



Statens vegvesen

Avkjørsler langs fylkes- og riksveg

Turid Gråberg
for
Vegavdeling Hordaland
Plan og forvaltningsseksjonen Bergen
11. oktober 2012, Bergen

Regelverk og retningslinjer for behandling av avkjørsler

- ▣ **Vegloven**
- ▣ **Rikspolitiske retningslinjer**
- ▣ **Håndbøker**
- ▣ **Rammeplan for avkjørsler**



Veglova § 40

- ▣ Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.
- ▣ Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen.
- ▣ Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkjørsle frå kommunal veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.
- ▣ Er arbeidet med avkjørsle ikkje sett i gang innan 3 år etter at løyve er gitt, fell løyvet bort

Vurderingskriterium - avkjørsler

- ▣ Vegstrekingens trafikkmengde og sammensetning
- ▣ Vegstrekingens sikkerhetsmessige standard
- ▣ Vegstrekingens tekniske standard
- ▣ Vegstrekingen sett i forhold til eksisterende arealbruk
- ▣ Vegstrekingen sett i forhold til oversiktsplaner etter plan- og bygningsloven, vegplaner o.l.
- ▣ Den offentlige vegens betydning for vegtransporten
- ▣ Trafikkteknisk vurdering av selve tilkoblingspunktet

Veglova § 41

- ▣ Regionvegkontoret kan påby avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg flytt eller endra, eller avgrense bruken eller nekte bruken av slik avkjørsle.
- ▣ Kommunen kan ta avgjerd etter første ledd for kommunale vegar.
- ▣ Naudsynte utgifter til flytting eller endring av lovleg avkjørsle kan det krevjast vederlag for. Likeeins kan det, i samband med flytting av avkjørsle, krevjast vederlag for naudsynte utgifter til flytting, endring eller lengning av privat veg fram til avkjørsla. Det same gjeld utgifter til flytting, ombygging eller endring av byggverk eller anlegg som avkjørsla gjer naudsynt. Det skal takast omsyn til verdauke som den nye avkjørsla eller vegen tilfører eigedomen. Dette skjer ved frådrag i vederlaget eller refusjon frå eigaren dersom avkjørsla eller vegen alt er bygd.

Veglova § 42

- Blir avkjørsle bygd eller nytta i strid med det som er fastsatt i eller med heimel i denne lova, kan det gis påbod om at avkjørsla skal stengast, endrast eller flyttast på den ansvarlige sin kostnad.
- Regionvegkontoret tar avgjerd etter første ledd for riksvegar og fylkesvegar, og kommunen tar slik avgjerd for kommunale vegar.

Veglova § 43

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

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

▣ Mål

- ▣ Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.



