

Åfjord kommune
v/Trafikksikkerhetsutvalget
Postboks 54
7169 Åfjord

Daniel Størvold
Naustanveien 33
7170 Åfjord

08.03.2021

Anmodning om reduksjon av fartsgrense på strekning langs Stordalsveien.

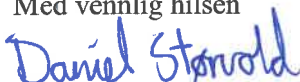
Strekningen det gjelder er FV6328 S1D1 m7450-m8680, altså fra 50m før avkjørsel til Stordalsveien 750 og til 50m etter avkjørsel til Stordalsveien 862. Det kan dermed vurderes om strekningen burde forlenges frem til 50-sone noen hundre meter lenger bort.

Det er flere grunner for at jeg ber om redusert fartsgrense på denne strekningen.
Om man tar strekningen fra start til slutt så legger jeg følgende til grunn:

- Det er flere avkjørsler som ligger med dårlig sikt i en eller flere retninger, og som medfører fare ved av- og påkjøring.
- Den første avkjørselen er en driftsavkjørsel på høyre side, deretter kommer avkjørsel til Stordalsveien 750. Den ligger i inngangen til en kurve.
- Man kommer raskt til avkjørsel mot Naustanveien etter en venstrekurve. Denne avkjørselen benyttes av beboer på Naustanveien 27 og av leietakere på Naustanveien 27 og 29, men ikke minst blir den benyttet av de som overnatter på Langnesodden Camping. anbefaler befarer for å få et godt innblikk i faren i forbindelse med innkjøring på Stordalsveien fra camping med bil og campingvogn når kurven like før avkjøringen er så nærme. Avkjørsel benyttes i tillegg av landbruksutstyr som brukes for å drive dyrkajorda på gårdene.
- Det er anlagt en bussholdeplass på toppen av bakken. Bussen må på vei ned dalen, når noen skal stige på, krysse over veien like før bakketoppen for å stoppe på holdeplassen. Det vil også være barn som ferdes i forbindelse med bussholdeplassen, noe som taler for redusert fart grunnet sikten over bakketoppen.
- I enden av bussholdeplassen ligger avkjøringen til Naustanveien 33 og 42, som også kommer brått på når man kommer i 80km/t over bakketoppen. Denne avkjøringen benyttes også i landbrukssammenheng.
- Avkjørsel til Stordalsveien 834 og enda en driftsavkjørsel kommer et lite stykke etter.
- Så kommer man inn mot en ny kurve som inneholder 2stk driftsavkjørsler.
- Like etter kurven er det en avkjørsel til Stordalsveien 862.

Summen av alle disse punktene gjør at jeg mener kriteriene for å sette fartsgrensen til 60km/t absolutt er tilstede, se også vedlegg.

Med vennlig hilsen



Daniel Størvold
Tlf: 91 73 75 88

Hvordan bestemmes fartsgrensene i Norge?



Statens vegvesen

Hvorfor har vi fartsgrenser?

Nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken ligger til grunn for de fartsgrensene vi bruker i Norge.

Fartsgrensene skal balansere hensyn til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø. Disse hensynene er ikke alltid enkelt å kombinere. Særlig innenfor tettbygde strøk kan det være krevende å avveie behov for framkommelighet for kjøretøy opp mot hensynet til gående, syklende og beboere langs vegen.

Hvordan bestemmes fartsgrensene?

Statens vegvesen har laget egne fartsgrensekriterier for når de forskjellige fartsgrensene skal og kan benyttes. Bak disse ligger det grundige faglige vurderinger, basert på kunnskap om sammenhengen mellom fart, risiko og ulykker. Selv små fartsøkninger gir stort utslag på antall drepte og hardt skadde i trafikken. Dersom alle holdt fartsgrensen alltid, ville mange liv blitt spart i trafikken.

- Kommunen bestemmer fartsgrensene på kommunale vegger.
- Statens vegvesen bestemmer fartsgrensen på fylkesveger og riksveger.
- Statens vegvesen Vegdirektoratet bestemmer bruk av de høyeste fartsgrensene (90-100-110 km/t) på alle typer vegger.

Bruk av generelle fartsgrenser

De generelle fartsgrensene i Norge er:

- 50 km/t i byer og tettsteder
- 80 km/t utenfor tettbygde strøk

Disse gjelder der det ikke er satt opp skilt med andre fartsgrenser, og gjør at vi kan begrense skiltmengden langs vegene.

Du kan lese om generelle fartsgrenser i vegtrafikkloven § 6 Fartsregler.

