

Rammeplan for avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveg i Nordland 2021



Forord

Nordland fylkeskommune eier 4113 km fylkesveg, og er den største vegeieren i Nordland. Statens vegvesen forvalter riksvegnettet (1225 km), mens kommunene har ansvaret for det kommunale vegnettet (3540 km).

Den første «Rammeplan for Nordland» ble i sin tid utarbeidet av Statens vegvesen i 1979, og er sist revidert i 1999. Etter den opprinnelige forutsetningen skulle rammeplanen revideres eller rulleres etter behov, bl.a. av følgende grunner:

1. Klassifisering av vegnettet endres over tid, blant annet ved at riksveger omklassifiseres til fylkesveger, og fylkesveger omklassifiseres til kommunale veger.
2. Riksveger eller fylkesveger blir omlagt.
3. Bosettings- og trafikkmønster endres over tid.

Rammeplan for avkjørslar og byggegrenser langs fylkesveg i Nordland deler vegnettet inn i holdningsklasser. Rammeplanen er et viktig grunnlagsdokument i forvaltning av fylkesvegene, både når det skal fattes vedtak etter vegloven og ved behandling av plansaker og dispensasjonssaker i henhold til plan- og bygningloven.

Etter forvaltningsreformen 2010 er over 1500 km av riksvegnettet i Nordland omklassifisert til fylkesveger, og det er behov for å revidere rammeplanen og samtidig ta med byggegrensene i rulleringen. I forbindelse med regionsreformen fra 1. januar 2020 overtok Nordland fylkeskommune det hele og fulle forvaltningsansvaret for sine veger, og dette dokumentet legger føringer for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker i fylket.

Ny rammeplan 2021 er utarbeidet på oppdrag fra Fylkesråd for Transport og Infrastruktur i Nordland, og omhandler til forskjell fra tidligere rammeplaner, kun fylkesveg.

Innhold

Forord.....	2
1. Innledning	4
2. Sammendrag	5
3. Bakgrunn og mål.	6
4. Rammepplan av 1999 i forhold til Rammepplan av 2021	7
5. Generell samfunnsutvikling og overordna lover, retningslinjer og føringer.....	8
6. Avkjørsler.....	9
7. Byggegrenser.....	11
8. Kriterier til fastsettelse av holdningsklasser	14
8.1 Transportfunksjon.....	14
8.2 Trafikksikkerhet	15
8.3 Miljøhensyn	18
8.4 Vegens arealbehov	20
8.5 Avveining mellom de forskjellige kriteriene	22
9. Holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser	23
10. Revidering.....	26
11. Referanser	26
12. Vedleggsoversikt	26
.....	

1. Innledning

Et hovedmål med vegforvaltning er å sørge for en sikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling, der nullvisjon for trafikkikkerhet står sentralt: at ingen skal bli drept eller hardt skadd som følge av trafikkulykker på vegnettet i Norge. Man må sikre adkomst til arealer langs vegnettet, samtidig som man må påse at det ikke anlegges flere avkjørsler enn nødvendig. Det er en sammenheng mellom antall avkjørsler på en strekning og ulykkesrisikoen, samtidig som en høy avkjørselstetthet gir dårligere trafikkflyt og kan medføre behov for fartsgrensereduksjon.

Kommunene som planmyndighet har et stort ansvar for arealbruken langs vegen. Det er arealbruken som gir behov for adkomst fra vegene. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fordrer samarbeid, samhandling og samordning mellom de offentlige aktører på lokalt og regionalt nivå. Målet er et utbyggingsmønster og transportsystem med effektive løsninger hvor transportbehovet kan begrenses, og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Revisjon av gjeldende rammeplan, er på oppdrag fra Nordland fylkeskommune. Byggegrenser er nytt i denne revisjonen. Med bakgrunn i mandatet er det gjort vurderinger som tilsier at byggegrensene kan ses i sammenheng med holdningsklassene for avkjørsler.

Rammeplanen inneholder overordnede retningslinjer som et av flere elementer som danner grunnlag for behandling av søknader om avkjørsel og byggegrenser etter vegloven, innspill til reguleringsplaner, dispensasjon fra reguleringsplan og alle øvrige planer etter plan- og bygningsloven som berører fylkesvegnettet i Nordland.

Vegene er delt opp i delstrekninger, og hver delstrekning har fått en «holdningsgrad» som skal legges til grunn for behandling av avkjørsler og byggegrensesaker. Ved fastsettingen av holdningsgraden i planen fra 1999 ble ulike tema som vegens transportmessige betydning, ulykkesituasjonen, vegens trafikkgrunnlag, befolkningsmønster, vegens geometriske standard med videre, vurdert og vektlagt.

Rammeplanens betydning i saksbehandlingen

Rammeplanen skal gi forvaltningsorganet et bedre grunnlag til å vurdere saker likt i hele fylket.

Den er et godt verktøy for saksbehandling av enkeltsaker om avkjørsel- og byggegrensesaker etter *Veglova* §§ 29 til 30 og §§ 40 til 43 samt reguleringsplaner og alle øvrige planer etter plan- og bygningsloven som berører fylkesveger. Den er også et viktig grunnlagsdokument for planavdelingene i kommunene til utarbeidelse av kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Kommuneplanens arealdel er et viktig verktøy for å styre arealbruken langs vegene. Denne kan være med på å hindre randbebyggelse og annen uheldig lokalisering av boligbebyggelse og virksomheter som kan skape store trafikkikkerhets- og trafikkavviklingsproblem, samt redusere miljøulempene på litt lengre sikt.

Rammeplanen er en del av beslutningsgrunnlaget i saksbehandlingen, i tillegg til statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner med mer.

Statens vegvesens retningslinjer for behandling av avkjørselssaker (R701) og NA-Rundskriv nr. 98/20 Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, kan brukes som veiledning i vurderinger som gjøres. Se også kap. 11 Referanser, med henvisning til relevant lovverk og håndbøker m.m.

2. Sammendrag

Dette er en revisjon av «Rammeplan for Nordland» fra 1999 som omhandlet avkjørsler. I denne revisjonen er også byggegrenser tatt inn.

Rammeplanen vil i saksbehandlingen være en del av beslutningsgrunnlaget i tillegg til statlige retningslinjer, kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner med mer.

Holdningsklasser

Denne rammeplanen har i større grad vurdert hele vegstrekninger i samme holdningsklasse. Dette har medført endringer i holdningsklasser for enkelte strekninger. Inndelingen i fire holdningsklasser er beholdt som i den forrige planen:

- Meget streng holdning
- Streng holdning
- Mindre streng holdning
- Lite streng holdning

Avkjørsler

Med avkjørsel forstås vanligvis enhver tilknytning mellom privat eiendom og offentlig veg. Som avkjørsel regnes også rene fotgjengertilknytninger. Avkjørsel fra offentlig veg kan i samsvar med vegloven ikke bygges uten tillatelse eller nyttes uten tillatelse eller annen særskilt hjemmel.

