



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Runa Aaland Eggum / 57655906

Vår referanse:
17/67348-18

Deres referanse:

Vår dato:
20.12.2017

Rammeplan for avkøyrsler og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar for perioden 2017–2020

Statens vegvesen Region vest sender med dette «Rammeplan for avkøyrsler med strekningsvis vurdering av haldning til byggjegranser for riks- og fylkesveg i Region vest» for fylkeskommunal godkjenning. Vedtak sendast på e-post til firmapost-vest@vegvesen.no eller via brev til Statens vegvesen Region vest, Postboks 43, 6861 LEIKANGER.

Etter at fylkeskommunane har vedteke endeleg plan vil denne erstatte tidlegare rammeplan, «Rammeplan for avkøyrsler og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013–2016».

Rammeplanen har vore på formell høyring hjå alle kommunane, fylkeskommunane og fylkesmenn i regionen (referanse 17/673484-18). Statens vegvesen takkar for alle innspel. Innspela er vurdert og det er gjort enkelte endringar i både kartdel og den skriftlege delen. Alle tilbakemeldingar og svar er lagt ved i vedlegg «Høyrings svar revidert rammeplan».

Endringar i kartdelen

Rogaland:

- Fv 350 langs Foruskanalen vert kategorisert med meget streng holdning
- Fv 332 Gravarsveien, Hanaveien og Skippergata endrast frå streng holdning til meget streng holdning
- Fv 505 Skjæveland–Foss–Eikeland kategoriserast med meget streng
- Vatnekrossen til Lauvvik kategoriserast med streng holdning

Det er ikkje gjort endringar i kartdelen i Hordaland og Sogn og Fjordane.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Sogn og fjordane fylkeskommune stilte spørsmål til at Aurlandsfjellet var lagt til ein annan haldningsklasse (lite streng haldning) enn andre fjellovergangsstrekningar (streng haldning). Argumentasjonen for dette er at vi har vurdert at dei andre vegane har ein funksjon som hovudveg medan Aurlandsfjellet har ein funksjon som viktig lokalveg.

Endringar i skrifleg del

Hordaland fylkeskommune etterlyste ei tydelegare skildring av kva kriterier som er lagt til grunn for inndelinga i haldningsklassar. Statens vegvesen meiner at trafikktalet er ein god måte å vurdere inndelinga av vegnettet på eit overordna nivå men vil påpeike at det også er omsyn som er skisserte i kapittel 2 som er vektlagt. I tillegg vil også ved kvar søknad legge stadlege omsyn til grunn, som terreng og kurvatur.

Når det gjeld sentrumsområder så er planen revidert med eit delkapittel knytt opp til dette. I sentrumsområder er dei fleste områda i stor grad regulert og det er reguleringsplan som er gjeldande. Eventuelle nye tilkomstar til fylkes- eller riksveg må vurderast som planendringar.

Det går fram av planen at den ikkje er juridisk bindande og rammeplanen kan såleis ikkje nyttast som eit sjølvstendig grunnlag for motsegn. Ved for store avvik frå planen kan Statens vegvesen etter samla vurdering rette motsegn mot ein plan, jamfør side 6.

Mindre streng haldningsklasse (blå) er endra til 15 meter byggegrense i Sogn og fjordane, jamfør vedtak i Hovudutval for samferdsle 18.06.2013, HS – sak 27/13.

Litt om rammeplanen

Rammeplanen er ei retningsline for Statens vegvesen og fylkeskommunane si sakshandsaming av saker knytt til avkøyrslar og byggegrenser. Dei einskilde vegane, eller kortare vegstrek, har fått tildelt ein strengleiksklasse/haldningsklasse som gjeld for vurdering av avkøyrsløknader og ved søknad om dispensasjon frå den generelle byggegrensa på 50 meter. Haldningsklassane er ein peikar på kor strengt søknadane vil bli vurdert. Planen er ikkje juridisk bindande. I praksis kan rammeplanen gje eit felles vurderingsgrunnlag

Kartdelen av rammeplanen er denne gong presentert digitalt med dynamiske kart gjennom [Vegkart](http://arcg.is/28S0pBn) (<http://arcg.is/28S0pBn>). Karta er på denne måten lettare å vedlikehalde og det gjev moglegheit for å zoome og jobbe aktivt i karta.

Med hilsen
Avdelingsdirektør
Hanne Hermanrud

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 LEIKANGER



17/67348-3
442



STRAND KOMMUNE

Statens vegvesen
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Deres ref.: Vår ref.: JournalpostID: Arkivkode: Dato:
 17/1063-3 / LELJAN 17/16611 Q01 19.06.2017

Revidert rammeplan for avkøyrsler og byggegrensar for perioden 2017- 2020 - høringsuttalelse

Det vises til brev datert 12.05.2017.

Forvaltningsutvalget i Strand behandlet denne saken på møte 15.06.2017, og fattet da følgende vedtak:

Strand kommune har ikke vesentlige merknader til fremlagt rammeplan.

Rådmannens saksfremstilling samt behandling av saken i Forvaltningsutvalget fremgår av vedlegg!

Med hilsen

Jan Leland
kommunalleder
Teknisk

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur.

Vedlegg:

Revidert rammeplan for avkjørsler og byggegrensar langs fylkes- og riksveger
Høyring av revidert rammeplan for avkøyrsler og byggegrensar for perioden 2017-2020
Kartskisse avkjørsler 24.05.2017

Fra: Ørjan Djuv <Orjan.Djuv@sauda.kommune.no>
Sendt: 22. juni 2017 12:31
Til: Firmapost-Vest
Kopi: Andreas Fløgstad
Emne: Høyring av revidert rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser for perioden 2017 - 2020 - Uttale frå Sauda kommune
Vedlegg: SKM_C454e17062211320.pdf

Viser til vedlegget som blei lagt fram som ei orientering til kommunestyret i møte den 21.06.2017. Det var ingen merknader til uttalen.

Mvh
Ørjan Djuv
Forvaltningsleiar, teknisk eining

Fra: Ørjan Djuv
Sendt: 22. juni 2017 12:32
Til: Ørjan Djuv
Emne: Message from KM_C454e

Statens vegvesen Region vest har sendt ut utkast til revidert rammeplan for avkøysler og byggegrenser langs fylkesvegar. Frist for å gi merknader er sett til 30. juni 2017. Det er gjort strekningsvis vurderingar av haldningar til avkøysler og til byggegrenser mot fylkesvegar.

Det er tidligare utarbeida ein rammeplan som gjeld for perioden 2013 – 2016. Revidert plan skal erstatta denne plana.

I Sauda kommune er det i revidert plan vist følgjande haldningsklassar:

Haldningsklasse 2 (Gul) – Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)

Byggegrense på 50 meter

Det blir vanlegvis ikkje gjeve dispensasjon utan at det føreligg ein reguleringsplan (kan fråvikast i reguleringsplan)

Forslag til vegstrekning i Sauda kommune:

Rv 520 frå Røpeid til krysset med Kastfossvegen (FV 715)

Haldningsklasse 3 (Blå) – Viktig lokalveg (lokal samlefunksjon)

Byggegrense på 30 meter

I visse høve kan ein godkjenne oppføring av bygningar

Forslag til vegstrekningar i Sauda kommune:

Svandalsvegen – FV 711 frå krysset med Saudavegen (FV 520) til Sauda skisenter.

Espelandsvegen – Fv 713 (+ del av Rådhusgata) frå krysset med Brugata (FV 520) til Jeskedalen.

Austarheimsvegen - FV 714 - frå krysset med Espelandsvegen (FV 713) til Austarheim (fordelingsstasjonen)

Kastfossvegen – FV 715 – Frå krysset med FV 520 (Birkelandsvegen) til krysset med Austarheimsvegen (FV 714)

Birkelandsvegen/Hellandsbygdvegen – RV 520 – Frå krysset med Kastfossvegen (FV 715) til Hordaland grense

Vanviksvegen – FV 719 – Frå krysset med Saudavegen (FV 520) til kommunegrensa til Suldal kommune.

Haldningsklasse 4 (Grøn) – Lokalveg

Byggegrense på 15 meter

Det blir i utgangspunktet ikkje gjeve dispensasjon for oppføring av bustad og fritidsbustader innanfor byggegrensa på 15 meter.

Forslag til vegstrekning i Sauda kommune:

Maldalsvegen – FV 720 frå krysset med Vanviksvegen (FV 719) til Maldalsgardane.

Konklusjon

Rådmannen har ingen merknader til dei haldningsklassane og byggegrenser som vegvesenet har vist i revidert plan.

Etter det rådmannen kan sjå er det ikkje gjort endringar i høve til gjeldande plan.

Generelt

Med bakgrunn i tidligare røynsler vil rådmannen tilrå at det må blir mogeleg å ha ei meir fleksibel ordning når det gjeld utvida bruk av eksisterande avkøysler (spesielt i områder med fartsgrense på 50 km/t). I nokre høve er det vanskeleg å tilfredstilla alle krava i handbøkene utan at dette vil føra til så store kostnader at prosjekt ikkje kan gjennomførast. Når det er små avvik frå handbøkene bør det bli enklare å få dispensasjon.

Fra: fmhopostmottak@fylkesmannen.no
Sendt: 23. juni 2017 13:33
Til: Firmapost-Vest
Emne: Til uttale - Høyring - Revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser for perioden 2017 - 2020

Viser til oversending av revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser for perioden 2017 - 2020.

Fylkesmannen vurderer at rammeplanen, med mellom anna inndelingane i haldningsklassar, bør vere eit godt hjelpemiddel for å ivareta fleire viktige samfunnsmessige omsyn i planlegginga av vegareala med tilstøytande arealbruk. Vi har elles ingen merknader til planen.

Med helsing,

for Fylkesmannen i Hordaland

Egil Hauge
fagdirektør



STATENS VEGVESEN
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Dato: 27.06.2017
Vår ref.: 2017/4399-3
Saksbehandlar: hanengu
Dykkar ref.:

Fråsegn - Høyring av revidert rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser

Statens vegvesen, region vest, har sendt «2017 – 2020 Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser» på høyring til dei kommunane og fylkeskommunane planen vil vere retningsgivande for. Planen erstattar rammeplanen for perioden 2013 – 2016.

Hordaland fylkeskommune går i denne fråsegna ikkje inn i tilhøva ved den einskilde kommune, men konsentrerer seg om meir generell generelle merknader. I samband med endeleg vedtak av planen i Fylkesutvalet vil fylkeskommunen i sitt saksframlegg vise til innkomne høyringsuttaler frå kommunane i Hordaland.