Kjør etter forholdene - fartsgrense er ikke alltid anbefalt fart
Fartsgrensen på en strekning er maksimalt tillatt fart. For eksempel kan dårlig sikt, glatt vegbane, skarpe svinger bety at du må kjøre saktere. Vær også oppmerksom på fareskilt.

Fartsgrenser i Norge

30	• Veger og gater innenfor tettbygde strøk. • Ofte gater gjennom boligbebyggelse, steder med mange gående og syklende og langs strekninger ved barneskoler. • Dersom en gående eller syklende blir påkjørt, vil sannsynligheten for å overleve eller unngå alvorlig skade reduseres vesentlig om bilen kjører fortere enn 30 km/t.
40	• Veger og gater innenfor tettbygde strøk. • Ofte vegger som går mellom områder i byer og tettsteder. • Færre gående og syklende enn langs 30-strekninger, men likevel såpass mye lokal aktivitet at bilistene må holde lavere fart enn 50 km/t.
50	• Generell fartsgrense innenfor tettbygde strøk. • Gjelder dersom andre fartsgrenser ikke er skiltet.
60	• Veger utenfor tettbygde strøk – ligger ofte i utkanten av byer eller tettsteder. • Strekninger med mange avkjørsler, kryss, bebyggelse og/eller gående og syklende. • Strekninger med lokaltrafikk til og fra boliger og ulike virksomheter (skoler, butikker, bussholdeplasser, bensinstasjoner mm).
70	• Veger og strekninger utenfor tettbygde strøk som er skiltet ned fra 80 km/t på grunn av særlig høy ulykkesrisiko og tidligere ulykker. • Grensen for å overleve en frontkollisjon går ved ca 70 km/t, forutsatt en moderne kollisjonssikker bil og bruk av bilbelte.
80	• Generell fartsgrense utenfor tettbygde strøk. Gjelder dersom andre fartsgrenser ikke er skiltet, eller dersom det er skiltet at en fartsgrense er slutt.
90	• Motortrafikkveger med 2-3 kjørefelt. • Veger med 2 kjørefelt og lite trafikk.
100	• Motorveger med høy standard og veglys. • Kjøreretninger er adskilt med et bredt område der det enten er et rekkverk eller en jordvoll.
110	• Motorveger med høy standard og veglys. • Kjøreretninger er adskilt med et bredt område med rekkverk. • Vegen må blant annet ha bredere vegskulder, bedre sikt framover og mindre svinger enn ved fartsgrense 100.

3. Fartsgrensene 60–(70)–80 km/t

3.1 Innledning

Fartsgrensene bør helst benyttes på så lange strekninger som mulig. Punktskilting anbefales brukt der det kun er behov for nedsatt fart på kortere strekninger, for eksempel ved skoler.

3.1.1 Beskrivelse av veger med blandet funksjon

Veger med blandet funksjon er hovedsakelig veger utenfor tettbygd strøk. Vegene har både lokal, regional og nasjonal trafikk av ulik karakter. De benyttes både til atkomst og transport.

Tåleevne

Veger som får fartsgrense 60–80 km/t bør ha en utforming som i størst mulig grad gjør at man unngår ulykker og begrenser skadeomfanget dersom ulykken skjer.

Vegens geometri

For fartsgrensene 60–80 km/t forutsettes det at trafikantene avpasser farten etter vegens geometri og lokale steds- og værforhold, jf. aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Farlige svinger og andre krevende vegforhold skiltes eventuelt med fareskilt eller anbefalt fart.

Trafikantenes forståelse

Trafikantene skal være kjent med at 80 km/t er den generelle fartsgrensen utenfor tettbygd strøk. Bruken av fartsgrense 70 km/t på veger med eksempelvis særlig høy ulykkesrisiko er ikke selvforklarende. Strekninger med 60 km/t bør som oftest være lette for trafikantene å kjenne igjen på grunn av bebyggelse, avkjørsler og lokal aktivitet. Likevel kan overholdelse av fartsgrensen være et problem.

Miljø

I eller nær tettbygde strøk vil ønske om reduserte miljøbelastninger være et argument for å redusere fartsgrensene. Med miljø menes forhold knyttet til forurensning, støy, verneverdige områder mv.

Det er en prioritert oppgave å redusere miljøbelastningen som trafikken skaper. Dette gjøres mest effektivt gjennom fysiske tiltak som støyskjerming, oppsamling av støv, overgang til elektrisk drevne kjøretøy etc. Siden de fleste av disse miljøbelastningene øker med fartsnivået, vil lavere fart kunne gi mindre utslipp og miljøbelastning. Vegtrafikkloven § 6 viser til at det kan «(...) fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder om lavere fartsgrense for bestemte grupper av motorvogner og lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid, også av hensyn til miljøet.»

