

Høringsuttalelse – Plan 2153

Detaljregulering for midtre Søderlundmyra

Rana kommune, Drift og infrastruktur – Seksjon for samferdsel, viser til oversendt forslag til detaljregulering for midtre Søderlundmyra og avgir med dette høringsuttalelse til planforslaget.

1. Trafikkmengde og kapasitet i tilknyttet vegnett

Planforslaget legger til rette for etablering av ny næringsvirksomhet, herunder dagligvarehandel, som vil medføre en økning i trafikkmengden til og fra planområdet. Det er allerede registrert trafikkvolum på i underkant av 2000 kjøretøy per døgn på tilknyttet vegnett, og det oppstår allerede i dag trafikale utfordringer. Utfordringene oppstår spesielt morgen og ettermiddag, men det kan også være noe utfordringer på dagtid når det er stor trafikk til næringseiendommene i området. Dette er observert på befaringer gjort av Seksjon for samferdsel, og det er gjort trafikkmålinger fra Rana kommune i krysset i uke 16.

Slik vi ser det er det 2 alternativer til løsning på utfordringene– rundkjøring mellom Vikaåsen og Søderlundmyra eller lysregulering i kryss. Trafikkbildet inkluderer også myke trafikanter som ferdes her, og som må tas med i vurderingen. Kostnader forutsettes dekket av utbygger.

2. Bæreevne og økt andel tungtrafikk

Kommunale veger i Rana har i hovedsak bæreevne BK T8–50. Økt trafikk knyttet til varelevering, renovasjon og tyngre kjøretøyer vil kunne medføre økt belastning på eksisterende vegnett. Her vil det være et behov for oppgradering som forutsettes dekket av utbygger til BK 10 som vil tåle store vareleveranser i området.

3. Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det må etableres fortau innenfor planområdet med minimum bredde 3,0 meter, samt sikres sammenkobling med eksisterende gang- og sykkelveg langs Vikaåsen. Kostnader forutsettes dekket av utbygger.

4. Avkjørselsforhold

Alle avkjørsler til kommunal veg skal ha maksimal bredde på 4 meter. Ny næringseiendom må få avkjørsel via privat veg mellom Søderlundmyra 26 og 40 og ikke langs kommunal vei slik foreslått. Avkjørsler som ikke er regulert inn er søknadspliktige. Vi gjør oppmerksom på at det kun tillates en avkjørsel per eiendom. Krav til avkjørsel finnes på vår hjemmeside:

<https://www.rana.kommune.no/vare-tjenester/vei-vann-og-avlop/vei-og-trafikk/vei-vedlikehold-og-broyting/avkjørsel-til-offentlig-vei/>

5. Varelevering

Varelevering må ikke skje i direkte tilknytning til offentlig veg av hensyn til trafikksikkerhet. Det må avsettes interne arealer for manøvrering og oppstilling innenfor egen tomt som ikke berører vegareal for å unngå ulykker.

6. Klima- og miljøforhold

Det må redegjøres for hvordan klima- og miljøhensyn skal ivaretas, herunder støvproblematikk, samt tilrettelegging for myke trafikanter.

7. Plangrunnlag – skille mellom privat og kommunal veg

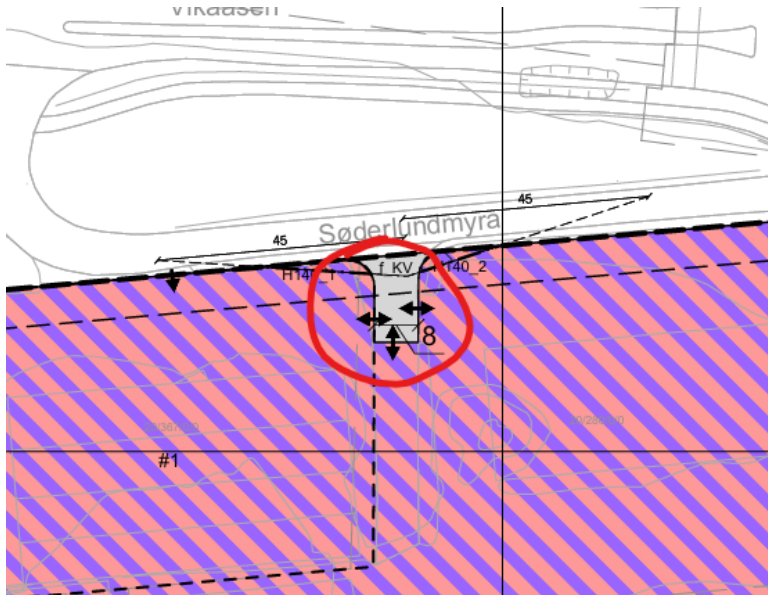
Skillet mellom privat og kommunal veg fremgår ikke korrekt i planmaterialet og må korrigeres. Dette skillet må også skiltes med vikeplikt fra privat vei til kommunal vei. Dette må det gjøres et skiltvedtak på.

