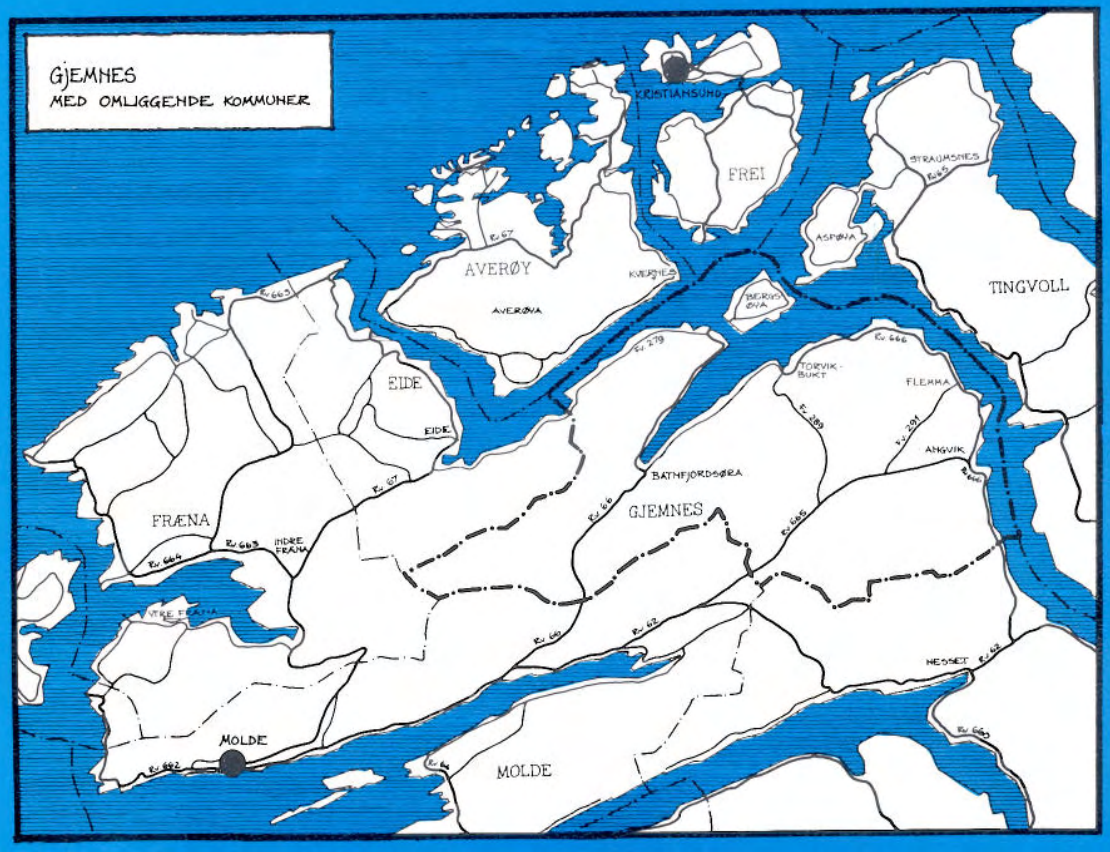
Veiledning

Håndbok - 075

RAMMEPLAN FOR AVKJØRSLER

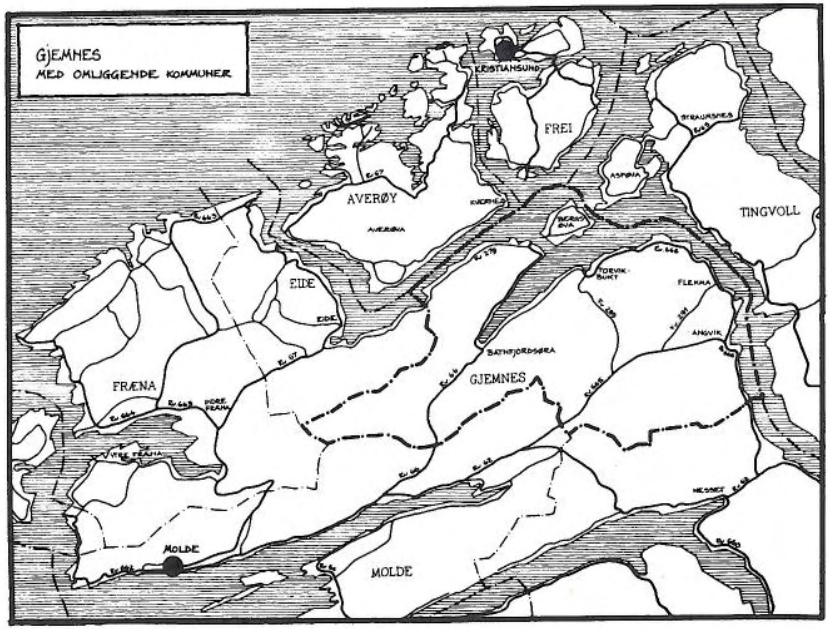
ET EKSEMPEL



STATENS VEGVESEN

RAMMEPLAN FOR AVKJØRSLER

ET EKSEMPEL



STATENS VEGVESEN

HÅNDBØKENE I STATENS VEGVESEN

Dette er en håndbok i vegvesenets interne håndbokserie – en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst skal tjene som praktiske hjelpemidler for den enkelte tjenestemann ved utførelse av de ulike arbeidsoppgaver innen etaten.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring. De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av det sentrale håndboksekretariatet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 3 nivåer:

Nivå 1 - Grå bunnfarge på omslaget - omfatter Lover, Avtaler og forskrifter som godkjennes av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Oransje bunnfarge på omslaget - omfatter Normaler og Retningslinjer - som godkjennes av Vegdirektoratet.

Nivå 3 - Blå bunnfarge på omslaget - omfatter Veiledninger,Lærebøker og Vegdata - som godkjennes av Vegdirektoratets avdelinger.

Rammeplan for avkjørsler -
Et eksempel
Nr. 075 i Vegvesenets håndbokserie
Utarbeidelse: Vegdirektoratets Planavdeling
v/overing. Bjørn Sandelien og
overing. John Arild Jenssen

Konsulentbistand fra
Asplan AS ved
siviling. Tore Kaurin,
siviling. Bjørn Wiese og
tegner Anne Lise Berg

Opplag 3000
Trykk: A/S Kaare Grytting, Orkanger
ISBN 82-7207-058-8

FORORD

I forbindelse med revisjonen av vegvesenets langtidsplan for perioden 1982-85 forutsatte Vegdirektoratet at vegsjefene i samråd med kommunene utarbeidet en rammeplan for behandling av avkjørselsspørsmål. Retningslinjer for utarbeidelse av rammeplanen ble gitt i vedlegg til Vegdirektoratets brev av 15. mai 1979 til vegsjefene. Disse retningslinjene finnes som bilag bakerst i heftet. Imidlertid har det vært ønskelig med en del supplerende opplysninger blant annet om presentasjonen av rammeplanen. Dette informasjonsbehovet er tilstede fordi det har vist seg at mange fylker er kommet relativt kort i arbeidet med rammeplanen.

Selv om det hittil ikke er laget noe stort antall rammeplaner, er det høstet en del verdifulle erfaringer. Det arbeid som er utført for Gjemnes kommune i Møre og Romsdal har vært av særlig betydning. Gjemnes ble tidlig valgt til prøvekommune for rammeplanarbeidet. Dette informasjonsheftet bygger derfor i stor grad på dette arbeid.

Heftet inneholder først et kapittel om rammeplanarbeidet generelt. Det beskriver rammeplanen og hvorfor den bør utarbeides. Dessuten omtales fremdrift og organisering av rammeplanarbeidet samt forslag til behandling av rammeplanen.

De øvrige kapitler gir et konkret eksempel på hvordan en rammeplan kan presenteres. Eksemplet er en kommentert og noe forkortet beskrivelse av rammeplanen for Gjemnes kommune.

Når det foreligger et mer omfattende erfaringsmateriale, vil informasjonsheftet eventuelt bli bearbeidet.

Vegdirektoratet
Planavdelingen

April 1980

INNHOLD

Side

1. RAMMEPLANARBEIDET 7

1.1 Bakgrunn og formål 7
1.2 Hva menes med en rammeplan? 7
1.3 Forholdet til generalplanen 8
1.4 Fremdrift - hovedopplegg 8
1.4.1 Vegvesenets langtidsplan 8
1.4.2 Kommunenes generalplanlegging 9
1.4.3 Delegering av myndighet i avkjørselssaker 9
1.5 Fremdrift, organisering - detaljer 9
1.6 Behandling av rammeplanen 10
1.6.1 Kommunalt nivå 10
1.6.2 Fylkesnivå 10
1.6.3 Statlig nivå 10
1.7 Brukermedvirkning 10

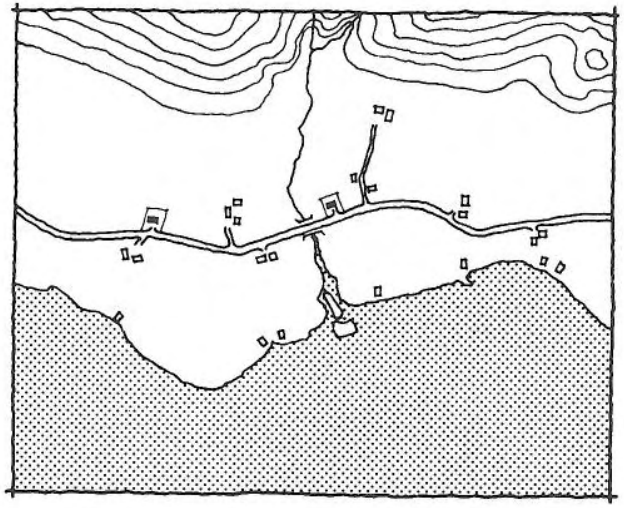
2. OMTALE AV RAMMEPLANEN FOR GJEMNES KOMMUNE 11

2.1 Generelt 11
2.2 Rammeplanen for Gjemnes kommune - grunnlagsmateriale 13
2.2.1 Kart nr. 1 Areal- og vegplaner 15
2.2.2 Kart nr. 2 Veg- og trafikkdata 17
2.2.3 Kart nr. 3 Vegens transportmessige betydning 21
2.3 Kart nr. 4 Rammeplanen 23
2.4 Beskrivelse av holdningsalternativ for tre veger i Gjemnes 24
2.5 Prinsipper for lokalisering og utforming av de enkelte avkjørsler 25
2.6 Oppsummering 25

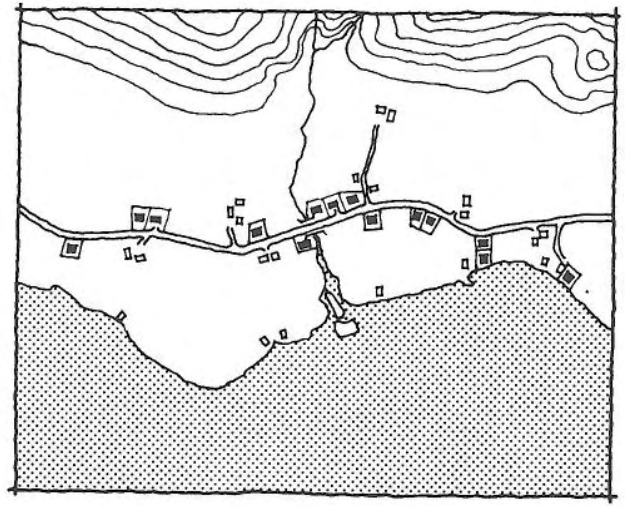
3. ORGANISERING AV ARBEIDET OG BEHANDLING AV RAMMEPLANEN FOR GJEMNES 27

BILAG

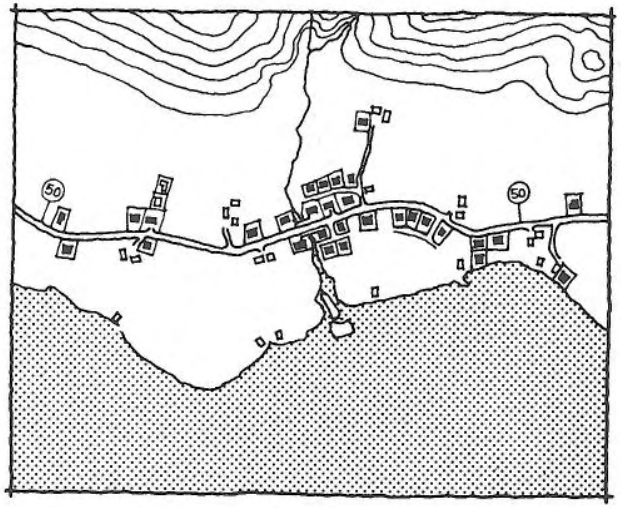
KONSEKVENSER AV TIDLIGERE AVKJØRSELSBEHANDLING



1. Langs vegen var det stort sett jordbruks-eiendommer. Et par boligtomter var bebygd med direkte atkomst til hovedvegen.



2. Etter noen år var det blitt bygd relativt mange hus, alle med direkte atkomst til hovedvegen.
Pågangen etter tomter var stor p.g.a. at det var rimelige tomtekostnader særlig fordi man bl.a. ikke trengte å betale refusjon for opparbeidelse av atkomstveger.



3. Etter ytterligere noen år er situasjonen blitt vesentlig forverret. Den randbebyggelsen som har utviklet seg blir påført ulemper som støy, forurensning og utrygghetsfølelse og trafikkavviklingen gjennom området er dårlig p.g.a. alle avkjørslene. Nå er man kommet i en situasjon med behov for forbedringstiltak. Det kan f.eks. gjelde nedsatte fartsgrenser, gang- og sykkelveger, avkjørselssanering og andre fysiske utbedringstiltak. En fullstendig vegomlegging etter ny trasé kan også komme på tale.

1. RAMMEPLANARBEIDET

1.1 Bakgrunn og formål

Etablering av virksomhet til riks- og fylkesveg har hittil ofte blitt behandlet som enkeltsaker uten forankring i en samlet plan som kan belyse konsekvensene over tid. I denne forbindelse har spørsmålet om avkjørselstillatelse mange ganger vært utslagsgivende for realisering av utbyggingstiltak. Dette har ført til at vegvesenet indirekte har styrt mye av arealdisponeringen langs riks- og fylkesveger. Vegsjefens ansvar for trafikkavvikling og trafikksikkerhet og kommunenes ønsker om økt bosetting og virksomhet langs vegene har mange steder ført til interessekonflikter mellom Statens vegvesen som myndighet i avkjørselssaker og kommunene som hvedansvarlig for arealdisponeringen. Behovet for et felles vurderingsgrunnlag for behandling av avkjørselsspørsmål er i de senere år blitt stadig tydeligere. Hensikten med rammeplanen er å få i stand en konstruktiv dialog mellom vegvesen og kommune for i fellesskap å komme frem til en konsekvent og nyansert avkjørselsbehandling.