3.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 60 km/t

3.2.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

3.2.2 Krav til eksisterende veger

Fartsgrense 60 km/t brukes i hovedsak på veger med mange avkjørsler, mye gang/sykelaktivitet langs vegen og randbebyggelse. Risikoreduserende tiltak og fysiske tiltak mot forurensning og støy bør alltid vurderes først.

Metodikk for vurdering av behov for 60 km/t er som følger:

Forutsetter at ønske/behov for bruk av særskilt fartsgrense 60 km/t foreligger

1. Først benyttes beregningsmodellen for å avklare om punkt 1–3 under på den aktuelle strekningen tilfredsstillende til bruk av særskilt fartsgrense.
 2. Modellen gir så ett av fem resultat:
 - 60 km/t «Fartsgrensen er ikke aktuell etter vurderingene over»
 - Nedsetting av fartsgrensen til 60 km/t kan imidlertid være aktuelt iht. skjønnsmessige vurderinger knyttet til kriteriene i punkt 4–14 under
 - 60 km/t «Fartsgrensen kan beholdes/benyttes etter en samlet vurdering»
 - Korrekt fartsgrense på disse strekningene må vurderes ut fra lokal kunnskap om stedlige forhold.
 - 60 km/t «Anbefalt fartsgrense»
 - 60 km/t «Anbefalt fartsgrense» – Vurder om tettbygd strøk
 - Fremgår tekstlig ved poenggivningen til delen som omhandler avkjørsler og kryss
 - 60 km/t «Fartsgrensen bør ikke benyttes»
 - Aktiviteten langs vegen overgår i stor grad det som kan forventes langs denne typen strekninger.
3. Resultatet fra modellen må vurderes ut fra lokal kunnskap om stedlige forhold. Trafikantenes forståelse for fartsgrensene må også vektles i disse vurderingene.

Fartsgrense 60 km/t bør brukes på følgende vegstrekninger utenfor tettbygd strøk

1. Fysisk tilrettelegging for gående og syklende (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger med behov for redusert fart på grunn av mangelfull langsgående eller tverrgående tilrettelegging for gående og syklende. Før fartsgrensen reduseres bør sikring av kryssingspunkt være vurdert som alternativ.

2. Tetthet av kryss og avkjørsler (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger der vegens randsone har mange avkjørsler og kryss.

3. Tilbud og virksomhet langs veg (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger med behov for lav fart på grunn av tilbud og virksomhet langs vegen som gir aktivitet av gående og syklende.

Ved skoler kan variable fartsgrenser benyttes i stedet for permanent fartsgrense 60 km/t.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

4. Skoler

Strekninger der skoler ligger i nærheten av vegen, og medfører aktivitet uten at denne er stor nok til at kriteriene under 30 eller 40 km/t er oppfylt, eller strekningen oppfyller kravene under pkt 1. Dersom aktiviteten er begrenset til spesielle tider av døgnet bør det brukes variable fartsgrenser.

5. Kryss og kryssområder

Kryss som ikke tilfredsstillende gjeldende krav for høyere fartsgrenser til stoppsikt og/eller sikttrekanten. Mengde sidetrafikk bør vurderes. Det bør vurderes å gjøre fysiske endringer i utformingen før fartsgrensen eventuelt settes ned.

6. Tunneler (se vedlegg 2)

Eksisterende tunneler med redusert standard kan, i påvente av oppgradering, få redusert fartsgrense. Tunneler skal normalt ha samme fartsgrense som vegen for øvrig, men lavere fart kan skiltes dersom tunnelen har en særskilt utforming (vegbredde, kurvatur mm) eller tunnelen ikke er oppgradert i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften.

7. Lokal forurensning

Strekninger med behov for lavere fart på grunn av lokal forurensning over grenseverdier i gjeldende forskrift. Det vises spesielt til krav om grenseverdier for svevestøv i forurensningsforskriften kapittel 7.

8. Støy

Strekninger der det ligger bebyggelse med støyfølsomt bruksformål (boliger, skoler, sykehus mm), og som har støynivåer over grenseverdier i gjeldende regelverk jf. forurensningsforskriften § 5–4. Redusert fartsgrense skal kun brukes som et supplement til

andre tiltak, som for eksempel fasadetiltak.