Korrigert skille mellom privat og kommunal veg:

Figur 1



Figur 2 – feil i planbeskrivelse.



Konklusjon

Seksjon for samferdsel vurderer at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad dokumenterer at trafiksikkerhet og kapasitetsforhold i tilknyttet vegnett vil bli ivarettatt ved gjennomføring av foreslått utbygging. Det samme gjelder kommunens krav til avkjørsler. Før planen kan vedtas må det dokumenteres tilfredsstillende krysskapasitet, etableres trafiksikker løsning for gående og syklende, sikres gode og trygge avkjørsler, avsettes interne arealer for varelevering samt korrigeres planmateriale som viser feil skille mellom privat og kommunal veg. Eventuelle tiltak på kommunal veg som utløses av planens gjennomføring skal dekkes av utbygger.

Med vennlig hilsen

Hilde Moholt
Rådgiver
Seksjon for samferdsel
Drift infrastruktur
Teknisk sektor



Rana
kommune

Seksjon for samferdsel

Supplering til høringsuttalelse fra Seksjon for samferdsel plan 2153 Detaljregulering for midtre Søderlundmyra

Fortau/Gang- og sykkelveg

I Norge er det Statens vegvesen som fastsetter kravene til utforming av gang- og sykkelveier gjennom Håndbok N100 (Veg- og gateutforming).

En bredde på 3,0 meter er sett på som standard minimumsbredde for en kombinert gang- og sykkelvei i mange sammenhenger.

Her er de viktigste kravene knyttet til en 3-meters løsning:

1. Bredde og kapasitet

- Standardbredde: For en kombinert gang- og sykkelvei er 3,0 meter den vanlige dimensjoneringsklassen (ofte kalt "Gs-vei").
- Effektiv bredde: Vær oppmerksom på at 3,0 meter må være *asfaltert bredde*. Hvis det er mye trafikk (både gående og syklende), anbefaler N100 ofte 3,5 eller 4,0 meter for å unngå konflikter.
- Høytrafikk-områder: Ved stor sykkeltrafikk (f.eks. pendlerstrekninger) vil kravet ofte øke for å gi plass til at syklister kan kjøre forbi hverandre trygt.

2. Sikkerhetssoner (Skulder)

Utover selve asfalten på 3 meter, kommer krav til sideareal:

- Hinderfri sone: Det skal normalt være en hinderfri avstand (skulder) på minst 0,25 – 0,50 meter på hver side av asfalten.
- Faste gjenstander: Stolper, skilt, gjerder eller murer skal ikke plasseres helt inntil asfaltkanten. Hvis det er et bratt fall rett ved veien, må det settes opp rekkverk, noe som ofte krever ekstra bredde.

3. Stigning og tverrfall

- Lengdefall (bakker): Maksimal stigning bør normalt ikke overstige 5 %. I krevende terreng kan man gå opp til 8 % over korte strekninger, men dette er ikke ideelt for universell utforming.
- Tverrfall (drenering): For at vann skal renne av veien, skal det være et tverrfall på ca. 2 %.

4. Kurvatur (Svinger)

- Svinger må dimensjoneres etter fart. For syklister er kravet til sikt og svingradius strengere enn for gående. Ved en dimensjoneringsfart på 30 km/t kreves det en viss siktlinje for at syklister skal kunne stoppe for hindringer eller gående.

5. Bæreevne og dekke

Seksjon for samferdsel

- Veien skal ha fast dekke (asfalt er standard).
- Den må dimensjoneres for å tåle vekten av driftskjøretøy (brøytebil og feiebil), som ofte er de tyngste kjøretøyene som bruker veien.

Rana kommuner har valgt å følge anbefalinger fra Statens vegvesen på en bredde på 3,0 m som standard fortausbredde av flere grunner (vinterdrift, passering, renhold og trafikksikkerhet). Alle fortau og G/S bygget de siste 3 årene har denne bredden. Ex. Båsmo og ved Rådhuset.

Kravene til utforming er hjemlet i Veglova, men de spesifikke detaljene om bredde (som 3 meter) finnes i tekniske normaler.