1.2 Hva menes med en rammeplan ?

Rammeplanen skal først og fremst inneholde retningslinjer for behandling av avkjørselsspørsmål på nærmere definerte riks- og fylkesvegstrekninger. Men planen bør også ta opp mer generelle tema som f.eks. planprinsipper ved avkjørselsregulering.

Det er viktig at rammeplanens retningslinjer blir vurdert i en generalplanmessig sammenheng. Samtidig må de også vurderes i forhold til fylkespolitiske vedtak om utbyggingsmønster og avkjørselspolitikk.

Veg- og trafikkdata er det sentrale grunnlagsmateriale for utarbeiding av rammeplanen. Vegens trafikkmengde samt vurderinger av transportfunksjon, trafikksikkerhet, støy- og miljømessige konsekvenser er spesielt viktig.

Rammeplanen skal utarbeides for hele riks- og fylkesvegnettet innen den enkelte kommune. Vegnettet deles her inn i strekninger med ensartet holdning til behandling av avkjørselsspørsmål. Strekningene kan være korte (under 1 km). Holdningen fastsettes som en av fire alternative strenghetsgrader, som er beskrevet og innholdsmessig definert i Vegdirektoratets retningslinjer (se pkt 3 i bilag).

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

Strenghetsgradene angir i hvilken utstrekning og under hvilke forutsetninger ny avkjørsel og utvidet bruk av avkjørsel kan tillates.

Det er grunn til å understreke at rammeplanen ikke er noen fysisk plan. Rammeplanen gir bare retningslinjer for behandling av avkjørsler. Dette medfører f.eks. at et ønske fra en kommune om utbygging langs veger med meget streng holdning ikke trenger å innebære noen konflikt, dersom utbyggingen gis adkomst via ordinære vegkryss, samt at gående og syklende gis et trafikksikkert vegtilbud til attraktive målpunkter. En slik løsning kan tvertimot være aktuell hvor riks- og fylkesvegen er hovedforbindelsen mellom et større utbyggingsområde og nærliggende sentra. Omvendt kan det være slik at kommunen eller andre myndigheter ikke vil akseptere utbygging langs en strekning med lite streng holdning i rammeplanen, ut i fra andre planleggingshensyn som jordvern, naturvern, ønsket bosettingsmønster, kommunal økonomi, m.v.

For å få rammeplanarbeidet raskt igang i flest mulig kommuner samtidig, er det i flere fylker laget såkalte forenklede rammeplaner (kfr. pkt. 1.4.1). I den forenklede plan kan strekningene med ens holdning gjøres relativt lange. Kanskje kan hele vegruter gis samme strenghetsgrad.

Den sammenstilling og presentasjon av data som gjøres gjennom rammeplanarbeidet, vil være av stor verdi for offentlig planlegging og forvaltning. Opplysningene vil f.eks. kunne benyttes ved reguleringsplaner, trafikksaneringsplaner, vegplaner, gang- og sykkelvegplaner etc.

1.3 Forholdet til generalplanen

Samordning av arealbruk og utbygging skal i utgangspunktet skje gjennom kommunens generalplanlegging. Retningslinjene i rammeplanen vil i stor grad bli fastlagt ut i fra vurderinger av veg- og trafikkforhold. De vil derfor ha karakter av å være vegvesenets premisser for kommunens generalplanarbeid. Retningslinjene eller premissene vil i det videre generalplanarbeid måtte avveies mot andre planleggingshensyn, som jordvern, naturvern, bosettingsmønster m.v. Rammeplanen kan derfor ikke betraktes som et fullstendig utgangspunkt for lokalisering av nye boliger og andre utbyggingstiltak. I kommunens lokaliseringspolitikk må et langt videre perspektiv legges til grunn. Siktemålet må her være at utbyggingsmønsteret langs riks- og fylkesveg fastlegges i kommunens oversikts- og reguleringsplaner etter bygningsloven.

Gjennomføringen av en bestemt holdning til avkjørselsspørsmål kan være avhengig av at kommunen i sin arealplanlegging og byggesaksbehandling, følger opp intensjonene i rammeplanen. Som eksempel på dette kan nevnes innføring av generalplanvedtekt for å hindre uønsket spredt boligbebyggelse.

I jord-, skog og naturområder kan generalplanvedtekt også benyttes for å sikre at bebyggelse legges i en avstand fra hovedveg som er akseptabel ut i fra hensynet til trefikksikkerheten og nærmiljøet generelt. Både "pusteromsvedtekt" og endelig generalplanvedtekt kan gi hjemmel til å avslå uheldig utbygging som ellers isolert sett tilfredsstiller krav til avkjørsel og avkjørselsveg etter Vegloven og § 66 i Bygningsloven.

1.4 Fremdrift - hovedopplegg

Fremdriften av rammeplanarbeidet må tilpasses

- vegvesenets langtidsplanlegging
- kommunens generalplanlegging
- opplegget for delegering av myndighet i avkjørselssaker.

1.4.1 Vegvesenets langtidsplan

Rammeplanen vil bli en rullerende plan koblet sammen med behandlingen av vegvesenets langtidsplan (Norsk vegplan). De kommunale rammeplaner forutsettes sammenstilt på fylkesnivå for å gi en oversikt over riks- og fylkesvegnettets inndeling i ulike strenghetsgrader for avkjørselsbehandlingen. Slike oversikter vil være et viktig grunnlag for vurderinger av avkjørselspolitikken spesielt og for mer generelle vurderinger av vegnettets funksjon og standard både på fylkes- og landsnivå.

Ved fylkets behandling av langtidsplanen (1982-85) høsten 1979, var det av tidsmessige årsaker ikke mulig å legge frem noen sammenstilling av kommunale rammeplaner til behandling. Vegdirektoratet regner imidlertid med at saken kan gis en selvstendig behandling i løpet av våren 1980. Den vil da gi grunnlagsmateriale for den videre behandling av vegvesenets langtidsplan i Samferdselsdepartementet og Stortinget.

I mange kommuner har rammeplanarbeidet blitt startet opp med utarbeidelse av såkalte forenklete rammeplaner, som forutsettes gitt en særskilt kommunalpolitisk behandling. Dette skyldes de stramme tidsfrister som er blitt satt. Erfaringene fra disse kommunene sammenholdt med de som har laget en mer detaljert plan, tilsier at utarbeidelse og behandling av forenklete rammeplaner sannsynligvis ikke vil være hensiktsmessig for ettertiden.

Etter den fylkespolitiske behandling våren 1980 forutsettes rammeplanarbeidet videreført i kommuner med forenklet plan og oppstartet i de kommuner hvor arbeidet enda ikke er igangsatt.

Den første rammeplanen i alle kommuner bør være ferdig i god tid før neste revisjon av vegvesenets langtidsplan, som tar til i 1982. Bakgrunnen for dette er at rammeplanen vil kunne være et godt grunnlag for anbefalinger om prioritering av avkjørselsreguleringer, vegomleggінger med tilhørende forslag til endringer i planleggingsprogrammer og investeringsprogram. Hovedtyngden av rammeplanarbeidet bør derfor skje i perioden mellom to revisjoner av selve investeringsprogrammet i langtidsplanen.

1.4.2 Kommunenes generalplanlegging

Utarbeidelse av rammeplanen bør tilpasses fremdriften av det øvrige generalplanarbeid (kfr. pkt 1.3). Men siden status og fremdrift ved behandlingen av generalplanene er svært ulike fra kommune til kommune kan det ved utarbeidelsen av den første rammeplanen være vanskelig å få den ønskede tilpasning.

Særlig utviklingen utenfor tettstedsområdene har hittil ofte vært mangelfullt behandlet i generalplansammenheng. Den mulighet som kommunene har til å delta i utformingen av vegvesenets beslutningsgrunnlag i avkjørselssaker bør tilsi at kommunene forserer sitt generalplanarbeid.

1.4.3 Delegering av myndighet i avkjørselssaker

Siden rammeplanen gir overordnede retningslinjer for behandlingen av avkjørselssaker, er utarbeidelsen av rammeplanen blitt koblet til den delegering av myndighet i avkjørselssaker som er tatt opp i St.prp. nr 63 (1976-77), om forenkling av byggesaksbehandlingen. Hensynet til denne delegering fra vegsjef til kommunalt nivå tilsier at rammeplanarbeidet må forseres. Det er grunn til å anta at en delegering vil bli knyttet til de strekninger hvor vegsjef og kommune er enige om hvilken holdning som skal legges til grunn.

1.5 Fremdrift, organisering - detaljer

Det er forutsetningen at vegsjefen skal ha hovedarbeidet med utkast og forslag til rammeplanen. Kommunen skal bidra med grunnlagsmateriale og synspunkter bl.a. om den er enig i vegsjefens forslag slik at selve rammeplanarbeidet i relativt liten grad blir en ekstra belastning for kommunens tekniske etat og politikere.

I det følgende er skissert en fremdrift av arbeidet som kan være hensiktsmessig.

Ved presentasjon av det første forslag til rammeplan må vegsjefen presisere at forslaget er en klargjøring av vegsjefens forutsetninger for behandlingen av avkjørselssøknader. Disse forutsetninger vil bli lagt til grunn, dersom kommunen ikke gir uttrykk for uenighet.

I det første forslag til rammeplan skal de veg- og trafikkmessige hensyn avveies mot de lokale interesser så langt vegsjefen har oversikt over disse.

Kommunen gir deretter uttrykk for ønsker og behov og sier seg enig om forslaget kan legges til grunn for kommunens general- og reguleringsplanlegging og behandlingen av avkjørselssøknader.

Vegsjefen legger deretter frem et nytt og bearbeidet forslag til behandling. I dette forslag imøtekommes kommunens synspunkter i den grad vegsjefen finner det mulig. Med dette vil sannsynligvis mye av den uenighet som tidligere er avdekket være fjernet. Det kan være aktuelt med flere behandlingsrunder for å komme frem til enighet for flest mulig strekninger.

Etter den politiske behandling i kommunen er avsluttet (konf. pkt. 1.6) vil det fortsatt kunne være uenighet om holdninger på enkelte strekninger. En avklaring av slike konflikter bør fortrinnsvis avklares gjennom bygningslovens plantyper. Men det kan også være aktuelt med f.eks. en hovedplanutredning etter Vegloven. Også for å gjøre avkjørselsreguleringen juridisk bindende kan det være ønskelig med videre planlegging f.eks. gjennom reguleringsplan.

1.6 Behandling av rammeplanen

1.6.1 Kommunalt nivå

Rammeplanen bør forelegges kommunestyret til uttalelse. Det bør ellers kunne legges opp til en enkel behandling av rammeplanen i kommunen, da forslagene bare er rettledende for behandlingen av avkjørselssaker og premisser for kommunens generalplanarbeid. Forslagene i rammeplanen vil senere bli gitt ny behandling som ledd i kommunens behandling av generalplanen.

Det har således ikke vært intensjonen at rammeplanen som sådan skal behandles som egen plantype etter bygningsloven (del -generalplan) eller vegloven (vegutredning).

1.6.2 Fylkesnivå

Fylkets plan- og utbyggingsadministrasjon bør trekkes med i arbeidet med de kommunale rammeplaner både ved deltakelse på møter og ved faglige vurderinger av planene. Ellers bør også fylkeslandbruksstyret få planene til behandling.

En selvstendig politisk behandling i fylkeskommunen av den enkelte kommunale rammeplan er sannsynligvis ikke aktuell. For den politiske behandling bør vegsjefen lage en sammenstilling av de kommunale planer. Denne sammenstillingen bør også gis en faglig vurdering av fylkets plan- og utbyggingsadministrasjon. Dette materialet vil utgjøre vegvesenets premisser for fylkeskommunens oversiktsplanlegging etter bygningslovens bestemmelser (jfr. det som foran er sagt om forholdet til kommunenes generalplanarbeid).

Sammenstillingen av de kommunale rammeplaner bør blant annet inneholde et kart over hele fylket, som viser de holdninger som er fastlagt. Strekningen der det er konstantert uenighet mellom kommune og vegsjef, bør spesielt omtales. Det er imidlertid viktig å presisere at konflikter som oppstår bør avklares gjennom en plantype etter bygningslov eller eventuelt veglov.

Ved behandlingen kan det være av spesiell interesse å innhente synspunkter på:

- selve opplegget for rammeplanarbeidet
- samordning av holdninger på viktige vegruter over kommunegrensene
- vegstrekninger med interessekonflikter
- rammeplanarbeidets konklusjoner med hensyn til behov for videre planlegging, forslag til endringer i langtidsplanens investeringsprogram

Den avsluttende behandling av saken bør skje i fylkestinget.

1.6.3 Statlig nivå

På statlig nivå vil de kommunale rammeplaner eller sammenstillinger av disse ikke gis noen selvstendig behandling. Rammeplanarbeidet vil imidlertid danne grunnlag for en generell diskusjon av avkjørselspolitikken i tilknytning til behandlingen av vegvesenets langtidsplan. Den sentrale behandling vil således i likhet med fylkets behandling kunne gi endrede rammebetingelser til senere revisjoner av rammeplanene.

1.7 Brukermedvirkning

Opplegget for rammeplanarbeidet er laget primært med tanke på en dialog mellom kommune og vegsjef. Selvfølgelig er det intet til hinder for engasjement også av andre interesser eller direkte fra lokalbefolkningen. Hvordan dette kan ordnes må vurderes i det enkelte tilfellet.

Sannsynligvis er det mest hensiktsmessig at et omfattende engasjement fra ulike interessegrupper primært skjer på de strekninger hvor det er uenighet mellom kommune og vegsjef. Siden avklaringen av slike konflikter bør skje gjennom behandling av en plantype etter bygningsloven eller vegloven, vil de gjeldende bestemmelser om medvirkning ved slik planlegging komme til anvendelse i slike tilfeller.