Statens vegvesen

2012-2015 RAMMEPLAN

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



Februar 2012

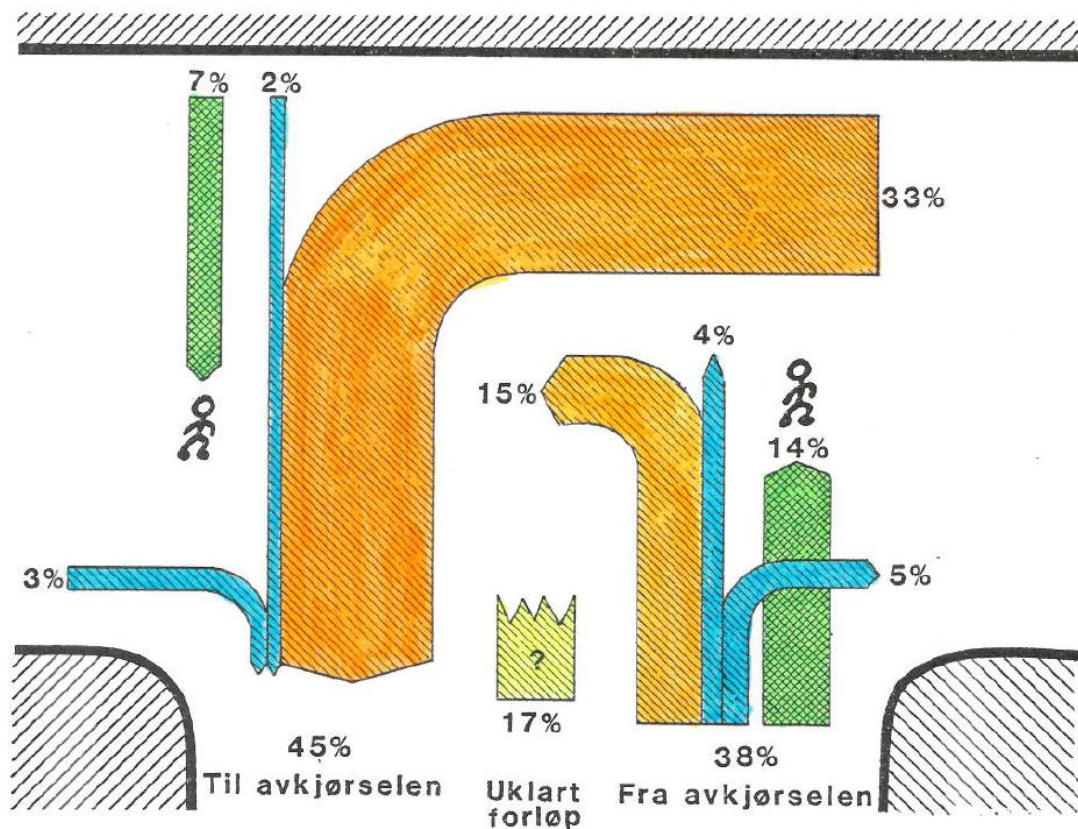
HØRINGSUTKAST



Holdningsklasser og byggegrenser

- ▣ **Holdningsklasse 1** ▣ **50 meter byggegrense**
- ▣ **Holdningsklasse 2** ▣ **50 meter byggegrense**
- ▣ **Holdningsklasse 3** ▣ **30 meter byggegrense**
- ▣ **Holdningsklasse 4** ▣ **15 meter byggegrense**

Avkjørsler og trafikksikkerhet



ULYKKESMØNSTER I AVKJØRSLER

Nullvisjonen



▣ Etisk grunnlag

Ethvert menneske er unikt og kan ikke byttes mot andre verdier

▣ Vitenskapelighet

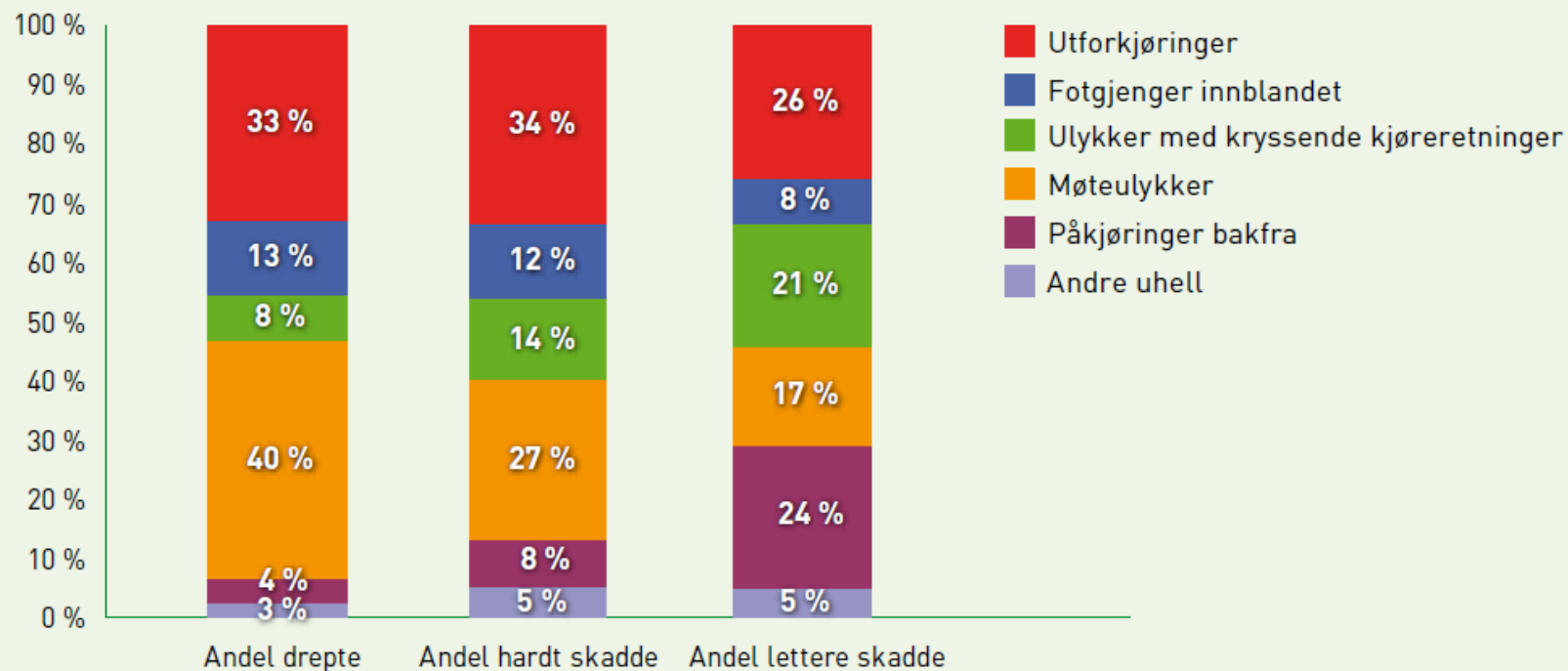
Menneskets forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utforming av vegsystemet.

Vår mestringsevne i trafikken og tåleevne ved en kollisjon legger premissene.

