

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utgiven i Helsingfors den 28 januari 2011

Kommunikationsministeriets förordning om frisiktsområden

Utfärdad i Helsingfors den 25 januari 2011

I enlighet med kommunikationsministeriets beslut föreskrivs med stöd av 109 § 2 mom. i landsvägslagen (503/2005) och 96 § 2 mom. i banlagen (110/2007), sådana momenten lyder, det förstnämnda i lag 1242/2009 och det sistnämnda i lag 1243/2009:

1 §

Syfte och tillämpningsområde

Landsvägar och järnvägsplankorsningar planeras och frisiktsområden fastställs så att det skapas tillräckliga frisiktsförhållanden med tanke på trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken och vägens kapacitet.

Enligt denna förordning fastställs frisiktsområden

- 1) i landsvägskurvor,
- 2) vid anslutningar mellan landsvägar samt vid anslutningar mellan landsvägar och betydande enskilda vägar, och
- 3) i plankorsningar mellan järnvägar och landsvägar eller järnvägar och enskilda vägar.

Bestämmelserna i denna förordning gäller nya landsvägar och sådana landsvägar som ska byggas om samt nya plankorsningar och sådana plankorsningar som ska byggas om.

Bestämmelserna i denna förordning gäller inte privata spåranläggningar.

2 §

Definitioner

I denna förordning avses med

- 1) *stoppssikt* på landsväg det avstånd från vilket en fordonsförare ska kunna se ett hinder på vägen för att under normala förhållanden kunna stanna sitt fordon före hindret,

- 2) *mötessikt* på landsväg det avstånd på vilket två mötande fordons förare ska kunna varsebli varandras fordon för att under normala förhållanden kunna stanna för att undvika en sammanstötning,

- 3) *omkörningssikt* på landsväg det avstånd som en fordonsförare ska kunna se framåt i vägens riktning för att under normala förhållanden kunna köra förbi ett framförvarande fordon utan att ett mötande fordon, som kommer inom synhåll då omkörningen inleds, behöver minska hastigheten,

- 4) *anslutningssikt* på landsväg det avstånd som en förare av ett väjningspliktigt fordon som kommer till en plankorsning ska kunna se längs den förkörsberättigade vägen för att kunna avgöra om situationen är sådan att han eller hon kan svänga in på den förkörsberättigade vägen eller korsa den,

- 5) *dimensionerande hastighet* på landsväg den hastighet som används vid dimensionering av landsvägar.

I denna förordning avses med

- 1) *plankorsningssikt* med järnväg det avstånd på vilket en vägtrafikant som närmar sig en plankorsning med en järnväg ska kunna se i banans riktning för att kunna avgöra om situationen är sådan att han eller hon kan korsa banan eller stanna sitt fordon före spåret,

- 2) *stoppssikt* vid plankorsning med järnväg det avstånd på vilket en fordonsförare ska kunna se plankorsningsområdet och vägmärket som anger plankorsning med järnväg för

att under normala förhållanden kunna stanna sitt fordon före hindret, och

3) *varningsanordning* en anordning med vars hjälp vägtrafiken vid en plankorsning med järnväg varnas för rörliga enheter på spåret.

3 §

Grundprinciper för frisiktsområden

På en landsväg ska det på alla ställen finnas minst stoppsikt. På dubbelriktade landsvägar med två körfält ska det finnas tillräckligt många avsnitt med omkörningsmöjligheter. På dubbelriktade landsvägar med breda körfält, där det är möjligt att köra förbi ett fordon på det egna körfältet, samt på dubbelriktade landsvägar med endast ett körfält ska det på alla ställen finnas minst mötessikt.

I plankorsningar vid landsvägar fastställs ett frisiktsområde så att en fordonsförare som kommer från det håll som har väjningsplikt och som stannat där, tryggt kan korsa landsvägen eller svänga in på den från en annan väg.

I en plankorsning med järnväg ska det finnas plankorsningssikt åt båda hållen och från båda sidorna av banan.