2. OMTALE AV RAMMEPLANEN FOR GJEMNES KOMMUNE

Dette kapitlet bygger på materiale fra rammeplanen for Gjemnes kommune, slik den forelå ved årsskiftet 1979/80 etter en 6 månederes planleggingsperiode. Planleggingsprosessen var da ført så langt at planen ikke kan karakteriseres som en forenklet rammeplan. Dette er utgangspunktet for de kommentarer som er gitt i dette kapitlet.

2.1 Generelt

Rammeplanens generelle innledningsavsnitt inneholder en kortfattet beskrivelse av:

- bakgrunn og hensikt med rammeplanen
- avkjørselssituasjonen i fylket og konsekvenser av dagens avkjørselspolitikk

Beskrivelsen fokuserer særlig på de trafikksikkerhetsmessige sider ved avkjørselsreguleringen. Innholdsmessig tilsvarer avsnittet i store trekk pkt. 1 og 2 i Vegdirektoratets retningslinjer (jfr. bilag).

KOMMENTAR:

En generell innledning bør være med i alle rammeplaner. Innholdet bør gjøres mest mulig fylkestypisk. En presentasjon av tidligere fylkespolitiske vedtak om blant annet utbyggingsmønster og boligplanlegging er av spesiell interesse. I stor grad vil den generelle del av rammeplanen kunne gjøres relativt lik for alle kommuner. Den generelle del bør imidlertid også inneholde viktige generalplanmessige forutsetninger av betydning for rammeplanen. Disse vil selvsagt variere fra kommune til kommune. I kommuner med godkjent generalplan bør generalplankartet (jfr. 2.3) og vedtekter av betydning inngå som vedlegg til rammeplanen. I kommuner som ikke har sluttført arbeidet med sin første generalplan, er det viktig at generalplanutvalget summerer opp arbeidet slik at de generalplanmessige forutsetninger er klarest mulig.

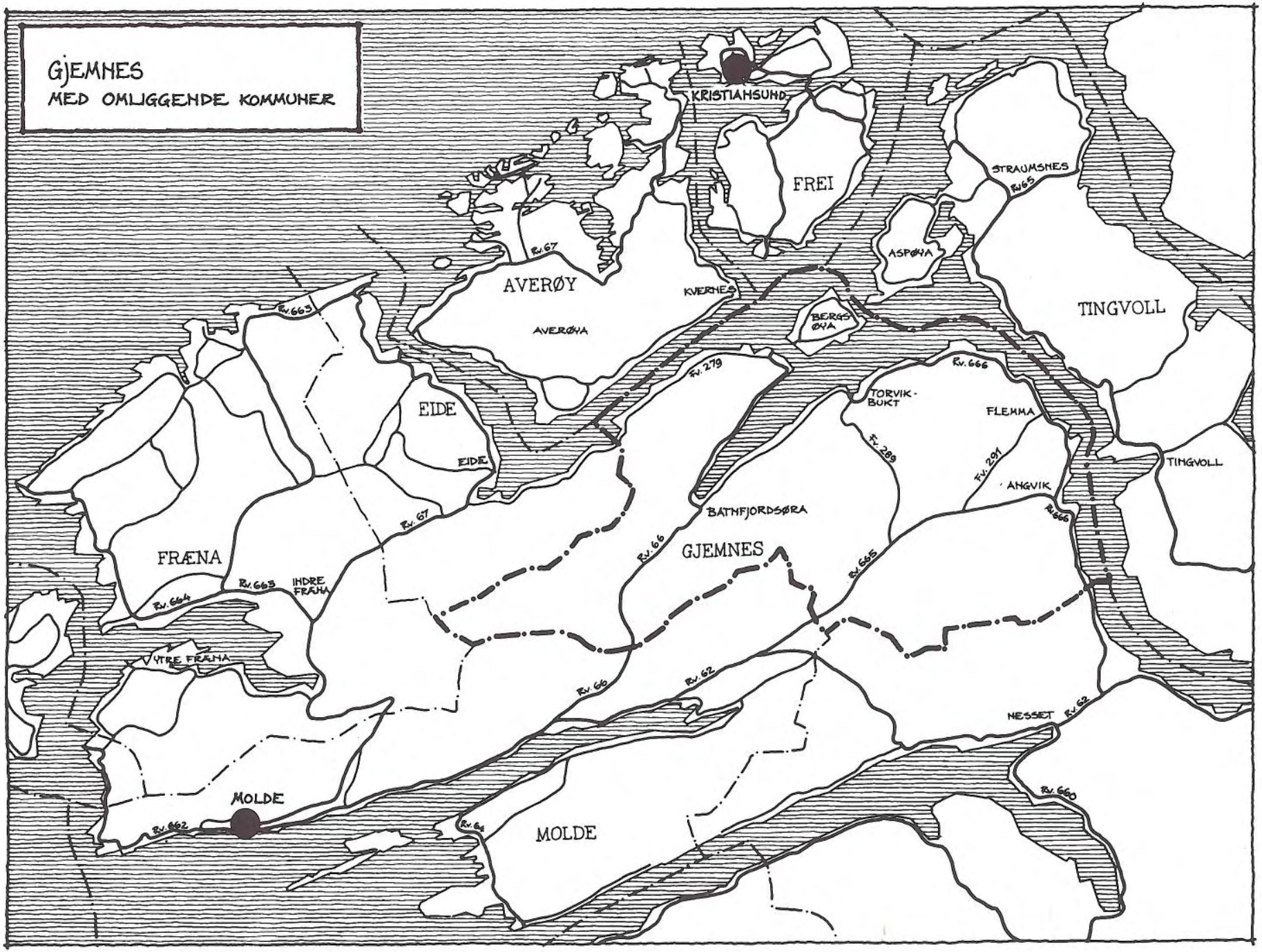
Planforutsetninger og målsettinger - fylkesnivå

Etter at arbeidet med det foreliggende rammeplanforslag for Gjemnes ble avsluttet, er fylkesplanen for Møre og Romsdal blitt behandlet av fylkesutvalget. I henhold til fylkesplanen skal dagens bosettingsmønster opprettholdes. Det er imidlertid viktig at det spredte bosettingsmønstret blir tilført et bedre utviklet tettstedsmønster. En stor spredning av boligbyggingen i utkantområdene, slik det er sterke tendenser til i dag, har uheldige følger for arbeidet med å styrke senterdannelsen i utkantstrøk og reduserer således grunnlaget for å bygge ut tjenestefunksjoner. Foruten å styrke kommunesentra vil det være en viktig oppgave å legge til rette for senterdannelser i tilknytning til den spredte bosetting gjennom utbyggingen av bygdesentra.

Bygdesentra må gis en meget vid betydning helt ned til vegkrysset i bygda, der en finner den eneste dagligvareforretning. Fylkesutvalget mener imidlertid at målet må være at hver bygd får sitt bygdesentra med f.eks. barneskole, forsamlingslokale, idrettsplass, landhandel samt et boligfelt i tilknytning til disse funksjonene (kfr. for øvrig fylkesplanen).

Planforutsetninger og målsettinger - generalplannivå

Arbeidet med "første generasjons generalplan" i Gjemnes er ikke sluttført enda. Hittil har generalplanarbeidet hovedsakelig konsentrert seg om tilrettelegging av areal for utbygging i de ulike delene av kommunen. I forbindelse med dette har kommunestyret gjort vedtak om forutsetninger og målsettinger som er avgjørende for dimensjonering og lokalisering av utbyggingsområdene og som vil være viktige forutsetninger også for rammeplanen.


GJEMNES
MED OMLIGGENDE KOMMUNER
KRISTIANSUND
FREI
STRAUMSNES
Rv.65
ASPØYA
AVERØY
AVERØYA
Rv.67
KVERNES
BERGSØYA
TINGVOLL
Rv.663
Fv.279
Rv.666
TORVIK-BUKT
FLEMMA
EIDE
EIDE
Fv.289
Fv.291
ÅHGVIK
TINGVOLL
Rv.666
BATNFJORDSØRA
Rv.67
FRÆNA
Rv.66
GJEMNES
Rv.665
Rv.663
INDRE FRÆNA
Rv.664
YTRE FRÆNA
Rv.66
Rv.62
NESSET
Rv.62
Rv.660
MOLDE
Rv.662
Rv.64
MOLDE

Planperiode :
1975-1986

Befolkningsutvikling :
Gjennomsnittlig 0,3 prosent vekst pr. år

Utbyggingsmønster :

Det skal opparbeides kommunale boligfelt i Batnfjordsøra, Torvik, Flemma og Angvik og mindre felt i Osmarka, Gjemnes og Skeidsdalen. Boligfeltene er nå (1980) tildels utbygd.

Utbyggingsbehov :

En regner med at utbyggingsbehov på 24 boliger i året. Noe i underkant av halvparten er tenkt lokalisert til Batnfjordsøra.

Vedtekter til Bygningsloven :

Kommunen har generalplanvedtekt etter Bygningslovens § 21.2 (pusteromsvedtekt) stadfestet 17. januar 1977. Vedtekten gjelder for hele kommunen med unntak av de områder hvor det foreligger stadfestet reguleringsplan. Kommunen har også vedtekt til Bygningslovens § 82, stadfestet 3. oktober 1969, med krav om disposisjonsplan for hyttebygging. Disse er senere revidert på grunn av de endrete normalvedtekter til § 82. (Jfr. Miljøverndepartementets rundskriv T-13/77).

2.2 Rammeplanen for Gjemnes kommune - grunnlagsmateriale

Rammeplanen for behandling av avkjørselsspørsmål er vist på kart nr 4. Som grunnlagsmateriale for planen ble utarbeidet 3 kart i målestokk 1: 50 000.

- Kart nr. 1: Areal- og vegplaner
- Kart nr. 2: Veg- og trafikkdata
- Kart nr. 3: Inndeling av riks- og fylkesvegnettet i 4 transportklasser

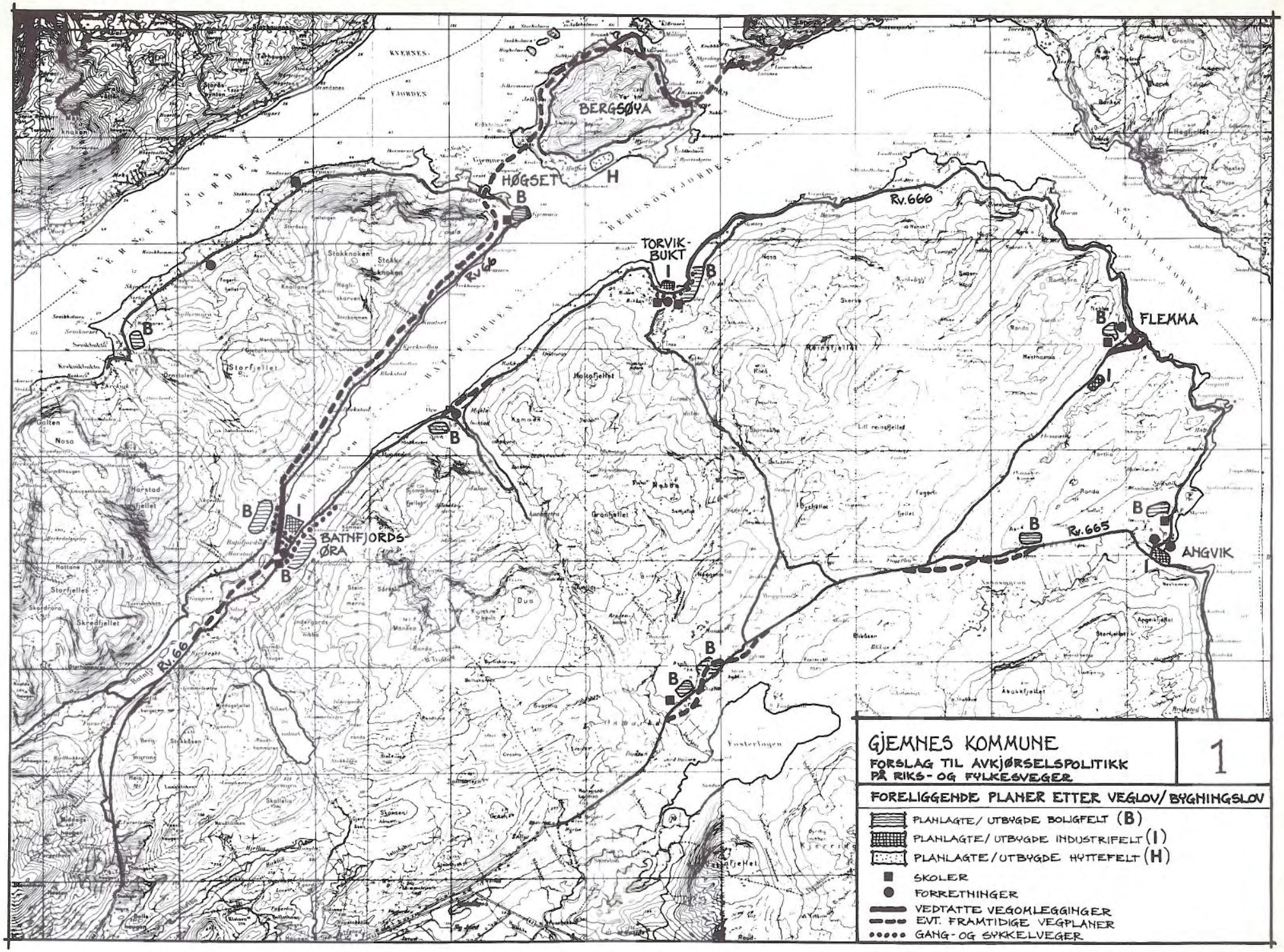
KOMMENTAR:

I dette informasjonsheftet er kartene nedfotografert til ca. 1:100 000 for å kunne presenteres på en A4-side. Dette må ikke oppfattes som retningsgivende for det praktiske rammeplanarbeid.

For flest mulig av kartfremstillingene bør samme kartmålestokk benyttes. Målestokk 1:50 000 har vist seg hensiktsmessig for kommuner med liten befolkningstetthet som Gjemnes. I kommuner med liten geografisk utstrekning, stor befolkningstetthet og et finmasket vegnett kan målestokker som 1:20 000 og 1:25 000 være godt egnet.

Mindre målestokker som 1:100 000 og evt. 1:250 000 kan kanskje også brukes, særlig i tynt befolkede kommuner med stor utstrekning.

Ved behandlingen på fylkesnivå av en sammenstilling av de kommunale rammeplaner, kan 1:250 000 være en tjenlig målestokk.