▣ Klare ansvarsforhold

Trafikantene skal følge lover og regler, mens systemutformer skal tilrettelegge for ønsket atferd og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandling

Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på uhellstype



Figur 1.7 Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på uhellstype, gjennomsnitt i perioden 2005–2008 (Kilde: Vegdirektoratet)

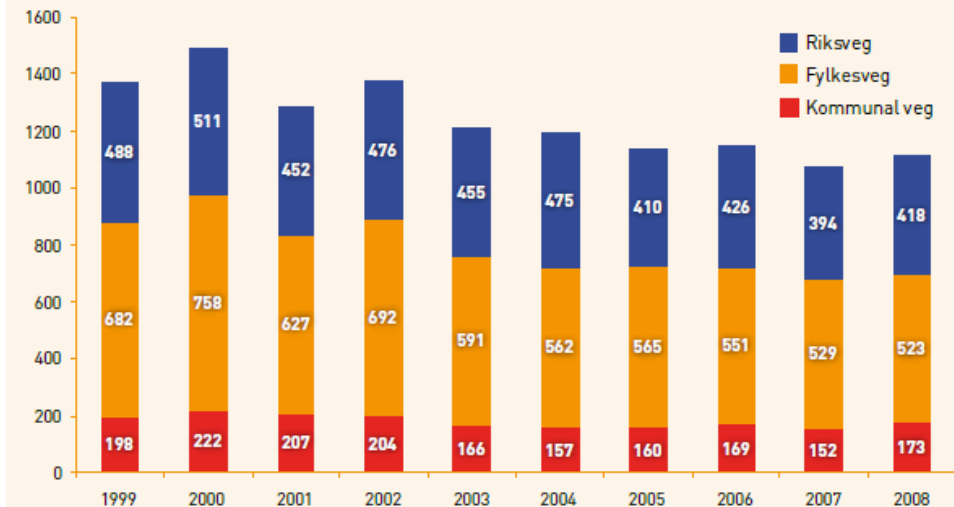
Tabell 1.7 Antall drepte per milliard personkilometer for ulike transportformer i Norge ¹

Transportform	Periode	Antall drepte per år (gj.snitt)	Milliarder personkilometer per år	Dødsrisiko ²
Luftfart	1970–2000	2	4,5	0,35
Jernbane	1970–2000	1	2,5	0,35
Sjøfart	1970–2000	9	3,6	2,50
Buss	1998–2002	4	4,5	0,93
Bil	1998–2002	193	50,5	3,82
Motorsykkel	1998–2002	41	5,3	38,77
Sykkel	1998–2002	14	0,6	22,56
Gange	1998–2002	43	1,3	32,13

1) Pga. det svært lave antallet dødsfall i luftfart, jernbane og sjøfart i Norge er gjennomsnittlige dødsrater i Europa brukt i beregningene (European Transport Safety Council 2003). Beregningene er basert på ulykkes- og eksponeringstall for perioden 1970–2000

2) Drepte pr. mrd. personkilometer

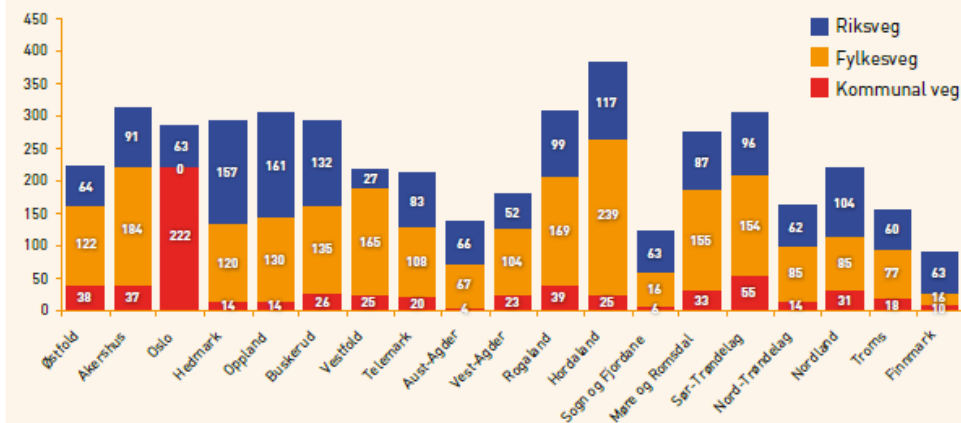
Drepte og hardt skadde fordelt på vegkategori og år 1999-2008



Figur 3.2

Antall drepte og hardt skadde i perioden 1999-2008 fordelt på vegkategori, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

