla ikkje sett i gang innan 3 år etter at løyve er gitt, fell løyvet bort."

Endra med lover 29 mai 1981 nr. 39, 14 juni 1985 nr. 77, 31 aug 1990 nr. 55, 1 mars 1996 nr. 11 (i kraft hhv. 1 april 1996 og 1 juli 1996), 7 april 2000 nr. 21 (i kraft 1 mai 2000, etter res. 7 april 2000 nr. 318), 21 juni 2002 nr. 39 (i kraft 1 juli 2002, etter res. 21 juni 2002 nr. 576), 20 juni 2003 nr. 45 (i kraft 1 juli 2003, etter res. 20 juni 2003 nr. 712), 27 juni 2008 nr. 71 (i kraft 1 juli 2009, etter res. 12 juni 2009 nr. 638), 19 juni 2009 nr. 109 (i kraft 1 jan 2010).

E39 og Eskelandsveien, Stavanger. Foto: Undi Torstensen



Veglova § 43

"Avkjørsle skal byggast og haldast ved like i samsvar med reglar som Vegdirektoratet fastsetter. Så langt det ikkje er fastsett noko anna, skal desse reglane gjelde i staden for vilkår som tidligare måtte vere sette for løyve til avkjørsla. I reglane kan det fastsettast at det skal gjelde særlege frisiktliner mellom avkjørsla og den offentlige vegen. Om vegstyremakta finn det naudsynt, kan slike frisiktliner òg gjerast gjeldande utanom byggegrensene. Vegstyremaktene kan òg sette som vilkår for løyve til avkjørsle i det einskilde tilfellet at eigaren eller brukaren av avkjørsla syter for å halde fri sikt etter slike liner som er fastsette av vegstyremakta.

Eigaren eller brukaren av eigedomen er ansvarlig for vedlikehald av avkjørsle til eigedomen. Er vedlikehaldet ikkje forsvarlig, kan det, så langt det blir funne naudsynlig, gjerast på den ansvarlige sin kostnad.

Er avkjørsle bygd og halden ved like i samsvar med fastsette reglar, syter vegstyremakta for at vasslaup under avkjørsla blir halde ope.

Regionvegkontoret tar avgjerd etter denne paragrafen for riksvegar og fylkesvegar og kommunen tar slik avgjerd for kommunale vegar."

Rv. 48 Ytre Tysse. Foto: Geir Brekke



6 TRAFIKKULYKKER

Ulykkesrisikoen aukar sterkt med aukande tal på avkøyrslar. Ein stor del av trafikkulykkene på vegane skjer i direkte tilknytning til avkøyrslar.

I tillegg til dei ulykkene som har direkte tilknytning til avkøyrslene, vil det også vere ein del ulykker som skuldast at delar av hovudvegane fungerer som bustadvegar, skulevegar og vegar til servicesentra og liknande. I Stortingsmelding nr. 72 (1977 78) "Om fart og fartsgrenser", er det mellom anna konstatert at ein vanleg riks- eller fylkesveg med tett randbusetnad er tre gonger farlegare enn ein tilsvarende veg utan randbusetnad.

Foto: Kjell Wold



7 TRAFIKKAVVIKLING

Ein effektiv vegtransportavvikling tilseier at trafikken bør kunne halde høg fart. Omsynet til lokalmiljøet langs vegen tilseier ofte innføring av særskilte fartsgrenser. Dette fører igjen til auka transporttid og ujamn fart som vil auke transportutgiftene. Dei køyrande må vere svært merksam på avkøyrslene. Dette gjer arbeidsforholda vanskelegare for blant anna yrkessjåførar som i likskap med andre yrkesutøvarar har krav på best mogeleg arbeidsmiljø. Trafikkmiljøet bør vere enkelt, einsarta og oversiktleg.