De nasjonale og regionale viktige vegene har høy holdningsklasse med streng praksis når det gjelder avkjørsel- og byggegrensesaker. Her er det vanskeligere å etablere nye avkjørsler eller utvide bruken av eksisterende. Generelt er det krav til reguleringsplan for utbyggingstiltak inntil disse vegene. Langs sekundære veger i lav holdningsklasse er det tilsvarende mindre strenge krav når det gjelder avkjørsel- og byggegrensesaker og krav til planleggingsnivå generelt.

Byggegrenser

Byggegrenser er et nytt element som er tatt med i denne planen. Byggegrensene skal særlig ivareta følgende hensyn:

- Trafikksikkerheten (sikkerhetssoner, sikt med mer.)
- Vegvedlikeholdet og driften av vegen (grøfthing, snøopplag med mer.)
- Miljøet langs vegen (støv, støy med mer.)
- Arealbehovet ved utbedring av vegen (breddeutvidelse, fortau, gang- og sykkelveg med mer.)

Generell byggegrense i henhold til vegloven er 50 meter for riks- og fylkesvegene. Rammeplan av 2021 for Nordland fylke har differensiert dette. For de viktigste vegene (regional betydning) er det opprettholdelse av 50 meter som i vegloven. De mindre viktige vegene (lokale) har 30 og 15 meter. Dette betyr at når revidert rammeplan er vedtatt av Nordland fylkeskommune, så har flere fylkesveger fått redusert byggegrense. Dette medfører at bygg og andre innretninger kan plasseres nærmere fylkesvegen enn tidligere, uten at utbygger må søke dispensasjon fra veglovens generelle byggegrense.

3. Bakgrunn og mål.

En veg har to hovedfunksjoner:

- Den skal gi adkomst til arealer
- Den skal gi grunnlag for trafikkavvikling (transport)

Veglovens §1 a: «Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlige og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»

Riks- og fylkesveger blir planlagt etter vegnormalene gitt i medhold av vegloven §13. Vegloven skiller mellom vegtype og områdetype som danner grunnlag for valg av dimensjoneringsklasse.

Kommunene som planmyndighet har et stort ansvar for arealbruken langs vegen, og det er arealbruken som gir behov for adkomst fra riks- eller fylkesveg.

Samarbeid, samhandling og samordning

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fordrer samarbeid, samhandling og samordning mellom de offentlige aktører på lokalt og regionalt nivå. Målet er et utbyggingsmønster og transportsystem med effektive løsninger hvor transportbehovet kan begrenses, og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Avkjørsler og byggegrenser utenfor regulert område blir behandlet som enkeltsaker. Tidligere ble slike saker ofte behandlet uten forankring i retningslinjer. Dette kunne medføre at de ansvarlige myndigheter ikke fikk oversikt over konsekvensene på sikt.

Resultatet av en slik enkeltbehandling er at det gjennom åra har utviklet seg en randbebyggelse av boliger, forretninger, offentlige - og private virksomheter langs riks- og fylkesvegene. Først når utviklingen har nådd et visst nivå, kommer de uheldige konsekvensene til syne og tiltak må iverksettes. Tiltakene må da avveies mot trygghet for myke trafikanter og effektivitet i trafikkavviklingen. Det er her behovet for en styrt avkjørselspolitikk oppstår. Resultatet blir ofte et kompromiss, som stadig må tilpasses og justeres.

Arealbruk som i stor utstrekning blir styrt gjennom enkeltvedtak ifølge vegloven, kan også føre med seg store utfordringer for kommunene. Behovet for kommunal service som vann, avløp, renovasjon, helse- og sosiale tjenester, kollektivtrafikk, skoleskyss, samt ulykker og lignende kan medføre merkostnader. Konsekvensene får en først oversikt over i et lengre tidsperspektiv. Det er derfor viktig at kommunene innarbeider rammeplanenes føringer for avkjørsler og byggegrenser når kommuneplanen behandles.

Både Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og kommunene har behov for avkjørsels- og byggegrensepoltiske retningslinjer som kan lede til en mer planlagt ønsket utvikling og som gir føringer for likebehandling og felles forståelse av konsekvensene, dersom man ikke følger opp rammeplanen i praksis.

4. Rammeplan av 1999 i forhold til Rammeplan av 2021

Rammeplan av 1999

Ved fastsettingen av strenghetsgraden i planen fra 1999 ble det tatt hensyn til vegens transportmessige betydning, ulykkessituasjonen, vegens trafikkgrunnlag, befolkningsmønster, vegens geometriske standard med videre. Rammeplanen gjaldt både riks- og fylkesveger.

Rammeplanen la opp til å vurdere lengre strekninger under ett, og til å skille sterkere mellom viktige og mindre viktige riksveger. I denne vurderingen har samme veg ulike holdningsgrad på ulike delstrekninger. Strenghetskravet er inndelt i fire holdningsgrader:

- **Holdningsgrad I. Meget streng holdning.**
- **Holdningsgrad II. Streng holdning.**
- **Holdningsgrad III. Mindre streng holdning.**
- **Holdningsgrad IV. Lite streng holdning.**

Rammeplan av 2021

I Rammeplan 2021 har utviklingen og skjerpede holdninger og krav fra sentrale myndigheter tilført og vektlagt andre elementer enn det som lå til grunn for planen av 1999. I 2021-planen er transportfunksjonen, trafiksikkerheten, miljøhensynet og vegens arealbehov vektlagt.

Denne rammeplanen har i større grad vurdert hele vegstrekningen i samme holdningsklasse. Dette, sammen med endret bruk av vegene, har medført endringer i holdningsklasser for enkelte strekninger. Inndelingen i fire holdningsklasser er beholdt som i den forrige planen.

Et nytt element i denne planen er at byggegrenser er tatt med, og at planen bare gjelder fylkesveg. Generell byggegrense i henhold til vegloven er 50 meter for både riks- og fylkesvegene.

For fylkesvegene har rammeplan av 2021 en differensiert byggegrense. De viktigste vegene (regional betydning) har 50 meter som i vegloven. De mindre viktige vegene (lokale) har fått redusert byggegrense til 30 og 15 meter. Bakgrunnen for dette er nærmere redegjort for i kapittel 7.