Drepte og hardt skadde fordelt på fylke og vegkategori 2005-2008



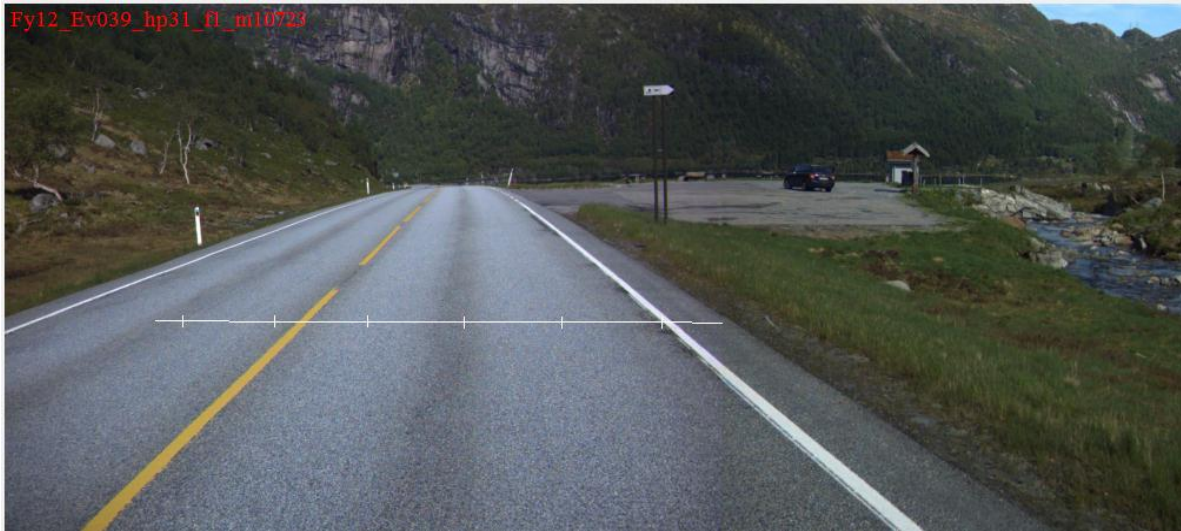
Figur 3.3

Totalt antall drepte og hardt skadde i perioden 2005-2008 fordelt på vegkategori og fylke, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

Fy12_Ev039_hp31_f2_m10819



Fy12_Ev039_hp31_f1_m10723







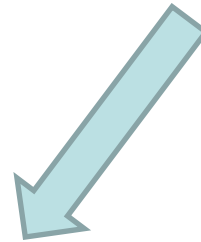


Grunnleggende tenkning i planlegging

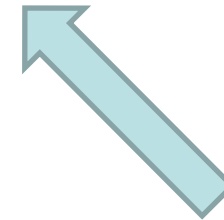
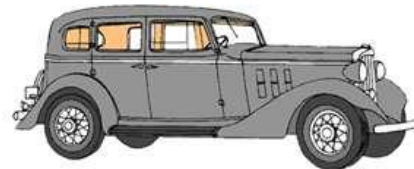
Samspill mellom

- ▾ Kjøretøy
- ▾ Veg
- ▾ Mennesket
- ▾ Omgivelsene

Mennesket



Kjøretøyet



Vegen



Utforming og kapasitet / fremkommelighet



Planlegging og valg av løsninger -et samspill !

Kjøretøytyper

Trafikkmengde

Omgivelsene

Trafikantene

Estetikk

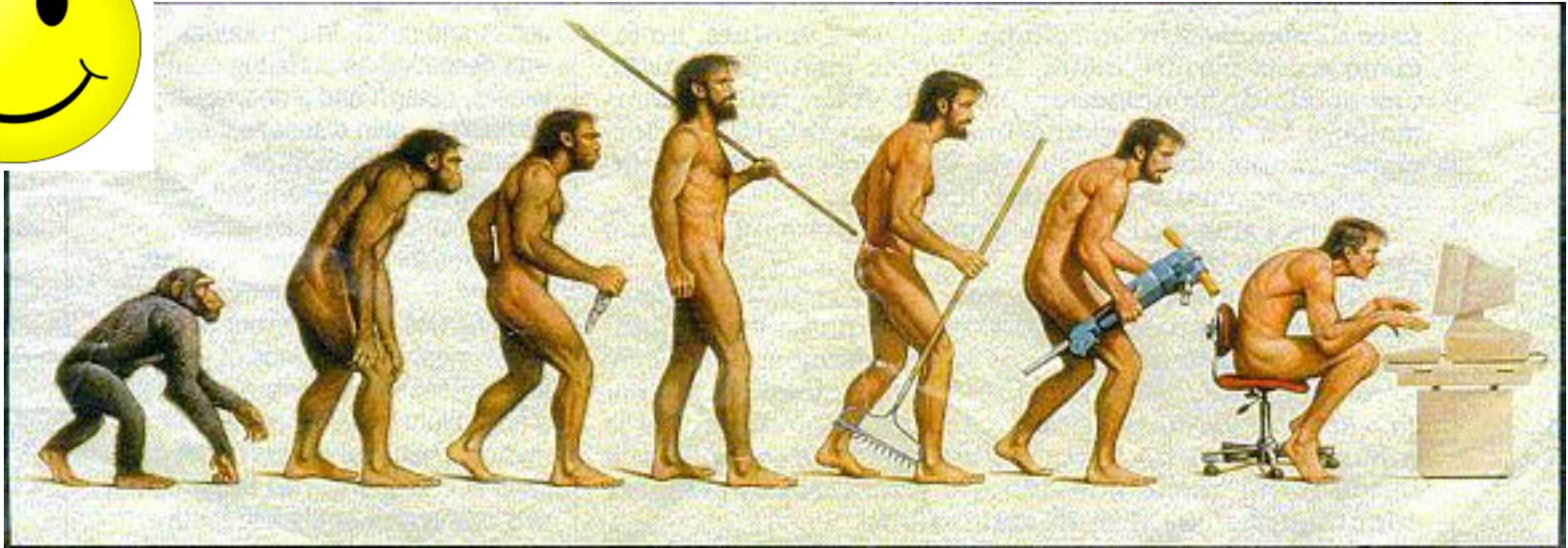
Psykologi

Geometri/kjøredynamikk

Funksjon

God planlegging krever koordinering av alle disse faktorene

Hvem planlegger vi for ?