Riks- og fylkesvegane vert bygd for eit høgt akseltrykk og ei sikker og effektiv trafikkavvikling. Kravet til bereevne og lineføring medfører at slike vegar vert vesentleg dyrare å byggje enn til dømes reine bustadvegar. Ved at nye avkøyrslar og nye bygg stadig vert etablert, vert vegen sin karakter forandra til lokal bustadveg slik at tryggleiken og transportfunksjonen vert redusert.

Nedbygging av vegen sin funksjon frå hovudveg til bustadveg har ført til sterk trong for bygging av omkøyringsvegar. Mindre løyvingar til bygging av nye vegar/omkøyringsvegar gjer det vanskeleg å oppretthalde eit funksjonelt vegnett.

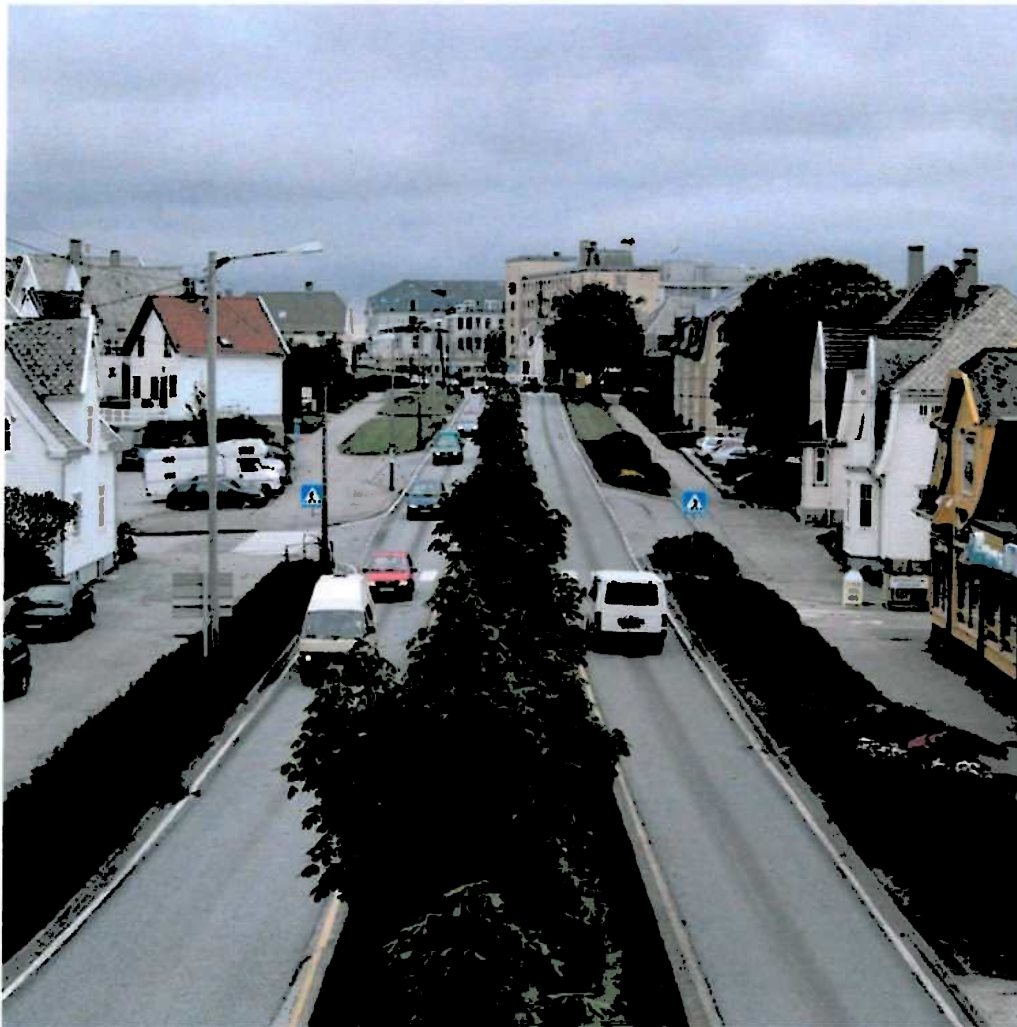
Rv. 47 gjennom Haugesund. Foto: Geir Brekke