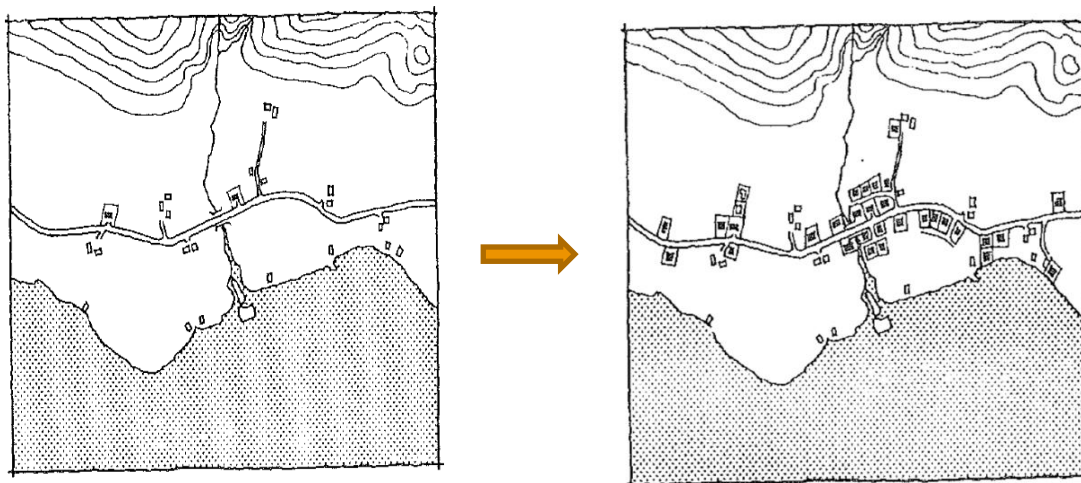
Endringer

Vedlegg «Revisjonsliste» viser hvilke veger som har fått endret holdningsklasse.

Alle vegene med holdningsklasse **Mindre streng** har fått endret byggegrensen fra 50 til 30 meter. Vegene med holdningsklasse **Lite streng** har fått endret byggegrense fra 50 meter til 15 meter.

5. Generell samfunnsutvikling og overordna lover, retningslinjer og føringer

Den generelle samfunnsutviklingen og den tidligere holdning og praktisering i avkjørselssaker og dispensasjoner fra byggegrensen har medført randbebyggelse langs vårt vegnett. Dette har igjen medført ulemper for de som bruker vegnettet, og krav om tiltak for å fjerne eller redusere ulempene. Skissene kan illustrere denne utviklingen.



Konsekvenser av denne utviklingen:

- Støy
- Luftforurensning
- Dårligere trafiksikkerhet
- Utrygghet
- Dårlig trafikkavvikling
- Arealknapphet ved utbedring av veg

Dette fører til at tiltak må iverksettes som f.eks:

- Nedsatt fart
- Støytiltak
- Gang- og sykkelveg
- Fartshumper
- Krav om skolebuss
- Sanering av avkjørsler
- Rivning av hus ved utbedring av veg
- Kostbare løsninger ved omlegging av veg

Overordnede føringer

Nasjonale myndigheter har i denne utviklingen endret lover, laget nye forskrifter og retningslinjer samtidig som de har stilt større og flere krav til hvordan vi skal planlegge, forvalte og drifte vegnettet samt bruk av arealene langs våre veger. Signaler gitt i stortingsmeldinger, komiteinnstillinger, føringer og rikspolitiske retningslinjer har skjerpet kravene og har ført til planretningslinjer og behandlingskriterier for avkjørsler og byggegrenser.

Hovedbudskapet er at det skal føres en restriktiv avkjørselspolitikk på hovedvegnettet. Målet er å oppnå gode løsninger for alle, også de som bor langs og ved vegnettet.

Myndighetene har også tatt til orde for samarbeid, samhandling og samordning i planlegging og utvikling på regionalt og lokalt nivå.

Samordnet bolig, areal og transportplanlegging er viktig i denne sammenhengen. Myndighetene ønsker blant annet at boligbyggingen skal sentraliseres, og trafikkøkning skal fortrinnsvis tas gjennom gåing, sykling og kollektivtrafikk.

6. Avkjørsler

Veglovens § 40:

Avkjørsle frå offentlig 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 ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå Statens vegvesen. Tilsvarande må avkjørsle frå fylkesveg og kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar.

Statens vegvesen kan krevje at avkjørsle frå riksveg skal byggast etter ein plan den godkjenner. Tilsvarande plan kan krevjast av fylkeskommunen for fylkeskommunale vegar og kommunen for kommunale vegar. Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan dei 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.

Med avkjørsel forstås vanligvis enhver tilknytning mellom privat eiendom og offentlig veg. Som avkjørsel regnes også rene fotgjengertilknytninger. I hovedsak er avkjørselen begrenset til området mellom vegkant og tilstøtende eiendomsgrense. Den resterende adkomstvegen er ikke en del av avkjørselen.

Avkjørsel fra offentlig veg kan i samsvar med vegloven ikke bygges uten tillatelse eller tas i bruk uten tillatelse eller annen særskilt hjemmel. Etter veglovens §§ 40 til 43 er det vegeier som har myndighet til å treffe vedtak i saker som ikke omfattes av regulert område.

I plan- og bygningslovens § 27.4. ledd er det fastslått at eiendom bare kan deles eller bebygges dersom eiendommen / tomten er sikret lovlig adkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Avkjørsel fra riks- og fylkesveger må være godkjent av vegeier.

Avkjørsler har betydning for både transportfunksjon og trafikkikkerhet jmfør kapittel 8.1 og 8.2

En bevisst avkjørselspolitikk er viktig for å redusere trafikkulykkene og sikre framkommelighet.



Sted: Bergenget.
Dårlig sikt.



Sted: fv. 7322, Øya i Vefsn.
Ulovlig plassering av postkassestativ innenfor byggegrense, og feil utforming av avkjørsel.



Sted: E10 Moskenes kommune.

Avkjørsel med dårlig sikt, på grunn av kurve, høybrekk og mur med gjerde på toppen.



Sted: Fv. 7326, Marka i Vefsn. Sikt i kurve før og etter riving av bygning.

7. Byggegrenser

Veglovens § 29:

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

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

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

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

Ved kryss i plan mellom

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

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

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

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

Historikk

I de siste 100 år har myndighetene skjerpet kravene til byggegrensene i takt med utviklingen i samfunnet og vektleggingen av arealbehovet og miljøkravene langs vegnettet.