- **Skal vi ivareta alle trafikantgruppene eller...**
- **Foreta en bevisst prioritering mellom dem ?**

- Alle trafikantgruppene kan ikke nødvendigvis prioriteres over alt.
- Valg i utformingen bør i større grad enn før omhandle funksjon, systemer, ruter og omgivelsene.

Hvordan oppnå gode resultater ?

Alle er ikke utstyrt med slike egenskaper



Leonardo da Vinci 1452 - 1519

Maler, billedhogger, arkitekt, oppfinner og vitenskapsmann

vegvesen.no

=

Samhandling



Samarbeid

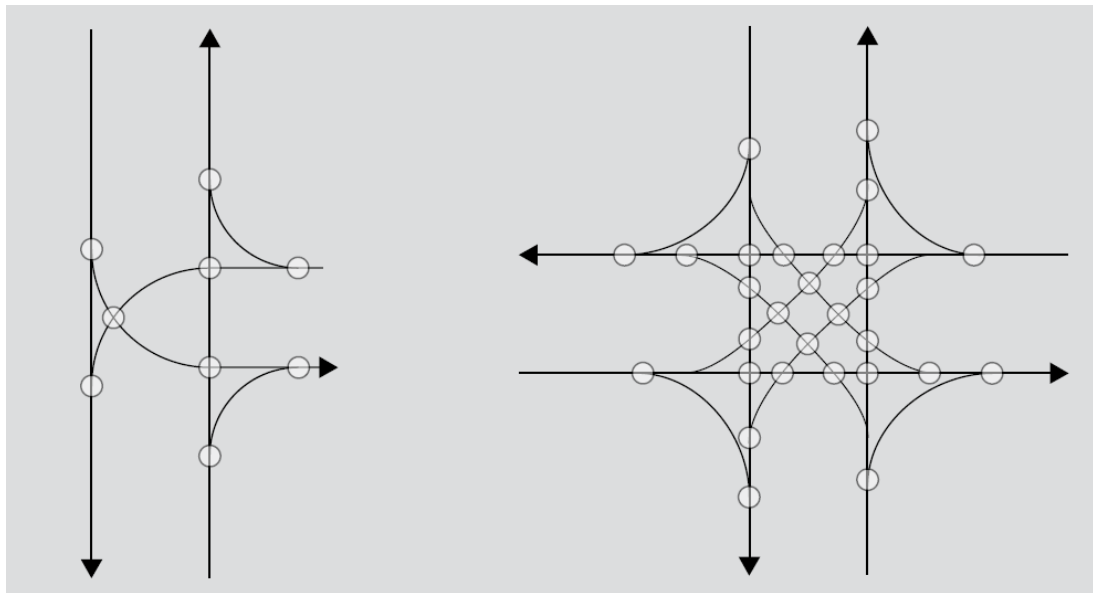


Sentrale tema ved planlegging av kryss/avkjørsel -oppsummering

- ▣ Trafikksikkerhet
- ▣ Trafikkavvikling
- ▣ Universell utforming

- Prioritering mellom trafikantgrupper
- Dekke tiltenkt funksjon
- Valg av løsninger

Ulykker i kryss og avkjørsler.



- Omkring 40 % av alle politirapporterte ulykker skjer i kryss og avkjørsler.
- Sannsynligheten for ulykker i kryss og avkjørsler øker med antall veger som møtes.
- De alvorligste ulykkene er kollisjoner mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning, samt påkjørsel av gående og syklende.
- Ulykker der kjøretøyene kolliderer med liten vinkel og fart, for eksempel i rundkjøringer, er som oftest mindre alvorlige.

Trafikksikkerhet i kryss/avkjørsler -hva kan vi gjøre ?

1. Redusere sannsynligheten for at ulykker skjer (færre konfliktpunkt)
2. Redusere skadeomfanget (redusere hastigheten)
3. Øke forutsigbarheten (bygge tydelige trafikkanlegg for trafikanntgruppene vi planlegger for).
4. Velge tilpassede løsninger (ivareta ønsket transportfunksjon på stedet)
5. Godt vedlikehold (sikrer at trafikkanlegg fungerer som forutsatt)

Ulykkeskostnader (2009)

Som alle andre tiltak må valg av kryssløsninger vurderes ut fra de konsekvenser tiltaket har på vedtatte måleparametere for samfunnet. I tabellen under vises samfunnskostnadene som Statens vegvesen legger til grunn.