Vurdering

Hordaland fylkeskommune støtter den differensiering for byggegrenser og haldningsklasse til avkøyrslar som det vert lagt opp til i Rammeplanen. Omsyna er i hovudsak dei same som ligg til grunn for dei generelle byggegrensene som framgår av vegloven. Haldningane er visualisert med fargekodar på kart som illustrerer dei ulike strengeleiksklassane:

1. Meget streng haldning – byggegrense 50 meter (Raud)
2. Streng haldning – byggegrense 50 meter (Gul)
3. Mindre streng haldning – byggegrense 30 meter (Blå)
4. Lite streng haldning – byggegrense 15 meter (Grønn)

Vi etterlyser likevel ei tydelegare skildring av kva kriterier som er lagt til grunn for inndelinga i haldningsklassar. Slik kapittel 3 no står fram, ser det ut til at det nesten berre er basert på trafikktalet. Ut i frå vår kjennskap til vegsystemet i Hordaland ser vi at det må ha blitt nytta fleire kriterier. Dette må planen gjere greie for på ein betre måte.

Rammeplanen viser i kapittel 3.1.1 at i enkeltsakene vert det ofte avveging mellom omsynet til vegens transportfunksjon og trafikktryggleik, og at i tettstader vil ein ofte prioritere tryggleik framfor effektivitet. Grunnlaget for desse vurderingane burde planen drøfte meir utfyllande. Korleis skal haldningsklassane nyttast til dømes i senterområda i fylket. Dette er problemstillingar kommunane vil møte i mange saker og burde vore omtalt i rammeplanen.

Planen innleier med kva funksjon ein rammeplan har og korleis den kan nyttast. Det kjem tydeleg fram at planen ikkje er juridisk bindande. Denne klargjeringa tidleg i dokumentet er eit godt grep som tydeleggjer hensikta med planen som er å gi planansvarlege eit felles vurderingsgrunnlag. Målet er å sikre ein større likskap innan veg- og trafikktutforminga. Planen burde likevel avklart om den er eit sjølvstending grunnlag for motsegn i arealplansaker, og korleis den konkret skal nyttast av regionale og statlege myndigheiter. Dette er viktig informasjon for kommunane.

HFK meiner det er eit viktig prinsipp at rammeplanen vert lagt til grunn som styringsdokument i kommunane sitt arbeid med rullering av kommuneplanens arealdel. Sjølv om rammeplanen ikkje er juridisk bindande kan det med fordel understrekast at rammeplanen skal vere retningsgivande og hindre at utbyggarar går utover dei byggegrensene som er sett langs sentrale regionale og lokale fylkesveger. Dispensasjon kan søkast når ulike tilhøve tilseier at det kan vere aktuelt.

Vidare har rammeplanen fokus på trafikktryggleik i samband med avkøyrslar. Tilfeldig plassering av bustadområder og andre funksjonsområder må unngåast i arealplanlegginga. Slik «frimerkebygging» er ikkje i tråd med dei nasjonale og regionale føringar som er lagt for samordna areal- og transportplanlegging. Utbygging av små områder som ikkje heng saman i eit internt vegnett gir ofte unødige mange avkøyrslar til hovudvegnettet. Som vegeigar er fylkeskommunen også bekymra for arealplanlegging som medfører spreidd busetnad. Hovudveger som er laga for gjennomgangstrafikk er ikkje egna som bustadvegar, og risikoen for trafikkulykker aukar med aukande tal på avkøyrslar. Kompakt planlegging bidreg til reduksjon av transportbehov og reduksjon i talet av avkøyrslar. Av omsyn til reduksjon av privatbiltrafikk og trafikktryggleik støtter HFK rammeplanen sine prinsipp om å unngå eit spreidd utbyggingsmønster og i staden oppmode kommunane om å konsentrere bustadbygging i områder som har allereie har vegtilkomst.

Saman med rammeplanen er det utarbeida eit dynamisk kart gjennom Vegkart. Dette er nyttig og vil gi brukarane eit godt verktøy å arbeide med. Utfordringa blir å gjere alle aktuelle partar merksam på denne moglegheita, og difor vil informasjon om rammeplanen og kartløyvinga ha stor betydning for å oppnå ein felles forståing og likehandsaming i arealplaner. Fylkeskommunen vil bidra til informasjon om rammeplan og oppmode kommunane og andre om å bruke denne i sitt arbeid med kommuneplanar og reguleringsplanar.

Oppsummering

Hordaland fylkeskommune er positive til at det vert utarbeidd ei rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser og meiner det er eit viktig verktøy i arealplanlegginga. Vi ber likevel om at planen vert utdjupa i tråd med merknadene over.

Eva Katrine Taule
fagleiar kommunal plan

Hans-Christian Engum
spesialrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Sakshandsamarar:

Hans-Christian Engum, planseksjonen – REGIONALAVDELINGA

Gunnhild Raddum, transportplanseksjonen - SAMFERDSELSAVDELINGA

Statens vegvesen, region Vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Saksnr.	Arkivkode	Saksh.	Dykkar ref.	Dato
17/1853 - 3	/ L10/ &13	Asle J. Andås - 56575316		28.06.2017

Høring av revidert rammeplan for avkøyrsler og byggegrenser

Det er gjort følgjande vedtak i saka:

SAK 96/2017, 22.06.2017 Plan- og bygningsutvalet

Vedtak:

Os kommune har ingen merknader til ny rammeplan for avkøyrsler med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest, 2017-2020, men ynskjer at planen tek atterhald til lokale tilpassningar

Med venleg helsing

Asle J. Andås
Kommuneplanleggjar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kundeombodet i Os kommune kan gje informasjon om rettar og ulike kommunale tenester. Kundeombodet kan og gje råd, rettleia og yta praktisk hjelp når det gjeld søknad på tenester og ved evt. klage på vedtak/behandling.

Mobil: 91 67 29 13 | ask2@os-ho.kommune.no
Dir. innval: 56 57 51 20

ADRESSE	TELEFON	WEB/EPOST	INFO
Rådhuset	Sentralbord: 56 57 50 00	postmottak@os-ho.kommune.no	Bankgiro: 3201.48.86388
Torggata 7	Telefax: 56 57 50 01	www.oskommune.no	Org.nr.: 844 458 312
Pb.84, 5202 Os	Dir. innval: 56575316		



HJELMELAND KOMMUNE

Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Att:

Dykkar ref..	Vår ref.	Arkivkode:	Dato:
	17/27-41/17/9497	K1 - 040	03.07.2017

HØYRING AV REVIDERT RAMMEPLAN FOR AVKØYRSLER OG BYGGEGRENSER SENDT FRA STATENS VEGVESEN

Eg viser til utsendt høyring av rammeplan for avkøyrslar og byggegrensar, med vedlagt kart med fargekoder. Det går fram av kartet at RV13 er plassert i raud kategori (mest streng), og at dei øvrige fylkesvegane i kommunen er teikna med blått (nest minst streng), med unnatak av vegane til Nessa, Funningsland, Valheim, Nes og Songesand som er grønne (minst streng kategori). Det vil seia at det ikkje er nokre gule vegar i kommunane (streng haldning, men mildare enn den raude).

Saka kom diverre for seint inn til at me nådde å leggja den fram som eiga politisk sak, men temaet vart teke opp i med kommunestyret 21.6.2017, og ordførar fekk i oppgåve å respondera på høyringsutkastet.

Kommunen har følgjande uttale i saka:

Riksveg 13 er den viktigaste hovudåra gjennom kommunen. Det er nødvendig å ha ei streng halding til avkøyrslar her, men me reagerer på at vegen er lagt i raud kategori. Vegen er sentral for næringsutvikling i kommunen, og har også status som nasjonal turistveg. Det må vera mogleg også i framtida å etablera ny næring i tilknytning til vegen. Ein kan ikkje forventa at den skal bli fri for avkøyrslar. Me tykkjer at gul farge vil dera det som er korrekt her. Det gir framleis ei restriktiv haldning, men ikkje heilt stengt.

Når det gjeld kategorisering av dei andre vegane, har ein ikkje vesentlege merknadar til det. Kanskje Songesandvegen burde vore i blå kategori (mindre streng) i staden for grøn (lite streng). Det er ein veg av nyare dato med lite busetting langs.

Med helsing
Ordføraren

Bjørn Laugaland
ordførar

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng ingen signatur



Statens vegvesen

Hjelmeland kommune
Vågavegen 116
4130 HJELMELAND

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Runa Aaland Eggum / 57655906

Vår referanse:
17/67348-12

Deres referanse:
17/27-41/17/9497

Vår dato:
18.12.2017

Tilbakemelding høyringsvar for revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegransar langs riks- og fylkesveggar

Viser til brev av 03.07.2017, dykkars referanse 17/27-41/17/9497. Statens vegvesen takkar for tilbakemeldinga. Vi har gått gjennom uttalen og har følgjande tilbakemelding.

Når det gjeld riksveg 13 er dette ein høgt trafikkert gjennomgåande hovudveg. Vi står dermed fast på at denne skal kategoriserast som raud (meget streng). Haldingsklassane er som påpeika ikkje juridisk bindande og det skal gjerast ei konkret vurdering for det einstilte tilfelle ved enkeltsøknader. Vidare har vi valgt å halde Songesandvegen i grøn kategori (lite streng haldning).

Med helsing
Runa Aaland Eggum

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



SANDNES KOMMUNE
Plan

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Sandnes, 03.07.2017

Deres ref:
Saksbehandler: Håkon Auglend

Vår ref: 17/10033-2
Arkivkode: ---

Uttalelse til høring av revidert rammeplan for avkjørsler og byggegrenser for perioden 2017-2020

Vi viser til mottatt forslag til revidert rammeplan for avkjørsler og byggegrenser for perioden 2017 – 2020 i Region Vest.

Etter det plansjefen kan se er det ikke foreslått endringer i kategoriseringen på riks- og fylkesvegnettet i Sandnes kommune. Vi tar dette til orientering. Sandnes kommune har imidlertid noen merknader og forslag til endringer i den foreslåtte kategoriseringen. Disse er:

- Fv 350 langs Foruskanalen er ikke tatt med. I og med at dette er en del av kollektivnettet og vil være en del av bussveien på Nord-Jæren, vil vi foreslå at denne kategoriseres med meget streng holdning.
- Det bør også vurderes om ikke også Fv 332 Gravarsveien, Hanaveien og Skippergata skal endres fra streng holdning til meget streng holdning da disse også vil være del av bussveien på Nord-Jæren.
- I løpet av kommende periode vil også Fv 505 Skjæveland-Foss-Eikeland åpnes for trafikk (planlagt åpning juni 2019). Det foreslås at denne kategoriseres med meget streng holdning. Denne vil være en viktig trase for næringstrafikk og vil på sikt være en forbindelseslenke mellom godsterminalen på Ganddal og E 39.
- Samme år er også Ryfast planlagt åpnet for trafikk. I den sammenheng vil det skje en endring mhp. Rv 13 gjennom Sandnes kommune. I den sammenheng bes det vurdert om ikke dagens kategorisering også bør endres. Det foreslås å endre dagens holdning på strekningen fra Vatnekrossen til Lauvvik fra meget streng holdning til streng holdning.
- På Hommersåk i Sandnes pågår det en utbygging/fortetting langs Fv 318 Bersagelsveien, fra Fv 341 Kaiveien til krysset med Kleivadalsveien. Her er plansjefen av den oppfatning at det bør vurderes å skjerpe inn kravet fra mindre streng til lite streng holdning.