GJEMNES KOMMUNE

FORSLAG TIL AVKJØRSELSPOLITIKK PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER

1

FORELIGGENDE PLANER ETTER VEGLOV/BYGNINGSLOV

- PLANLAGTE/UTBYGDE BOLIGFELT (B)
- PLANLAGTE/UTBYGDE INDUSTRIFELT (I)
- PLANLAGTE/UTBYGDE HYTTEFELT (H)
- SKOLER
- FORRETNINGER
- VEDTATTE VEGOMLEGGINGER
- EVT. FRAMTIDIGE VEGPLANER
- GANG- OG SYKKELVEGER

2.2.1 Kart nr. 1 Areal- og vegplaner

Kartet viser planlagte/utbygde boligfelt, industriområder, hyttefelt og viktige lokaliseringsfaktorer som skole og butikk. I tillegg er det vist vedtatte og fremtidige vegplaner (vegutbedringer, vegomleggginger, endret bruk av veg) samt gang- og sykkelveger.

Alle arealplanene er i hovedsak soneplaner. Det foreligger soneplan for tettstedene Batnfjordsøra, Angvik, Flemma og Torvikbukt. Det er satt igang arbeid med planer for Øre, Osmarka (Heggem) Høgset (Gjemnes) og Sevik.

Av større fremtidige vegomlegginger er Rv 66 Bjerkeset-Høgset den viktigste. Det er usikkert når og om denne kommer (kanskje en gang etter 1990). Gjennomføringen er i stor grad knyttet til byggingen av en eventuell fastlandsforbindelse til Kristiansund. Etableringen av fastlandsforbindelsen vil også kunne medføre at Rv 66 i Gjemnes i fremtiden vil inngå som en del av hovedforbindelsen Molde-Trondheim.

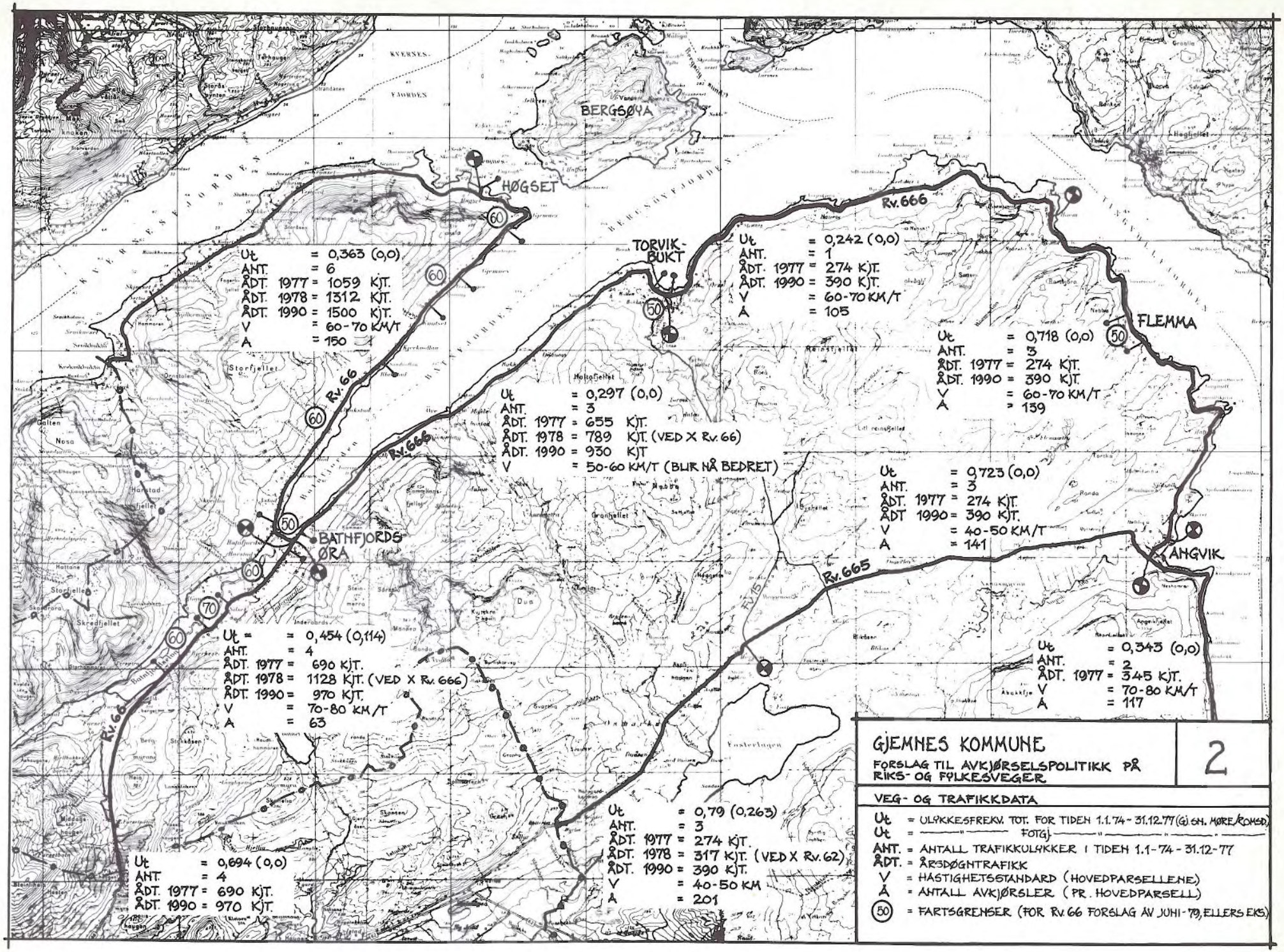
KOMMENTAR:

Det er bare planer som har betydning for rammeplanarbeidet som bør presenteres. Dette krever en nøye vurdering av hver enkelt plan. Særlig i tettsteder kan trafikksaneringsplaner være aktuelle. Om planer for kommunale bygg, f.eks. skoler, barnehager og barneparker skal tas med, må avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Områder med midlertidig byggeforbud bør også vises på kartet.

Fylkeskommunens plan- og utbyggingsavdeling kan sannsynligvis bidra med verdifulle opplysninger om arealregistrering og -disponering.

Den foreliggende fylkesplan for Møre og Romsdal inneholder en arealbruksoversikt i M 1:20 000, som er en sammenstilling av de kommunale planer. Oversikten er blant annet utarbeidet med tanke på bruk av de organer som arbeider med sektorinteressene i fylket.



GJEMNES KOMMUNE

FORSLAG TIL AVKJØRSELSPOLITIKK PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER

2

VEG- OG TRAFIKKDATA

Ut = ULYKKESFREKV. TOT. FOR TIDEN 1.1.74 - 31.12.77 (GJ. SN. MØRE/ROMSD.)
Ut = ———"——— FOTGJ ———"——— ———"———
ANT. = ANTALL TRAFIKKULYKKER I TIDEN 1.1-74 - 31.12-77
ÅDT. = ÅRSDØGNTRAFIKK
V = HASTIGHETSSTANDARD (HOVEDPARSELLENE)
A = ANTALL AVKJØRSLER (PR. HOVEDPARSELL)
(50) = FARTSGRENSER (FOR Rv. 66 FORSLAG AV JUNI-79, ELLERS EKS.)

222 Kart nr. 2 Veg- og trafikkdata

For hver hovedparsell er vist tilgjengelige data for:

- Ulykker — Antall ulykker i tidsrommet 1.1.74-31.12.77. Ulykkesfrekvenser (antall ulykker pr.mill. kjøretøykilometer) totalt og ulykkesfrekvens for fotgjengere
- Trafikkmengde — Gjennomsnittlig døgntrafikk over året (ÅDT) i 1977 og prognose for 1990
- Fartsgrenser — Eksisterende fartsgrenser (for Rv 66 forslag av juni 1979 i henhold til Vegdirektoratets nye retningslinjer)
- Hastighets-standard — Dvs. antatt gjennomsnittshastighet under frie kjøreforhold (hensyn ikke tatt til trafikk-mengde, avkjørsler, fartsgrenser)
- Avkjørsler — Antall avkjørsler

I Gjemnes kommune er det registrert færre ulykker på riksvegene enn på andre tilsvarende strekninger i fylket. Noe av forklaringen kan muligens være befolkningens alderssammensetning med en stor andel eldre mennesker. Trafikksikkerhetssituasjonen for gående og syklende må vurderes i fra trafikkmengdene.

Rv 66 har den største trafikkmengden på 1300 kjt. målt i årsdøgntrafikk (ÅDT)[1] i 1978. På flere av vegene i kommunen er det imidlertid relativt liten trafikk, men her kan hastighetsnivået være relativt høyt. Derfor kan det også slike steder være fare for ulykker med gående og syklende.

Avkjørselssituasjonen er i dag av avgjørende betydning for fastsettingen av særskilt fartsgrense. Forslag til nye fartsgrenser på riksveg 66 - som nesten gir sammenhengende særskilt fartsgrense mellom Bjerkeset og Høgset, gir derfor et direkte uttrykk for avkjørselssituasjonen på denne strekningen.

Ved behandlingen av avkjørselssaker må det også tas hensyn til vegstrekningens tekniske standard. Rv 66, Rv 666 og Fv 15-279 Eide grense-Høgset har en relativt god standard. Derimot har Rv 665 og de andre fylkesvegene en mindre tilfredsstillende standard. De har grusdekke og relativt liten bæreevne.

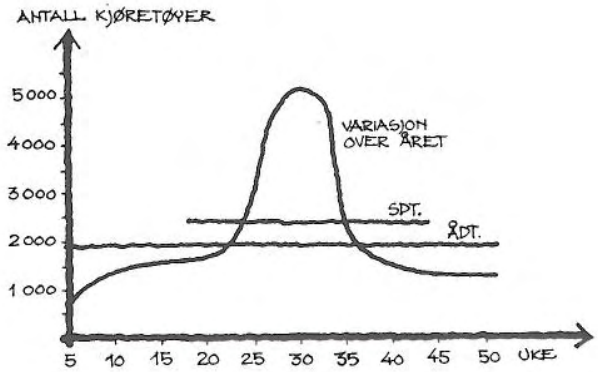
KOMMENTAR:

Generelt

På veger hvor de tilgjengelige veg- og trafikkdata varierer mye innen hovedparsellene, kan det være nødvendig å presentere data for kortere strekninger enn hovedparsellen. Det medfører sannsynligvis at enkelte typer grunnlagsdata bør vises på eget kart av hensyn til oversiktligheten. Dette gjelder særlig ulykkesdata og avkjørselsdata, hvor det etterhvert foreligger betydelige datamengder for riksvegnettet.

Alla data til kart nr. 2 fås fra vegkontoret

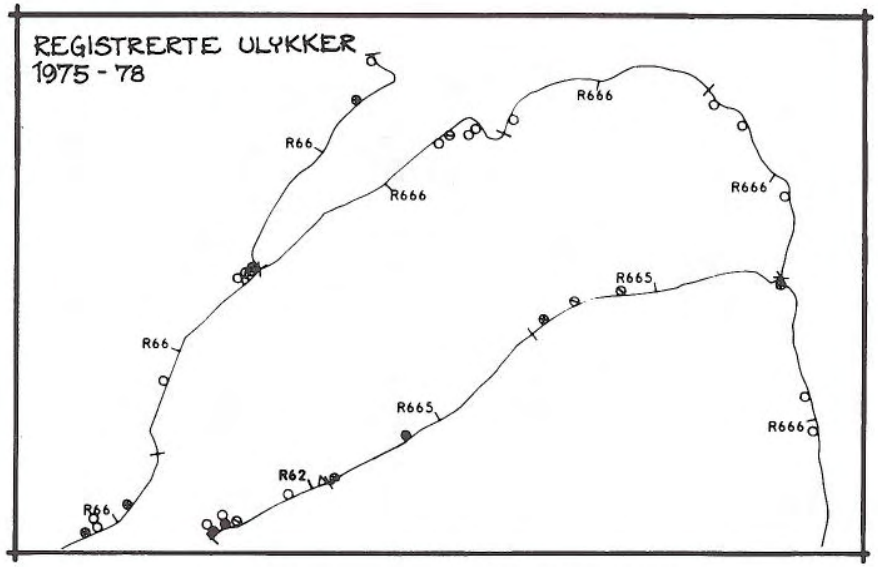
Trafikkmengde



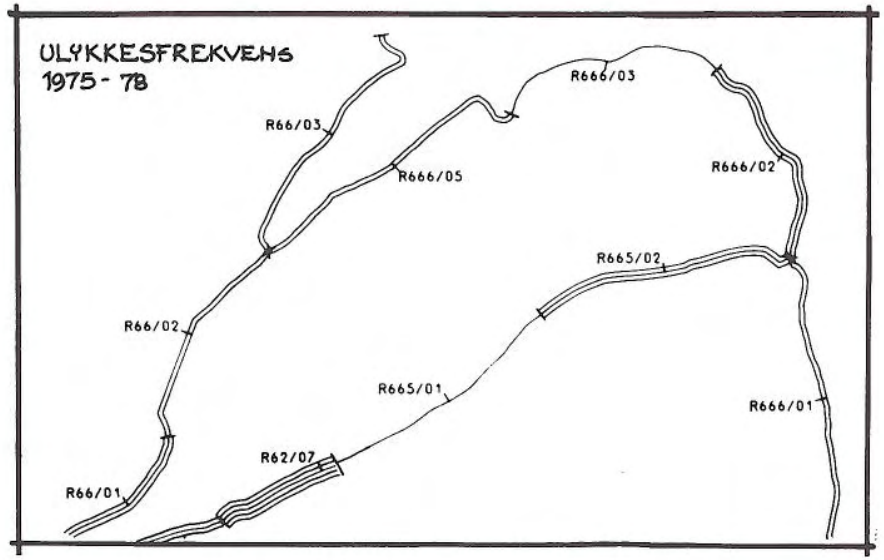
For veger med stor trafikk om sommeren kan det være riktig å ta utgangspunkt i sommerdøgntrafikken (SDT)[2] i steder for ÅDT. Har man tilgjengelige data, bør også trafikkens sammensetning og karakter presenteres (prosentandel, tungtrafikk og gjennomgangstrafikk) Lokalkunnskap om bruk av skoler og forsamlingshus er f.eks. av interesse.