4 §

Minimivärden för dimensionerande siktsträckor på landsvägar

Minimivärdena för de dimensionerande siktsträckor som ska användas när frisiktsområden fastställs är följande:

Sådana särskilda skäl som avses i tabellen och nedan är till exempel oskäliga kostnader för att ordna ett frisiktsområde, och objekt som finns på ett frisiktsområde och som ska skyddas på grund av landskapet, naturvärden, den byggda miljön, kulturhistoriska värden eller andra särskilda miljövärden.

Väghållaren fastställer frisiktsområdets gräns och behovet av frisiktsröjningar och frisiktsskärningar utifrån minimivärdena för dimensionerande siktsträckor i 1 mom., med beaktande av väglinjens och balanslinjens form, tvärsektionen, terrängen och storleken på utrymmet för snö.

Dimensionerande hastighet (km/h)	Stoppsikt L_p ¹⁾ (m)	Mötessikt L_k ¹⁾ (m)	Omkörnings-sikt L_o (m)	Anslutningssikt L_l ²⁾ (m)
≤ 30	25 (20)	50 (40)	-	60 (40)
40	35 (30)	70 (60)	-	80 (60)
50	55 (45)	110 (90)	550	105 (80)
60	75 (65)	150 (130)	600	130 (100)
70	95 (85)	190	650	160 (120)
80	120 (105)	240	700	200 (150)
90	150	300	800	230 (190)
100	180	360	850	270 (240)
110	220	440	900	320 (300)
120	260	-	-	370 (360)

¹⁾ De värden som anges inom parentes kan av särskilda skäl användas i tätorter.

²⁾ De värden som anges inom parentes kan användas av särskilda skäl.

5 §

Sikt på landsväg

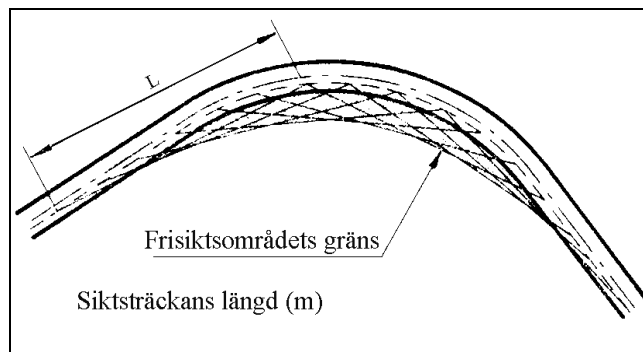
Frisiktområdena på landsvägar är följande:

a) Frisiktsområden i vägkurvor

Ett frisiktsområde i en vägkurva reserveras minst enligt stoppsikt, och på en väg med breda körfält samt på en dubbelriktad väg

med endast ett körfält minst enligt mötessikt. I undantagsfall kan ett frisiktsområde också reserveras enligt omkörningssikten.

Gränsen för frisiktsområdet i en vägkurva utgörs enligt figur 1 av en enveloppkurva för de kordor som sammanbinder ändpunkterna av de aktuella siktsträckorna, uppmätta längs vägen.



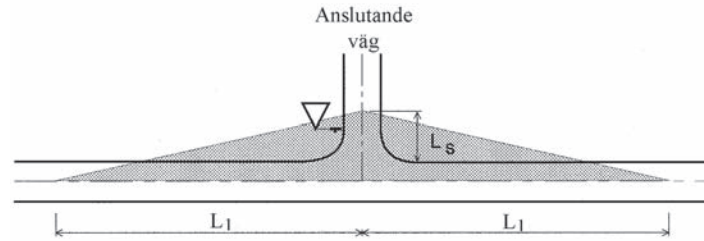
Figur 1 Frisiktsområde i en vägkurva

b) Frisiktsområden i plankorsningar

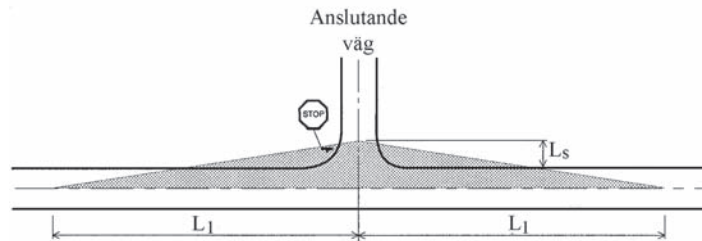
Beroende på förhållandena i fråga om förkörsrätten för vägarna fastställs frisiktsområdena i plankorsningar enligt något av de tre alternativen i figur 2. I fall 1 och fall 2 fastställs frisiktsområdet enligt anslutningssikten och i fall 3 enligt stoppsiktorna. Kraven på frisiktsområden vid en cirkulationsplats presenteras i figur 3.