8 MILJØ

Større og tyngre trafikk påfører busetnaden langs vegane miljøulemper. Miljøet vert dårlegare og dei som bur i området vil kunne føle seg utrygge, særleg born som må ferdast langs vegen til skule, leikekameratar osv. Desse ulempene vert oppfatta av den enkelte først etter at etableringa er gjort. Dette fører til krav om nedsett fartsgrense, støyskjermingstiltak, veglys og gang- og sykkelveg. Ei slik utvikling gjev auka utgifter til grunnnerverv og service.

Haugesund sentrum. Foto: Bård Asle Nordbø



9 LOKAL SAMFUNNSUTVIKLING

I område der folketalet har gått ned til eit nivå som gjer det vanskeleg å oppretthalde viktige lokale fellesfunksjonar som nærbutikk, skule og liknande, bør søknader om avkøyrslar og dispensasjonar frå byggjegrensa vurderast særskilt. Elles vil ein lett kome i konflikt med mål om å oppretthalde levedyktige lokalsamfunn.

Sett frå kommunane si side vil det kunne vere ein fordel at den enkelte kan busette seg i sitt opphavlege nærmiljø. Dette vil kunne ha positive konsekvensar for det sosiale miljøet og vil mellom anna kunne føre til redusert behov for kommunal service ved helse- og sosialsektoren. Kommunane bør difor kome med ei vurdering av korleis avkøyrslene og plassering av bygningar vil verke inn på arealdisponeringa og befolkningsutvikling i dei ulike delane av kommunen.

E16 mot Vossevangen. Foto: Dagrunn Husum



10 VURDERINGSKRITERIUM

Ved vurdering av kva haldningskategori den enkelte vegparsell bør setjast i, legg vi vekt på følgjande kriterium:

- Trafikktryggleik
- Vegen sin transportfunksjon
- Føreliggjande planar
- Miljøtilhøva
- Vegstrekninga sin tekniske standard

10.1 Trafikktryggleik

Trafikktryggleiken vert vurdert i høve til situasjonen slik den kan ventast om 10–20 år. Det vert teke omsyn til eksisterande fartsgrenser, gang- og sykkelvegar samt langtidsplanen sitt framlegg til investeringar i miljøtiltak i dei komande vegplanperiodane. Ved trafikksikker planlegging vil prinsippet om ein stadvis oppgradering av vegnettet (i til dømes tilkomstveg, samleveg, hovudveg) vere rett. Ut frå ei forventa oppgradering og avkøyrlesanering vert det avgjort i kva grad lokaltrafikken vil bruke riks- og fylkesvegnettet.

Trafikkmengd og -samansetting på hovudvegen og i avkøyrslene er parameter for ulykkesrisikoen i krysspunktet mellom privat og offentleg veg.

Trafikkmengda målt i køyrety per døgn (kjt/døgn eller årsdøgntrafikk ÅDT) kan difor danne den aller første grovinnendinga av vegnettet med omsyn til trafikktryggleik:

- < 300 køyrety kan gi akseptabel tryggleik
- 300 - 800 køyrety kan gi brukbar tryggleik
- 800 - 1500 køyrety kan gi mindre brukbar tryggleik
- > 1500 køyrety gir dårleg tryggleik

Tal på avkøyrslar langs ein vegstrekning er avgjerande for ulykkesrisikoen. Dette viser undersøkingane som er vist i TS Handboka og dei viser ein nedgang i ulykker når talet på avkøyrslar vert redusert. Til dømes viser undersøkingane og tabellar at ulykkesfrekvensen aukar med om lag 14 % dersom det vert ein auke frå 5 til 10 avkøyrslar per kilometer veg.