---

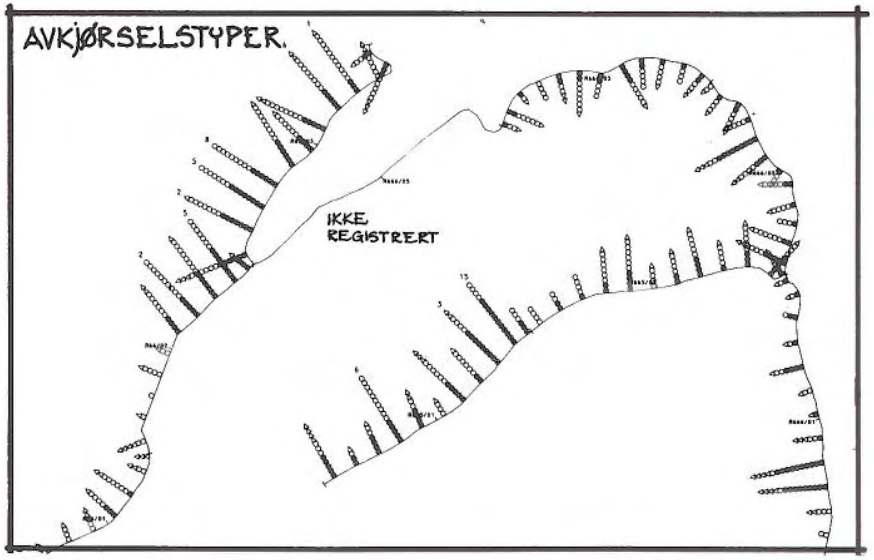
1) Gjennomsnittlig døgntrafikk over året
2) Gjennomsnittlig døgntrafikk om sommeren



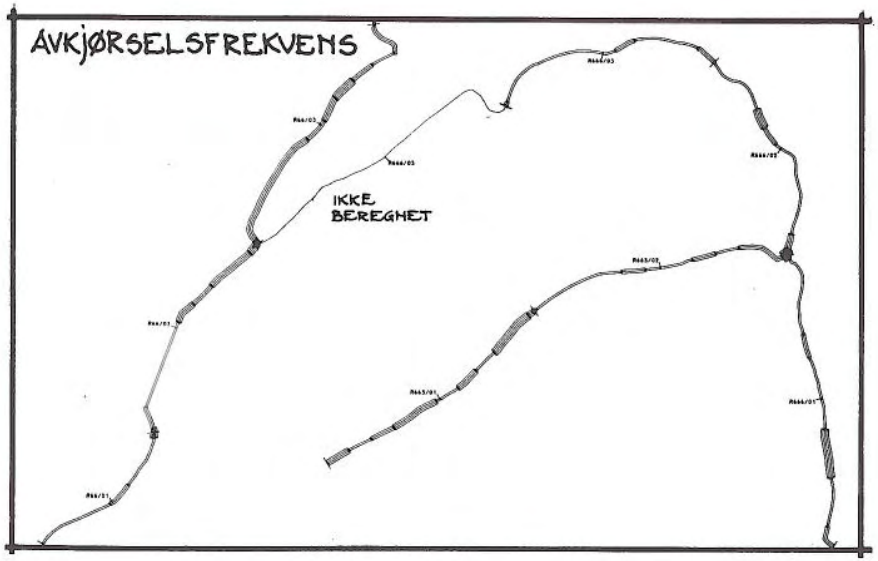
● FOTGJENGER-ULYKKE
⊗ KRYSS-ULYKKE
⊘ MØTE-ULYKKE
○ UTFORKJØRINGS-ULYKKE
△ ØVRIGE ULYKKER
SAMLELENGDE 500M



ANTALL ULYKKER PR. MILL. VOGNKM.



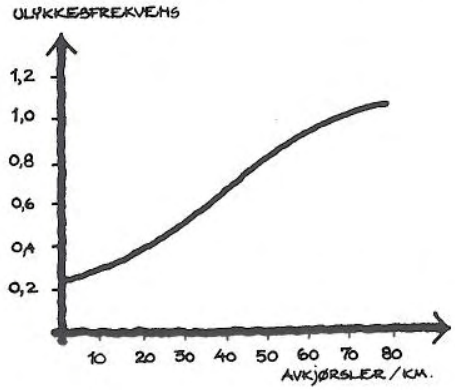
⊗ BOLIGAVKJØRSEL
● GÅRDSBRUK
○ DRIFTSAVKJØRSEL
△ ANDRE AVKJØRSLER
SAMLELENGDE 1 KM.



ANTALL AVKJØRSLER PR. KM.

Ulykker

For strekninger som omfattes av vegvesenets EDB-register over ulykker foreligger nå standardiserte grafiske framstillinger som viser ulykkestyper og ulykkesfrekvenser på stiliserte vegnett. Målestokk 1:250 000 er den mest vanlig benyttede (se figur side 18)



Ulykkesantallet øker med økende avkjørselstetthet. Dette fremgår klart også i nyere forskningsundersøkelser om trafikkulykker i avkjørsler+.

Hastighetsstandard, teknisk standard

Vegens bæreevne vil til en viss grad gi uttrykk for vegens funksjon. Høy bæreevne indikerer vanligvis at dette er en aktuell vegrute for tungtrafikken. Data fra vegvesenets kart over tillatt akseltrykk og dekkstandard presenteres.

+ Finn Harald Amundsen: "Trafikkulykker og avkjørsler" TØI, prosjektrapport, Oslo 1979.

Asbjørn Hovd: "En undersøkelse omkring trafikkulykker og avkjørsler" Meddelelse nr 22 fra Institutt for veg- og jernbanebygging, NTH, 1979.

Avkjørsler

Vegvesenets vegdataregister omfatter nå avkjørselsdata for de fleste riksveger. Fra dette registeret foreligger utskrifter over avkjørselsfrekvenser (antall avkjørsler pr. km) og avkjørselstyper (bolig-, hytte, drifts-, forretnings- og industriavkjørsler m.v.). Ulike grafiske framstillinger er for tiden under utprøving. Dersom dataene framstilles med samlelengde på 1000 m vil 1:100 000 i mange tilfeller være en hensiktsmessig målestokk, særlig for avkjørselstyper.

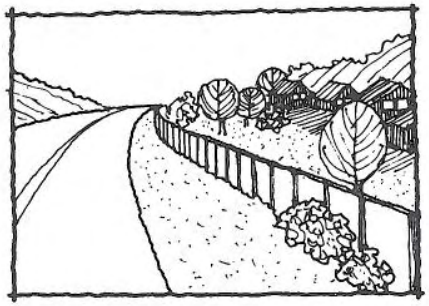
For fylkesvegnettet kan Statistisk Sentralbyrås bosettingskart (M 1:250 000) basert på folketellingene i 1970 gi et godt bilde av avgjørselssituasjonen. Slike bosettingskart kan inngå som vedlegg til rammeplanen, særlig i mindre og mellomstore kommuner og for spredtbygde områder i store kommuner.

I tillegg til de data som er nevnt, kan det i noen kommuner også være aktuelt å presentere:

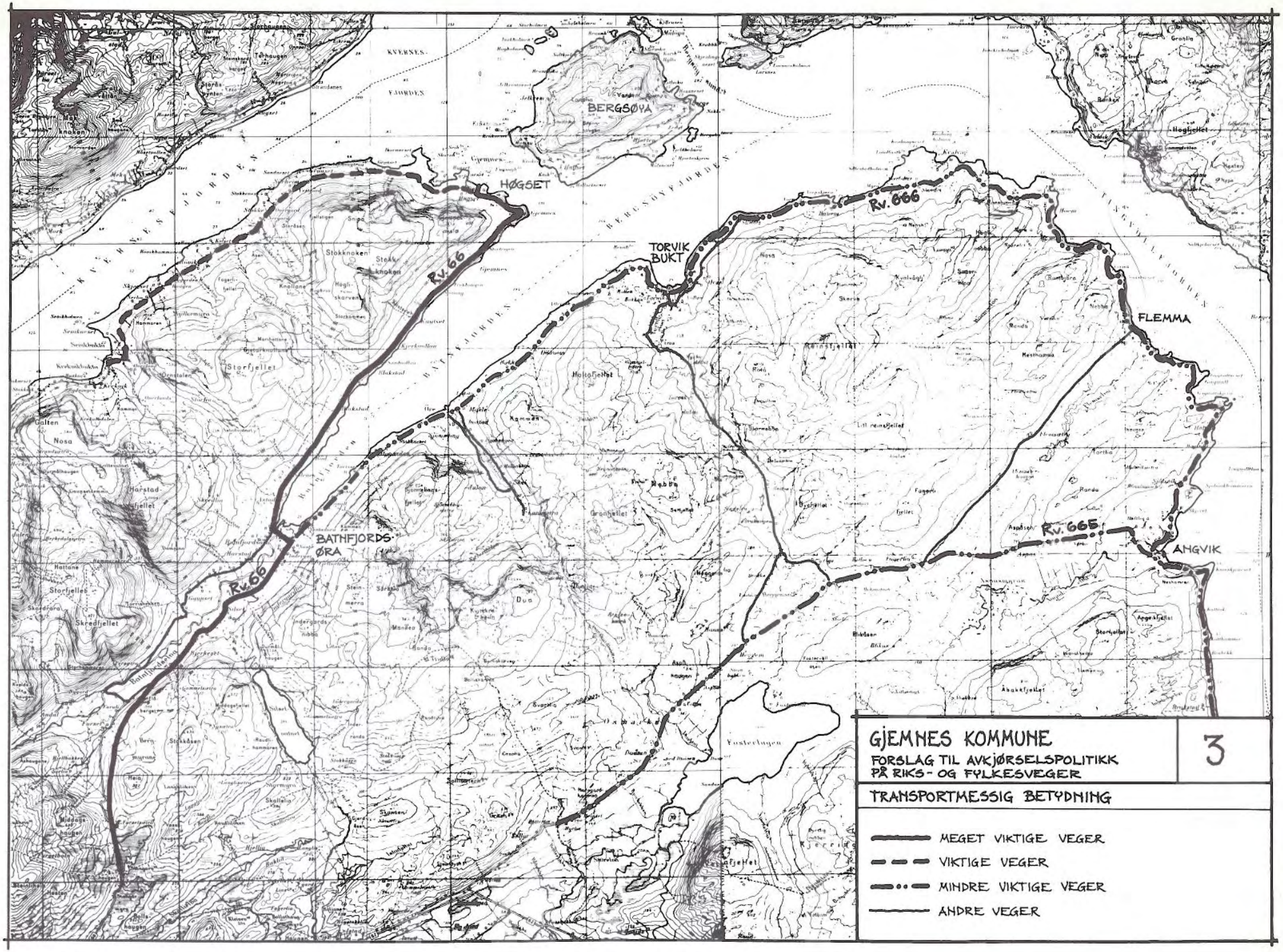
Spesielle ruter for transport av farlig gods og tungtransport

I byer og tettsteder vil spesielle vegruter som kan benyttes ved transport av farlig gods og tungtransport bli mer vanlig. Der disse rutene vil ha betydning for avkjørselssituasjonen særlig ut fra ulykkesforholdene, bør de framstilles på kart.

Støyforhold



Både støyskjermer og -voller bør være kontinuerlige for å ha den ønskede effekt, og dette medfører at avkjørslene må konsentreres. Avkjørselsreguleringen vil av den grunn være helt avhengig av de støyskjermingstiltak som er påkrevd. Der hvor slike støyskjermingstiltak er planlagt, bør disse fremstilles på kart



GJEMNES KOMMUNE

FORSLAG TIL AVKJØRSELSPOLITIKK PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER

3

TRANSPORTMESSIG BETYDNING

- MEGET VIKTIGE VEGER
- VIKTIGE VEGER
- MINDRE VIKTIGE VEGER
- ANDRE VEGER

22.3 Kart nr. 3 Vegens transportmessige betydning

På kartet, merket transportmessig betydning, er vegene inndelt i følgende 4 grupper:

1. Meget viktige veger
2. Viktige veger
3. Mindre viktige veger
4. Øvrige veger

Inndelingen er fastsatt etter de kriterier som er gitt i Vegdirektoratets retningslinjer (se bilag).

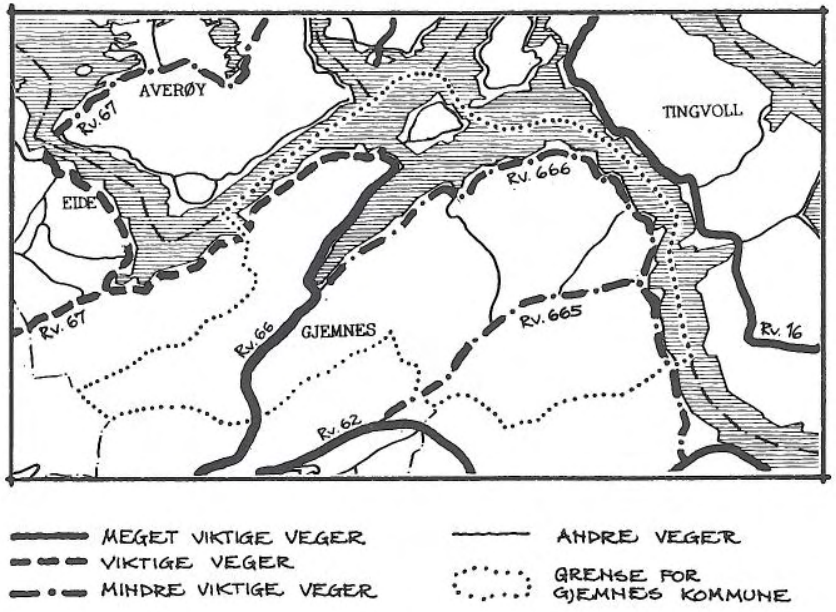
Kommunens riks- og fylkesvegnett på ca. 130 km fordeler seg slik på de ulike grupper:

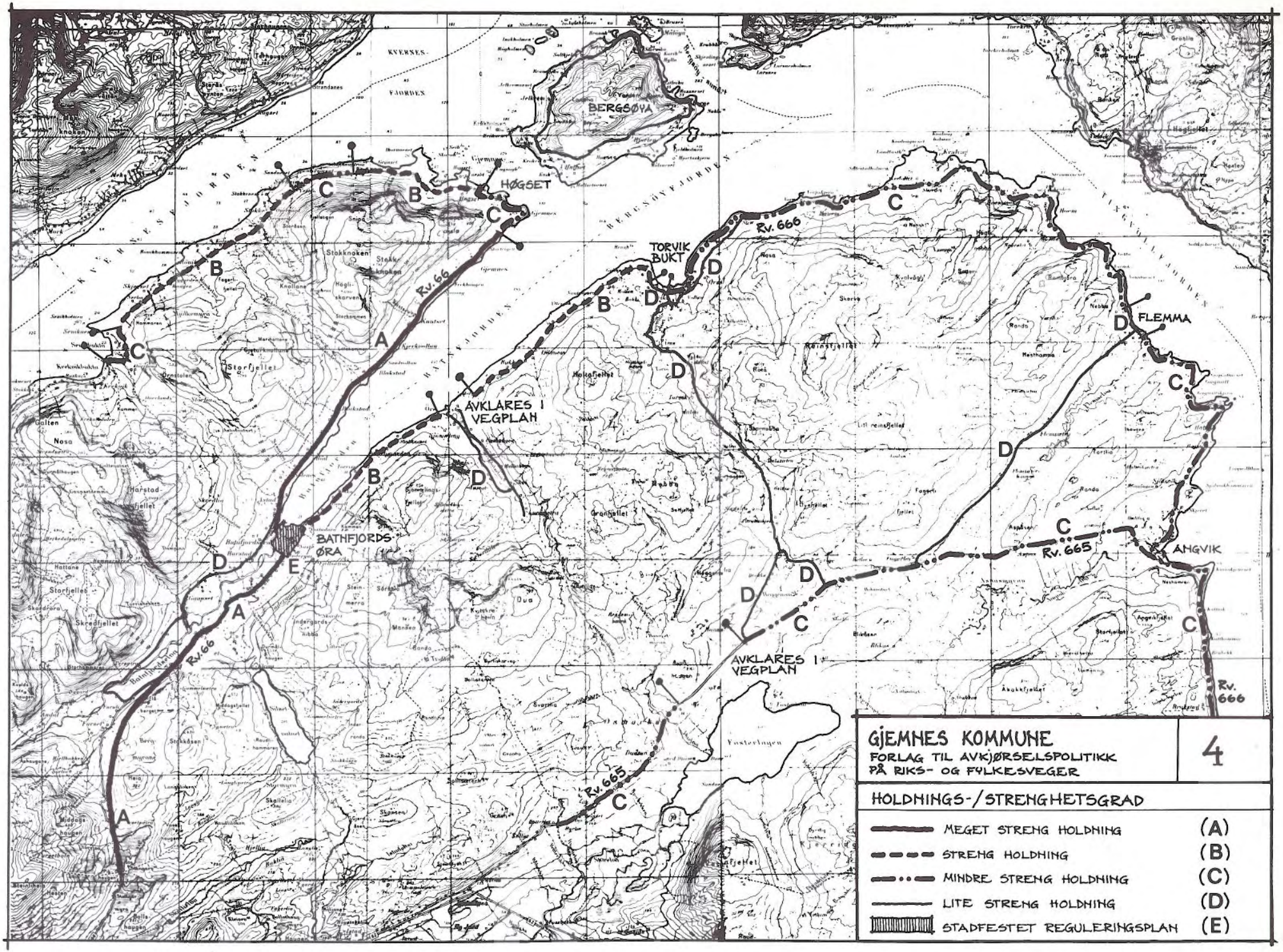
ca. 20 km meget viktige veger
ca. 12 km viktige veger
ca. 58 km mindre viktige veger
ca. 40 km øvrige veger

KOMMENTAR

Inndelingen avgjøres først og fremst ut i fra størrelsen på de områder og sentra vegen betjener. Ved denne inndelingen av vegnettet vil det være naturlig å vurdere hele fylket under ett.

Rammeplanen for den enkelte kommune bør derfor som et minimum også vise den transportmessige betydning til vegene i nabokommunene.




BERGSØYA
HØGSET
TORVIK BUKT
Rv. 666
FLEMMA
AVKLARES I VEGPLAN
BATHFJORDS-ØRA
Rv. 66
Rv. 665
ÅNGVIK
AVKLARES I VEGPLAN
Rv. 666
GJEMNES KOMMUNE
FORLAG TIL AVKJØRSELSPOLITIKK PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER
4
HOLDNINGS-/STRENGHETSGRAD
MEGET STRENG HOLDNING (A)
STRENG HOLDNING (B)
MINDRE STRENG HOLDNING (C)
LITE STRENG HOLDNING (D)
STADFESTET REGULERINGSPLAN (E)

2.3 Kart nr. 4. Rammeplanen

Etter en samlet vurdering av de data som er presentert på de foregående kartene, viser kart nr. 4 forslag til rammeplan for behandling av avkjørselsspørsmål for perioden 1982-85.

Ved avveining mellom ulike hensyn er Vegdirektoratets retningslinjer fulgt (se bilag).

KOMMENTAR:

Det vanskeligste punktet i rammeplanen er å vurdere de ulike hensynene mot hverandre. Skal lokale, regionale eller nasjonale hensyn telle mest? Det finnes f.eks. ingen metode for å systematisere det skjønn som må utøves. Rammeplanen bør derfor framkomme som et resultat av de diskusjoner som føres lokalt. Eventuelle tidligere politiske vedtak som kan være til støtte ved vurderingen, må imidlertid tillegges vekt.

Generelt kan det sies at hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling og miljøet langs vegen tilsier en restriktiv holdning til behandling av avkjørsler, mens ønsket om å opprettholde levedyktige lokalsamfunn har en mindre restriktiv holdning som konsekvens.

Hensynet til *trafikksikkerheten* tilsier færrest mulig avkjørsler. Høye ulykkestall og trafikkmengder bør medføre en meget restriktiv holdning ved avkjørslesbehandlingen.

Avkjørselsantallets betydning for *trafikkavviklingen* er forskjellig for de ulike trafikantgrupper.

For *gjennomgangstrafikken* er mange avkjørsler negativt fordi framkommeligheten blir nedsatt. Mange avkjørsler fører også til et mer ujevnt hastighetsnivå på vegen. Dette medfører særlig forverrede støyforhold. For *lokaltrafikken* er mange avkjørsler positivt sett ut fra tilgjengeligheten til områdene langs vegen. Særlig gjelder dette for gang-/sykkeltrafikken.

Det å bo ved en hovedveg med stadig økende trafikk kan bli en betydelig belastning fordi hele nærmiljøet blir forringet i takt med økende støy, forurensing og utrygghetsfølelse. Disse ulempene kan delvis rettes på gjennom støyskjerming, bygging av omkjøringsveger, gang-/sykkelveger osv. En gjennomgangsveg kan ikke gjøres til en trygg boligveg over lange strekninger. Kravet til vegen som transportåre kan ikke forenes med ønsket om et bomiljø tilsvarende det som kan oppnås i boligområder planlagt etter moderne prinsipper. De som vil bo i randbebyggelsen må derfor være forberedt på de ulemper som dette kan innebære.

For å opprettholde levedyktige lokalsamfunn er det av avgjørende betydning at man tillater ny bosetting og etablering av skoler, forretninger o.l. Disse hensyn skulle tilsi at holdningen til avkjørselsspørsmål ikke må være for avvisende.

I en totalvurdering kan det være vanskelig å avgjøre om en vegstrekning skal ha f.eks. "streng" eller "mindre streng holdning" til avkjørselsspørsmål. I slike tilfelle kan man drøfte de to alternative holdningsgrader og beskrive hvilke hensyn som har vært avgjørende for valget. Når planen fremmes for politisk behandling i kommunen bør den enkelte vegstrekning ha et bestemt holdningsalternativ.

2.4 Beskrivelse av holdningsalternativ for tre veger i Gjemnes

Som det går fram av kart nr. 4 har alle riks- og fylkesveger i Gjemnes kommune fått sine holdningsalternativ med beskrivelse av holdningsalternativet og begrunnelse for dette. Nedenfor er beskrivelsen for tre av vegene gjengitt.

Rv. 66 Fursetfjellet ved Molde grense - Høgset ferjekai

Riksveg 66 er en svært viktig veg i fylket, særlig fordi den knytter byene Molde og Kristiansund sammen. Hvis fastlandsforbinelsen til Kristiansund og Frei blir gjennomført, vil sannsynligvis trafikanter mellom Sunnmøre/Romsdal og Trøndelag velge denne ruten. Mellom Fursetfjellet og Bjerkeset er vegen nylig ombygd til høy standard. For å verne om de verdier som her er nedlagt bør holdningen til avkjørselsspørsmål være meget streng. Strekningen Bjerkeset-Høgset ferjekai har ikke så god standard som den ovennevnte strekning, særlig på grunn av mange avkjørsler. En omlegging vil eventuelt først skje om svært mange år. Derfor bør holdningen til avkjørselsspørsmål også her være meget streng med unntak av to kortere strekninger.

Det ene gjelder Batnfjordøra sentrum hvor det er stadfestet reguleringsplan. Her kan avkjørselsspørsmål løses i samsvar med denne planen. Det andre unntaket er strekningen mellom Gjemnes skole og krysset med fylkesvegen til Eide. På denne strekningen er det skole, kirke samt planer om et nytt boligfelt. Hovedplan for vegomlegging i området er også under arbeid. Ut fra dette synes det rimelig å legge en mindre streng holdning til grunn. Før det blir bygget flere hus ved Høgset, bør fotgjengere og syklister til skolen ha fått en tilfredsstillende trafikksikring (gang-/sykkelveg).

I detalj blir dette:

a. Fursetfjellet ved Molde grense-Batnfjordøra
   Hp 02, km 0,0-9,3, lengde 9,3 km
   Meget streng holdning

b. Batnfjordøra
   Hp 02, km 9,3-hp 03, km 0,3, lengde 0,47 km
   Her gjelder stadfestet reguleringsplan

c. Batnfjordøra-Gjemnes skole
   Hp 03, km 0,3-9,3, lengde 9,0 km
   Meget streng holdning

   For eksisterende veg mellom Storbrua og avkjørsel til byggefelt på Astad foreslår vi lite streng holdning, for der blir det nå snart bygd ny riksveg. Den nye riksvegen får meget streng holdning til spørsmål om nye avkjørsler

d. Gjemnes skole-Høgset ved kryss fylkesveg 15-279 til Eide
   Hp 03, km 9,3-11,2, lengde 1,9 km
   Mindre streng holdning, men med de forbehold som er nevnt foran

e. Høgset kryss fylkesveg 15-279-Høgset ferjekai
   Hp 03, km 11,2-11,593, lengde 0,39 km
   Meget streng holdning

Fv. 15-279 Eide grense - Høgset

Denne fylkesvegen er i de senere årene blitt ombygd slik at den har fått en ganske god standard i forhold til trafikkmengdene. Vegen knytter Eide og Fræna kommuner til riksveg 66. Hvis fastlandssambandet for Kristiansund og Frei kommer, vil denne vegen bli enda viktigere og vil nærmest få karakter av riksveg. Særlig med bakgrunn i dette er det rimelig å innta en streng holdning. Imidlertid foreslås det å legge mindre streng holdning til grunn på to kortere strekninger. Dette er et forsøk på å legge forholdene til rette for en viss utvikling også i disse områdene. Som en konsekvens av dette bør det vurderes å sikre en ny trasé for en ny veg utenom disse lokalsamfunnene.

I detalj blir dette:

a. Eide grense-Sevik
   Hp 02, km 0,0-1,1, lengde 1,1 km
   Mindre streng holdning

b. Sevik-Sørheim
   Hp 02, km 1,1-6,5, lengde 5,4 km
   Streng holdning

c. Sørheim-Grønset
   Hp 02, km 6,5-7,4, lengde 0,9 km
   Mindre streng holdning

d. Grønset-Høgset
   Hp 02, km 7,4-11,18, lengde 3,8 km
   Streng holdning

Fv. 12-285 Bergsøy

Lengde 11,34 km.

Da denne vegen har en helt lokal funksjon med liten trafikkmengde, foreslås lite streng holdning. Dersom det blir fastlandsforbindelse, må det bygges ny riksveg over Bergsøy.

2.5 Prinsipper for lokalisering og utforming av de enkelte avkjørsler

I Gjemnes kommune foreslås det at en del generelle planprinsipper blir lagt til grunn ved vegplaner og plassering av avkjørsler og bygninger i tilknytning til riks- og fylkesveger.

Disse generelle planprinsippene er stort sett samsvarende med de som er listet opp i Vegdirektoratets retningslinjer (se bilag).

KOMMENTAR

Avkjørselsprinsippene skal spesielt være til hjelp i den daglige behandlingen av avkjørselssaker.

2.6 Oppsummering

I Gjemnes kommune er forslaget til rammeplan oppsummert i tabellform på neste side.

KOMMENTAR

Denne tabellen gir nyttig informasjon. Den kan utvides innholdsmessig til å gi en oversikt over det arbeidet som er en naturlig følge av rammeplanen, slik dette er omtalt tidligere.