När det av särskilda skäl är nödvändigt att avvika från dessa bestämmelser ska det vidtas åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i anslutningen med hjälp av vägmärken eller andra nödvändiga arrangemang.

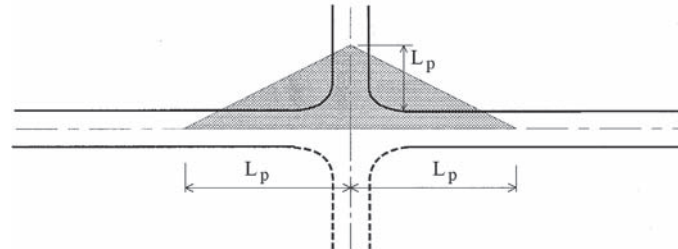
FALL 1
Väjningsplikt på anslutande väg



FALL 2
Anslutande väg har med vägmärke angiven stopplikt



FALL 3
Korsning där man skall väja för fordon som samtidigt närmar sig från höger

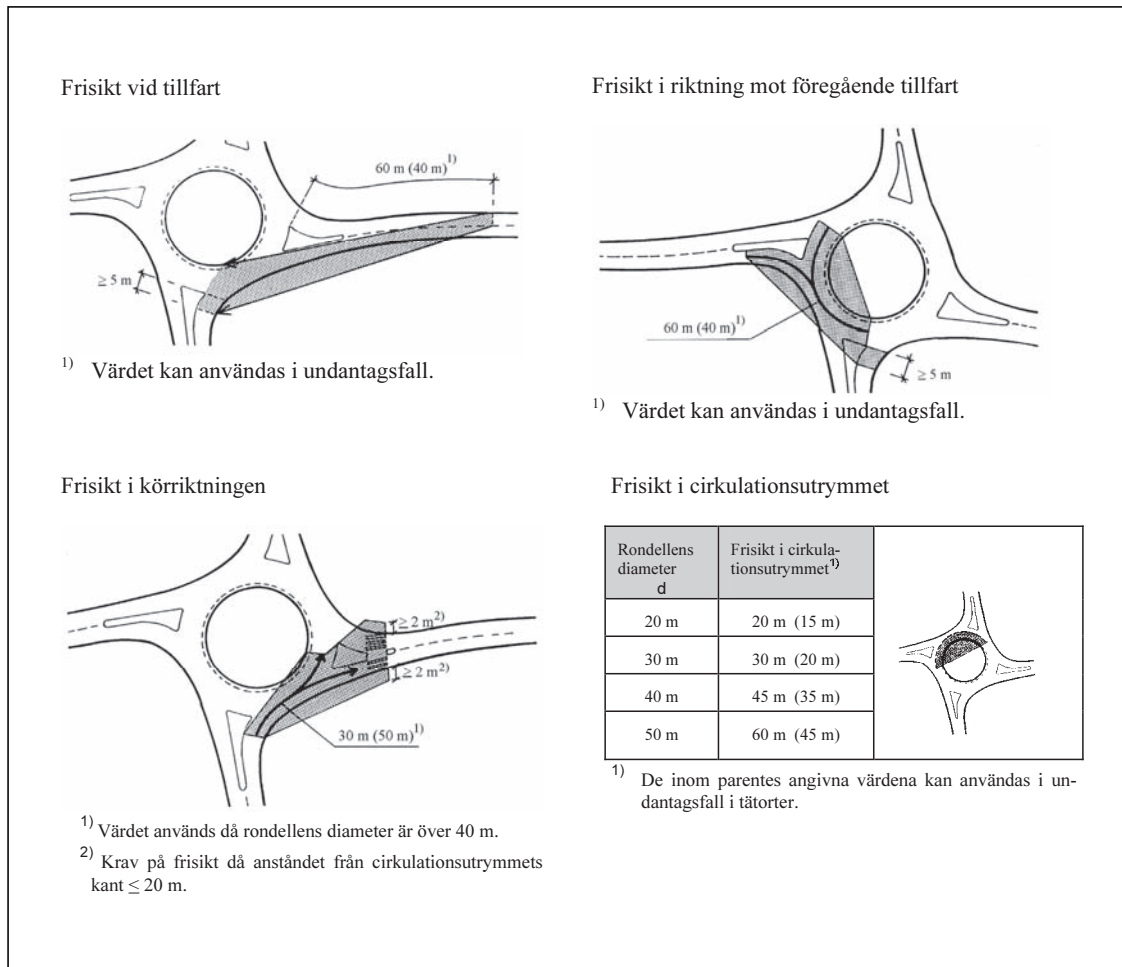


L_1 = Anslutningssikt, enligt 4 §
 L_p = Stoppsikt, enligt 4 §
 L_s = Observationsavstånd från kanten
av huvudvägens körbana

Observationsavstånd L_s ¹⁾	
Fall 1	20 m (15 m) på landsbygd 15 m (10 m) i tätort
Fall 2	10 m (6 m)

¹⁾ De värden som anges inom parentes kan användas av särskilda skäl som nämns i 4 § 2 mom.

Figur 2 Frisiktsområden i plankorsningar



Figur 3 Frisiktsområden vid en cirkulationsplats

c) Frisiktsområden vid anslutningar till cykelbanor

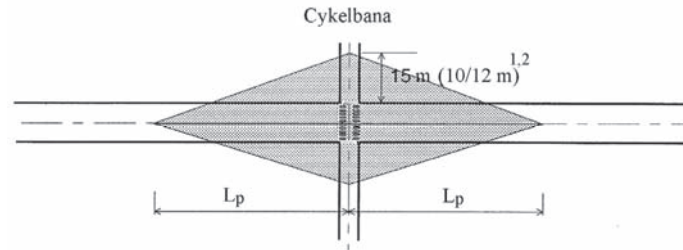