Adresse: Rådhuset, Jærveien 33, Sandnes. Telefon 51 33 50 00.

Postadresse: Postboks 583, 4302 Sandnes.

E-post: postmottak@sandnes.kommune.no

Av forslag til rammeplan fremgår det at den er mye rettet inn mot veger og spredt bebyggelse. Innenfor tettbygd strøk er både Statens vegvesen og kommunene i økende grad bevisst på at det må stilles andre krav mhp. utforming av vegnettet. Her er det mer snakk om et gatenett og dette gatenettet har en annen form og andre krav mhp. utbygging. Dette gjenspeiles også i økende grad gjennom revisjonene av håndbok 100 Veg- og gateutforming.

I byområder stilles det større krav til at gatenettet skal medvirke til en god byutvikling, og gjennom 0-vekst målet skal det legges til rette for at flere velger kollektiv, sykkel og gange som transportmåte. Dette er forhold som etter vårt syn ikke fremgår i stor nok grad gjennom rammeplanen.

Gjennom overordnede planer, slik som regionalplan for Jæren og kommuneplanene i storbyområdet på Jæren, legges det vekt på fortetting langs viktige kollektivåre og da i særdeles grad langs bussveien. Her er det særlig ved holdeplassene tettheten bør være størst. Samtidig planlegges det for god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for syklistene langs hovedsykkelrutene. Det er også viktig å skape et godt miljø langs gatene, som gjør det attraktivt å ferdes der, med levende fasader. I forhold til støy er det i økende grad viktig å kunne bruke fasaden til bebyggelsen som støyskjermende tiltak, fremfor bruk av støyskjermer.

Etter vår vurdering bør byggegrensene langs gatenettet vurderes på en annen måte enn de generelle krav om hhv. 30 og 50 meter. Langs gatenettet er det mer naturlig å legge byggegrensene ved fasadelivet ut mot fortau. Dette bygger opp om gaten og ivaretar de forhold som vi har påpekt i større grad. Samtidig vil vi peke på at fremkommelighet og trafiksikkerhet knyttet til kollektiv og sykkel også bør være faktorer, som tas med i hvordan gatenettet skal kategoriseres.

Med hilsen



Robijne Verstegen
Fagleder

Håkon Auglend
fagleder transportplan

Dette dokumentet er elektronisk produsert og krever ikke signatur.

Vedlegg:

17_67348-1Høyring av revidert rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser med vedlegg

Kopi:

Samfunnsplan, Gorm Lybeck Kjernli, Postboks 583, 4305 SANDNES; Byggesak, seksjon byggesak, Kristin Totland, Postboks 583, 4305 SANDNES; Park, idrett og vei, Ane Kristine Rostrup, Postboks 583, 4305 SANDNES



Statens vegvesen

Sandnes kommune
Postboks 583
4305 SANDNES

Behandlerenhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Runa Aaland Eggum / 57655906

Vår referanse:
17/67348-13

Deres referanse:
17/10033-2

Vår dato:
16.08.2017

Tilbakemelding høyringsvar av revidert rammeplan for avkjørsler og byggegrenser for perioden 2017–2020

Viser til brev av 03.07.2017, dykkars referanse 17/10033-2. Statens vegvesen takkar for tilbakemeldinga. Vi har teke dei opplista punkta under til følgje:

- Fv 350 langs Foruskanalen vert kategorisert med meget streng holdning
- Fv 332 Gravarsveien, Hanaveien og Skippergata endrast frå streng holdning til meget streng holdning
- Fv 505 Skjæveland–Foss–Eikeland kategoriserast med meget streng holdning
- Vatnekrossen til Lauvvik kategoriserast med streng holdning

Når det gjeld Fv 318 Bersagelsveien meiner vi at denne er rett kategorisert med mindre streng. Anna byggegrense kan fastsetjast i reguleringsplan.

Med helsing

Runa Aaland Eggum

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



BERGEN
KOMMUNE

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

Bergen Rådhus
Postboks 7700, 5020 Bergen
Telefon 05556/55566275
byutvikling@bergen.kommune.no

17/67348-11

442-1201

MOTTATT

- 5 JUL 2017

Statens vegvesen
Region vest

Statens vegvesen Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Deres ref.

Deres brev av:

Vår ref.

201700033-107

OHST

Emnekode

ESARK-03

Dato

30. juni 2017

Høring - revidert rammeplan for avkjørsler og byggegrenser 2017-2020

Bergen kommune viser til mottatt brev fra Statens vegvesen Region vest av 12. mai 2017.

Kommunen har vurdert høringsutkastet, og vi slutter oss til de hensyn som er vektlagt ved fastsettelse av «strenghets-/holdningsklasse» og viser til at disse samsvarer med kommunens egne vurderinger for kommunalt vegnett. Samtidig peker kommunen at det i enhver sak må gjøres konkrete vurderinger for den enkelte vegstrekning.

For ordens skyld gjør Bergen kommune oppmerksom på et forhold som ikke fremstår som konsistent omtalt i høringsutkastet. For byggegrenser mot veg fremgår det på s. 19 at det opereres med tre generelle holdningsklasser. På s. 22 heter det derimot at det legges opp til fire holdningsklasser vedrørende dispensasjon fra byggegrensen.

Bergen kommune har ellers ingen merknader til høringsutkastet.

Med hilsen

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

Øivind Hauge Støle - seksjonssjef
Anne Iren Fagerbakke - kommunaldirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.



FJELL KOMMUNE

Plan- og utbyggingssjefen

Statens vegvesen, Region vest
Att. Runa Aaland Eggum
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Dykkar ref.
17/67348-1

Vår ref. 2017/3152 - 17828/2017
Saksb. – tlf. Einar lunde - 55097374

Dato
27.06.2017

Uttale til høyring - Revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser for perioden 2017-2020

Vi viser til brev vedkomande høyring av "Rammeplan 2017 – 2020 for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggjegranser for riks og fylkesveg i Region vest".

Fjell kommune ser at reviderte rammeplanen er omarbeidd noko i høve til tidlegare rammeplan, med tydlegare struktur og oppbygging. Dette ser vi som positivt. Vi har også registrert at det er lagt opp til ei lempelegare vurdering på nokre punkt, samstundes som andre vurderingspunkt er skjerpa. Kommunen har ikkje særlege merknader til dette, sidan dette etter vår oppfatning i stor grad handlar om å ivareta trafikktryggleiken til dei som ferdast på eller langs vegen.

Når det gjeld haldningsklassar ser vi at fv206 Bildøybakken – Døsje er oppgradert frå «grøn» status til «blå», utan at vi finn noko grunnlag for det. Denne vegen må sjåast i samanheng med fv 558 som framleis har «grøn» status. Fjell kommune ber difor om at denne vegen framleis har «grøn» status slik som i Rammeplan 2012 – 2015.

Med helsing

Berit Karin Rystad
Plan- og utbyggingssjef

Einar Lunde
Sjefsingeniør

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift.



Statens vegvesen

Fjell kommune
Postboks 184
5342 STRAUME

Einar Lunde

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Runa Aaland Eggum / 57655906

Vår referanse:
17/67348-17

Deres referanse:

Vår dato:
28.11.2017

Høyringsvar til rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar for perioden 2017 – 2020.

Viser til brev av 27.06.2017, dykkars referanse 2017/3152 – 17828/2017. Statens vegvesen takkar for tilbakemeldinga. Vi har gått gjennom uttalen dykkars og har følgjande tilbakemelding på strekninga Fv 206 – Bildøybakken – Døsje:

Det føreligg ein reguleringsplan for utbetring av fylkesvegen i dette området. Statens vegvesen disponerer areal omlag 14–15 meter utanfor eksisterande veg. Dersom ein går ned til haldningsklasse grøn vil ein få bygging i eit areal som det er behov for i forhold til utbetring av vegen. Vidare er det ein del bustader i området og ein legg til grunn at det vil bli vidare utbygd i framtida. Statens vegvesen opprettheld difor blå haldningsklasse på vegen.

Med hilsen
Runa Aaland Eggum

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



Statens Vegvesen

Referansar:
Dykkar:
Vår: 17/1368 - 17/12812

Saksbehandlar:
Randi Helene Hilland
randi.hilland@meland.kommune.no

Dato:
21.06.2017

Høyringsuttale, revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar for perioden 2017 - 2020

Vedlagt følgjer vedtak.

Med helsing

Randi Helene Hilland
konsulent

Andre mottakarar:
Statens Vegvesen

Postadresse

postmottak@meland.kommune.no
Postboks 79, 5906 Frekhaug
Besøksadr: Havnevegen 41 A
5918 Frekhaug

Kontakt

www.meland.kommune.no
Telefon +47 56 17 10 00
Telefaks +47 56 17 10 01

Konto 1503 18 83722
Org.nr. 951 549 770

Kartinfo: www.nordhordlandskart.no

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FA - Q01, FA - L42, TI - &13	17/1368

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
55/2017	Utval for drift og utvikling	PS	06.06.2017
80/2017	Kommunestyret	PS	14.06.2017

Høringsuttale, revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar for perioden 2017 - 2020

Vedlegg:

Høyring av revidert rammeplan for avkøyrslar og byggegranser
ÅDT kart Meland kommune

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Statens vegvesen har ved skriv datert 12.05.2017 sendt revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser i Region vest for perioden 2017 – 2020 ut på høyring. Høyringsfristen er 30. juni 2017. Noverande rammeplan gjeld for perioden 2013 – 2016.

Kartdelen av rammeplanen er presentert digitalt med dynamiske kart gjennom Vegkart, <http://arcg.is/28S0pBn>

Rammeplanen ligg til grunn for Statens vegvesen og fylkeskommunen si saksbehandling av planar og enkeltsaker. Den er retningsgjevande for deira vurdering av søknader, ved å liggje til grunn for utøving av fagleg skjøn. Rammeplanen er ikkje juridisk bindande.

Etter at planen har vore på ei formell høyring hjå kommunane, fylkeskommunane og fylkesmennene, vil innspela bli vurdert av Statens vegvesen. Fylkeskommunen skal godkjenne den endelege rammeplanen, som då erstatter noverande rammeplan for perioden 2013 – 2016.