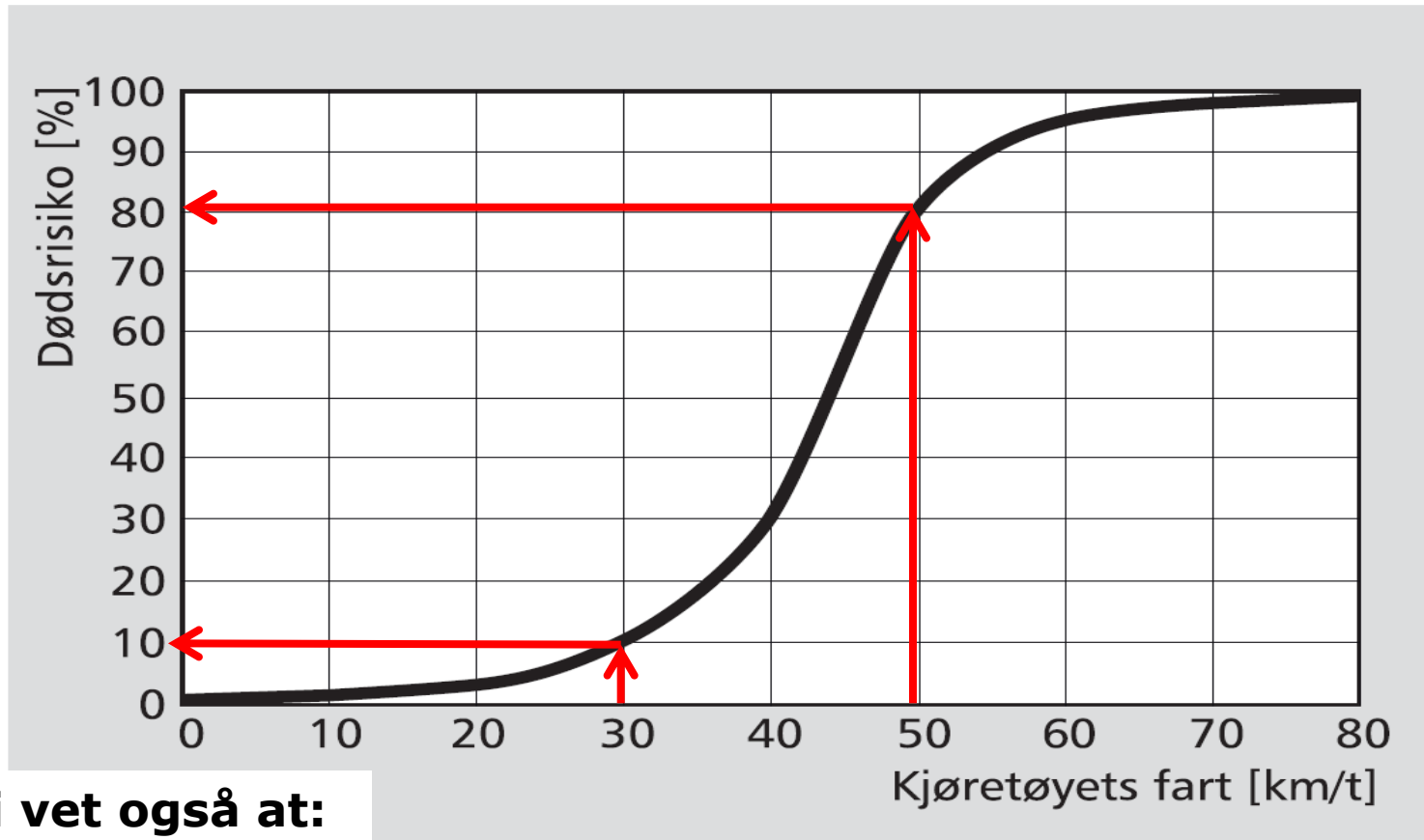
Ulykkestype og kostnadsart	Kostnader ordnet etter alvorligste skade (2009-kr)					
	Drept	Meget alvorlig skade	Hard skade	Alvorlig skade	Lettere skade	Kun materiell skade
Realøkonomiske kostnader	4 095 962	9 570 090	5 361 365	4 124 127	146 345	29 564
Velferdseffekt	26 126 880	13 362 853	5 225 376	4 019 520	467 342	0
Total ulykkeskostnad	30 222 842	22 932 943	10 586 741	8 143 647	613 687	29 564
Total ulykkeskostnad (avrundet)	30 220 000	22 930 000	10 590 000	8 140 000	614 000	30 000

Kilde: TØI rapport 1053C/2010

Dødsrisiko for gående ved påkjørsel

Vi vet at:

- ca. 10 % av gående omkommer om de blir påkjørt av en bil i 30 km/t
- ca. 80 % av gående omkommer om de blir påkjørt av en bil i 50 km/t



Vi vet også at:

En sikker bil klarer å beskytte kjørende i 70 km/t ved en frontkollisjon, og i 50 km/t ved en sidekollisjon, forutsatt at alle bruker bilbelte og at bilene har samme vekt

Kryssutforming og forutsigbarhet



Foto: TORBJØRN BERG

Hvordan vi som planleggere tenker har betydning for ulykkesomfanget



Regler for behandling av byggegrense

- ▣ **Vegloven §§ 29 – 38**
- ▣ **Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser**
- ▣ **Rikspolitiske retningslinjer**
- ▣ **T-1521 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging**



Hvorfor har vi byggegrense

- ▣ Fremtidig behov for vegareal.
- ▣ Vegvedlikehold
- ▣ Trafikksikkerhet og fremkommelighet
- ▣ Miljøhensyn





Støy oppfattes ulikt

Støy!