9. Trær beskyttet av naturmangfoldloven

Strekninger der mange trær langs vegen er beskyttet av naturmangfoldloven (kulturhistorisk landskap). Det forutsettes at trærnes plassering utgjør en fare ved utforkjøringer, og at andre trafikksikkerhetstiltak enn nedskilting ikke er mulig å gjennomføre.

10. Historisk verneverdige veger

Strekninger definert som Historiske verneverdige veger, og der nedskilting er nødvendig for å bevare vegens kulturhistoriske verdi. Historiske veger er bygget for fartsgrense 60 km/t og lavere.

11. Kryssingspunkt for gående og syklende

Ved tilrettelagte kryssingspunkt som ikke oppfyller kravene til etablering av gangfelt jf. håndbok V127 Kryssingssteder for gående eller er inne på en strekning som oppfyller kravene under pkt 1. Før fartsgrensen reduseres bør en vurdere andre måter å sikre kryssingspunkt på.

12. Hyppig treningsaktivitet med sykkel eller rulleski

Strekninger som jevnlig brukes til (organisert) trening på sykkel, rulleski el.

13. Veg som er avlastet av ny veg, og således ikke lenger har hovedvegfunksjon

Bruk av fartsgrense 60 i slike tilfeller forutsetter innføring av tiltak som beskrevet i N302.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk:

14. Hovedveger gjennom tettbygd strøk

Viktige hovedveger gjennom tettbygde strøk der gående og syklende har alternative anlegg og der kollektivtrafikken har egne holdeplasser (innfartsveger, ringveger ol.). Slike strekninger regnes å ligge utenfor tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand.

Vedlegg 1:

Beregningsmodell for vurdering av fartsgrense 60 km/t

Statens vegvesen har utarbeidet en beregningsmodell for vurdering av fartsgrense 60 km/t.

Modellen finner du her:

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/n300>

Modellen er basert på grunnprinsippene i «Beregningsark fartsgrense 60 km/t», som tidligere har vært benyttet som vurderingsgrunnlag for fartsgrense 60 km/t. Der det gamle beregningsarket la mest vekt på tetthet mellom kryss og avkjørsler, tar den nye modellen også hensyn til tilbud og virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende langs veggen og ved kryssing av veg.

Modellen er i prinsippet utviklet for å beregne behov for nedskilting til 60 km/t. Der modellen gir svært høye poengsummer, anbefales imidlertid bruk av fartsgrense 50 km/t. Dette vil også framgå i beregningsmodellen, i delen om kryss og avkjørsler.

Når det er tvil om riktig fartsgrense, eller dersom kravene i beregningene nesten er tilfredsstillende, bør det vektlegges i favør av 60 km/t dersom det er et paralleltgående hovedvegnett med høyere fartsgrense på strekningen.

Begrensinger

- Modellen anbefales bare benyttet på eksisterende veg. Nye vegstrekninger bygges etter krav i N100 Veg- og gateutforming.
- På veger som utbygges/utbedres etter redusert standard brukes kriteriene med varsomhet.

Bruk av modellen

- Modellen skal benyttes på strekninger der det er behov for en vurdering:
 - Som oppfølging etter gjennomført TS-inspeksjon eller liknende.
 - I forbindelse med en områdevis trafikksikkerhetsutredning.
 - Etter innspill fra privatpersoner, institusjoner eller kommuner.
- Modellen forutsetter at det er et reelt ønske/behov for endring av fartsgrense på en strekning. Det anbefales ikke å bruke modellen ukritisk på hele vegnettet i større områder.
- Strekningen som vurderes bør være mellom 1 og 3 km. Lengre strekninger kan deles opp i flere delstrekninger.
- Antall poeng summeres sammen og resultatet gir en anbefalt fartsgrense for strekningen.
- Resultatet fra modellen må alltid vurderes opp mot faglig skjønn før det iverksettes.

Om fysisk tilrettelegging for gående og syklende

- Tverrgående tilrettelegging for gående og syklende
 - Poeng for «ingen tilrettelegging» forutsetter at det er et reelt behov for å krysse på strekningen.
 - For krav til tilrettelagt kryssing, vises det til håndbok 127 Kryssingssteder for gående.
 - Poeng for «tilrettelagt kryssing» eller «planskilt» forutsetter at tilbudet blir brukt av trafikantene.