Trafikktryggleiken må vurderast nærare på kvar enkelt strekning. Strekningar med mykje trafikk til og frå ferjer må vurderast særskilt. Det same gjeld for dei siste 3–5 km før tettstadane.

Der det er låg trafikkmengde kan det vere andre tilhøve som gjer at tryggleiken for dei busette er dårleg. Randbusetnad fører til auka trafikkfare.

10.2 Veggen sin transportfunksjon

Veggen sin transportfunksjon vil i mange tilhøve vere avgjerande for val av haldning til handsaming av spørsmål om avkøyrslar og byggjegrensar på den enkelte vegparsell/strekning. Med dei store investeringane som er brukt til å forbetre hovudvegnettet, vil det vere vanskeleg å akseptere ein auka randbusetnad langs dette vegnettet. Ei nedbygging av hovudvegnettet vil gjere det dårleg eigna som transportåre for menneske og gods.

Riks- og fylkesvegnettet vert inndelt i følgjande 5 funksjonsklassar:

A. Nasjonal og/eller internasjonal funksjon:

Vegar mellom landsdelar og/eller vegar mellom Noreg og utlandet.

B. Regional funksjon:

Vegar som aleine eller som del av ei rute reelt bind saman regionar i eige fylke og nabofylke, gjev tilknytning til viktige gods- og/eller passasjerterminalar eller inngår i lengre turistruter.

C. Overordna lokal funksjon:

Vegar som aleine eller som del av ei rute reelt bind saman kommunar i eige fylke og nabofylke og/eller vegar med annan overordna lokal funksjon.

D. Lokal samlevegfunksjon:

Vegar som er eit viktig bindeledd mellom større bydelar, mindre tettstader eller grender eller gjev hovudtilkomst til desse samt mindre næringsområder.

E. Andre lokale funksjonar:

Vegar med andre funksjonar enn dei som er definert i dei andre klassane.

10.3 Føreliggjande planar

Gjennom samarbeid mellom kommunane, fylkeskommunane, andre interessentar og Statens vegvesen bør interessene klarleggjast og dei ulike omsyna (lokalsamfunnet sine interesser, jordvern mfl.) kartleggjast. Eit slikt samarbeid kan gje ein differensiert og framtidsretta handsaming av spørsmål om avkøyrslar og byggjegranser.

Det er viktig at rammeplanen sine retningsliner vert teke opp i kommuneplansamanheng.

Det må takast omsyn til føreliggjande planar etter veglov og plan- og bygningslov. Godkjende detaljplanar og stadfesta reguleringsplanar er bindande for hand-saminga av saker om avkøyrslar og byggjegransar innanfor planområda. Godkjende oversiktsplanar for investeringar, mellom anna i vegutbygging/vegomlegging, vil i stor grad vere avgjerande for avkøyrslar- og byggjegranshandsaminga som skal først.

10.4 Miljøtilhøva

Statens vegvesen har eit ansvar for å vurdere miljøtilhøva, mellom anna støy, ved utbygging nær veg. "T-1442, 26. jan. 2005, Støy i arealplanlegging" gjev retningsliner for støy i arealplanlegginga.

Desse retningslinene skal leggjast til grunn av kommunane, regionale mynde og statlege etatar ved planlegging og handsaming av enkeltsaker etter plan- og bygningslova. Retningslinene tilrår at anleggseigarane bereknar to støysoner kring viktige støykjelder, ei raud og ei gul sone. Som hovudregel skal ein unngå støyfølsam busetnad i den raude sona. Den gule sona er ei vurderingssone der ny busetnad kan først opp dersom det kan dokumenterast at avbøtande tiltak gjev tilfredsstillande støytilhøve.

10.5 Vegstrekninga sin tekniske standard

Det vert lagt vekt på vegstrekninga sin tekniske standard ved vurdering av haldningsklassane på fylkesvegar. På vegar med god standard har vi ei strengare haldning enn på vegar med dårleg standard. Riksvegar ligg likevel i haldningsklasse raud uavhengig av vegstandard fordi den har ein nasjonal funksjon. Det vert og teke omsyn til framtidig utbetring/omlegging av veglina ved vurdering av haldningsklassane.