Vegvesenet ønsker at kommunane kjem med innspel basert på lokalkunnskap knytt til delstrekningar på vegnettet, slik at endeleg rammeplan i praksis blir eit felles verktøy for alle vegmynde – og kommunane.

Innleiingsvis, i Førreordet, er Statens vegvesen si rolle som samfunnsbygger og samfunnsaktør framheva meir tydeleg enn i førre rammeplan. Visjonen om at transportsystemet ikkje skal føre til tap av liv eller varig skade står sterkt. I den samanhengen er det slått fast at om lag 50 % av trafikkulukkeane skjer på fylkesvegnettet i Region vest (tilsvarande tal samla for kommunale og private vegar er 18 %). Statens vegvesen ønsker å bidra til løysingar som er gode for natur, miljø og trafikktryggleik.

Sjølv plandokumentet er lettare tilgjengeleg denne gongen. Oppbyggingen av det er blitt mykje betre enn det var før, noko som kan bidra til at rammeplanen blir meir kjent og meir brukt i saksbehandlninga. Kapittel 2 om Bakgrunn og mål gjev relativt god forståing av kvifor rammeplanen er viktig. Med utgangspunkt i desse målsettingane, veglova med forskrifter og Statens vegvesen sine handbøker, er det gjort ei inndeling av vegnettet i 4 haldningsklassar for avkøyrslar og byggjegransar. Føringane er i stor grad som før, men formuleringane er meir smidige.

Klassane er:

- Meget streng haldning (raud) – for nasjonale og regionale hovudvegar
- Streng haldning (gul) – for regionale hovudvegar
- Mindre streng haldning (blå) – for viktige lokalvegar
- Lite streng haldning (grøn) – for lokalvegar

For Meland sin del er inndelinga i vegklassar oppretthalde slik dei er oppstilt i rammeplanen for 2013 – 2016.

Raud klasse:

- E39

Gul klasse:

- Fv 564 frå Flatøy til Rossland

Blå klasse:

- Fv 249 frå Rossland til Skjelanger
- Fv 245 frå Fossekrysset til Moldekleiv
- Fv 244 frå Frekhaug til Fløksand via Dale og Brakstad
- Fv 247 frå Tveit til Holme
- Fv 250 frå Dale (ungdomshuset) til Sandskaret

Grøn klasse:

- Fv 245 frå Moldekleiv til Ådland
- Fv 246 frå Moldekleiv til Meland via Grasdal
- Fv 248 frå Rylandshøgda til Io og frå Ryland til Eikeland

Vurdering

Meland har ingen gjennomgangstrafikk (med unntak av E39), vegane handterer berre lokaltrafikk. Den viktigaste funksjonen til fylkesvegnettet er å binde kommunen saman med det overordna transportsystemet (E39). Det gjeld både for innbyggjarane generelt og for dei næringsdrivande.

Samstundes har fylkesvegnettet ein lokal funksjon i å handtere lokal trafikk mellom bygder / bustadområde, og mellom desse og senterområda (Frekhaug, Vikebø, Holme, Litlebergen).

Gul klasse:

Fv 564 er den mest trafikkerte vegen, med unntak av strekninga Vikebø- Rossland. Der er vegstandarden til gjengjeld svært dårleg og trafikktryggleiken låg. For Fv 564 tyder haldningsklassen (gul) m.a. at nye avkjørsler bør avklarast i reguleringsplan, og at utvida bruk av eksisterande avkjørsler bør avgrensast. Unntak frå regelen kan vurderast der det t.d. er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, eller årstdøgntrafikken er under 800 kjt/døgn.

Byggjegrensa skal normalt vere 50 m. Avvik frå denne grensa skal vanlegvis berre akseptert gjennom reguleringsplan. Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon vurderast under føresetnad av at støykrava er oppfylt.

Blå klasse:

For dei fylkesvegane som ligg i haldningsklasse blå er det opna for nye avkjørsler i eit avgrensa omfang. Utvida bruk av eksisterande avkjørsle til bustadføre mål skal normalt godkjennast dersom tekniske krav er tilfredsstillande. Dette gjeld likevel ikkje fullt ut dersom årstdøgntrafikken er over 1500 kjt/døgn; då bør reguleringsplan vurderast før nye avkjørsler blir etablert. Fv 245 Fossekrysset – Moldekleiv og Fv 244 Frekhaug – Meland Aktiv er eit eksempel på sistnemnde krav der reguleringsplan kan slå inn. Alle andre vegar i blå kategori har årstdøgntrafikk under 700 kjt/døgn.

Byggjegrensa skal normalt vere 30 m. Der årstdøgntrafikken er under 800 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast.

Grøn klasse:

Vegane i haldningsklasse grøn har ikkje særskilte avgrensingar så lenge tekniske krav til utforming av avkjørsle blir oppfylt. Byggjegrensa er 15 m, og i utgangspunktet blir det ikkje gitt dispensasjon for oppføringa av bustader eller fritidsbustader nærare vegen enn 15 m.

Folkehelse: Haldningsklassar til avkjørsler og byggegrensar er kartlagt mellom anna av omsyn til trafikktryggleik.

Miljø: Ikkje relevant for denne saka

Økonomi: Ikkje relevant for denne saka

Konklusjon

På bakgrunn av gjennomgangen vurderer administrasjonen at dei mest trafikkerte strekningane i Meland er plassert i rett kategori. Strengast haldning for tiltak gjeld langs Fv 564 Flatøy – Rossland, Fv 245 Fossekrysset – Moldekleiv og Fv 244 Frekhaug – Meland Aktiv.

Nokre strekningar med låg trafikk kunne vore flytta til grøn kategori; det gjeld Fv 244 Meland Aktiv – Fløksand via Dale og Brakstad, Fv 250 Dale (Ungdomshuset) – Sandskaret og Fv 249 Rossland – Skjelanger som alle har låg årstdøgntrafikk, til liks med dei strekningane som allereie er i grøn kategori. Aktivitetsnivået langs desse strekningane er nokså likt med dei øvrige i grøn kategori når det gjeld kommuneplanen sin arealdel. Arealdelen er revidert sidan førre rammeplanperiode.

Administrasjonen ønskjer ein gjennomgang av nemnde strekningar for å avklare rett kategori.

Utover dette meiner administrasjonen at det er gjort ei positiv omstrukturering m.o.t. oppbygging av rammeplanen. Det er også gjort fleire positive omformuleringar / tilføyningar, som etter det administrasjonen kan sjå opnar for meir riktige vurderingar av plansaker og søknader.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret ber Statens vegvesen vurdere endring av kategori for strekningane som er nemnd i konklusjonen. Vurderinga må gjerast i samråd med kommunen sin administrasjon slik at grunnlaget for kategoriseringa blir så rett som mogeleg. Kommunestyret har elles ingen merknader til rammeplanen for avkjørsler og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar i Region vest for perioden 2017 – 2020.»

Utval for drift og utvikling - 55/2017

UDU - behandling:

UDU – framlegg til vedtak:

-samrøystes:

«Kommunestyret ber Statens vegvesen vurdere endring av kategori for strekningane som er nemnd i konklusjonen. Vurderinga må gjerast i samråd med kommunen sin administrasjon slik at grunnlaget for kategoriseringa blir så rett som mogeleg. Kommunestyret har elles ingen merknader til rammeplanen for avkjørsler og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar i Region vest for perioden 2017 – 2020.»

Kommunestyret - 80/2017

KS - behandling:

KS - samrøystes vedtak:

Kommunestyret ber Statens vegvesen vurdere endring av kategori for strekningane som er nemnd i konklusjonen. Vurderinga må gjerast i samråd med kommunen sin administrasjon slik at grunnlaget for kategoriseringa blir så rett som mogeleg. Kommunestyret har elles ingen merknader til rammeplanen for avkjørsler og byggjegranser langs riks- og fylkesvegar i Region vest for

perioden 2017 – 2020.



Statens vegvesen

Meland kommune
Postboks 79
5906 FREKHAUG

Randi Helene Hilland

Behandlende enhet: Region vest Saksbehandler/telefon: Runa Aaland Eggum / 57655906 Vår referanse: 17/67348-16 Deres referanse: 17/1368 – 17/12812 Vår dato: 18.12.2017

Tilbakemelding høyringsvar revidert rammeplan for avkøyrslar og byggjegransar langs riks- og fylkesvegar for perioden 2017–2020 – Meland kommune

Viser til brev av 25.06.2017, dykkars referanse 17/1368. Statens vegvesen takkar for tilbakemeldinga. Vi har gått gjennom uttalen og har følgjande tilbakemelding:

Fv 564

Vi er av den oppfatning at sjølv om busetnaden er meir spreidd desto lenger nord ein kjem på øya så bør hovudvegen kategoriserast som blå. Dette gjeld også strekninga Rossland/Vikebø – Skjelanger. Her ligg det i dag gardsbruk og eldre bustadhus tett inn mot Fv 564. I forhold til ferdslar og trafikktryggleik er dette ikkje ei ynskjeleg utvikling. På dette grunnlaget opprettheld vi blå haldning.

Fv 244

Fylkesvegen er kategorisert blå fram til Meland aktiv ved Sagstad skule. Kommunen ynskjer vidare å ha denne vegen fram til Fløksand i grøn kategori. Dette er den gamle hovudvegen i Meland. Den er smal og går tett opp til gardsbruk og eldre busetnad. Vegen er skuleveg der born på bornetrinnet kan sykle og gå til skulen. Vegen har låg ådt (400) men har i periodar meir trafikk. Vegen er også omkøyringsveg ved dersom det oppstår stenging på Fv 564. Med omsyn til trafikktryggleik ynskjer ikkje Statens vegvesen ei utvikling med fleire avkøyrslar og bygging langs vegen. På dette grunnlaget opprettheld vi blå haldning. Til dette høyrer også arm på Fv 250 som er ein tilkomstveg frå 244 til 564 i om lag ein kilometer.

Med helsing
Runa Aaland Eggum

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Revidert rammeplan for avkøyrslar og byggegrensar

Viser til notat av 12.05.17 om «Rammeplan for avkøyrslar med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrensar for riks- og fylkesveg i Region vest».

Av notat går det fram at rammeplanen er ei retningsline for Statens vegvesen og fylkeskommunane si sakshandsaming av saker knytt til avkøyrslar og byggegrensar. Dei einssilde vegane, eller kortare vegstrekk, har fått tildelt ein strengleiksklasse/haldningsklasse som gjeld for vurdering av avkøyrsløsknader og ved søknad om dispensasjon frå den generelle byggegrensa på 50 meter. Haldningsklassane er ein peikar på kor strengt søknadane vil bli vurdert.

Det ligg ikkje føre ein tekstleg del i oversendinga som seier noko om dei ulike haldningsklassane. Vi har fått ei lenke til eit kart som viser kva klasse dei ulike vegane ligg i.