Frisiktsområdena vid anslutningar till cykelbanor fastställs enligt figur 4.

A. Frisiktsområde i anslutningar mellan cykelbana och annan väg

FALL 1

Cykelbana mellan plananslutningar

Cykelbana i plananslutning där cyklister har väjningsplikt

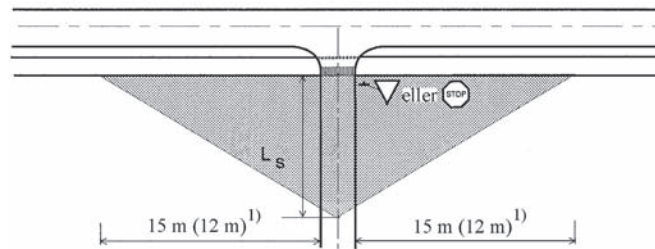
 L_p = Stoppsikt enligt 4 §

¹⁾ De värden som anges inom parentes kan användas av särskilda skäl

²⁾ Värdet 10 används, där cyklister har väjningsplikt och i annat fall värdet 12 m.

FALL 2

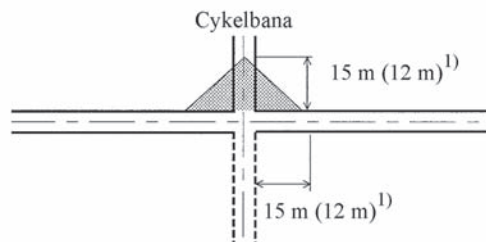
Cykelbana i plananslutning, fordon från anslutande väg har väjningsplikt



¹⁾ De värden som anges inom parentes kan användas av särskilda skäl

Avstånd L_s ¹⁾	
	20 m (15 m) i landsbygd 15 m (10 m) i tätort
	10 m

B. Frisiktsområde vid anslutning mellan två cykelbanor



¹⁾ Ifall cykelbanor har en lutning på över 4 % mot anslutningen, förlängs frisiktsområdet mot stigningen med 5...10 m beroende på lutningens storlek och längd.
De värden som anges inom parentes kan användas av särskilda skäl.