Vegloven av 1912 hadde et påbud om 3,5 meter fra kant av veg, noe som ved lovendring av 1931 ble skjerpet til 5 meter og i 1938 til 7,5 meter. Vegloven av 1963 ble byggegrensen for riksveg utvidet til 30 meter, målt fra midtlinjen, og 12,5 meter for fylkes- og kommunale vegger. I 1996 ble byggegrensen økt fra 30 meter til 50 meter for riksveg, og fra 12,5 meter til 15 meter for fylkes- og kommunale vegger. Ved lovendring i 2010 ble byggegrensen for fylkesveger økt til 50 meter. Dette gjelder også i forhold til gang – og sykkelveger. For riksveger er Statens vegvesen er gitt myndighet til å fastsette byggegrense på inntil 100 meter.

Myndighetene så for seg en generell heving av vegstandarden med utretting av kurver, vegutvidelser og mindre vegomlegginger, og dette skulle fanges opp av de nye byggegrensene i 2010. Byggegrensen

beskriver en fastsatt minsteavstand fra offentlig veg for tillatt bebyggelse, med nærmere utdyping i § 30. Byggegrensen kan være den generelle avstanden som framgår av vegloven (, den byggegrensen som fylket eller kommunen vedtar for sine veger) eller særskilt byggegrense bestemt i reguleringsplan.

Tiltak i byggegrensesonen

Etter vegloven § 29 første ledd, siste punktum, skal byggegrensene “ ... ta vare på de krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøsomsyn og andre samfunnsomsyn ”.

Dette innebærer at byggegrensene særlig skal ivareta følgende hensyn:

- Trafikksikkerheten (sikkerhetssoner, sikt, distraksjonsfaren med mer.)
- Vegvedlikeholdet og driften av vegen (grøfting, snøopplag med mer.)
- Miljøet langs vegen (støv, støy med mer.)
- Arealbehovet ved utbedring av vegen (breddeutvidelse, kryssutbedringer, fortau, gang- og sykkelveg med mer.)

Utviklingen med endret krav til vegstandard, har ført til at arealbehovet langs riks- og fylkesvegene har økt. Dette skyldes behov for vegutvidelse, bygging av gang- og sykkelveger, anlegg av støyvoller og støyskjermer, samt nye krav om sikkerhetssoner og trafikksikkerhetstiltak som slakere vegskråninger. Dette er en del av den utviklingen en må regne med innenfor vegbyggingen, og byggegrensene skal ivareta dette.

Hovedprinsippet er at alle byggverk, opplag og innretninger må ha tillatelse før de kan plasseres innenfor byggegrensen. Dette gjelder bl.a. varerammer, murer og liknende innretninger og gjerde som kan hindre fri sikt. Begrepet opplag omfatter innretninger som lett kan fjernes. Innretningen eller hensettelsens midlertidige karakter kan ikke frita for forbudet. Eksempler er båttopplag, campingvogner, fast parkering, hesjer, halmballer eller annen lagring.

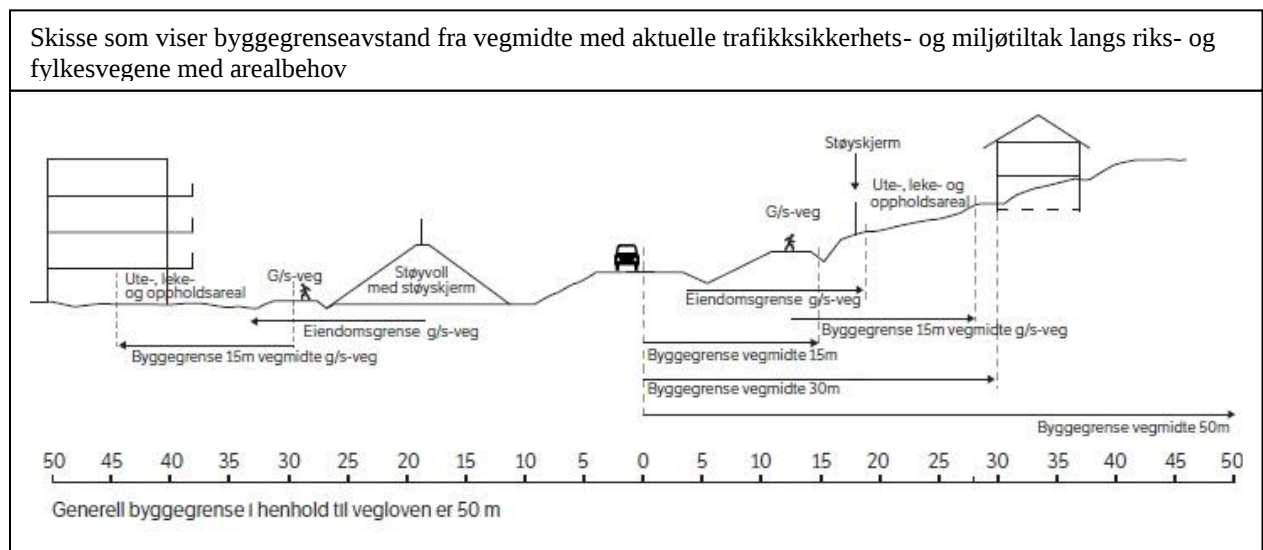
Tre, busker og andre plantevekster i byggeforbudssonen kan kreves fjernet dersom dette er nødvendig av hensyn til ferdselen eller vegvedlikeholdet.

Byggegrensebestemmelsene regulerer utøvelsen av eiendomsraderetten, men fratrar ikke grunneieren eiendomsretten.



Sted: E10 Moskenes kommune. Tiltak ved og langs vegen som breddeutvidelse, fortau, grøft, sikkerhetssone vanskeligjøres når bebyggelsen står så nært vegen.

Illustrasjon av byggegrensens betydning



Skissen viser arealbehov ved forskjellige miljøtiltak i byggegrensesonen. Av denne skissen ser man også at det er arealbehov ved utbedring av veg. Jo mer skrånende terrenget er, jo større er arealbehovet. Se også kapittel 8.4 Vegens arealbehov.

For å synliggjøre konsekvensene vil bygging av gang- og sykkelveg med rabatt, og med veglovens krav til byggegrense 15 meter fra midtlinje gang- og sykkelveg, utgjøre vel 27 meter fra midtlinje kjøreveg. For å ivareta dette må minste generelle byggegrense settes til 30 meter fra midtlinje fylkesveg. Dette vil også ivareta andre arealbehov, jfr kap.8.4.



Sted: Fv.82. Tiltak ved og langs vegen som breddeutvidelse, fortau, grøft, sikkerhetszone vanskeliggjøres når bebyggelsen står så nært vegen.

8. Kriterier til fastsettelse av holdningsklasser

Da dette dokumentet er en revisjon av gjeldende rammeplan, har vegene i stor grad beholdt holdningsklassen de hadde i forrige versjon.