- Håndbok N100 (Veg- og gateutforming): Dette er den viktigste kilden. Det er en såkalt "vegnormal". For riksveier og fylkesveier er denne juridisk bindende. Kommuner vedtar ofte egne "Veg- og gatenormer", men disse er nesten alltid basert på N100.
- Plan- og bygningsloven (PBL): Ved prosjektering av nye områder setter denne loven rammene for reguleringsplaner. Her blir det stilt krav til infrastruktur.
- TEK17 (Byggteknisk forskrift): Hvis gangveien er en del av adkomsten til en bygning, gjelder § 8-1 til § 8-8 om universell utforming, som stiller krav til stigning, bredde og fast dekke.

Hvorfor BK10

I transportsammenheng i Norge refererer BK10 til «Bruksklasse 10». Dette er den viktigste standarden for bæreevne på norske veier og definerer hvor tunge kjøretøy veien tåler.

Å velge eller oppgradere en vei til BK10-standard gjøres først og fremst for å sikre effektivitet, lønnsomhet og trafikksikkerhet.

De viktigste grunnene til å velge BK10:

1. Økt lastekapasitet og lønnsomhet

Dette er den mest åpenbare fordelene. BK10 tillater et akseltrykk på 10 tonn.

- Maks totalvekt: På en BK10-vei kan man normalt kjøre med en totalvekt på 50 tonn (og i mange tilfeller opptil 60 tonn for tømmertransport eller modulvogntog, avhengig av veglister).
- Færre turer: Ved å kunne laste mer per bil, trenger man færre turer for å transportere samme mengde gods. Dette sparer penger på drivstoff, bompenger og lønnskostnader.

2. Standardisering for moderne lastebiler

De aller fleste moderne lastebiler og vogntog i både Norge og Europa er bygget og dimensjonert for et akseltrykk på 10 tonn.

- Hvis en vei har en lavere klasse (f.eks. BK8), må transportøren enten kjøre med halvfulle biler eller bruke mindre, mindre effektive kjøretøy.

Seksjon for samferdsel

- Å velge BK10 betyr at du gjør området eller bedriften tilgjengelig for standard transportmateriell uten spesialtilpasninger.
- Moderne kjøretøy med elektrisitet, og da spesielt større kjøretøy har behov for en BK10.

3. Miljøgevinster

Selv om tyngre biler bruker mer drivstoff per kilometer enn lette biler, er utslippet per transporterte enhet betydelig lavere når man kjører med fullastet BK10-bil kontra flere mindre biler.

- Færre kjøretøy på veien gir lavere samlet CO₂-utslipp for prosjektet eller bedriften.

4. Bedre infrastruktur og holdbarhet

Å bygge en vei etter BK10-standard krever en sterkere oppbygging av fundamentet (bærelaget).

- Levetid: En vei dimensjonert for BK10 vil tåle dagens trafikkbelastning bedre og ha lengre levetid enn en svakere vei som blir utsatt for tungtrafikk den ikke er bygget for.
- Mindre vedlikehold: Ved å investere i riktig bæreevne fra start, unngår man hyppige setningsskader, spordannelser og telehiv som oppstår når tunge biler kjører på for svake veier.

5. Markedsverdi og næringsutvikling

For næringsområder, skogbruk og industri er BK10-tilgang ofte et absolutt krav.

- En eiendom eller et industriområde som kun har tilgang via BK8-veier vil være mindre attraktivt for investorer og leietakere fordi transportkostnadene blir for høye.

Klassifisering av veier og tillatt akseltrykk er strengt lovregulert fordi det handler om trafiksikkerhet og slitasje på infrastruktur.

- Veglova § 13: Gir myndighetene rett til å fastsette regler om blant annet vekten og størrelsen på kjøretøyene som kan bruke veien. Rana kommune er vegmyndighet for kommunale veier.
- Forskrift om bruk av kjøretøy (Kapittel 5): Dette er selve "hovedregelen". Her defineres hva de ulike bruksklassene betyr i praksis (hvor mange tonn akseltrykk som er tillatt for BK6, BK8, BK10 osv.).
- Veglister (Forskrift om veglister): Dette er juridiske dokumenter som oppdateres fortløpende (ofte to ganger i året). Det finnes egne lister for riksveier, fylkesveier og kommunale veier.

Rundkjøring.

Valget av rundkjøring som krysstype styres primært av Håndbok N100 (Veg- og gateutforming). Det finnes ingen "spesifikk" grense i lovverket som sier at man *må* ha rundkjøring ved et eksakt tall, men det finnes klare anbefalinger basert på ÅDT (Årsdøgnstrafikk), trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Her er de viktigste kravene og retningslinjene knyttet til ÅDT og rundkjøringer:

1. Når er rundkjøring aktuelt? (ÅDT-verdier)

Seksjon for samferdsel

Statens vegvesen vurderer krysstype ut fra total trafikkbelastning inn i krysset.