10.6 Avveging mellom dei ulike omsyna

Ved utforming av rammeplanen er det gjort ei avveging mellom veg og trafikk-messige omsyn og lokale interesser så langt Statens vegvesen og fylkeskommunane har oversikt over desse. Statens vegvesen og fylkeskommunane har vurdert kriteria både separat og samla. Trafikktryggleiken, både noverande og framtidig, er tillagt stor vekt ved val av haldning. Riksvegane og mange fylkesvegar skal avvikle tung og hurtig trafikk, og relativt sett store trafikkmengder. Dei som bur langs slike vegar har, og vil i aukande grad få, problem med trafikk, støy og andre miljøbelastningar frå vegtrafikken. Statens vegvesen, fylkeskommunane og kommunane må samarbeide slik at ny busetnad får ei tenleg lokalisering og plassering.

Vegen sin transportfunksjon har for mange strekningar ført til ei streng vurdering der eksisterande og framtidige vegutbyggingsplanar utgjer eit vesentleg moment.

For vegar med "nasjonal/ internasjonal funksjon" og "regional funksjon" utanom tettstadsområda, skal søknad om avkøyrsløse og byggjegrænse vanlegvis handsamast strengt.

For vegar med "overordna lokal funksjon" og vegar med "lokal samlevegfunksjon" innan tettstadsområda, kan det på visse vilkår praktiserast ei meir lempeleg handsaming av søknad om avkøyrsløse og dispensasjon frå byggjegrænse. Føresetnaden er at handsaminga ikkje er i strid med gjeldande planar.

11 HALDNINGSKLASSAR

Det skal leggjast opp til ei konsekvent handsaming av søknad om avkøyrslar og søknad om dispensasjon frå byggjegrænse.

Utgangspunktet for desse vurderingane er at den einssilde strekninga skal plasserast i ei av følgjande 4 alternative haldningsklassar:

HALDNINGSKLASSE 1 (RAUD)

Avkøyrslar

- Vegane skal i prinsippet vere fri for avkøyrslar
- Driftsavgkøyrslar kan i spesielle tilfeller godkjennast ved avgkøyrslarfri veg
- Nye avgkøyrslar og utvida bruk av eksisterande avgkøyrslar – utanom til primærnæring som er bunden til areala – vert berre godkjent etter reguleringsplan eller etter veglova

Byggjegrænser

- Byggjegrænser 50 meter
- Svært viktig hovudveg (nasjonal og regional funksjon)
- Nye bustader – utanom til primærnæringa som er bunden til areala – vert berre godkjent etter reguleringsplan

HALDNINGSKLASSE 2 (GUL)

Avkøyrslar

- Talet på avgkøyrslar til vegane må vere svært avgrensa. Dette gjeld òg for driftsavgkøyrslar
- Hovudavgkøyrslar til gardsbruk bør kunne godkjennast når den oppfyller dei tekniske krava
- Nye avgkøyrslar bør ikkje godkjennast utan at det føreligg stadfesta reguleringsplan som godkjenner ei slik løysing, eller etter veglova. Val av stad for avgkøyrslar må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavgkøyrslar bør avgrensast. Godkjenning kan vurderast der avgkøyrslar blir nytta av fleire

Byggjegrænser

- Byggjegrænser 50 meter
- Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)
- Det vert vanlegvis ikkje gjeve dispensasjon utan at det føreligg ein reguleringsplan

HALDNINGSKLASSE 3 (BLÅ)

Avkøyrsler

- Talet på direkte avkøyrsler til vegane må vere avgrensa. Dette gjeld òg for driftsavkøyrsler
- Nye bustadavkøyrsler bør avgrensast. Val av plassering av avkøyrsler må vurderast med tanke på den framtidige samfunnsutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrsler til bustadføremål bør normalt gjevast dersom dei tekniske krava vert tilfredstilt