I revidert plan har man i tillegg tatt høyde for nye håndbøker samt lover og retningslinjer siden forrige rammeplan. Revidert rammeplan har derfor fått en gjennomgang og oppdatering i forhold til disse endringene. Med bakgrunn i dette er følgende hovedkriterier lagt til grunn for vurdering av holdningsklasser:

- **Transportfunksjonen**
- **Trafikksikkerheten**
- **Miljøhensynet**
- **Vegens arealbehov**

8.1 Transportfunksjon

Framkommelighet og tilgjengelighet er det grunnleggende formålet med veg - og gatenettet for de ulike trafikantgruppene, enten i blandet trafikk eller separate løsninger. De ulike håndbøkene beskriver og tar sikte på løsninger som fremmer effektiv, punktlig og forutsigbar transport, innenfor rammer som ivaretar hensyn til sikkerhet, miljø, og universell utforming.

For å opprettholde vegens transportfunksjon vil det være viktig å sikre:

- Effektiv trafikkavvikling
- Effektiv transport
- Kapasitet med forutsigbar trafikkavvikling også for kollektiv
- Framkommelighet for gang- og sykkeltrafikken spesielt

Riksvegene utgjør det overordnede nasjonale vegsystemet som knytter fylket sammen med nabofylker og med landsdeler samt til det internasjonale vegnettet.

Riksvegene og deler av fylkesvegene har viktig regional funksjon, og inngår også i det overordnede transportnettet. Det overordnede transportnettet har selvsagt også en viktig lokal funksjon.

I Nordland fylke har vegnettet en sentral funksjon når det gjelder transport av både gods og personer. Nordland har relativt spredt bosetting og næringsstruktur, og et vidstrakt fylke gir store transportavstander og en sterk avhengighet av vegnettet. Viktige næringsveier er primærnæringene, reiseliv og tjenesteyting. Fylkets hovedveger har en stor andel langtransport som går mellom landsdeler, og sammen med regionale og lokale transportter gir dette utfordringer på flere vegger.

Flere fylkesveger har lokal funksjon som binder sammen bygder og grender, og har i stor grad en oppsamlingsfunksjon til det overordnede vegnettet. Både europavegene, riksvegene og fylkesvegene kan ha flere (sammenfallende) funksjoner og kan være både nasjonal hovedveg, øvrig hovedveg, samleveg og adkomstveg til boliger og virksomheter samtidig. Dette gir store utfordringer i forvaltningen.

Trafikkmengde målt i antall kjøretøy per døgn ÅDT^1 kan være en indikasjon på vegens transportfunksjon, men vil ikke være avgjørende for hvilken holdningsklasse vegen har.

¹ $\text{ÅDT} = \text{årsdøgntrafikk} = \text{trafikkmengde målt i antall kjøretøy per døgn over året.}$

En effektiv vegtransportavvikling tilsier at trafikken bør kunne holde jevn fart. Utbedring av kurver øker effektiviteten.

Nedsetting av fartsgrenser har innvirkning på trafikkavviklingen og kan føre til mindre effektiv transportavvikling. Dette fører igjen til økt transporttid og ujevn fart som vil øke transportutgiftene. Den kjørende må være svært oppmerksom på avkjørslene. Trafikkmiljøet bør være enkelt, ensartet og oversiktlig.

Vegkapital, transportevne og sikkerhetsnivå

Riks- og fylkesvegene er bygd for et høyt akseltrykk og en sikker og effektiv trafikkavvikling. Kravet til bæreevne og linjeføring medfører at slike veger blir vesentlig dyrere å bygge enn for eksempel rene boligveger. Ved at nye avkjørsler og nye bygg stadig blir etablert langs hovedvegene, blir vegen sin karakter endret til «lokal adkomstveg», slik at trafiksikkerheten og transportfunksjonen blir redusert.

Nedbygging av vegens funksjon, ved etablering av avkjørsler og bygg nært vegen, fører videre til sterkt behov for omkjøringsveger.

Særlig på viktige hovedveger er det et sentralt siktemål å bevare vegens standard, transportevne og sikkerhetsnivå best mulig.

Disse målene blir best ivaretatt ved opprettholdelse av veglovens byggegrense, eller gjennom oppfølging av denne rammeplanen og en praktisering av restriktiv avkjørselspolitikk. Fastsetting og praktisering av holdningsklasse vil være avgjørende for bevaring av transportfunksjonen.



Sted: Rv. 80 ved Tverrlandet. Bildet viser eksempel på arealbehov for større vegsystemer.

8.2 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet vil i hovedsak ivaretas ved at vegen og sidearealene er utformet og bygd på en trafikksikker måte.

Nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for utforming av alle veg - og gatesystemer. Nullvisjonen betyr at vi skal strekke oss mot at ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken.

Veg- og gatesystemet utformes slik at trafikantene hjelpes til riktig adferd, og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser hvis de likevel gjør feil. Vegene og gatene utformes slik at det inviteres til ønsket fart gjennom utforming og fartsgrenser. Løsningene skal være logiske og letteste for trafikantene.

Avkjørsler øker ulykkesrisikoen

Trafikkulykker har svært sammensatte årsaksmekanismer. Når det gjelder utforming av vegsystemet, er håndteringen av avkjørsler en av flere forhold som har stor innvirkning på trafikksikkerhets-situasjonen.

Generelt øker ulykkesrisikoen sterkt med økende tetthet av avkjørsler fra vegen. Avkjørselsrelaterte ulykker kjennetegnes ved at alvorlighetsgraden er høy og at mange trafikanter er overrepresentert i ulykkene.

Der det etableres trafikkskapende virksomhet som må knyttes til vegen med avkjørsler, er dette en klar negativ faktor sikkerhetsmessig. Særlig bekymring er knyttet til boligetableringer inntil trafikkerte veger der også mange trafikanter, og særlig barn, utsettes for risiko ved å ferdes på vegen. Arealbruken langs vegen er et derfor sentralt tema når det gjelder trafikksikkerhet.

Utenfor tettbygd strøk er det møte- og utforkjøringsulykkene som er den største utfordringen. I byer og tettsteder er hovedutfordringen å sikre gående og syklende.

Rammeplanen vil være et virkemiddel for å redusere tilfeldig lokalisering av virksomheter og funksjoner langs vegene.

For å sikre både god framkommelighet og høy trafikksikkerhet skal de viktigste vegene utformes uten avkjørsler. På mer sekundære veger tillates avkjørsler i større og mindre grad.

Separering av de ulike trafikantgrupper er med på å øke trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper.