Tradisjonelt bagatelliseres støy av dem som ikke selv plages av støyen.

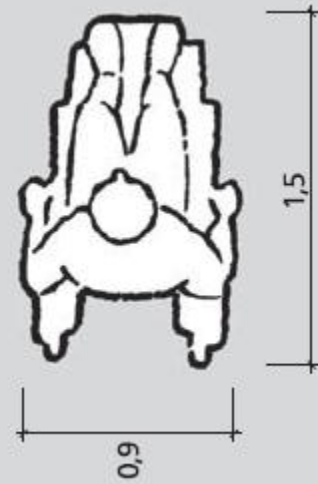
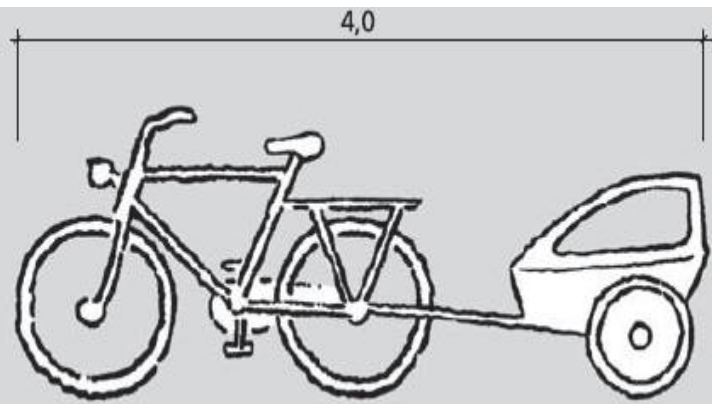
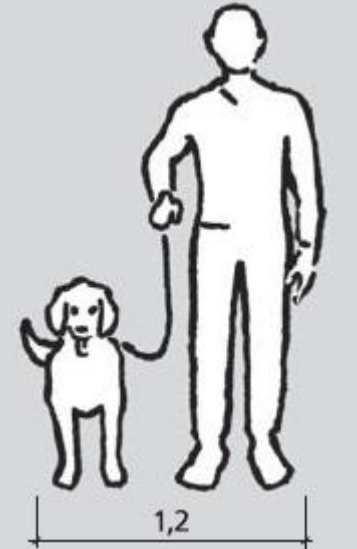
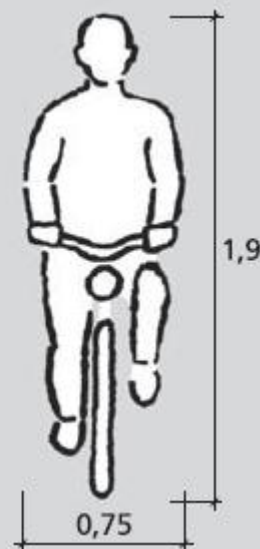
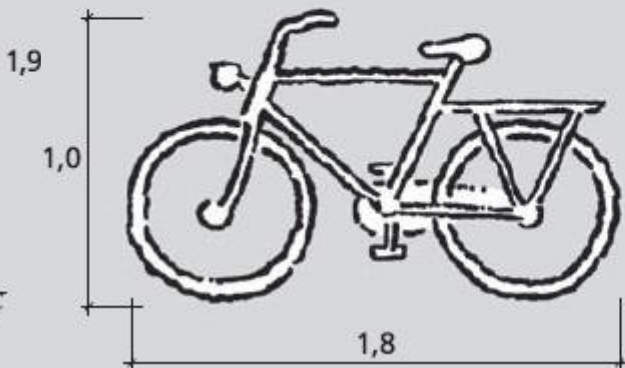
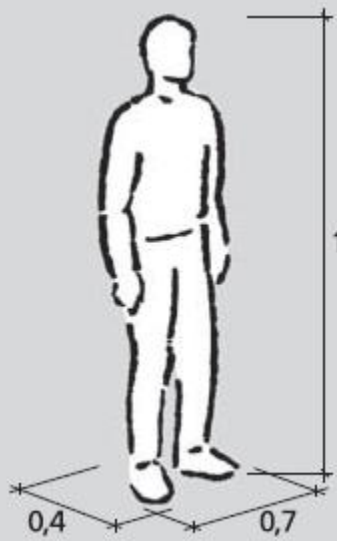
Langvarig irritasjon over støy kan påvirke utvikling av sykdom.

I Norge har 200 000 problemer med nattesøvnen på grunn av støy.

Trafikkstøy kan forkorte liv.