Byggjegranser

- Byggjegranser 30 meter
- Viktig lokalveg (lokal samlevegfunksjon)
- I visse høve kan ein godkjenne oppføring av bygningar

HALDNINGSKLASSE 4 (GRØN)

Avkøyrsler

- Godkjenning av ny avkøyrsler kan normalt bli gjeve under føresetnad av at dei tekniske krava til utforming av avkøyrsler vert stetta. Der tilhøva ligg til rette for det, kan tilkomst visast til næraste eksisterande avkøyrsler

Byggjegranser

- Byggjegranser 15 meter
- Lokalveg (andre lokale funksjonar)
- Det vert i utgangspunktet ikkje gjeve dispensasjon for oppføring av bustader og fritidsbustader innafor byggjegransa på 15 meter

12 PRINSIPP VED HANDSAMING AV SØKNADER OM AVKØYRSLER

Vi vil gje ei presisering av kva generelle prinsipp som bør leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrsløysingar, med omsyn til plassering av avkøyrsløysingar i tilknytning til riks- og fylkesvegar.

12.1 Generelt

- Teknisk utforming av avkøyrsløysingar må vere i samsvar med handbok 017 og handbok 263.
- Avkøyrsløysingar som betrar dagens trafikktryggleik, må vurderast positivt.
- Nye avkøyrsløysingar vert vist til gamal trase der denne er rimelig nær.
- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Avkøyrsløysingar bør gjerast godt synlege frå hovudveg, spesielt for å unngå situasjonar med kraftig nedbremsing og fare for påkøyring bakfrå.
- Avkøyrsløysingar bør ikkje leggjast på stader med stor snøsamling. Parkeringsplassar må ikkje kome i konflikt med vegvedlikehaldet.
- Driftsavkøyrsløysingar til parsellar på eigedom som går tvers over riks- eller fylkesveg bør leggjast rett ovanfor kvarandre.
- Ved hytteavkøyrsløysingar skal det setjast same tekniske krav som til bustadavkøyrsløysingar.
- Avkøyrsløysingar med felles parkeringsplassar bør vere målsetjinga ved hyttekonsentrasjonar. Det skal visast til eit internt gangsystem frå parkeringsplassen til dei aktuelle hytter. Hovudvegen skal ikkje nyttast til gangtilkomst.
- Bruk av gang- og sykkelveg til køyring ved nyetableringar skal ikkje finne stad.
- Avkøyrsløysingar som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalane.
- Museale vegar må handsamast særskilt i høve søknad om nye avkøyrsløysingar.
- Høve til å knyte seg inn på eksisterande avkøyrsløysingar skal alltid vurderast først.
- Kårhus skal leggjast på same side av vegen som gardshusa og med felles avkøyrsløysingar med desse. Ny avkøyrsløysingar kan godkjennast dersom dette aukar trafikktryggleiken.
- Når ny avkøyrsløysingar som erstattar eksisterande avkøyrsløysingar vert etablert, skal gamal avkøyrsløysingar stengast fysisk.

12.2 Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve

HALDNINGSKLASSE 1 (RAUD)

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrslø godkjennast. Dei tekniske krava til utforming skal stettast. Med unntak av fartsgrense, er dette krav Statens vegvesen ville ha stilt i ein reguleringsplan.

HALDNINGSKLASSE 2 (GUL)

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrslø godkjennast. Dei tekniske krava til utforming skal stettast.

Der det er ei ekstremt dårleg avkøyrslø kan Statens vegvesen vere positive til utvida bruk dersom dei tekniske krava kan stettast, og dette totalt sett gjev ein gevinst for trafikktryggleiken. Dette unntaket gjeld i heilt spesielle høve. Statens vegvesen godkjenner ikkje ytterlegare auka bruk av avkøyrslø etter at denne er utbetra, då dette ikkje vil gje ein gevinst for trafikktryggleiken.