Byggegrense 15 meter for den laveste holdningsklassen medfører at trafikksikkerhetstiltak som gang og sykkelveg med rabatt ikke lar seg gjennomføre for disse vegstrekningene.

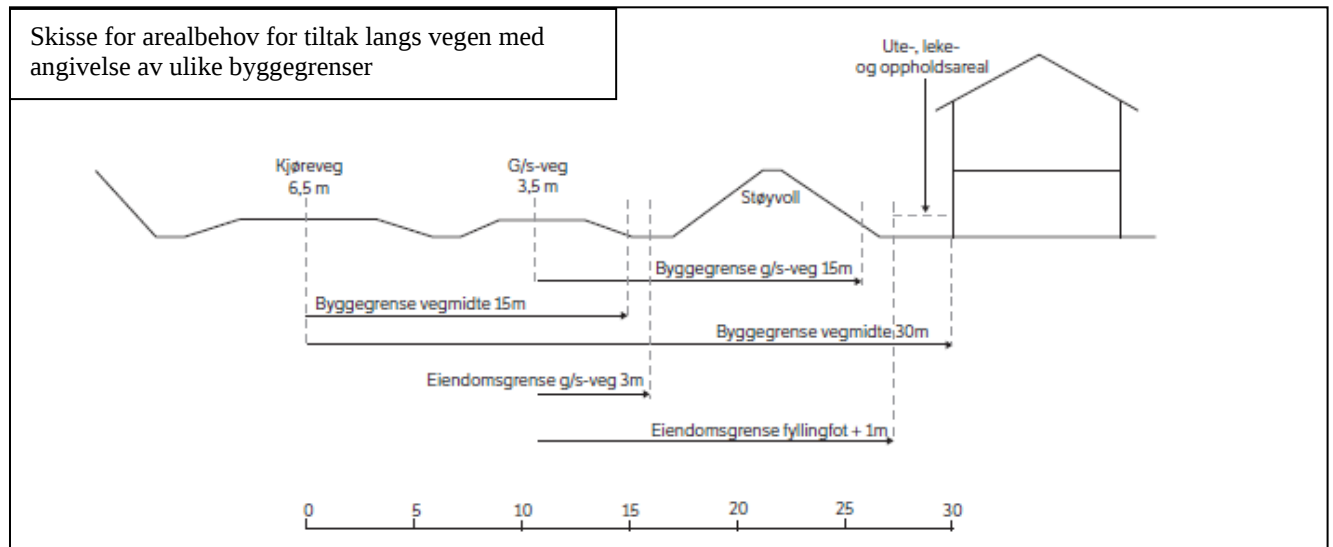
Fy18_Fv082_hp07_f2_m02328



Sted: Fv. 82, gang- og sykkelveg med rabatt på Sortland.

8.3 Miljøhensyn

Byggegrenser og avkjørsler har betydning for miljøet.



Ved utforming av vegnettet legges en miljøvisjon til grunn for planleggingen. Miljøvisjonen har som mål at transport ikke skal føre til skade på mennesker eller miljø. De viktigste miljøutfordringene er utslipp av klimagasser, støy, lokal luftforurensning, vannforurensning, landskapsinngrep, inngrep i kulturmiljø, inngrep i naturmangfold og arealbeslag samt redusert kvalitet på områder på grunn av nærhet til trafikkåre.

Vegnettets funksjon med krav til vegens transportmessige betydning; framkommelighet, kapasitet, trafikkflyt, fartsgrense og ÅDT² vil ha stor betydning for bebyggelse og virksomhet samt framtidig utviklingsmuligheter ved og langs våre veger.

Ivaretagelse av miljøet til eiendommene som grenser til vegen

Miljøet på eiendommene som grenser til vegen skal ivaretas. Grenseverdier for støy og forurensning fra trafikken er definert i nasjonale mål, forskrifter og retningslinjer. Disse verdiene bestemmer hva slags type avbøtende tiltak som må iverksettes. Kommunene samt regionale og statlige etater skal legge dette til grunn for planlegging og behandling av saker etter plan- og bygningsloven.

Økt trafikk kan påføre boområdene langs vegen miljøulempere. Uten tilstrekkelig tilrettelegging kan dette gå ut over bomiljøet, og livskvaliteten til vegens naboer. Myke trafikanter er spesielt sårbare. Beboerne vil være utsatt for vegtrafikkstøy og luftforurensning, og trafikken på vegen kan også skape en følelse av utrygghet. Når presset på vegnettet øker, fører dette gjerne på sikt til krav om nedsatt fartsgrense, støyskjermtiltak, veglys og gang- og sykkelveg. En slik utvikling gir økte kostnader til grunnerverv og drift og vedlikehold.

Økt randbebyggelse langs vegene er en utbyggingsform som gir dårlig bomiljø. Jo nærmere vegen randbebyggelsen ligger, jo dårligere blir bomiljøet.

Det er viktig å unngå eller redusere negative miljøeffekter og fremme miljøforbedringer.

² ÅDT = årsgjennomsnittlig trafikk = trafikkmengde målt i antall kjøretøy per døgn over året.

Byggegrensene er viktige for å kunne ivareta bomiljøet med tanke på blant annet støy, støv, ute- og oppholdsareal. Konsekvensene av byggegrense nært vegen, er at det kan bli vanskelig å opprettholde et godt bomiljø.

Estetiske kvaliteter vektlegges ved nyanlegg og ved forbedringer av eksisterende transportnett. Håndbøkene benyttes fleksibelt for å ivareta hensyn til verdier i landskapet.



Sted: Fv. 82 Andenes. Bilde før etablering av Miljøgate.



Sted: Fv. 82 Andenes. Bilde etter etablering av Miljøgate.

8.4 Vegens arealbehov

For å ivareta de ulike krav og elementer som inngår i kriteriegrunnlaget vil **transportfunksjon, trafikksikkerhet, miljøhensyn og eiendomsgrenser medføre et arealbehov.**

Transportfunksjon

Når det gjelder transportfunksjonen er arealbehovet avhengig av vegtype (nasjonal hovedveg, øvrige hovedveger, samleveg og adkomstveg). Her vil elementer som vegbredde, linjeføring, vegskulder, midtdeler, rekkverksrom, grøfteprofil, elementer i sikkerhetssone, skjærings- og fyllingsutslag, gang- og sykkelveg eller fortau med mer kreve ulikt areal avhengig av topografien og vegstandarder.