- Under 1 500 – 2 000 ÅDT: Her er det sjelden behov for rundkjøring. Enkle T- eller X-kryss (vikepliktsregulert) er som regel mest effektivt.
- 2 000 – 8 000 ÅDT: Dette er "mellomsjiktet" der man vurderer rundkjøring opp mot kanaliserte kryss (kryss med egne svingfelt). Valget faller ofte på rundkjøring hvis det er mange ulykker eller hvis trafikken er jevnt fordelt mellom armene.
- Over 8 000 ÅDT: Her er rundkjøring ofte den foretrukne løsningen i tettbygde strøk og på hovedveier med fartsgrense opp til 70 km/t.

3. Hvorfor velge rundkjøring fremfor andre kryss?

Beslutningen tas ofte basert på en samfunnsøkonomisk analyse hvor følgende faktorer veies:

1. Trafikksikkerhet: Rundkjøringer reduserer antall alvorlige ulykker (spesielt sidekollisjoner i høy fart) med opptil 80 % sammenlignet med vanlige kryss.
2. Jevn trafikkflyt: Ved moderat ÅDT gir rundkjøringer mindre ventetid enn lyskryss.
3. Fartsreducerende: Rundkjøringen tvinger naturlig farten ned, noe som er gunstig hvis det er gang- og sykkelveier i nærheten (som 3-metersveien vi snakket om).

Rana kommune har foretatt en trafikkmåling, hvor dagens ÅDT er kartlagt. Med en slik utbygging av området ser vi at trafikken kan bli fordoblet, noe rapporten fra utbyggers konsulent også sier noe om. Det er med bakgrunn i trafikksikkerhet både for myke og harde trafikanter og en ÅDT på over 4000 i fremtiden at man ser at en rundkjøring vil føre til den mest smidige trafikkavviklingen hele døgnet.

I forhold til lysregulering vs rundkjøring:

Sammenligning: Rundkjøring vs. Lysregulering

| Faktor | Rundkjøring | Lysregulering |
|---------------------|----------------------------------|---|
| Sikkerhet | Best (færre drepte/hard skadde). | God, men fare for påkjørsler bakfra og brudd på rødt lys. |
| Plassbehov | Stort. | Lite. |
| Vedlikeholdskostnad | Lav (ingen elektronikk). | Høy (strøm, sensorer, årlig kontroll). |
| Myke trafikanter | Kan være utrygt ved høy fart. | Svært trygt (eget grønt signal). |

Krav til lysregulering finnes i Håndbok N100 og den mer spesialiserte Håndbok V124 (Trafikksignalanlegg). I tillegg viser vi til Skiltforskriften: Gir de juridiske rammene for hva trafikklys betyr og hvordan de skal se ut.

Avkjørsel

Krav til avkjørsel handler i stor grad om trafikksikkerhet – det skal være trygt både for de som kjører ut, og for de som ferdes på veien.

Reglene finnes primært i Veglova (§§ 40–43) og Håndbok N100. Her er de viktigste kravene:

1. Krav om tillatelse

Du har i utgangspunktet ikke rett til å etablere eller endre en avkjørsel uten godkjenning.

- **Søknadsplikt:** Du må søke til veieier (kommune, fylkeskommune eller Statens vegvesen). I dette tilfellet er det Rana kommune.
- **Endret bruk:** Hvis du for eksempel gjør om en bolig til næringsvirksomhet (mer trafikk), regnes det som en ny avkjørsel som krever ny tillatelse, selv om den fysiske veien er lik.
- **Plan- og bygningsloven:** Avkjørsel kan reguleres inn i reguleringsplan. En reguleringsplan er et juridisk bindende dokument som fastsetter nøyaktig hvordan et område skal brukes, og her er plassering av avkjørsel et kritisk punkt for trafikksikkerheten.

Slik fungerer det i praksis:

1. Avkjørselssymbol på plankartet

I en reguleringsplan markeres avkjørsler ofte med en **pil** på plankartet. Dette symbolet låser avkjørselens plassering til et bestemt punkt på eiendommen. Hvis du senere ønsker å flytte avkjørselen 10 meter til siden, må du i prinsippet søke om en **planendring** eller en **dispensasjon**, noe som er en tyngre prosess enn en vanlig byggesøknad.

2. Planbestemmelser (Tekstkrav)

Selve kartet viser hvor avkjørselen skal ligge, men **planbestemmelsene** (teksten til planen) setter de tekniske kravene. Her kan kommunen skrive inn detaljer som: **Siktkrav:** At det skal være fri sikt (sikttriangel) i samsvar med N100 (f.eks. 45 meter ved 50 km/t). **Felles avkjørsel:** At flere tomter *skal* bruke samme avkjørsel. **Utforming:** Krav til at avkjørselen skal være asfaltert de første 5 meterne for å hindre at grus dras ut på den 3 meter brede gang- og sykkelveien.