Døme på ekstremt dårleg avkøyrslø:

- Svingradius < 2 meter
- Stigning/helling rett ut frå vegkant
- Sikt under stoppsikt

Der årsdøgntrafikken (ådt) er under 800 kjt/døgn, kan utvida bruk av avkøyrslø godkjennast der tekniske krav vert stetta.

HALDNINGSKLASSE 3 (BLÅ)

Der årsdøgntrafikken er over 1500 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller høgare, vert nye avkøyrslø ikkje godkjende utan at det vert fremja i ein reguleringsplan.

13 PRINSIPP VED HANDSAMING AV SØKNADER OM DISPENSASJON FRÅ BYGGJEGRENSER

Vi vil gje ei presisering av kva generelle prinsipp som bør leggjast til grunn ved handsaming av søknad om dispensasjon frå byggjegrensa med omsyn til busetnad /plassering av byggjegrense i tilknytning til riks- og fylkesvegar.

13.1 Generelt

- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Museale vegar må handsamast særskilt i høve ny busetnad.
- Busetnaden bør helst leggjast i god avstand frå riks- fylkesveg av omsyn til borns leik, trafikkstøy og miljø. Bornas aksjonsradius ved leik er liten. Dei fleste førskuleborn leiker nærare bustaden enn 100 m. Faren for utrusingsulykker med born minkar med aukande avstand mellom bustad og veg.
- Ny busetnad må ikkje vere til hinder for ein seinare utbygging av lokalvegnettet.
- Av omsyn til støytilhøva bør busetnad i mange tilfelle plasserast i større avstand frå vegmidte dersom særskilt skjerming ikkje vert gjennomført Jfr § 20. 3 ledd.

13.2 Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve

HALDNINGSKLASSE 1 (RAUD)

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Krava i Teknisk forskrift om støy skal stettast.

HALDNINGSKLASSE 2 (GUL)

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busslomme og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Krava i Teknisk forskrift om støy skal stettast.

HALDNINGSKLASSE 3 (BLÅ)

Der årsdøgntrafikken er under 800 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller høgare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Krava i Teknisk forskrift om støy skal stettast.



Aktuelle KVV-fritak for NTP perioden 2018- 2027

Navn på rute og prosjekt/strekning/by med tilknyttede vegger:

Rute 5a rv.13 Strand-Hjelmeland



Hovedproblemstillinger i prosjektet:

Etter at dei nye tunellane er klar ved Tysdalsvatnet, står det att ein tunell før rasstrekningen er sikra. Denne tunellen er klar med reguleringsplan. Etter tunellane går vegen i svingar med vanskeleg kurvatur. Vegen trengs å oppgraderast til normal vegstandard for å nå måla i NTP om sikkerhet og framkome. Tiltaka vil vera alminnelig standardheving.

Er det vedtatte eller pågående planer etter PBL i planområdet?

Regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011-2023

Hvilke fylker og kommuner omfatter prosjektet ?

Etter at vi har bygd tunell ved Tysdalsvatnet er val av trase meir eller mindre gitt. Dermed står det att å finna ein god løysning for vegen fra siste tunell ved Tysdalsvatnet til Årdal. Prosjektet omfattar då kun Hjelmeland kommune. Statens vegvesen har bede Hjelmeland kommune om å utarbeida ein diposisjonsplan for areala i Årdal sentrum slik at vi kan ta utgangspunkt i desse disponeringane når vi går i gang med kommunedelplan.

Er det konseptuelt forskjellige mulige løsningsforslag? Si noe kort om disse:

Strekninga har ikkje konseptuelt ulike løysingar. KVU er ikkje naudsynt

Hvis det ikke finnes konseptuelle forskjellige måter å løse transportproblemene, kan det gjøres unntak, begrunn hvorfor:

JF. forrige punkt. Planarbeid etter PBL er i gang på delstrekningar.

Navn og avdeling : Berit Berg Tjørhom, Region vest, Styrings- og strategiavdelingen