Om tetthet av kryss og avkjørsler

- Å skille riktig mellom avkjørsel og kryss kan ofte være vanskelig. I disse kriteriene er geometrisk utforming og den daglige bruken lagt til grunn, og dette stemmer ikke nødvendigvis med den juridiske definisjonen av kryss jf. trafikkreglene §7 og vikepliktsbestemmelsene. En liten sideveg med dårlig geometrisk kryssutforming bør i denne sammenheng regnes som en avkjørsel. Spesielt gjelder dette der sidevegen ikke dekker beboernes daglige behov som f.eks. postombæring og søppelhenting.

Om tilbud og virksomhet som gir aktivitet langs veg

- Her må det vurderes om tilbudet/virksomheten faktisk genererer mer aktivitet av gående og syklende langs vegen, og hvilket tilbud disse trafikantgruppene har både langsgående og tverrgående.
 - Der det ikke fins langsgående tilbud til gående og syklende skal poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er nødvendig å krysse vegen for å komme til/fra gang og sykkeltilbud bør poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er godt skjermet gang- og sykkeltilbud (gang/sykel-veg eller sykkelveg med fortau) på samme side av vegen som virksomhet/aktivitet ligger, bør ikke aktiviteten telles med. Unntak gjøres for barneskoler.
- Avstand fra tilbud/virksomhet til vegen må også vurderes. Tilbud/virksomhet som ligger godt skjermet og et stykke unna vegen (ca. 100 m eller mer), kan ev. utelates.
- Med «større utfartssted/turområde» menes steder med mange tilreisende, og dermed en betydelig økning av gående og syklende langs vegen.

Vedlegg 3.

Statens vegvesen			Kommune:	Åfjord	
			Sted:	Stordalen	
			Vegnr:	FV6328	
			Fra Hp	S1D1	
			Fra metring	7450	
Beregning av fartsgrense 60km/t ver.VD-2.2			Lengde på strekning i meter; lengden bør være mellom 1000 og 3000 m.		1 230m
Initialer saksbehandler:	DS	Referanse/saksnummer, henvisning til konklusjon			
Dato for beregningen:	08.03.2021				
Myke trafikanter	Beskrivelse	Poenggiver, velg fra nedtrekksmeny	Utdypende forklaring		Sum
Fysisk tilrettelegging for gående og syklende	Langs veien	Ingen behov / Ingen tilbud			0,0
	På tvers av vegen	Ingen tilrettelegging	Det skal være et reelt behov for kryssing (ikke fra enkelthus til gang- og sykkelvegen, men til skole, institusjon, ballpark osv.)		0,0
					0,0
Avkjørsler og kryss	Beskrivelse	Avkjørsel-/krysstype	Antall	Utdypende forklaring	Sum
Tetthet av avkjørsler og kryss	Avkjørsler	Avkjørsler til boliger	5	Bebyggelsens nærhet til vegen må vurderes, da boliger langt fra vegen medfører lavere aktivitetsnivå av gående og syklende	6,1
		Avkjørsler til fritidseiendom	0		1,6
		Avkjørsler landbruk (driftsavkjørsel i bruk)	4		
	Kryss	Antall kryss, uavhengig av funksjon	0		
Maksimalt 15 poeng pr. km					7,7
Barn, eldre, kollektiv	Beskrivelse	Poenggivning		Utdypende forklaring	Sum
Tilbud/virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende på kjørevege	Barn og unge	Barne- og ungdomsskoleveg	☐		1,0
	Eldre/syke	Sykehjem/ aldershjem/Institusjon	☐		
	Kollektivtilbud	Bussholdeplass(er) på strekningen	☒		
					1,0
Næring og fritid	Beskrivelse	Poenggivning	Antall	Utdypende forklaring	Sum
Annen virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende	Næringsvirksomhet	Serveringsted		Tilbudet må genere aktivitet av gående og syklende. Kombinerte virksomheter telles som én. Se ellers veiledning for supplerende info.	1,0
		Overnattingsted	1		
		Dagligvarebutikk/kiosk/ bensinstasjon			
	Fritids-aktivitet	Større utfartssted/turområde			
		Idretts-/lekeanlegg			
Maksimalt 10 poeng pr. strekning					1,0
Totalt antall poeng for strekningen:		10			
Fartsgrensevurdering 60 km/t Fartsgrensen kan beholdes/benyttes etter en samlet vurdering					

Vedlegg 4.

Stordalsveien forbi Naustan og Nederhoel i Åfjord, FV6328 m7450-m8680.





Skru inn vegobjekttype eller søkeområde

> Velg vegnett > Vis i kart

Vegsystemreferanse

FV6328 SID1 m6580

Tverråsen

Ettermonn