2. Siktkrav (Det viktigste kravet)

Sikt er det punktet Statens vegvesen er strengest på. Du må ha tilstrekkelig sikttriangel slik at du ser trafikk på hovedveien i god tid. Avstanden du må se (siktryggen) avhenger av fartsgrensen:

| Fartsgrense på hovedvei | Siktkrav (meter) |
|-------------------------|------------------|
| 30 km/t | 20 meter |
| 40 km/t | 30 meter |
| 50 km/t | 45 meter |

Seksjon for samferdsel

| Fartsgrense på hovedvei | Siktkrav (meter) |
|-------------------------|------------------|
| 60 km/t | 70 meter |
| 80 km/t | 140 meter |

Sikten måles fra et punkt 4 meter inn i avkjørselen (målt fra kanten av kjørebanelen på hovedveien).

3. Plassering i forhold til veikryss

En avkjørsel skal normalt ikke ligge for nær et veikryss eller en rundkjøring.

- Oversikt: Den bør ikke plasseres i innerkurve eller rett over en bakketopp hvor sikten er begrenset.

4. Geometri og utforming

For at avkjørselen skal fungere i praksis (også for BK10-kjøretøy), gjelder følgende:

- Bredde: Boligavkjørsel i Rana kommune er typisk 4,0 meter bred. Det kan gjøres unntak opptil 7-10 meter for næringseiendom der det er møtende trafikk).
- Stigning: Avkjørselen skal være tilnærmet vannrett de første 2–5 meterne fra hovedveien (maks 2 % stigning/fall). Dette er for å hindre at biler sklir ut i veien om vinteren eller har problemer med å starte.
- Avrundingsradius: Svingen inn til avkjørselen må være stor nok til at kjøretøyene ikke må over i motsatt kjørefelt for å svinge inn.

5. Drenering (Vannhåndtering)

Dette er et krav mange glemmer:

- Vann fra din private vei eller gårdsplass har ikke lov til å renne ut på den offentlige veien.
- Du må ofte installere en drensrenne eller sørge for fall bort fra hovedveien. Hvis du må legge rør under avkjørselen (stikkrenne), må denne dimensjoneres riktig (ofte minimum 300 mm diameter).

6. Kryssing av gang- og sykkelvei

Hvis avkjørselen krysser en 3-meters gangvei:

- Vikeplikt: Bilisten har alltid vikeplikt for gående og syklende på gang- og sykkelveien.
- Sikt: Det må være sikt til myke trafikantene før du i det hele tatt når kanten av gangveien.

Hvor finner du dette?

1. Veglova (§ 40): Den juridiske basisen for at man trenger tillatelse.
2. Håndbok N100 (Kap. 5.5): De tekniske tegningene og nøyaktige metermålene for sikt og radius.
3. Informasjon på kommunens hjemmeside: <https://www.rana.kommune.no/vare-tjenester/vei-vann-og-avlop/vei-og-trafikk/vei-vedlikehold-og-broyting/avkjorsel-til-offentlig-vei/>

Seksjon for samferdsel

Når det gjelder en avkjørsel per eiendom er hovedregelen i norsk vegplanlegging at det som utgangspunkt kun tillates én avkjørsel per eiendom.

Dette er ikke bare en "grei regel", men et bevisst prinsipp for å ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Prinsippet om "Avkjørselssanering"

Hver eneste avkjørsel regnes som et konfliktpunkt. Jo flere steder biler kan svinge av eller kjøre ut på hovedveien, jo større er risikoen for ulykker (påkjørsler bakfra, sidekollisjoner og ulykker med myke trafikanter).

- Veglova § 40: Gir vegmyndigheten rett til å nekte avkjørsel eller stille krav til utformingen.
- Håndbok N100: Slår fast at antall avkjørsler skal holdes på et minimum. For nye boligfelt kreves det nesten alltid felles avkjørsel for flere boliger for å begrense antall tilkoblinger til hovedveien.
- Se informasjon på kommunens hjemmeside: <https://www.rana.kommune.no/vare-tjenester/vei-vann-og-avlop/vei-og-trafikk/vei-vedlikehold-og-broyting/avkjørsel-til-offentlig-vei/>

Med vennlig hilsen

Morten Growen
Seksjonsleder
Seksjon for samferdsel

Hilde Moholt
Rådgiver
Seksjon for samferdsel