Trafikksikkerhet

Når det gjelder trafikksikkerhet vil mange av de samme elementene som i transportfunksjonen inngå i arealbehovet, men her vil utførelsen være avgjørende. Herunder inngår bredde på vegskulder, rabatt, fortau, gang - og sykkelveg, krav til sideterreng (mykt), sikkerhetssone, skredsikring / snøskjerm, grøftedybde, viltgjerder, vegetasjonsrydding med mer. Arealbehov for ny adkomstveg for oppsamling av avkjørsler som erstatning for flere enkeltadkomster.

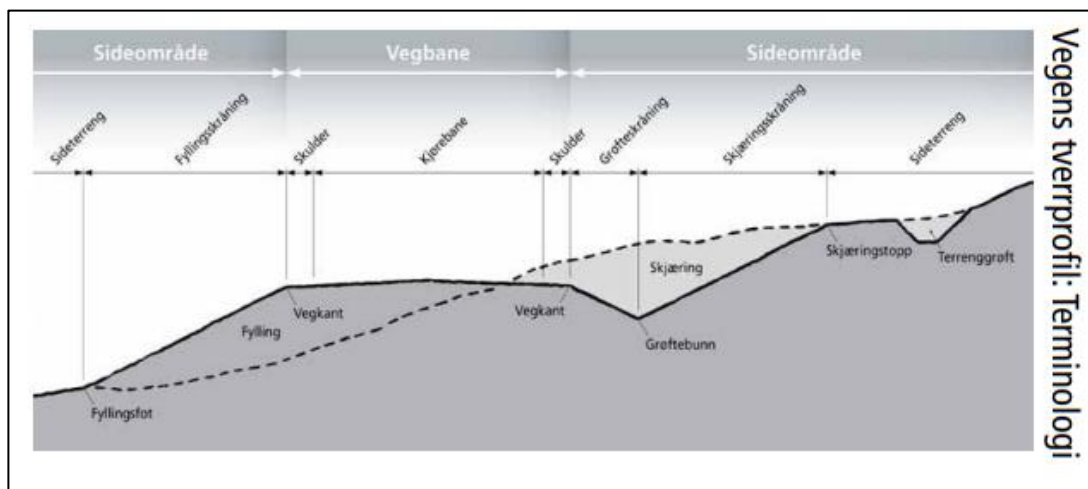
Miljøhensyn

Når det gjelder miljøhensyn vil areal for fortau, gang - og sykkelveg med rabatt, avstand til støykilde, støyskjerm eller støyvoll, snøskjerm samt gjenværende tomteareal for utelek eller oppholdsareal til boligen inngå som vurderingsgrunnlag for det arealbehov som skal ivaretas for et godt miljø for alle brukere.

Eiendomsgrenser

Krav til eiendomsgrense vil også påvirke arealbehovet. Vanligvis regnes eiendomsgrensen 3 meter fra vegkant. I skrånende terreng vil eiendomsgrensen være ca.1 meter fra fyllingsfot eller skjæringstopp. Det erverves gjerne grunn inntil 2 meter utenfor vegens sikkerhetssone. Bredden på denne varierer ut fra ÅDT³ og fartsgrense, og kan utgjøre inntil 10 meter.

Byggegrenser langs vegnettet er av vesentlig betydning for å ivareta de momentene som er omtalt i dette kapitlet. Se også kapittel 7.



Kilde: Statens vegvesens HB R610 Standard for drift og vedlikehold, viser skjematisk vegens arealbehov

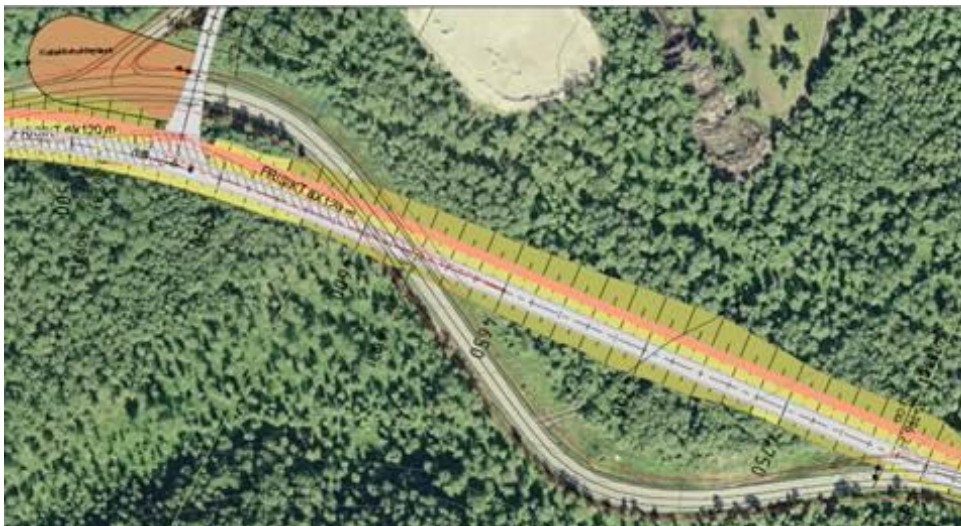
³ ÅDT = årsgjennomsnittlig trafikk = trafikkmengde målt i antall kjøretøy per døgn over året.



Sted: Rv. 80 mot Bodø. Arealbehov ved 4- felts veg med midtrekkverk, rabatt, gang og sykkelveg, adkomstveg, sideterreng og sikkerhetssone.



Sted: Rv. 80 ved Bodø. Arealbehov for å ivareta miljøhensyn langs riksveg med støyvoll, støyskjerm, beplantning og gang og sykkelveg på venstre side i tettbygd område.



Plankart: FV 832. Reguleringsplan som viser arealbehov ved utbedring av veg, kurve og kryss. Dette viser viktigheten av byggegrenser.

8.5 Avveining mellom de forskjellige kriteriene

Som grunnlag for holdningsklasser er følgende hovedkriterier lagt til grunn:

- **Transportfunksjonen**
- **Trafikksikkerheten**
- **Miljøhensynet**
- **Vegens arealbehov**

Alle kriteriene er viktige og griper inn i hverandre.

Vegens transportmessige betydning vil i mange tilfeller være avgjørende for valg av holdningsklasse. Selv om vegens transportfunksjon er særlig viktig, er den i utgangspunktet likestilt med de andre kriteriene.

Trafikksikkerheten, både nåværende og framtidig, er tillagt stor vekt ved valg av holdningsklasse.

Mange fylkesveger fungerer som hovedtransportåre for bl.a. fiskeri og sjømatnæringen, som raskt og effektivt skal nå kundene med sine produkter. Dette vegnettet avviker relativt sett store trafikk – og godsmengder.

De som bor langs slike veger har, og vil i økende grad få, problem med trafikk, støy og andre miljøbelastninger fra vegtrafikken. Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og kommunene må samarbeide for at arealbehov for veg og ny boligutvikling blir ivaretatt også av miljøhensyn når lokalisering og plassering skal planlegges.