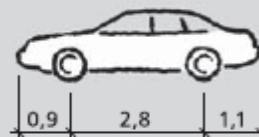
Dimensjonerende mål



Bredde dobbel barnevoغن er 0,9

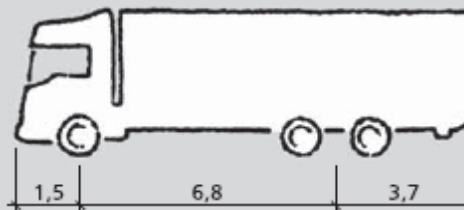
Dimensjoneringsgrunnlag

«Dimensjonerende kjøretøy»



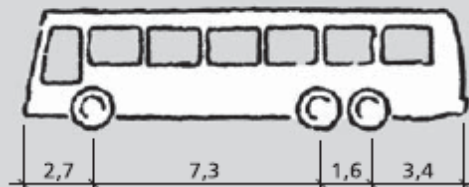
Personbiler, vare- og kombibiler (P)

Lengde: 4,8 m
Bredde: 1,8 m
Svingradius: 6,0 m



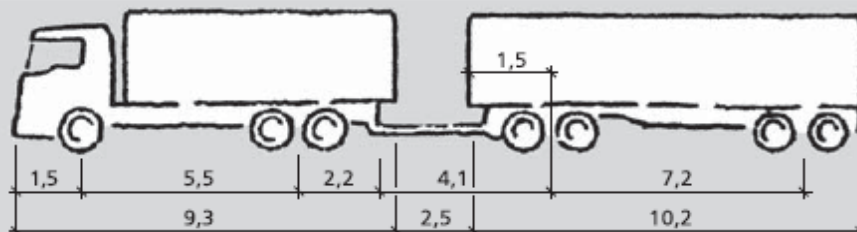
Lastebiler (inkl brannbiler med stige) (L)

Lengde: 12,0 m
Bredde: 2,55 m
Svingradius: 12,0 m



Boggiebusser (B)

Lengde: 15,0 m
Bredde: 2,55 m
Svingradius: 12,5 m

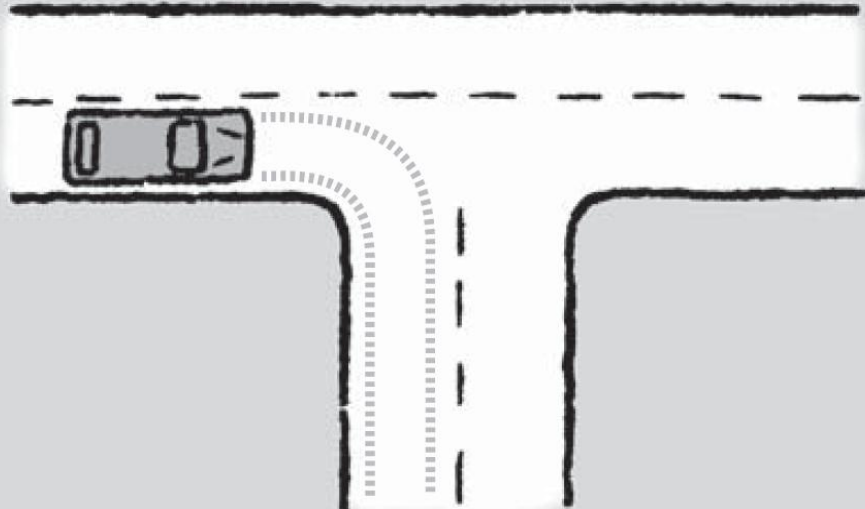


Vogntog (VT)

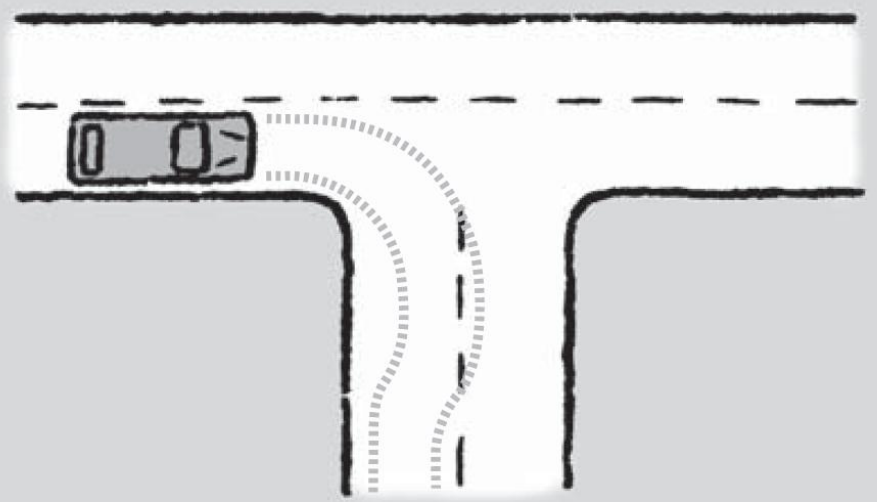
Lengde: 22,0 m
Bredde: 2,6 m
Svingradius: 12,5 m

Definerte kjøremåter

Kjøremåte A



Kjøremåte B



Kjøremåte C