Behandling av avkjørselsspørsmål i Gjemnes kommune 1982-85

Veg	Hp	Km-Km	Lengde km	Strekning/stad	Haldning til behandling av avkjørselsspørsmål				Stadfesta reguleringsplan	Avklaring gjennom vegplan
					Svært streng	Streng	Mindre streng	Lite streng		
Rv.66	02	0,0-9,3	9,3	Fursetfjellet-Batnfjordsøra	x					
Rv.66	02/03	9,3-0,3	0,47	Batnfjordsøra					x	
Rv.66	03	0,3-9,3	9,0	Batnfjordsøra-Gjemnes skole	x					
Rv.66	03	9,3-11,2	1,9	Gjemnes skole-Høgset x fv			x			
Rv.66	03	11,2-11,593	0,39	Høgset x fv-ferjekai	x					
Rv.665	01	4,0-8,0	4,0	Molde grense-ved Duelva			x			
Rv.665	01	8,0-10,3	2,3	Ved Duelva-Heggem x fv						x
Rv.665	02	0,0-11,25	11,25	Heggem fv. 15-289-Angvik fk			x			
Rv.666	01/02	6,5-6,8	12,9	Nesset grense-Flemma			x			
Rv.666	02	6,8-7,6	0,8	Flemma				x		
Rv.666	02/03	7,6-11,1	14,8	Flemma-Torvikbukt			x			
Rv.666	03/05	11,1-0,3	0,4	Torvikbukt				x		
Rv.666	05	0,3-5,7	5,4	Torvikbukt-Øre		x				
Rv.666	05	5,7-7,0	1,3	Øre						x
Rv.666	05	7,0-11,2	4,2	Øre-Batnfjordsøra		x				
Rv.666	05	11,2-11,475	0,28	Batnfjordsøra					x	
Fv.15-279	02	0,0-1,1	1,1	Eide grense-Sevik			x			
Fv.15-279	02	1,1-6,5	5,4	Sevik-Sørheim		x				
Fv.15-279	02	6,5-7,4	0,9	Sørheim-Grønset			x			
Fv.15-279	02	7,4-11,18	3,8	Grønset-Høgset		x				
Fv.15-285			11,34	Bergsøy				x		
Fv.15-286			6,71	Storbrua-Furset				x		
Fv.15-288			5,66	Øre krk-Larssæter				x		
Fv.15-289			9,99	Torvikbukt-Heggem				x		
Fv.15-290			1,64	Øye-Øyevegskillet				x		
Fv.15-291			7,59	Fagerli-Flemma				x		
Fv.15-292			3,32	Slettnes-Åsen bru				x		

3. ORGANISERING AV ARBEIDET OG BEHANDLING AV RAMMEPLANEN FOR GJEMNES

Rammeplanarbeidet i Gjemnes ble innledet med 2 møter mellom kommune og vegsjef, hvor også Vegdirektoratet var representert. Fra kommunen deltok ordfører, et formannskapsmedlem og formannen i bygningsrådet samt kontorsjef og kommuneingeniør. På et av møtene var også representanter fra fylkets plan- og utbyggingsavdeling tilstede.

På det første møtet ble selve rammeplanopplegget presentert og diskutert. Til drøfting på det neste møtet forelå et diskusjonsforslag eller forenklet rammeplan som vegsjefen hadde oversendt på forhånd. Etter dette siste møtet utarbeidet vegsjefen et mer detaljert rammeplanforslag som ble sendt kommunen til formell behandling.

I den innledende planleggingsfase har det stort sett vært enighet om forslaget bortsett fra fylkesvegstrekningen 15-279, Eide grense-Høgset. Rammeplanforslaget har vært diskutert på flere folkemøter, hvor også representanter fra vegkontoret har deltatt. På et av folkemøtene oppnevnte befolkningen en arbeidsgruppe for å vurdere avkjørselsspørsmålene på Fv 15-279 nærmere. Befolkningen langs fylkesvegen er generelt opptatt av hvilke holdninger som bør velges. Kommunens politiske organer stilte behandlingen av rammeplanen i bero i påvente av arbeidsgruppas anbefalinger.

På grunnlag av blant annet en intervjuundersøkelse utformet arbeidsgruppen sin innstilling, som fikk tilslutning på et senere folkemøte. Arbeidsgruppen mener at det i de aller nærmeste år må være tillatt med spredt boligbebyggelse på Storlandet. Det må derfor praktiseres en mindre streng holdning til avkjørsler her. Først og fremst fordi det er grunnleggende viktig å stoppe den meget negative befolkningsutviklingen som har vært på Storlandet de siste ti år. Det bør også arbeides videre med planleggingen av mindre boligfelt i området.

Jordstyret har behandlet saken og uttalte blant annet at kravet om alle hus på samme side av vegen ikke må bli så absolutt at det hindrer utbygging av nye hus på bruka. Jordstyret var spesielt opptatt av de grender og bygdelag som ikke har noe naturlig sentrum og der det er problemer med å opprettholde befolkningsunderlaget. I disse grendene bør avkjørselspolitikken være lempelig. Ellers anbefalte jordstyret en annen lokalisering av et planlagt boligfelt med adkomst til Rv 66 på strekningen Gjemnes skole-Høgset.

Bygningsrådet har enstemmig sluttet seg til vegvesenets forslag til rammeplan med en del endringer som fremgår av en egen vurdering.

Bygningsrådet går inn for de holdninger som er foreslått med unntak av fylkesvegstrekningen Eide grense-Høgset, som i sin helhet foreslås gitt "mindre streng holdning".

For flere av vegstrekningene vil det imidlertid være områder hvor bygningsrådet mener det er behov for mildere retningslinjer innenfor det enkelte holdningsalternativ. Det ble fremsatt konkrete forslag til supplerende retningslinjer, som vil innebære lempninger i forhold til strenghetsgradene slik de er definert i Vegdirektoratets retningslinjer.

Bygningsrådet mener at kommunen i samarbeid med vegvesen og landbruksmyndighet må klarlegge nærmere de områder hvor slike lempninger er nødvendige. Det gjelder områder som er ømfindtlige for de krav som er satt. Endelig godkjent rammeplanløsning for kommunen kan ikke foreligge fra kommunens side før det er foretatt visse planmessige vurderinger for disse områdene.

Senere har både formannskap og kommunestyre enstemmig sluttet seg til vegvesenets forslag til rammeplan med de endringer som kommer fram av bygningsrådets uttalelse i saken.

BILAG

2 . mai 1979
JAJ/San/GG Plan

RETNINGSLINJER FOR UTARBEIDELSE AV RAMMEPLAN FOR BEHANDLING AV AVKJØRSELSSPØRSMÅL I TILKNYTNING TIL REVISJON AV LANGTIDSPLANEN FOR PERIODEN 1982-85 OG 1986-89

1. Bakgrunn og hensikt

Vegnormalene skiller mellom vegtyper og vegklasser. Dette er en erkjennelse av at en veg har to hovedfunksjoner:

- den skal gi adkomst til arealene
- den skal gi grunnlag for vegtrafikkavvikling (transport)

Vegtypen skal i prinsippet angi i hvilken grad vegen, i tillegg til transportfunksjonen, også kan formidle adkomst til arealene over avkjørsler. Begge disse funksjoner skal søkes ivaretatt gjennom planleggingen.

I "Grunnlag og Hovedmål for Statens vegvesen", er sikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling på veg angitt som hovedmål. I praksis har det vist seg at direkte avkjørsler til riks- og fylkesveg under visse forhold virker uheldig inn på disse mål. På den annen side er kommunen og de organer som har ansvaret for arealbruken avhengig av adkomst til veg, enten over vegkryss med, eller avkjørsel fra riks- eller fylkesveg, for å dekke sine interesser og behov. Det vil således kunne oppstå en reell interessekonflikt mellom Statens vegvesen som myndighet i avkjørselssaker og de interesser som har ansvaret for arealbruken, i første rekke kommunene.

Denne interessekonflikt har ledet til at problemer vedrørende avkjørselsregulering er tatt opp i flere Stortingsmeldinger og komitéinnstillinger til disse, senest i St.meld. nr. 83 (1974-75) "Om gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveg" og Ot.prp. nr. 11 (1977-78) "Om lov om endring i veglova av 21. juni 1963". Vi vil også vise til St.meld. nr. 17 (1977-78) "Barns oppvekstvilkår" som behandler problemer i tilknytning til slik utbygging. Ved utarbeidelse av retningslinjene har Vegdirektoratet søkt å ta hensyn til disse politiske signaler.

Avkjørselsspørsmål har, bortsett fra der hvor en har stadfestede reguleringsplaner, hittil ofte blitt behandlet som enkeltsaker uten forankring i noen samlet plan, som kan gi de ansvarlige myndigheter oversikt over konsekvensene over tid.

Resultatene av en slik enkeltsakbehandling er at det gjennom årene har utviklet seg en randbebyggelse av boliger og forretninger, bedrifter, skoler o.s.v. langs riks- og fylkesvegene med direkte avkjørsler til disse. Først når utviklingen har nådd et visst nivå framkommer de uheldige konsekvensene. For best mulig å opprettholde målet med sikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling må vegsjefen som ansvarlig myndighet sette i verk tiltak. Randbebyggelsen har da nådd et punkt hvor tiltakene må bestemmes ut fra en avveining mellom hensynet til vegens transport-

funksjon og hensynet til de bo- og lokalmiljøfunksjoner som allerede er utviklet. Disse avveininger må preges av at vegvesenets "Grunnlag og Hovedmål" prioriterer delmålet sikkerhet foran effektivitet i trafikkavviklingen i boligområder og tettsteder, mens det langs hovedvegnettet også må legges stor vekt på framkommelighet. Resultatet blir ofte et kompromiss,som stadig må tilpasses og justeres.

Behovet for en bedre differensiering av vegnettet, en bedret separering av ulike trafikantgrupper, en mindre tilfeldig lokalisering av virksomheter og funksjoner samt større grad av ensartethet i veg- og trafikkutformingen synes nødvendig.

En arealbruk som i stor utstrekning blir søkt styrt gjennom behandlingen av innkomne avkjørselssøknader langs riks- og fylkesvegene kan også føre med seg problemer for kommunene.

Konsekvensene får en først oversikt over i et lengre tidsperspektiv, hvor en får summert opp mer kostnader og vansker som en slik utvikling kan føre til. Dette kan være i behovet for kommunal service som renovasjon, helse og sosiale tjenester, kollektivtrafikk, transport av f.eks. skolebarn etc. Det er derfor viktig at kommunene f.eks. drøfter hvilke holdninger som skal inntas til avkjørselsspørsmål i forbindelse med behandlingen av generalplanen. Både Statens vegvesen og kommunene synes å ha behov for visse overordnede avkjørselspolitiske retningslinjer som kan lede til en mer planlagt utvikling hvor alle konsekvensene er vurdert på forhånd. Behovet for slike retningslinjer skyldes også i stor grad hensynet til en forenkling av byggesaksbehandlingen, jfr. den bebudede delegering i avkjørsels- og byggegrensesaker på riksveg i Ot.prp. nr. 63 (1976-77) "Om lov om endringer i bygningsloven m.m.".

En av hensiktene med de retningslinjer som det her legges opp til, er å fremme en konstruktiv dialog mellom vegvesenet og andre interessegrupper, først og fremst kommunene i arbeidet mot de konkrete avgjørelser i saker etter veglov og bygningslov. Erfaringene viser at det ikke kan oppnås ved vegvesenets enkeltvise behandling av avkjørselssøknader. Det bør for øvrig være i kommunenes interesse å komme bort fra en saksbehandling hvor arealbruken langs riks- og fylkesveger langt på veg styres av vegvesenets behandling av enkeltsøknader.

2. Avkjørselssituasjonen og konsekvenser av dagens avkjørselspolitikk

Ved utarbeidelse av forslag til rammeplan bør det tas utgangspunkt i eventuelle tidligere fylkespolitiske vedtak om utbyggingsmønster og avkjørselspolitikk. Vegsjefen bør foreta en generell vurdering av avkjørselssituasjonen i fylket på grunnlag av blant annet data fra avkjørselsregisteret og erfaringer fra saksbehandlingen. Det må legges vekt på også å se problemene fra kommunens synspunkt.

Konsekvensene av den utbyggings- og avkjørselspolitikk som har vært ført, bør klargjøres blant annet i forhold til:

2.1. Trafikkulykker

Med utgangspunkt i ulykkesdata fra ulykkesregisteret og den offisielle statistikk, bør trafikkulykkessituasjonen (1974-77) i fylket presenteres. Ulykkesfrekvens, antall ulykker pr. km, m.v. bør framgå, eventuelt på egne kartbilag.

Opplysninger av bosettingsmønster og vegnettsstrukturen sammenholdt med trafikkmengde og trafikksammensetning bør også benyttes til å beskrive trafikksikkerhetssituasjonen.

Trafikkulykker i eller ved avkjørsler og ved ferdsel mellom bolig og skole, forretning, sosialt samvær m.v. bør her framgå. Det er særlig lokalbefolkningen som her rammes.

Vegdirektoratet har igangsatt en rekke undersøkelser om trafikkulykker. Resultatene fra disse vil bli meddelt vegsjefene straks disse foreligger. Foreløpige resultater tyder på at 15-20% av alle politirapporterte trafikkulykker på riksvegnettet skjer i direkte tilknytning til avkjørsler.

2.2. Trafikkavvikling

Sammenhengen mellom avkjørselsutvikling og fartsgrenser bør beskrives. Hensynet til lokalmiljøet langs vegen tilsier ofte innføring av særskilte fartsgrenser. Dette fører imidlertid til øket transporttid og ujevn hastighet som vil øke transportutgiftene. Avkjørsler krever særlig oppmerksomhet fra de kjørende og vanskeliggjør arbeidsforholdene for blant annet yrkessjåfører som i likhet med andre yrkesutøvere har krav på et best mulig arbeidsmiljø. Trafikkmiljøet bør være enkelt, ensartet og oversiktlig.

Riks- og fylkesvegene bygges for et høyt akseltrykk og en sikker og effektiv trafikkavvikling. Kravet til bæreevne og linjeføring medfører at slike veger blir vesentlig dyrere å anlegge enn f.eks. rene boligveger. Ved at nye avkjørsler stadig kommer til, forandres vegens karakter mot lokal boligveg slik at transportfunksjonen kommer mer i bakgrunnen.

Knapphet på ressurser vil sannsynligvis gjøre det vanskeligere å få bygd omkjøringsveger og andre nye veger i fremtiden.

2.3. Miljø

En stadig større og tyngre trafikk påfører bebyggelse langs veg ulemper i form av støy og andre forurensninger. Bomiljøet forringes i takt med økende utrygghetsfølelse, særlig ved barns ferdsel til skole, lekekamerater o.s.v. Disse ulemper oppleves av den enkelte først etter etablering er gjort. Da framkommer behov for og ønske om fartsgrense, støyskjermingstiltak, gang- og sykkelveger, m.m. En slik utvikling påfører også kommunene økte utgifter til grunnerverv og kommunal service.

2.4. Lokalsamfunnsutvikling

Kommunen bør bistå med en vurdering av avkjørselssaksbehandlingens mulige betydning for arealdisponeringen og befolkningsutviklingen i de ulike deler av kommunen.

I områder hvor folketallet har sunket til et nivå som gjør det vanskelig å opprettholde viktige lokale fellesfunksjoner som nærbutikk, skole, etc., bør avkjørselssaksbehandlingen vies spesiell omtanke, slik at den ikke kommer i direkte konflikt med et lokalt mål om å opprettholde levedyktige lokalsamfunn.

Sett fra en kommunal synsvinkel vil det kunne innebære fordeler at den enkelte kan bosette seg i sitt opprinnelige nærmiljø. Dette vil kunne ha positive konsekvenser for det sosiale miljø og vil blant annet kunne føre til redusert behov for kommunal service på helse- og sosialsektoren.