Trafikksikkerhet og miljøhensyn ivaretas i meget stor grad når vegens arealbehov blir tatt hensyn til. Med de overordnede signaler og retningslinjer som er gitt, vil transportfunksjonen og vegens arealbehov til sammen veie tyngst.

De nasjonale og regionale viktige vegene har streng praksis når det gjelder avkjørsel- og byggegrensesaker og det er vanskeligere å etablere nye avkjørsler eller utvide bruken av eksisterende. Generelt er det krav til reguleringsplan for utbyggingstiltak inntil disse vegene.

Langs sekundære veger i lav holdningsklasse er det tilsvarende mindre strenge krav når det gjelder avkjørsel- og byggegrensesaker og krav til planleggingsnivå generelt.

9. Holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser

Meget streng holdning - rød

Avkjørsler

- Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- Gårdsbruks hovedavkjørsel bør kunne tillates når den fyller de tekniske krav. For veger hvor dimensjoneringsstandarder legger opp til avkjørselsfri veg, kan slik tillatelse ikke gis.
- Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler – utenom til primærnæringen som er bundet til arealene – tillates kun etter vedtatt reguleringsplan.

Presisering

- Svært viktig hovedveg (nasjonal og regional betydning).
- I reguleringsplanen skal forholdene for myke trafikanter være ivaretatt på en trafiksikker måte.
- Valg av sted for avkjørsler må vurderes nøye med tanke på den framtidige utviklingen.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, skal adkomst samordnes med nærliggende eksisterende adkomster.
- Arealbruk må være avklart gjennom kommuneplanens arealdel.
- Tekniske krav til utforming og sikt gjelder for alle avkjørsler.
- Hovedregelen må være at avkjørselstillatelser av trafikkavviklingshensyn håndteres mer restriktivt utenfor enn innenfor strekninger med særskilt lavere fartsgrense.

Byggegrense

- Generell byggegrense er 50 meter.

Streng holdning - lilla

Avkjørsler

- Antall avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- Gårdsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når, den oppfylder de tekniske krav.
- Nye avkjørsler til bolig- og fritidsbebyggelse bør ikke tillates uten at det foreligger vedtatt reguleringsplan.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til bolig- og fritidsbebyggelse bør begrenses. Det bør være minst tre brukere av avkjørselen fra før.

Presisering

- Viktig hovedveg (regional og overordnet lokal betydning).
- Det blir vanligvis ikke gitt dispensasjon uten at det foreligger en reguleringsplan.
- I reguleringsplanen skal forholdene for myke trafikanter være ivaretatt på en trafiksikker måte.
- Valg av sted for avkjørsler må vurderes nøye med tanke på den framtidige utviklingen.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, skal adkomst samordnes med nærliggende eksisterende adkomster.
- Arealbruk må være avklart gjennom kommuneplanens arealdel.
- Tekniske krav til utforming og sikt gjelder for alle avkjørsler.
- Hovedregelen må være at avkjørselstillatelser av trafikkavviklingshensyn håndteres mer restriktivt utenfor enn innenfor strekninger med særskilt lavere fartsgrense.

Byggegrense

- Generell byggegrenser er 50 meter

Mindre streng holdning - blå

Avkjørsler

- Antall avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- Nye avkjørsler til bolig- og fritidsbebyggelse bør begrenses.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til bolig- og fritidsbebyggelse bør normalt gis.

Presisering

- Viktig lokalveg (lokal samleveg)
- Valg av sted for avkjørsler må vurderes nøye med tanke på den framtidige utviklingen.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, bør adkomst samordnes med nærliggende eksisterende adkomster.
- Arealbruk må være avklart gjennom kommuneplanens arealdel
- Tekniske krav til utforming og sikt gjelder for alle avkjørsler.
- Hovedregelen er at avkjørselstillatelser av trafikkavviklingshensyn håndteres mer restriktivt utenfor enn innenfor strekninger med særskilt lavere fartsgrense, da lavere hastighet er risikoreduserende.

Byggegrenser

- Generell byggegrense er 30 meter.

Lite streng holdning - grønn

Avkjørsel

- Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis.
- Hvor forholdene ligger til rette kan atkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

Presisering

- Lokal veg (annen lokal betydning / ren adkomstveg).
- Valg av sted for avkjørsler må vurderes nøye med tanke på den framtidige utviklingen.
- Arealbruk må være avklart gjennom kommuneplanens arealdel.
- Tekniske krav til utforming og sikt gjelder for alle avkjørsler.
- Hovedregelen er at avkjørselstillatelser av trafikkavviklingshensyn håndteres mer restriktivt utenfor enn innenfor strekninger med særskilt lavere fartsgrense, da lavere hastighet er risikoreduserende.

Presisering

- Vegstrekninger som har holdningsklasse Lite streng kan ikke påregne etablering av trafiksikkerhetstiltak som separat gang-sykelveg med rabatt.
- Dispensasjon fra denne byggegrensen må vurderes nøye med hensyn til trafiksikkerhet, drift- og vedlikehold, arealbehov og miljøet langs veggen.

Byggegrense

- Generell byggegrense er 15 meter.

Oversikt over veglengdene i de ulike holdningsklassene

Fv i Nordland – veglengder i meter		
Holdningsklasse	Antall meter	%
MeS	164 684	4
S	909 243	22
MiS	900 523	22
LS	2 144 683	52
Totalt	4 119 133	100

10. Revidering

Kart og veglister skal revideres etter behov og betydelige endringer i vegnettet.

Rammeplanen skal ha et langsiktig perspektiv, og anbefales derfor revidert hvert 10. år.

11. Referanser

Rammeplan for Nordland fylke (1999)

Vegloven

Statens vegvesens håndbøker:

- Håndbok N100 «Veg- og gateutforming».
- Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområde»
- Håndbok R610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger»
- Håndbok R701: «Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker»

NA-rundskriv 2011/4 «Nye retningslinjer for planlegging og erverv av sideterreng langs riksveg»

NA-rundskriv 2018/10 «Fartsgrensekriterier»

NA-rundskriv 98/20 Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker

Plan- og bygningsloven

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)

Forvaltningsloven

12. Vedleggsoversikt

- [Vegkart \(inkludert i tekstdelen\):](#)
 - [Helgeland](#)
 - [Salten 1](#)
 - [Salten 2](#)
 - [Lofoten, Ofoten og Vesterålen](#)
- [Vegliste 2021, nye og gamle vegnummer](#)
- [Vegliste 2021](#)
- [Rammeplan 1999](#)