Figur 4 Frisiktsområden vid anslutningar till cykelbanor

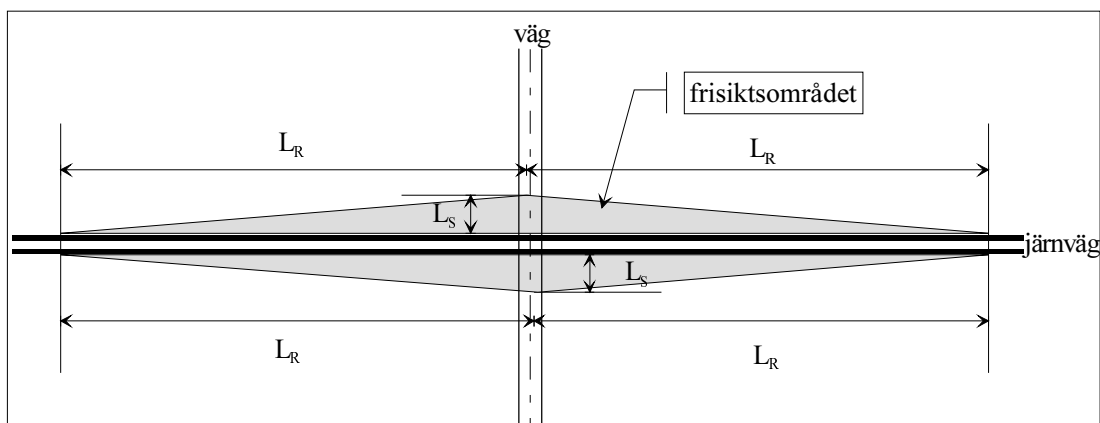
6 §

Sikt vid plankorsning med järnväg

Plankorsningsmärket ska synas på ett avstånd motsvarande minst stoppsikt. Stoppsikt

fastställs som vid plankorsningar mellan landsvägar enligt 4 §.

Frisiktsområdet vid plankorsning med järnväg fastställs enligt figur 5.



L_R = Sikt vid plankorsning

L_S = Observationsavstånd från kanten av den närmaste rälsen

Högsta hastigheten på banan (km/h)	Plan-korsning med väg	Plan-korsning med väg som är försedd med varningsanordning	Plan-korsning med begränsad trafik ¹⁾	Plan-korsning försedd med varningsanordning och där trafiken är begränsad ¹⁾	Plan-korsning med led för lätt trafik	Plan-korsning med led för lätt trafik som är försedd med varningsanordning
	L_S (m)	L_S (m)	L_S (m)	L_S (m)	L_S (m)	L_S (m)
	8	6	8	6	6	6
	L_R (m)	L_R (m)	L_R (m)	L_R (m)	L_R (m)	L_R (m)
30	180 (160)		120 (110)		100 (90)	
50	300 (270)	180	200 (180)	120	170 (155)	100
80	480 (430)	180	320 (290)	120	270 (245)	100
100	600 (540)	180	400 (360)	120	340 (305)	100
120	720 (650)	180	480 (430)	120	410 (365)	100
140	840 (755)	180	560 (505)	120	475 (430)	100

¹⁾ Trafiken i plankorsningen begränsas så att det är förbjudet att korsa plankorsningen med fordon eller fordonskombinationer som är över 15 m långa.

Figur 5 Sikt vid plankorsning med järnväg

De värden som nämns i tabellen är minimivärden för siktsträckor vid en plankorsning. De värden som anges inom parentes kan användas om det inte annars är möjligt att utan oskäligen kostnader ordna tillräcklig sikt vid plankorsningen. Dessa värden kan också användas om det på frisiktsområdet finns objekt som ska skyddas på grund av landskapet, naturvärden, den byggda miljön, kulturhistoriska värden eller andra särskilda miljövärden. I sådana fall ska de övriga vägförhållandena i plankorsningen vara goda.

Om tillräcklig sikt inte uppnås ska plankorsningen förses med varningsanordningar. Användningen av varningsanordningar berät-

tigar inte till en försämring av den befintliga sikten.

7 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 2011.

I ett projekt vars planering påbörjats enligt 16 § 2 mom. i landsvägslagen eller 9 § 2 mom. i banlagen innan denna förordning träder i kraft tillämpas de anvisningar som gäller när denna förordning träder i kraft.

Helsingfors den 25 januari 2011

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

Regeringsråd Kaisa Leena Välipirtti