3. Differensiert holdning til behandling av avkjørselsspørsmål

Det skal legges opp til en streng og konsekvent, men nyansert behandling av avkjørselsspørsmål. Dette innebærer at det skal differensieres vegrutene imellom og også langs en vegrute. I de tilfeller hvor bofunksjonen prioriteres, bør dette skje på nærmere definerte vegparseller/strekninger. Gjennom samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og andre interessenter og Statens vegvesen bør interessene klarlegges og avveininger mellom de ulike hensyn (lokalsamfunnets interesser, jordvern, m.fl.) foretas. Et slikt samarbeid bør kunne gi som resultat en differensiert og framtidsrettet behandling av avkjørselsspørsmål. Utgangspunktet for de felles vurderinger er at det for den enkelte vegparsell/strekning kan inntas en av følgende 4 alternative holdninger til behandling av avkjørselsspørsmål.

I Meget streng holdning

a) Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.

b) Gardsbruks hovedavkjørsel bør kunne tillates når den fyller de tekniske krav. For veger hvor det er særskilt vedtak om vegtype A eller B - avkjørselsfri veg - kan slik tillatelse ikke gis.

c) Driftsavkjørsler kan i særlige tilfeller tillates ved veger av vegtype B.

d) Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler - utenom til primærnæring som er bundet til arealene - tillates kun etter stadfestet reguleringsplan eller godkjent detaljplan etter vegloven.

II Streng holdning

a) Antall avkjørsler til vegene må være meget begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.

b) Gardsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når den oppfyller de tekniske krav.

c) Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger stadfestet reguleringsplan eller godkjent detaljplan etter vegloven som godkjenner slik løsning. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.

d) Tillatelse til utvidet bruk av boligavkjørsel til boligformål bør begrenses. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før.

III Mindre streng holdning

a) Antall direkte avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.

b) Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.

c) Tillatelse til utvidet bruk av boligavkjørsel til boligformål bør normalt gis.

IV Lite streng holdning

Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav til avkjørselsutformingen oppfylles. Hvor forholdene ligger til rette kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

Det skal ikke foretas særlige endringer i de 4 ovenfor definerte holdninger, men det gis mulighet for presiseringer, og eventuelle utdypninger av de formuleringer som er benyttet. Det bør ikke være tvil om hva som menes innenfor hvert alternativ.

4. Valg av holdning for behandling av avkjørselsspørsmål på den enkelte vegparsell/strekning

Det bør angis hvordan avkjørselsspørsmål tenkes behandlet for hele riks- og fylkesvegnettet. Ved avgrensning av parseller (som kan være korte) med likeartet holdning er det viktig at inndelingen blir tilpasset blant annet de kommunale behov samt vegvesenets behov for bruksplanlegging for øvrig.

Vegvesenet skal ut i fra sitt forvaltningsmessige ansvar først og fremst søke å klargjøre de veg- og trafikkmessige konsekvenser av ulik utbyggings-/avkjørselspolitikk.
I arbeidet med avkjørselsspørsmål må vegvesenet derfor ta hovedansvaret for trafikkavviklingsfunksjonen.

Følgende forhold bør i rammeplanen presenteres i den oppliste rekkefølge f.eks. på kart i egnet målestokk.

4.1. Foreliggende planer

Det er viktig at de overordnede avkjørselspolitiske retningslinjer blir trukket opp i en generalplanmessig sammenheng. Dersom det ikke foreligger generalplanforslag, bør kommunen bidra med en vurdering av mulige framtidige utbyggingsmønstre.

Foreliggende planer etter veglov og bygningslov må registreres idet enkelte av disse, f.eks. godkjente detaljplaner og stadfestede reguleringsplaner virker bindende på behandlingen av avkjørselssaker innenfor planområdene. Godkjente oversiktsplaner med tilhørende tempoplaner for investeringer blant annet i vegutbygging/vegomlegging vil i stor grad være avgjørende for avkjørselspolitikken som skal føres.

4.2. Trafikksikkerhetssituasjonen

Trafikksikkerhetssituasjonen (jfr. avsnitt 2.1.) må analyseres i forhold til situasjonen slik den kan forventes om 10-20 år. Dagens fartsgrenser, gang- og sykkelveger, m.v. bør presenteres samt langtidsplanens forslag til investering i miljøtiltak i de kommende vegplanperioder. Ved trafikksikker planlegging vil prinsippet om en trinnvis oppbygging av vegnettet (i f.eks. adkomstveg, samleveg, hovedveg) være viktig. Ut fra en forventet vegnettoppbygging avgjøres i hvilken grad lokaltrafikken vil benytte riks- og fylkesvegnettet.

Det er grunn til å anta at trafikkmengde og trafikksammensetning både på hovedvegen og i avkjørsler er gode forklaringsvariable for ulykkessituasjonen blant annet i tilknytning til avkjørsler. Nærmere definerte ÅDT-klasser (ÅDT 1977 og ÅDT 1990) som bør vises på kart, kan derfor danne grunnlag for en aller første grovinndeling av vegnettet m.h.p. trafikksikkerhet, f.eks.

$<$300 kjt. gir akseptabel sikkerhet
300 - 800 kjt. gir brukbar sikkerhet
800 - 1500 kjt. gir mindre brukbar sikkerhet
$>$1500 kjt. gir dårlig sikkerhet

Inndelingen må vurderes nærmere ut fra forholdene i de enkelte fylker. Særlige korreksjoner vil være nødvendige på strekninger med betydelig sommerdøgntrafikk. Strekninger med mye trafikk til og fra ferjer må også vurderes særskilt. Det samme gjelder for de siste 3 - 5 km før tettsteder.

Selv ved lavere trafikkmengder vil sikkerheten for bosatte kunne bli dårlig, dersom boligen lokaliseres ugunstig i forhold til nærservice, skole og annen bosetting.

4.3. Støy og miljøforhold

Det vises til den støyregistrering som vegsjefen skal utføre som en del av revisjonen av langtidsplanen.

Vegvesenet har et ansvar for å vurdere de støymessige sider blant annet ved utbygging nær veg. I henhold til St.meld. nr. 50 (1976-77) "Tiltak mot støy" bør etablering av ny virksomhet og endret arealutnyttelse som utgangspunkt baseres på at visse støynivåer ikke overskrides.

Støyforholdene er av spesiell betydning for avkjørselsreguleringen på de strekninger støyskjerming er påkrevet. For å oppnå en mest mulig effektiv skjerming bør avkjørslene stenges. Det bør derfor inntas en meget streng holdning dersom støyskjerming forutsettes gjennomført i løpet av de kommende to vegplanperioder.

4.4. Vegstrekningens tekniske standard

Vegstrekningens tekniske standard må tillegges en viss vekt ved fastleggelse av holdning til behandling av avkjørselsspørsmål på den enkelte vegparsell/strekning. På veger med meget god hastighetsstandard ($v \geq 70$ km/t) og god helårs-bæreevne (≥ 10 tonn) bør det f.eks. inntas en strengere holdning enn på veger med dårlig hastighetsstandard ($v \leq 50$ km/t) og liten bæreevne. Det forutsettes

at en eventuell lempligere behandling av avkjørelsspørsmål ikke vil medføre særlige problemer for en eventuell fremtidig utbedring/omlegging av veglinjen og at de avkjørelsforhold som etableres ikke vil medføre nevneverdig redusert sikkerhet.

4.5. Vegens transportmessige betydning

Vegens transportmessige betydning vil i mange tilfeller være avgjørende for valg av holdning til behandling av avkjørelsspørsmål på den enkelte vegparsell/strekning. Selv om vegens transportmessige betydning er særlig viktig bør den i utgangspunktet likestilles med de øvrige momenter.

Det er her viktig å ta i betraktning de faktiske avkjørels- og trafikkforhold langs parsellen, og tidspunktet for eventuell ny veg eller andre tiltak av betydning for trafikksituasjonen.

Riks- og fylkesvegnettet inndeles i følgende 4 transportklasser:

Meget viktige veger, bestående av:
- Gjennomgående veger som knytter landsdeler/fylker sammen innbyrdes.
- Gjennomgående veger som knytter landsdeler/fylker sammen med hovedstaden.
- Veger av stor betydning for trafikk til utlandet.

Dessuten bør følgende veger inngå:
- Veger som knytter større sentra med antydningsvis minst 5000 innbyggere sammen med andre meget viktige veger.
- Veger som knytter stamflyplasser, hovedknutepunkter på jernbanen og hovedtrafikkhavner sammen med hovedvegnettet.

Viktige veger, bestående av:
- Gjennomgående veger som knytter større deler av et fylke til meget viktige veger
- Veger som betjener større kommunesentra og andre sentra med mer enn 2000 innbyggere
- Veger med stor andel turistrafikk
- Vegruter av stor betydning for fylkets tungtransporter

Mindre viktige veger, bestående av:
- Veger som betjener øvrige kommunesentra og de største grendesamfunn
- Veger til de viktigste friluftsområder

Øvrige veger, bestående av:
- Det vegnett som betjener den enkelte bygd eller deler av en kommune

4.6. Avveining mellom de ulike hensyn

Ved utformingen av det første forslag til rammeplan for behandling av avkjørelsspørsmål vil det skje en avveining mellom de ovenfor nevnte veg- og trafikkmessige hensyn og de lokale interesser så langt vegsjefen har oversikt over disse. Hvert enkelt moment må vurderes både separat og i sammenheng med de øvrige hensyn før valg skjer.

Trafikksikkerhetssituasjonen, både nåværende og framtidig, må tillegges stor vekt ved valg av holdning. Riksvegene og mange fylkesveger skal avvikle tung og hurtig trafikk, og relativt sett store trafikkmengder. De som bor langs slike veger har og vil i økende grad få problemer med trafikk-, støy- og andre miljøbelastninger fra vegtrafikken. Berettigelsen av å bringe flere mennesker inn i samme situasjon bør overveies både fra vegvesenets og kommunenes side. Ny bebyggelse bør gis en hensiktsmessig lokalisering og plassering.

Når det skal tas hensyn til f.eks. vegens transportmessige betydning vil dette for mange vegparseller/strekninger medføre en strengere holdning til behandling av avkjørselsspørsmål. I denne vurdering vil foreliggende vegutbyggingsplaner derfor utgjøre et vesentlig tilleggsmoment. For "meget viktige" og "viktige" veger utenom tettstedsområdene bør avkjørselsspørsmål vanligvis behandles strengere dersom det ikke foreligger godkjent plan for ny trasé eller utbedring langs eksisterende trasé. Dette gjelder særlig for veger med god linjeføringsstandard.

For "meget viktige" og "viktige" veger innen tettstedsområdene, men som allerede er svært gjenbygget, bør det på visse betingelser kunne praktiseres en relativt lempelig behandling av avkjørselsspørsmål dersom dette ikke er i strid med foreliggende planer. Slike betingelser kan være å vurdere spørsmålet om å redusere konfliktene ved å prioritere bofunksjonen på bekostning av framkommeligheten for biltrafikken (stragegi C) og derpå eventuelt iverksette enkle tiltak før avkjørselsbehandlingen endres.

Videre kan behandlingen være mindre streng dersom det foreligger godkjente planer og det i løpet av de neste fire år forutsettes investert i en omlegging etter ny trasé.

5. Planprinsipper ved avkjørselsregulering

Det bør i tilknytning til de overordnede avkjørselspolitiske retningslinjer gis en presisering av hvilke generelle planprinsipper som bør legges til grunn ved vegplaner og avkjørsels-/bebyggelsesplassering i tilknytning til riks- og fylkesveger.

Vegdirektoratet vil anbefale følgende generelle planprinsipp:

- Avkjørselsløsninger som forbedrer dagens sikkerhetssituasjon må vurderes positivt (f.eks. ny avkjørsel avløser en eller flere "farlige" avkjørsler).
- Vegutbedring/omlegging bør tilrettelegge for lokalvegnett. Dette innebærer at:
  - ved omlegging beholdes større deler av gammel trasé som adkomstveg
  - nye avkjørsler henvises til gammel trasé der denne er i rimelig nærhet
  - ved mindre utbedringsanlegg avsettes plass for senere utbygging

- Intern kontakt mellom nærliggende boliger/driftsbygning bør ikke skje via riks- eller fylkesveg
  - mulighet for felles løsning med eksisterende avkjørsel skal alltid undersøkes først
  - nye våningshus på gård bør legges på samme side av vegen som driftsbygning
  - kårhus skal legges på samme side av vegen som øvrig gårdsbebyggelse og med felles avkjørsel med denne

- Boligbebyggelse bør helst legges i god avstand fra riks/fylkesveg av hensyn til barns lek, trafikkstøy og miljø. Barns aksjonsradius ved lek er liten. De fleste førskolebarn leker nærmere boligen enn 100 m. Faren for utrustningsulykker med barn minsker med økende avstand mellom bolig og veg.

  Ny bebyggelse må ikke være til hinder for en senere utbygging av lokalvegnett.

- Av hensyn til støyforholdene bør bebyggelse i mange tilfeller plasseres i større avstand enn 30 m fra vegmidte dersom særskilt skjerming ikke gjennomføres. Det vil f.eks. gjelde dersom et ekvivalensnivå på 55 dB(A) fastsettes som veiledende støygrense utendørs og når trafikkmengden er over 1300 kjt. (ÅDT) med et midlere hastighetsnivå på 75 km/t på en rett veg gjennom et flatt terreng.

Når det gjelder den enkelte avkjørsel:

- Avkjørsler bør gjøres godt synlig fra hovedveg spesielt for å unngå situasjoner med kraftig nedbremsing og fare for påkjørsel bakfra.

- Avkjørsler bør ikke legges på steder med tendens til snøansamling.

- Driftsavkjørsler til parseller på eiendom som gjennomløpes av riksveg, bør legges rett overfor hverandre.

- Særskilt gangadkomst bør unngås på veger uten fortau eller gang- og sykkelveg.

- Ved hytteavkjørsler bør det stilles tilnærmet de samme krav som til boligavkjørsler, dersom hytten vil kunne gå over til bruk som helårsbolig.

- Adkomstløsninger med felles parkeringsplasser bør tilstrebes ved hyttekonsentrasjoner.

-

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet
Postboks 8109 Dep.
Oslo 1

Tlf. 02-206050

ISBN 82-7207-058-8

04-80