I rammeplanen for 2013 – 2016 går fram at den einssilde strekninga skal plasserast i ein av følgjande 4 alternative haldningsklassane:

Haldningsklasse 1 (raud)

Avkøyrslar

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

Byggjegrensar

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

Byggjegrensar

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

Haldningsklasse 3 (blå)Avkøyrslar

- Talet på direkte avkøyrslar til vegane må vere avgrensa. Dette gjeld òg for driftsavkøyrslar
- Nye bustadavkøyrslar bør avgrensast. Val av plassering av avkøyrslar må vurderast med tanke på den framtidige samfunnsutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar til bustadføre mål 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

I Sogn og Fjordane gjeld 15 meter byggjegrans, jamfør vedtak i Hovudutval for samferdsle 18.06/2013, HS-sak 27/13.

Haldningsklasse 4 (grøn)Avkøyrslar

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

Byggjegranser

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

Vi legg til grunn at same føringar til avkøyrslar og byggjegranser er gjeldande i rammeplan for perioden 2017 – 2020. Dersom det ikkje er tilfelle ber vi om desse vert gjort gjeldande i ny rammeplan.

I det digitale kartet til rammeplanen er fv. 258 Gamle Strynefjellsvegen, fv. 55 Sognefjellet, fv. 50 Hol – Aurland og fv. 13 Gaularfjellet lagt i haldningsklasse gul med streng haldning til avkøyrslar og byggjegranser. Argumentasjon/forklaring på plasseringa av desse vegstrekningane i denne klassen går ikkje fram. Alle desse vegane med unntak av fv. 50 Hol – Aurland er nasjonale turistvegar. Alle vegane har relativt liten trafikk.

Fv. 243 Aurlandsfjellet ligg inne i haldningsklasse grøn – lite streng haldning til avkøyrslar og byggjegranser. Også dette er ein nasjonal turistveg med relativt liten trafikk. Vi er spørjande til kvifor desse vegane ikkje er lagt i same haldningsklasse når det gjeld avkøyrslar og byggjegranser.

Med helsing

Dina Lefdal
Fylkesdirektør

Ole Ingar Hagen Hæreid
Plan- og beredskapsleiar

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift

Vedlegg:

Mottakar (ar)

Statens Vegvesen Vegdirektoratet Postboks 8142 Dep 0033 OSLO

Kopi til:



2017 - 2020 Rammeplan

for avkøyrsler med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest



Føreord

Føremålet for Statens vegvesen er at etaten skal arbeide for eit sikkert, miljøvenleg, effektivt og universelt utforma transportsystem for å dekke samfunnet sitt behov for transport og fremje regional utvikling. Dette skal skje på godt fagleg grunnlag og i samspel med politikarar, brukarar og andre interessentar.

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

Visjonen uttrykker at Statens vegvesen er ein samfunnsbyggjar og viktig samfunnsaktør, som skal utvikle gode vegsystem for alle trafikantgrupper, der transporten ikkje fører til alvorleg skade på menneskjer eller miljø.

Nullvisjonen ligg til grunn i haldningane Statens Vegvesen har. Dette er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade. I Region vest skjer om lag 32 % av trafikkulykkene på riks- og europavegnett, om lag 50 % på fylkesvegnett og 18 % på kommunalt og privat vegnett¹.

Nyare forskning viser ein klår samanheng mellom støyplagar, stress, søvnforstyringar og sjukdomar som fører til for tidleg død. Vi veit og at auke i talet på private avkøyrslar til vegnettet gjev fleire ulykker. Planlegging av busetnad og tilkomst til offentlege vegar, utbygging og transport må difor sjåast i samanheng.



Det offentlege vegnettet i Noreg er eigd av staten, fylkeskommunane og kommunane. Statens vegvesen har fått eit ansvar for nasjonale mål knytt til veg og transport som overlappar andre sine ansvarsområder og andre aktørar sitt vegnett. Dette kallast sektoransvar. Dette ansvaret inneber at Statens vegvesen skal bidra til oppfølging av nasjonal politikk på heile vegnettet. Ansvaret inneber at vi skal oppmode og bidra til løysingar som er gode for natur, miljø og trafiksikkerheit, samt dele – og ta i bruk ny kunnskap innanfor fagområdet.

¹ Tal henta frå SVV sitt register over trafikkulykker, STRAKS, for åra 2011-2015

Sett i lys av formål og visjon, vil rammeplanen vere et viktig verktøy for å forvalte vegnettet på ein god måte.

Når grunnlaget for avgjerder er tufta på ei overordna vurdering av vegnettet der fleire omsyn er vurdert i samanheng, vil ein få ein meir einsarta, framtidsretta og føreseieleg praksis.

Rammeplanen er ei intern rettesnor for sakshandsaming i Statens vegvesen på vegne av stat og fylke. Den er ikkje juridisk bindande.

Statens vegven ynskjer at rammeplanen skal vere eit verktøy for både kommunane og vegvesenet. Kommunane skal gjennom rammeplanen få kunnskap, som kan nyttast både i arealplanarbeid og i deira handsaming av søknader som gjeld oppføring og plassering av bustader, forretningar, industriverksemder, skular m.m.

Rammeplanen for avkøyrslar har vore til politisk handsaming i dei tre fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Respektive vedtaka ligg som vedlegg.

Leikanger, xx 2017

Region vest, Veg- og
transportavdelinga

Hanne Hermanrud
Avdelingsdirektør



INNHALDSLISTE

Føreord	1
1 INNLEIING	4
1.1 Organisering av arbeidet og prosessen	4
1.2 Kva er ein rammeplan og korleis skal og kan den brukast?	5
2 BAKGRUNN OG MÅL	8
2.1 Trafikksikkerheit	9
2.2 Vegen sin transportfunksjon	9
2.3 Planar og samfunnsutvikling	10
2.4 Miljø	11
2.5 Vegstrekninga sin tekniske standard	12
3 AVKØYRSLER	13
3.1 Trafikksikkerheit knytt til avkøyrslar	13
3.2 Prinsipp for plassering og utforming av avkøyrslar	15
3.3 Haldningsklassar for avkøyrslar til veg	16
3.3.1 Generelt for haldningsklassar:	18
3.4 Sentrumsområder	18
4 BYGGEGRENSE MOT VEG	19
4.1 Trafikksikkerheit	20
4.2 Areal for drift, vedlikehald og utbetring	20
4.3 Miljø	21
4.4 Handsaming av søknader om dispensasjon frå byggegrensa	23
4.5 Kryss	24
4.6 Sentrumsområder	25
5 OMKLASSIFISERING	26
6 REFERANSE TIL STYRANDE OG RETNINGSGIVANDE DOKUMENT	27

1 INNLEIING

Statens vegvesen vert leia av Vegdirektøren og består av Vegdirektoratet og fem regionar.

Region vest har 8 avdelingar, der 3 er fylkesvise vegavdelingar; Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Under kvar av vegavdelingane er det seksjonar fordelt i regionen som mellom anna gjev uttale til arealplanar og fattar enkeltvedtak knytt til avkøyrslar og byggegrensar. Regionvegkontoret ligg i Leikanger.

Rammeplan for avkøyrslar er utarbeidd for heile riks- og fylkesvegnettet i Region vest, jamfør føresetnaden i [handbok V715 om rammeplanar](#).

1.1 Organisering av arbeidet og prosessen

Den fyrste rammeplanen vart laga i 2005. Denne vart revidert 2013, der ein og omtala byggegrensar. Denne revisjonen vert såleis 3. generasjon rammeplan.

Ei arbeidsgruppe i vegvesenet har hatt ansvaret for å lage utkast til revidert rammeplan. I samband med dette vart det og sendt ut eit evalueringsskjema til 64 kommunar og dei 3 fylkeskommunane i regionen. Arbeidsgruppa har hatt følgjande samansetnad:

Vegavdeling Rogland:

- Solfrid K.B. Agdestein
- Anneli Eie
- Kjell Jan Stokken

Vegavdeling Hordaland:

- Sigmund Bødal
- Per Steinar Nedkvitne

Vegavdeling Sogn og Fjordane:

- Kathrine Njåstad Blaaflat

Veg og transportavdelinga:

- Sara Beate Aspen
- Tore Bergundhaugen
- Runa Aaland Eggum

Planen har vore på formell høyring hjå alle kommunane, fylkeskommunane og fylkesmenn, med 6 veker høyringsfrist. Deretter er innspela vurdert, og ein har

justert strekningsvise haldningar så langt ein har funne det forsvarleg. Endeleg planutkast til handsaming i fylkeskommunen vart sendt desember 2017. Vedtak i fylkeskommunane ligg som vedlegg nr **XXXX**

1.2 Kva er ein rammeplan og korleis skal og kan den brukast?

Rammeplanen er ei retningsline for Statens vegvesen og fylkeskommunane si sakshandsaming av saker knytt til avkøyrslar og byggegrenser. Den er rettleiande for utøvinga av skjøn og gjev eit felles grunnlag for sakshandsaming. Planen er ikkje juridisk bindande. I praksis kan rammeplanen gje eit felles vurderingsgrunnlag som også kommunane kan nytte.

Dei einskilde vegane, eller kortare vegstrekk, har fått tildelt ein strengleiksklasse/haldningsklasse som gjeld for vurdering av avkøyrsløknader og ved søknad om dispensasjon frå den generelle byggegrensa på 50 meter.

Haldningsklassane er ein peikar på kor strengt søknadane vil bli vurdert – kva haldning ein vil kunne forvente frå Statens vegvesen. Grunnlaget for haldninga er ei overordna vurdering av heile vegnettet, der fleire omsyn har vore vurdert i samanheng. Haldningane er visualisert med ulike fargekodar på kart.

Riks- og fylkesvegnettet i Region vest er sett i ein av fire strengleiksklasser:

1. Meget streng haldning
2. Streng haldning
3. Mindre streng haldning
4. Lite streng haldning

Vurdering av enkeltsøknader

Vegvesenet kan ikkje avslå avkøyrsløknader eller søknad om dispensasjon frå byggegrensa berre med tilvising til rammeplanen eller haldningsklassane. Veglova krev at ein skal gjere ein konkret vurdering av det einskilde tilfelle, når ein fattar vedtak etter veglova. Når vegvesenet avslår ein søknad skal ein gjere greie for dei omsyn og vurderingar som ligg til grunn for avslaget.

Også når vegvesenet gjev uttale etter plan- og bygningslova til kommunen i enkeltsaker som gjeld avkøyrslar og byggegrense, må det gjerast ei konkret vurdering av kvar enkelt sak.

Vurdering av arealplanar

Rammeplanen ligg til grunn når Statens vegvesen uttalar seg til oppstart av privat reguleringsplanarbeid og til kommunale arealplanar og når vegvesenet vurderer arealplanar som er på høyring. Det skal skje ei konkret vurdering, men rammeplanen gjev eit felles grunnlag for vurderingane.

Kommuneplanen sin arealdel

Kommunane bør nytte rammeplanen som premiss for rulleringa av kommuneplanen sin arealdel. Rammeplanen bør vere eit silingsdokument når innspel til rulleringsarbeidet skal vurderast. Rammeplanen bør i planomtalen omtalast som eit dokument som ligg til grunn for kommuneplanarbeidet og som er førande for kommunen sin handsaming av plan- og byggesaker.

Føresegn om byggegrense langs veg

Plan- og bygningslova gjev heimel for å gje føresegn om byggegrense langs veg i kommuneplan og reguleringsplan, jf. §§ 11–9 nr 5 og 12–7 nr 2. Haldningsklassane som er i rammeplanen kan nyttast av kommunar som ynskjer juridisk bindande føresegn om byggegrense i kommuneplan eller i reguleringsplan.

Når Statens vegvesen får arealplanar til offentleg ettersyn er det viktig å vurdere framlegg til føresegn. Vegvesenet kan gje råd, og eventuelt motsegn, om byggegrensa i for stor grad avvik frå det vi meiner er naudsynt. Rammeplanen gjev såleis ikkje eit sjølvstendig grunnlag for motsegn men er eit av momenta som Statens vegvesen nyttar ved ei samla vurdering.

Når byggegrensa er fastlagd i kommuneplan eller eit område er regulert, er det kommunen som planstyresmakt som kan gje dispensasjon². Statens vegvesen har uttalerett til søknader om dispensasjon frå byggegrense langs riksveg/fylkesveg. Når kommunen sender slike saker til vegvesenet for uttale, skal oversendingsbrevet innehalde ei utgreiing om kva det vert søkt dispensasjon frå, grunngeving for søknaden, og gjerne ei tilråding frå kommunen for den aktuelle saka

² I regulerte område der reguleringsplanen ikkje viser byggegrense langs veg, er det den generelle byggegrensa i veglova som gjeld. Det er kommunen som kan gje dispensasjon også i slike saker, jamfør Planjuss 1–2003.

Føresegn om haldningsklassar for avkøyrslø

Plan- og bygningslova gjev også heimel for å gje føresegn om haldningsklassar for avkøyrslø til veg i kommuneplan, jf. § 11–10 nr. 4. Haldningsklassane som er i rammeplanen kan nyttast av kommunar som ynskjer juridisk bindande føresegn om avkøyrslø i kommuneplanen.

Korleis ein kan utforme føresegn er til dømes vist i Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin rettleiar om kommuneplanen sin arealdel, s. 61–62. Kvar einskild kommune har framleis høve til å utdjupe innhaldet i haldningsklassane. Når Statens vegvesen får kommuneplanar til offentleg ettersyn er det viktig å vurdere framlegg til føresegn. Vegvesenet kan gje råd, og eventuelt motsegn, om haldningsklassar for avkøyrslø i for stor grad vik frå det vi meiner er naudsynt. Rammeplanen gjev såleis ikkje eit sjølvstendig grunnlag for motsegn men er eit av momenta som Statens vegvesen nyttar ved ei samla vurdering.

Kart

Kartdelen av rammeplanen er denne gong presentert digitalt med dynamiske kart gjennom [Vegkart](http://arcg.is/28S0pBn) (<http://arcg.is/28S0pBn>). Karta er på denne måten lettare å vedlikehalde og det gjev moglegheit for å zoome og jobbe aktivt i karta.

Elektronisk søknadshandsaming

Det arbeidast med ei løysing for elektronisk søknadshandsaming for avkøyrslø eller dispensasjon frå byggegrense langs riks- eller fylkesveg. Lanseringdato er p.t. endå ikkje fastsett, men fram til den tid kan ein finne søknadskjema på nettsida:

vegvesen.no

2 BAKGRUNN OG MÅL

Riks- og fylkesvegar vert planlagt etter vegnormalar, heimla i veglova si § 13. Vegnormalane skil mellom vegtype og områdetype som dannar grunnlag for val av standardklasse.

Ein veg har to hovudfunksjonar:

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

Det er vidare viktig å differensiere vegnettet på ein slik måte at vi får ei separering av ulike trafikantgrupper. På bakgrunn av dette vil det kunne oppstå ei reell interessekonflikt mellom Statens vegvesen som vegforvaltar i avkøyrsl- og byggegrensesaker og utbyggerar, grunneigarar eller kommunane som har ansvar for arealbruken. All utbygging er avhengig av tilkomst til offentleg vegnett, anten det er kommunale vegar eller riks- og fylkesveg. Statens vegvesen skal på si side sikre trygg framkomst og effektiv trafikkavvikling, i tråd med nasjonale mål i Nasjonal transportplan, Nasjonale forventingar om regional og kommuneplanlegging (2015) og Rikspolitiske retningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging (2014).

Interessekonfliktane har ført til at problem knytt til avkøyrsleregulering er teken opp i fleire Stortingsmeldingar og komitéinnstillingar til desse, til dømes i St.meld. nr. 83 (1974–75) "Om gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveg". Også St.meld. nr. 17 (1977–78) "Barns oppvekstvilkår" omhandlar problem knytt til slik utbygging.

Rammeplanen vil vere eit verkemiddel for å hindre ei tilfeldig lokalisering av verksemdar og funksjonar, samt å sikra ein større grad av likskap innan veg- og trafikkutforming.

Arealbruk som vert styrt gjennom enkeltvedtak der ein t.d. legg opp til randbusetnad, kan føre med seg problem for kommunane. Konsekvensane får ein først oversikt over ved lengre tidsperspektiv, når ein får summert opp meirkostnader og vanskar som ei slik utvikling kan føre til. Trafikkulykker og trongen for kommunal service som renovasjon, helse- og sosiale tenester, kollektivtrafikk, transport av skuleborn og liknande kan føre til slike meirkostnader. Det er difor viktig at kommunane drøftar kva haldningar dei skal ha til spørsmål om avkøyrslar i samband med handsaming av kommuneplanen.

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

Ved vurdering av kva haldningskategori den enkelte vegparsell setjast i, vert følgjande omsyn vektlagt:

- Trafikksikkerheit
- Vegen sin transportfunksjon
- Planar og samfunnsutvikling
- Miljøtilhøva
- Vegstrekninga sin tekniske standard

2.1 Trafikksikkerheit

I transportetatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 vert det lagt til grunn at nullvisjonen framleis skal vere utgangspunkt for alt arbeid med trafikksikkerheit. Målet er å fortsette den positive utviklinga med reduksjon i talet på drepne og hardt skadde gjennom planperioden. For å oppnå dette vil det vere naudsynt å ta i bruk alle relevante verkemiddel som kan redusere talet på ulykker. Rett strategi for avkøyrslar og byggegrenser har mykje å sei for trafikksikkerheit og lokalsamfunn. I praksis har det vist seg at direkte avkøyrslar til riks- og fylkesvegnettet, under visse tilhøve, verkar uheldig. Det same kan gjelde for ein del typar bygningar plassert tett opptil riks- og fylkesveg.

2.2 Vegen sin transportfunksjon

Riksvegnettet i Noreg har ein viktig overordna transportfunksjon. I etatane sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er omsynet til ein effektiv og trygg framkomst på riksvegnettet framheva som eit klårt mål for transportpolitikken. Ei effektiv transportavvikling tilseier at trafikken bør kunne halde relativ høg fart. Omsynet til lokalmiljøet langs vegen og tettleiken på avkøyrslar tilseier ofte innføring av særskilte fartsgrenser. Dette fører igjen til auka transporttid og ujamn fart som vil auke transportutgiftene, noko som ikkje er i samsvar med dei nasjonale føringane i NTP.

Fylkesvegnettet har ein viktig funksjon med å binde saman kommunar og distrikt med det overordna transportsystemet. For lokalt og regionalt næringsliv er eit godt og effektivt fylkesvegnett sær viktig. I områder med mange avkøyrslar langs vegnettet må dei køyrande vere sær merksame. Dette gjer arbeidsforholda

vanskelegare for mellom anna yrkessjåførar som til liks 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 langs vegen, vert vegen sin karakter forandra til lokal bustadveg med gjennomgangstrafikk. Slike vegar har både redusert tryggleik og transportfunksjon for alle som nyttar dei. Nedbygging av vegar frå hovudveg til bustadveg har ført til ein sterk trøng for bygging av nye omkøyringsvegar. Avgrensa løyvingar til bygging av nye vegar gjer det i neste omgang vanskeleg å oppretthalde eit funksjonelt vegnett.

Vegen sin transportfunksjon vil i mange tilhøve vere avgjerande for val av haldning til handsaming av spørsmål om avkøyrslar og byggegrenser 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.

2.3 Planar og samfunnsutvikling

Utbyggingsprosjekt og generelle føringar i Nasjonal transportplan og Regional transportplan er førande for handsaming av avkøyrslaker. Vidare legg også «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» opp til at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremje utvikling av kompakt busetjing for å redusere transportbehovet. Dersom det skal opnast for spreidd busetjing bør dette, jf. Plan- og bygningslova, vere avklart i overordna plan. Sidan kommuneplanen sin arealdel fastset bruk av kommunen sitt areal vil den vere bindande for nye tiltak. Avkøyrselssøknader i strid med gjeldande plan skal i utgangspunktet fyrst avklarast i arealplan.

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 byggjegransa vurderast særskilt. Elles vil ein lett kome i konflikt med mål om å oppretthalde levedyktige lokalsamfunn.

Sett frå kommunane si side kan det 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. Samstundes vil spreidd busetnad kunne gje kommunen auka kostnader til skulebuss, heimehjelp og liknande. Det er difor viktig at avkøyrslar og randbusetting vert vurdert i kommuneplanssamanheng.

Det er viktig at kommunane vurderer nye innspel til randbusetnad eller spreidd bustadbygging i område for landbruk/natur/friluftsliv (LNF) i høve til om situasjonen for avkøyrslar og trafikktryggleik er tilfredsstillande.

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

2.4 Miljø

Riksvegane og mange fylkesvegar skal avvikle tung og hurtig trafikk, og relativt sett store trafikkmengder.

Dei som bur langs slike vegar får i aukande grad 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. Busetnad langs vegen der det ikkje er trygg ferdsel langs gang- og sykkelveg eller tilrettelagd tilgrensande lokalt vegnett (berre avkøyrslar til trafikkert overordna vegnett), vil kunne prege oppvekstmiljøet negativt, spesielt med omsyn til born sin tryggleik. Det vil og truleg føra til meir biltransport av born – til skule, vener og aktivitetar.



FOTO 1: KNUT OPEIDE

2.5 Vegstrekninga sin tekniske standard

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

3 AVKØYRSLER

Ei avkøyrsler er etter "Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jf. veglova §§ 40 og 41" omtala og definert som:

"Avkjørsle til offentleg 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 offentleg veg og tilstøytande eigedom, herunder gangtilkomst."

Søknad om avkøyrsler vert handsama etter veglova §§ 40 – 43.

3.1 Trafikksikkerheit knytt til avkøyrsler

Forsking syner at det er ein samanhengen mellom talet på avkøyrsler på ei vegstrekning og risiko for ulykker. Forskingsresultat frå fleire større undersøkingar i USA og Italia viser at talet på ulykker aukar med om lag 2,3%³ når talet på avkøyrsler aukast med éin, langs tofeltsvegar i område med spreidd busetnad. Norske undersøkingar⁴ underbyggjer dette og syner at den relative risikoen for ulykker stig når tettleiken på avkøyrsler aukar på alle typar vegar.

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 servicesenter og liknande. Å halde slik lokaltrafikk mest mogleg skilt frå gjennomgangstrafikk på hovudvegnettet vil vere positivt for både tryggleik og framkomst.

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

³ (Usikkerheit; +1,8; –+2,9) Kjelde; Trafikksikkerhetshandboka TØI 1997/2011

⁴ Muskhaug 1985, Blakstad og Giævær 1989, m.fl. Kjelde; Trafikksikkerhetshandboka TØI 1997/2011

3.1.1 Trafikkmengde og randbusetnad

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

Trafikkmengda målt i køyretøy per døgn (kjt/døgn eller årsdøgntrafikk ÅDT) kan difor danne den aller første grovinndelinga⁵ av vegnettet med omsyn til trafiksikkerheit:

- < 300 køyretøy kan gje akseptabel sikkerheit
- 300 – 800 køyretøy kan gje brukbar sikkerheit
- 800 – 1500 køyretøy kan gje mindre brukbar sikkerheit
- > 1500 køyretøy gjev dårleg sikkerheit

På vegstrekningar med dårleg sikkerheit bør talet på nye avkøyrslar haldast nede, og tiltak for å samla og utbetre dei eksisterande vurderast. Men trafiksikkerheita 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. Avkøyrslar og byggegrensar utanfor regulert området vert handsama som enkeltsaker. Tidlegare vart slike saker ofte handsama utan forankring i retningsliner. 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.

Slik randbygging kjem til eit punkt der tiltaka må bli bestemt ut frå ei 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.

⁵ Inndeling henta frå handbok V715 om rammeplanar

3.2 Prinsipp for plassering og utforming av avkøyrslar

Følgjande generelle prinsipp bør leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrslar, med omsyn til plassering av avkøyrslar i tilknytning til riks- og fylkesveggar:

Generelt

- Teknisk utforming av avkøyrslar må vere i samsvar med [handbok N100](#) og [handbok V121](#).
- Høve til å knyte seg inn på eksisterande avkøyrslar skal alltid vurderast først.
- Nye avkøyrslar vert vist til eksisterande avkøyrslar der denne er rimelig nær.
- Når ny avkøyrslar som erstattar eksisterande avkøyrslar vert etablert, skal gamal avkøyrslar stengast fysisk.
- Avkøyrslar som betrar dagens trafiksikkerheit, må vurderast positivt.
- Avkøyrslar bør gjerast godt synlege frå hovudveg, spesielt for å unngå situasjonar med kraftig nedbremsing og fare for påkøyring bakfrå.
- Avkøyrslar bør ikkje leggjast på stader med stor snøsamling. Parkeringsplassar må ikkje kome i konflikt med vegvedlikehaldet.

Gang- og sykkelveg

- Bruk av gang- og sykkelveg til køyring ved nyetableringar skal ikkje finne stad
- Avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalane

Landbruksavkøyrslar

- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Driftsavkøyrslar til parsellar på eigedom som går tvers over riks- eller fylkesveg bør leggjast rett ovanfor kvarandre.
- Kårhus skal helst leggjast på same side av vegen som gardshusa og med felles avkøyrslar med desse. Ny avkøyrslar kan godkjennast dersom dette aukar trafiksikkerheita.

Avkøyrslø til fritidsbustad

- Ved avkøyrslø til fritidsbustad skal det setjast same tekniske krav som til bustadavkøyrslø.
- Område for fritidsbustader bør ha ei felles avkøyrslø til tilkomstveg/parkeringsplass.

Kulturminne

- Museale vegar må handsamast særskilt i høve søknad om nye avkøyrslø.

3.3 Haldningsklassar for avkøyrslø til veg

Det skal leggjast opp til ei konsekvent handsaming av søknad om avkøyrslø. Utgangspunktet for vurderingane er at kvar enkelt strekning er plassert i ein av følgjande fire haldningsklassar:

Meget streng haldning (RAUD) – *Svært viktig hovudveg (nasjonal og regional funksjon)*

- Vegane skal i prinsippet vere fri for avkøyrslø
- Nye avkøyrslø og utvida bruk av eksisterande avkøyrslø, utanom til primærnæring som er bunden til areala, bør avklarast i reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan ein etter veglova vurdere å godkjenne utvida bruk av avkøyrslø dersom ho ikkje kryssar gang- og sykkelvegen. Dei tekniske krava til utforming oppfyllest.

Streng haldning (GUL) – *Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)*

- Talet på avkøyrslø til vegane skal vere svært avgrensa.
- Nye avkøyrslø, utanom til primærnæring som er bunden til areala, bør avklarast i reguleringsplan. Val av stad for avkøyrslø må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av avkøyrslø bør avgrensast. Dette gjeld særleg for bustadavkøyrslø.

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

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

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

Døme på dårleg utforma og lite trafikksikker avkøyrslar:

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

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

Mindre streng haldning (BLÅ) – Viktig lokalveg (lokal samlevegfunksjon)

- Talet på direkte avkøyrslar til vegane skal vere avgrensa.
- Nye bustadavkøyrslar bør avgrensast. Val av plassering av avkøyrslar må vurderast med tanke på den framtidige samfunnsutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar til bustadføremål bør normalt gjevast dersom dei tekniske krava vert tilfredstilt

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der årsdøgntrafikken er over 1500 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller høgare, bør nye avkøyrslar avklarast i reguleringsplan.

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

3.3.1 Generelt for haldningsklassar:

I og med at rammeplanen er retningsgivande, kan ein her ikkje utelukke andre omsyn, som etter ei konkret vurdering kan gje grunnlag for avvik. Vi syner til forskrift om retningslinjer for behandling av avkøyrsløysaker for riksveg, kapittel 1, der det er presisert: «*Medan omsynet til vegen og ferdsla såleis vil kunne tale mot å gje avkjørsleløyve, kan andre overordna samfunns mål og private interesser tale for at løyve bør gjevast. Dersom eit avkjørsleløyve ikkje vil kome i strid med omsyn som gjeld vegen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og vegen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast.*»

Sjølv om nemnde føresegn direkte gjeld riksvegar, er det same behov for å vekte ulike omsyn når ein skal vurdere avkøyrsløys til fylkesveg.

3.4 Sentrumsområder

I sentrumsområder er dei fleste områda i stor grad regulert og det er reguleringsplan som er gjeldande. Eventuelle nye tilkomststar til fylkes- eller riksveg må vurderast som planendringar.

4 BYGGEGRENSE MOT VEG

Føremålet med byggegrense (sjå figur 1) mot veg, finn ein i Veglova § 29 første ledd;

«Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnshensyn.»



FIGUR 1 BYGGEAVSTAND MOT VEG REKNAST FRÅ VEGEN SI MIDTLINJE

Føremålet med byggegrensene er i hovudsak å ivareta omsynet til:

- Trafikksikkerheit
- Miljø
- Areal for drift, vedlikehald og utbetring
- Naudsynt areal for utvikling av vegen

Både plan- og bygningslova og veglova har regelverk som gjeld byggegrenser. Veglova § 29 andre ledd regulerer at byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er grensa 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Denne generelle byggegrensa kan avvikast gjennom kommuneplanen sin arealdel, reguleringsplan eller særskilt vedtak. Dette er nærare omtala i pkt 4.4.

Rammeplanen legg opp til følgjande generelle haldningsklassar for byggegrense:

- 50 meter (raud klasse 1 og gul klasse 2)
- 30 meter (blå klasse 3)
- 15 meter (grøn klasse 4)

Desse haldningsklassane er ikkje juridisk bindande og definerer heller ikkje grensa for søknadsplikt. Derimot gjev dei generelle retningslinjer for skjønnsutøvinga når ein innanfor søknadspliktig avstand til veg, skal vurdere om ein skal gje dispensasjon eller ikkje. Søknad om dispensasjon frå dei juridisk bindande byggegrensene vert altså avgjort etter ei konkret individuell vurdering der haldningsklassane vil vere ein del av vurderinga.

Det er i hovudsak dei same omsyn som ligg til grunn for dei generelle byggegrensene som går fram av veglova, som ein og skal vurdere når det vert søkt om løyve til å bygge nærare byggegrensa enn det lova har som utgangspunkt. Ofte omtala som «dispensasjon frå hovudregel om byggegrensa i veglova».

4.1 Trafikksikkerheit

Trafikksikkerheit vil i hovudsak vere ivaretatt ved at vegen sjølv er utforma og bygd på ein trafikksikker måte. Vegen sitt nærområde vil likevel vere eit viktig element for sikkerheit. Bygegrensene skal ivareta siktilhøva for sjåførane på vegen. I tillegg kan byggegrensene også hindre at spesielle byggverk vert blikkfang, som distraherer bilistane.

Ved å plassere busetnad nær veg vil ein også potensielt få trafikksituasjonar der born i sin intuitive leik spring ut i vegen. Dette er tilhøve ein skal vere merksame på i vurderingar av byggegrenser og vi viser vidare til «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging», vedtatt i Statsråd 1. september 1989. I «Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging» er det og særleg forventa at kommunane skal sikre *«trygge og helsefremjande bu- og oppvekstmiljøer frie for skadeleg støy og luftforureining.»*

4.2 Areal for drift, vedlikehald og utbetring

Omsynet til rasjonell drift- og vedlikehald av vegnettet tilseier at det er behov for ei avgrensing i kva som kan byggjast nær vegen. Døme på slike forhold er:

- Areal til rydding av fri sikt langs vegen, og naudsynt sikt i samband med kryss og avkøyrslar
- Areal som sikrar moglegheit for effektiv vinterdrift med plass til snøopplag og naudsynt avstand til bygningar og liknande som kan skadast
- Areal som sikrar fritt løp for vatn langs vegen i grøftar og bekkar
- Areal for oppsetting av trafikkskilt, signal og utstyr for kontroll jf. Vegtrafikkloven §5

- Areal for oppsetjing av rekkverk og anna vegutstyr
- Areal som sikrar god tilgang rundt brufundament, murverk og liknande

For samfunnet er det viktig å syte for at det finns areal langs vegen som kan nyttast ved ulike framtidige utbetringstiltak. Dette kan være mindre tiltak som enklare kurveutretting, mindre utbetring av vegbreidd eller sikring av sideterreng. Det kan også vera trong for areal til større tiltak som bygging av gang og sykkelveg, utviding med nye køyrefelt, eller full utbetring av vegen langs eksisterande trase.

4.3 Miljø

Større og tyngre trafikk påfører busetnaden langs vegane miljøulemper. Oppvekstmiljøet blir påverka og dei som bur i området kan føle seg utrygge. Dette vil særleg gjere seg gjeldande med omsyn til born sin leik og om dei må ferdast langs trafikkerte vegar til skule, fritidsaktivitetar og leikekameratar. Det er til dømes viktig at ein i reguleringsplanarbeid ikkje set av leikeareal nær veg og at tilkomstvegane til slike areal er sikre. Ulemper som dette vert oppfatta av den enkelte først etter at etableringa er gjort. Det kan igjen føre til krav om nedsett fartsgrense, støyskjermingstiltak, veglys og gang- og sykkelveg. Ei slik utvikling gjev auka utgifter til grunnverv og service.

Omsynet til trygg ferdsel, både for køyrande, syklistar og gåande er historisk sett hovudføremålet for å fastsette byggegrense mot veg. Ettersom trafikken har auka, har ein og fått meir kunnskap om dei negative helsemessige effektane som luftureining og støy frå biltrafikk kan gje. Byggegrensene skal også ivareta miljøomsyn. Statens vegvesen har eit ansvar for å bringe miljøtilhøva, mellom anna støy, inn i vurdering av enkeltsakar og i plansamanheng.

Støy

”Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging”, T-1442/2016 skal leggjast til grunn av kommunar, regionale styresmakter og statlege etatar ved arealplanlegging og handsaming av enkeltsaker etter plan- og bygningslova.

Retningslina 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 førast opp dersom det kan dokumenterast at avbøtande tiltak gjev tilfredsstillande støytilhøve. Retningslina for støy skal gjelde i vurdering av dispensasjon frå byggegrense for nye bustader og andre bygg med støyømfintlege bruk. Det er ikkje alltid slik at støynivået avtek proporsjonalt med avstand til vegen. Årsdøgntrafikk og

fartsgrense vil ha stor innverknad og støynivå er også avhengig av terrengformasjon. Vurderinga bør ta utgangspunkt i berekna framtidige støytilhøve. Når det gjeld tilbygg til einingar som ligg innanfor støysoner og nærmare vegen enn byggegrensa etter veglova, vil miljøtilhøva berre vera ein grunn for avslag dersom føremålet med tilbygget er langtidsopphald for fleire personer enn tidlegare.

Lokal luftureining

Det er utgjeve statlege rettleiingar om korleis luftkvalitet bør handterast i kommunal arealplanlegging; «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging», T-1520 frå 2012. Luftureining er ei utfordring langs sterkt trafikkerte vegar. Det er spesielt nitrogendioksid (NO₂) frå forbrenning og svevestøv (PM_{2.5} og PM₁₀) frå asfaltslitasje, som tidvis har konsentrasjonar store nok til å gje helseplagar.

Det er gjeve anbefalte grenser for nitrogendioksid og svevestøv som skal leggest til grunn ved planlegging av ny verksemd og ny busetnad. Retningslinjene skal følgast når vi planlegg ny veg og utvidar veg, men også for søknader om dispensasjon frå byggegrense. Reguleringsplanar i områder med antatt luftforureining over dei tilrådde grensene, skal omtale status og konsekvensar av luftureininga⁶. I praksis vil sonekartlegging vera aktuelt når ÅDT er over 8000. Gul sone representerer forureiningsnivå som helsemyndighetene meiner gjev fare for helseskadar. I raud sone er hovudregelen å unngå ny busetnad som er følsam for luftforureining. I sentrumsområde, spesielt rundt kollektivknutepunkt, er det likevel aktuelt med høgare arealutnytting av omsyn til samordna areal- og transportplanlegging. Ved reetablering, ombygging og utviding av eksisterande bygning i raud sone som ligg nærmare vegen enn generell byggegrense, bør som hovudregel ikkje luftureininga vera avslagsgrunn dersom det ikkje vert laga fleire einingar.

⁶ Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, Miljøverndepartementet (T-1520), pkt 5.1.

4.4 Handsaming av søknader om dispensasjon frå byggegrensa

Følgjande generelle prinsipp skal ligge til grunn ved handsaming av søknad om dispensasjon frå byggegrensa med omsyn til busetnad/plassering av byggegrense i tilknytning til riks- og fylkesvegar:

- Ny busetnad må ikkje vere til hinder for seinare utbetringar/utvidingar av riks- og fylkesvegnettet, eller trafikksikringstiltak langs vegen som gang- og sykkelveg.
- Busetnaden bør helst leggjast i god avstand frå riks- og fylkesveg av omsyn til borns leik, trafikkstøy og miljø. Bornas aksjonsradius ved leik er liten. Dei fleste førskuleborn leiker nærare bustaden enn 100 meter. Faren for ulykker der born uforvarande spring ut i trafikken under leik minkar med aukande avstand mellom bustad og veg.
- Av omsyn til støytilhøva bør busetnad i mange tilfelle plasserast i større avstand frå midtre veglinje dersom særskilt skjerming ikkje vert gjennomført jfr § 20. 3 ledd.
- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Museale vegar må handsamast særskilt i høve til ny busetnad.

Det skal leggjast vidare opp til ei konsekvent handsaming av søknad om dispensasjon frå byggegrensa. Utgangspunktet for desse vurderingane er at den einiskilde strekninga plasserast i ei av følgjande fire haldningsklassar:

HALDNINGSKLASSE 1 (RAUD) – *Svært viktig hovudveg (nasjonal og regional funksjon)*

- Byggegrenser 50 meter
- Nye bustader, utanom til primærnæringa som er bunden til areala, vert berre godkjent etter reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggegrensa vurderast.

Støykrava i byggteknisk forskrift skal oppfyllest.

HALDNINGSKLASSE 2 (GUL) – Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)

- Byggjegranser 50 meter
- Det vert vanlegvis ikkje gjeve dispensasjon utan at det føreligg ein Reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Støykrava i byggtknisk forskrift skal oppfyllast.

HALDNINGSKLASSE 3 (BLÅ) – Viktig lokalveg (lokal samlevegfunksjon)

- Byggjegranser 30 meter. For Sogn og fjordane er byggegrensa for haldningsklasse «BLÅ» 15 meter
- I visse høve kan ein godkjenne oppføring av bygningar

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

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

HALDNINGSKLASSE 4 (GRØN) – Lokalveg (andre lokale funksjonar)

- Byggjegranser 15 meter
- Det vert i utgangspunktet ikkje gjeve dispensasjon for oppføring av bustader og fritidsbustader innanfor byggjegrensa på 15 meter

4.5 Kryss

Det er egne byggjegranser i kryss og den er lik for alle haldningsklassar.

Ved kryss på riks- og fylkesveg skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina 60 meter frå skjeringspunktet og midtlinene i krysset. For andre offentlege vegar og private vegar som er opne for allmenn ferdsle skal lina målast

40 meter frå skjeringspunktet. I særskilte høve kan vegstyremakt fastsette andre grenser for det einskilde krysset.

Byggegrensa i vegkryss vert målt som vist i figuren på neste side. Når primærvegen i krysset er riks- eller fylkesveg, er det 60 meter som er rette avstanden inn på begge vegane i krysset, uavhengig av kva vegstatus sekundærvegen har. For kryss mellom andre vegar skal dei tilsvarande avstandane vere 40 meter.



FIGUR 2 BYGGEGRENSE KRYSS

4.6 Sentrumsområder

I sentrumsområder er dei fleste områda i stor grad regulert og det er difor gjeldande reguleringsplan som gir byggjegenne. I slike områder vil som regel byggjegenne gå i bakkant av fortau. Eventuelle nye tilkomstar til riks- eller fylkesveg vurderast som planendringar.

5 OMKLASSIFISERING

Vegen sin funksjon kan endre seg og det kan av den grunn vere behov for å endre vegen (strekninga) sin haldningsklasse, til dømes i samband med ein omklassifisering.

Omklassifisering av veg skjer når det føreligg ein ny veg som overtek den gamle vegen sin funksjon. Det kan skje som følge av bygging av ny veg eller ved gjennomgang av vegen sin funksjon. Opptak av veg skjer når til dømes ein fylkes- eller kommunalveg vert teken opp til riksveg. Dette kan skje som følgje av bygging av ny veg eller endra behov med påfølgande funksjonsendring av vegen. Krav til oppdatering av vegreferansesystemet, er at endringa skal ligge i NVDB den dagen den nye vegen opnar/er ferdigstilt eller vert overteken av ny eigar. Haldningsklassen til vegen skal også vurderast og eventuelt justerast i denne prosessen.

Sakshandamar ved vegavdelinga sender bestilling til Geodataseksjonen om oppdatering når overtakingsdato/opningsdato er fastsett.

6 REFERANSE TIL STYRANDE OG RETNINGSGIVANDE DOKUMENT

Dokument	Beskriving	Referanse
Vegkart http://arcg.is/28S0pBn	Haldningsklasser avkøyrslar for riks- og fylkesveg Region vest, kartdel.	
Veglova	Lov om vegar	§§ 40–43
Plan og bygningsloven	Lov om planlegging og byggesaksbehandling	
NTP	Nasjonale transportplan	
Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2015)	Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2015)	
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging	«Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging», vedtatt i Statsråd 1. september 1989.	
Å bygge ved riks- eller fylkesveg (2017)	Henta frå: http://www.vegvesen.no/_attachment/1684891/binary/1160443?fast_title=%C3%85+bygge+ved+veg.pdf	
Håndbok V121	Geometrisk utforming av veg- og gatekryss	
Håndbok V715	Rammeplan for avkjørsler	
Håndbok R701	Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker	
Håndbok N100 Veg- og gateutforming	Krav til avkøyrslsutforming	E1.4

NA-rundskriv nr. 98/20	Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker: særtrykk av NA-rundskriv nr. 98/20	
Byggteknisk forskrift	Henta frå: https://dibk.no/byggeregler/tek/	
T-1520	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	
T-1442/2016	Henta frå: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2526240/	
T-1491	Kommuneplanens arealdel; Eksempel på korleis rammeplanen kan takast inn som føresegn i kommuneplanen	S 61, 62



Statens vegvesen
Region vest
Veg- og transportavdelinga
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen