

Rammeplan for fylkesveinettet i Agder



Fv. 43 ved Viksvatn Foto: Lasse Moen Sørensen

Retningslinjer for avkjørsel- og byggegrensespørsmål

Innholdsfortegnelse

1 Forord og sammendrag

2 Bakgrunn

3 Avkjørsel fra fylkesveg

4 Byggegrenser langs fylkesveg

5 Holdningsklassene

6 Saksbehandling

7 Referanser og kilder

1 Forord og sammendrag

Fylkeskommunene er i henhold til vegloven pålagt det forvaltningsmessige ansvaret for bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Et hovedmål med vegforvaltningen er å sørge for en sikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling, der nullvisjon for trafiksikkerhet står sentralt.

Rammeplanen erstatter tidligere vedtatte Retningslinjer for avkjørsels- og byggegrensesaker for Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune, og omfatter kun fylkesvegnettet.

Rammeplanen skal være et helhetlig vurderingsgrunnlag, som ser vegruter og området som vegen går gjennom i sammenheng. Målet er å ivareta trafiksikkerheten og fremkommelighet langs fylkesvegen, at publikum og kommunene får en konsekvent og samtidig lik behandling av saker.

I rammeplanen er vegnettet delt inn i holdningsklasser etter vegens bruk og funksjon.

Disse er fastsatt etter hvor mange avkjørsler og tiltak nær vegen de ulike vegene kan tåle, uten at det går for mye utover trafiksikkerheten, vegens bruk og funksjon.

Følgende kriterier er vektlagt trafiksikkerhet, miljøhensyn, vegens arealbehov, vegens funksjon og vegstandard. Alle kriteriene er viktige og griper inn i hverandre.

Holdningsklassene (strenghetsgraden) er:

- Meget streng
- Streng
- Mindre streng
- Lite streng

Rammeplanen består av denne retningslinjen og kartløsning på www.vegkart.no

Vedtatt i Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet

den 13.03.2024, sak 9/24

2 Bakgrunn

Et hovedmål med vegforvaltning er å sørge for en sikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling, der nullvisjon for trafikk sikkerhet står sentralt - 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.

Vegloven §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.»

Rammeplanen skal også følge opp mål og føringer i bl.a. overordnede planer og retningslinjer.

- «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» punkt 3, "Mål": "Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene."
- Regionplan Agder 2030 har følgende hovedmål: Utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår.
- Kommunale arealplaner og relevante temaplaner i kommunene som eks. sykkelplaner og regionale planer (ATP-planer).

Rammeplanen er ikke juridisk bindende.

3 Avkjørsel fra fylkesveg

Nullvisjonen om null drepte og null hardt skadde i trafikken skal legges til grunn for avkjørsels-behandlingen.

Forhold som gjelder avkjørsel fra offentlig veg er regulert i vegloven §§ 40 - 42, kapittel V og gjeldende forskrifter. Hovedsiktemålet med saksbehandling etter § 40 i vegloven er å gi lovlig atkomst til det offentlige vegnett, hvor slik atkomst ikke er sikret gjennom reguleringsplan etter plan – og bygningsloven. De tekniske krav gitt i vegloven § 43 gjelder også for avkjørsel til offentlig veg som inngår i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven.



Illustrasjon av siktkrav i avkjørsel

Foto: Kilde: Statens vegvesen



Illustrasjon av Krav til parkerings- og snuareal på egen eiendom

Foto: Kilde: Statens vegvesen

Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker Håndbok R701 - «Målet med avkjørselsvurderingen er å opprettholde et akseptabelt trafiksikkerhetsnivå på stedet, der en ikke bare skal vurdere selve avkjørselen, men avkjørselen sett i forhold til andre avkjørsler og hvilken økt aktivitet ytterligere utbygging på strekningen vil kunne medføre.»

Om avveining av veg- og trafikkmessige hensyn mot andre samfunnsmessige mål sier retningslinjene følgende: «Målet med avkjørselsvurderingen er å opprettholde et akseptabelt trafiksikkerhetsnivå på stedet, der en ikke bare skal vurdere selve avkjørselen, men avkjørselen sett i forhold til andre avkjørsler og hvilken økt aktivitet ytterligere utbygging på strekningen vil kunne medføre.»

Nasjonale retningslinjer til samordnet areal- og transportplanlegging skal også vektlegges. Trafikkmønsteret er i stor grad avhengig av utbygging, arealbruk samt lokaliseringen av tilbud og sentrale funksjoner i lokalsamfunnet. Dette sett sammen med eventuelle kommunale planer i henhold til plan- og bygningsloven skal vurderes i avkjørselssaker.

Når det gjelder trafiksikkerheten så har avkjørselssituasjonen en klar innvirkning på trafikkmønsteret og

aktivitetsnivået langs vegen. Dette igjen har betydning for ulykkesrisikoen. Veger som avvikler store trafikkmengder og har et høyt hastighetsnivå, må nødvendigvis behandles annerledes enn veger med mindre trafikk, lavere hastighetsnivå og større innslag av lokaltrafikk. Samlet sett skal hovedprinsippet for vurdering av avkjørselsspørsmål være at en streng og konsekvent, men samtidig nyansert holdning.

Målet med avkjørselvurderingen er å opprettholde et akseptabelt trafiksikkerhetsnivå på stedet. En skal ikke bare vurdere selve avkjørselen, men avkjørselen sett i forhold til andre avkjørsler og hvilken økt aktivitet ytterligere utbygging på strekningen vil kunne medføre. I vurderingene må det foretas en avveining av trafiksikkerhetshensyn og vegens transport- og adkomstfunksjon mot samfunnets og enkeltpersoners andre interesser og hensyn.

Følgende kriterier vurderes:

- Planstatus og gjeldene planer
- Trafikkavvikling og fartsgrense – trafikkmengde, fart, tetthet av avkjørsler, støy og miljø, forbikjøringsstrekning og siktforhold
- Hensynet til myke trafikanter - behov for kryssing og ferdsel langs veien, lekeområde og gatelys
- Teknisk mulig å etablere

Av trafiksikkerhetsgrunner skal man være restriktiv til å gi nye avkjørselstillatelser ved, overordnet veg, høy trafikkmengde, høyt fartsnivå, høy skadegradstetthet og forbikjøringsstrekninger.

4 Byggegrenser langs fylkesveg

For å kunne ivareta viktige forhold som trafikkikkerhet, vedlikehold og drift av vegen, arealbehov ved utvidelse av vegen og miljøet langs vegen, er det i vegloven §§ 29-30 fastsatt at det skal være byggegrenser langs offentlig veg. I veglovens § 29 står det: "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 vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.

Byggegrensene skal i henhold til vegloven intensjoner særlig sikre hensynet til

- trafikkikkerhet
- vegvedlikehold og drift av vegen
- arealbehovet ved utbedring av vegen
- miljøet langs vegen
- andre samfunnshensyn

Trafikkikkerhet

Trafikkikkerhet vil i hovedsak ivaretas ved at vegen i seg selv er utformet og bygd på en trafikkikker måte, men omfatter også mange ulike forhold ved vegen.

Siktforhold

Topografiske forhold, kurvatur og plassering i forhold til vegkryss og avkjørsler kan medføre at bygninger eller installasjoner innenfor byggegrensen reduserer sikten på og langs fylkesvegen.

Blikkfang og sjenanse

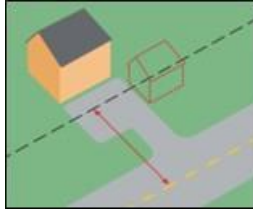
Enkelte bygninger eller installasjoner vil på grunn av sin utforming eller virksomhet i nærheten, kunne virke som blikkfang for trafikantene og trekke oppmerksomheten bort fra vegen og trafikken.

Manøvreringsareal

Bygninger eller installasjoner kan være tenkt plassert slik at kjøring til og fra/ ut og inn forutsetter eller legger opp til bruk av fylkesvegen som manøvreringsareal. Lekeareal: Bygninger eller installasjoner kan være tenkt plassert slik at det innbyr til lek på fylkesvegen.

Utforkjøring

Enkelte steder kan det være risiko for at trafikanter ved utforkjøring kan ramme bygninger eller installasjoner. Topografiske forhold, fylkesvegens horisontal- og vertikalkurvatur og bygningens eller installasjonens eksakte plassering vil kunne være utslagsgivende.



Illustrasjon av byggegrenser langs veg

Foto: Kilde: Brosjyre fra Statens vegvesen



Illustrasjon av byggegrenser langs veg

Foto: Kilde: Brosjyre fra Statens vegvesen

Manglende avkjørsel

Dersom det er usikkerhet om det foreligger akseptabel avkjørselsløsning må avkjørselsspørsmål vurderes først.

Hensynet til vegvedlikehold og drift av vegen

Byggverk eller innretninger tett innpå vegen kan hindre funksjonell brøyting og snø opplag og være til klar ulempe for den daglige driften av vegnettet. I tilfeller hvor vegen ligger høyere i terrenget enn bebyggelsen, er det fare for at snø kastes ut av vegen ved brøyting og kan føre til skade på bygninger eller installasjoner.

Bygninger og installasjoner kan ved brann eller tilsvarende uhell medføre skade på vegkonstruksjonen. Dette gjelder spesielt for bygninger eller installasjoner under eller nær brukonstruksjoner.

Hensynet til vegens arealbehov

Gang- og sykkelveger

Framføring av gang- og sykkelveger og anlegg av støyvoller og støyskjermer har ført til økt arealbehov langs riksvegen.

Vegens eiendomsgrense

Vanligvis regnes eiendomsgrensen 3 meter fra veggkant. I skrånende terreng vil eiendomsgrensen være ca. 1 meter utenfor fyllingsfot og skjæringstopp. Det erverves gjerne grunn inntil 2 meter utenfor vegens sikkerhetssone. Bredden på denne varierer ut fra trafikkmengde og fartsgrense, og kan utgjøre inntil 10 meter.

Utbedringstiltak

Dette kan dreie seg om breddeutvidelse av eksisterende veg, utretting av kurver, etablering av separat svingefelt i kryss, siktforbedrende tiltak og andre lokale/begrensete tiltak.



Støyskjerm og -voll mellom fylkesveg og boligområde. FV 470 i Farsund. Kilde: Google Maps

Støyvoll/skjerm

Bygging av støyskjermingstiltak som voll eller skjerm krever ett visst areal ved siden av vegen

Samfunnshensyn

Det kan også ligge distriktshensyn, som styrking av næringsgrunnlag og bosetting, til grunn for lokaliseringssønsker og avkjørselsaker. I slike saker skal det legges vekt på om dette er i overens-stemmelse med et utbyggingsmønster som er nedfelt i kommunale planer eller lagt til grunn for kommunal planlegging og lokalisering. Slike forhold må allikevel ikke vektlegges isolert, men vurderes i nær sammenheng med hensynet til trafiksikkerhet og vegens transportfunksjon.

Miljøhensyn

Miljøet på eiendommene som grenser til vegen eller som blir påvirket av trafikkaktiviteten skal også vurderes. Områder ved eller i nærheten av en veg blir i stadig større grad påført forurensingsulempere som støy og luftforurensing fra vegtrafikken. Fylkeskommunen vektlegger at utbyggingstiltak i vegens nærområde enten ikke skal være støyømfintlig, eller at støyforholdene må kartlegges og dokumenteres. Forurensningsulempene skal vurderes på grunnlag av Klima- og miljødepartementets «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442/2021, og «Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen», T-1520/2012. Retningslinjene om støy- og luftforurensing kan gjøres juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene.

5 Holdningsklassene

Holdningsklassene (strenghetsgraden) er fastsatt etter hvor mange avkjørsler og tiltak nær vegen de ulike vegstrekningene kan tåle uten at det går for mye utover fremkommeligheten, trafikksikkerheten og vegens bruk og funksjon.

Holdningsklasser og byggegrenser

Farge	Holdningsklasse	Funksjon	Byggegrense i meter (målt fra senterlinjen av vegbanen)
Rød	Meget streng	Meget viktig veg/Regional funksjon/Hovedveg	50
Gul	Streng	Viktig veg/Lokal hovedveg/Samleveg	30
Blå	Mindre streng	Lokal samleveg	20
Grønn	Lite streng	Øvrige veger/Lokal ankomstveg	15

Følgende kriterier er vektlagt: trafikksikkerhet, miljøhensyn, vegens arealbehov, vegens funksjon og vegstandard. Alle kriteriene er viktige og griper inn i hverandre.

Holdningsklassene følger i stor grad fylkesveginndelingen. Enkelte fylkesveger kan ha delstrekninger med variasjon i bruk og funksjon de kan gå fra by til gravgrendte strøk, disse kan ha flere holdnings-klasser. Teknisk utforming i henhold til vegnormalen skal være ivarettatt i alle klasser.



Rød - Holdningsklasse Meget streng

Meget viktig veg - med regional funksjon, hovedveg og fylkesveger i byer og i bynære områder.

Avkjørsler

- Vegene skal i prinsippet være fri for avkjørsler. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- Hoved-avkjørsel til gårdsbruk bør kunne tillates når den fyller tekniske krav.
- Nye og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler, utenom til primærnæringen som er bundet til bruken av arealene, skal avklares i reguleringsplan.

Byggegrense - 50 meter målt fra midten av vegen

For å sikre areal til fremtidig utvikling/utvidelse av fylkesvegen er det viktig at det settes av tilstrekkelig med areal. Høy trafikkmengde gir støv og støvutfordringer, ny bebyggelsen utenom til primærnæringa som er bundet til arealene, må avklares i reguleringsplan.

Ny bebyggelse må ikke plasseres nært fylkesvegen uten støysikring og det må også sikres areal til støyskjerming av eldre bebyggelse. Byggegrense i sentrumsstrøk, se kap. 3.



Foto: Agder fylkeskommune



FV 420 bygate Arendal

Foto: Agder fylkeskommune

Gul - Holdningsklasse Streng

Viktig veg - lokal hovedveg

Avkjørsler

- Antall avkjørsler må være meget begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- Hoved-avkjørsel til gårdsbruk bør kunne tillates når den fyller tekniske krav.
- Nye boligavkjørsler skal som hovedregel inngå i reguleringsplan. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklings- mulighet.
- Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan tillates når utbyggingen er i samsvar med formålet i gjeldende kommuneplan. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før.
- Driftsavkjørsler til landbruket skal begrenses, men kan aksepteres.

Byggegrense - 30 meter målt fra midten av vegen

Det er viktig å sikre areal til fremtidig utvikling/utvidelse av fylkesvegen. Høy trafikkmengde gir støv og støyutfordringer. Ny bebyggelsen bør avklares i reguleringsplan og må ikke plasseres nært fylkesvegen uten støvsikring og det må også sikres areal til støyskjerming av eldre bebyggelse. I boligområder må det sikres areal til gang- og sykkelveg.



Utsnitt fra Rammeplan, SVV støyvarslingskart og vegbilde

Foto: Kilde: Vegkart.no

Blå - Holdningsklasse Mindre streng

Lokal samleveg.

Avkjørsler

- Antall direkte avkjørsler skal være begrenset.
- Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på fremtidig utviklingsmulighet.
- Tillatelse til utvidet bruk av boligavkjørsel bør normalt gis.

Byggegrense - 20 meter målt fra midten av vegen

Byggegrensen skal areal til eventuell utvidelse, ivareta drift og vedlikehold og i boligområder må det sikres areal til fremtidig gang- og sykkelveg.



Vegkryss FV 4166 Kvinesdal kommune

Foto: Kilde: Vegkart.no/Google Maps

Grønn - Holdningsklasse Lite Streng

Lokal adkomstveg

Avkjørsler

- Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav til avkjørselsutformingen oppfylles.
- Hvis forholdene ligger til rette for det, kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

Byggegrense - 15 meter målt fra midten av vegen

Byggegrensen på 15 meter tilsier at det kan bli utfordrende å etablere gang- og sykkelveg på strekningen.



FV 3812 Rysstad kommune. Spredt bebyggelse

Foto: Vegkart.no

Kriterier som kan gi unntak/særskilte grunner

Avkjørsel

Flytting av avkjørsel kan tillates dersom ny avkjørsel gir bedre trafiksikkerhet enn eksisterende avkjørsel. Eksisterende avkjørsel skal da stenges.

Fylkesveger med holdningsklasse Meget streng og Streng

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, bussholdeplass og fartsgrense 70 km/t eller lavere, kan utvida bruk av avkjørselen godkjennes. Ikke nye avkjørsler over gang og sykkelveg. De tekniske kravene til utforming skal være oppfylt.

Byggegrense

Det kan være tilfeller der det kan være hensiktsmessig eller ønskelig med mindre byggegrense enn det som retningslinjene tilsier.

I sentrumsnær bebyggelse og tettsteder, som er preget av mer eller mindre sammenhengende fasader mot vegen, er bebyggelsen ofte lokalisert innenfor vedtatt byggegrense. I stedet for å fastsette reduserte byggegrenser på slike strekninger på fylkesvegene, skal disse i stedet behandles særskilt i hvert enkelt tilfelle med sikte på best mulig stedstilpassing. Dersom hensyn til vedlikehold, drift av vegen, trafiksikkerheten og planer om vegutbedring ikke ligger til hinder, kan det aksepteres en byggegrense som korresponderer med plasseringen av eksisterende bebyggelse.

Fylkesveger med holdningsklasse Meget streng og Streng

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, bussholdeplass og fartsgrense 70 km/t eller lavere, kan søknad om dispensasjon fra byggegrensa vurderes.

Mindre tiltak på eksisterende bygg og eiendom (uregulerte områder)

Mindre tiltak (ikke garasje), som tilbygg, påbygg, drivhus m.m. som etableres bak eksisterende bygg på eiendommen kan det som hovedregel gis tillatelse til.

Fylkesveg 42

Fv. 42 er i «Regional plan for mobilitet» definert som en av de viktigste tverrforbindelsene på fylkesvegnettet i indre Agder. I regionplan Agder 2030 er den definert som en av de viktigste hovedvegene i distriktet.

Holdningsklassen er som følge av dette satt til «streng» da det er viktig å sikre areal til fremtidig utvikling av fylkesvegen og begrense avkjørsler fra fylkesveg. Store deler av strekningen ligger i grisgrendte strøk med lave trafikkfall.

Hovedregelen er at avkjørsler skal inngå i reguleringsplan, denne kan fravikes dersom det er utarbeidet gode situasjonsplaner. Valg av avkjørselssted *må* vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet. De tekniske kravene til utforming skal være oppfylt.

Fylkesveg 420

Fv. 420 er en viktige transportåre mellom Arendal, Grimstad, Lillesand og Kristiansand. Den har en viktig funksjon for industrivirksomhet, turisttrafikk og knytter sammen store boligområder og kommunesentra.

Holdningsklassen er som følge av dette satt til «meget streng» da det er viktig å sikre areal til fremtidig utvikling og begrense avkjørsler fra veggen. Store deler av fylkesvegen ligger i befolkningstett område som forventes fortettet.

Hovedregel om byggegrense på 50 meter kan fravikes til minimum 30 meter slik at er tilstrekkelig med areal langs fylkesvegen til fremtidig nye gang- og sykkelveger. Nye avkjørsler skal i utgangspunktet reguleres.

6 Saksbehandling

I tillegg til vegloven §§ 40-43 og §§ 29-30 gjelder også plan- og bygningsloven og forvaltningsloven. Retningslinjer for behandling av byggegrensesaker langs riksveg, datert 31. januar 2023 skal benyttes i saksbehandlingen.

Der andre byggegrenser ikke er vedtatt etter veglova eller plan- og bygningslova, er byggegrensa 50 meter langs alle fylkesveger, og 15 meter langs gang- og sykkelveger.

Ved saksbehandling av søknader om avkjørsel, søknader om dispensasjoner fra byggegrense, og ved uttalelser til planer etter plan- og bygningsloven, skal det alltid gjøres særskilte vurderinger før det fattes vedtak eller gir uttalelse. Holdningsklassene er en del av grunnlaget som skal være med i vurderingen. I vurderingene må ulempene ved å gi dispensasjon fra byggegrensen eller ny/utvidet bruk av avkjørsel vurderes mot fordelene i et samlet perspektiv.

- I uregulerte områder skal søknader om avkjørsler og dispensasjon fra byggegrensen langs fylkesveg behandles etter vegloven.
- I regulerte og uregulerte områder kan midlertidige avkjørsler behandles etter vegloven. I disse sakene må arbeidsvarslingsplan vurderes.
- I regulerte områder skal *nye avkjørsler* og dispensasjoner fra regulert byggegrense langs fylkesveg behandles etter plan- og bygningsloven, hvor fylkeskommunen er høringsorgan. Der det er fastsatt byggegrense i reguleringsplan, gjelder denne foran byggegrensen etter vegloven.

Hvis det ikke er fastsatt byggegrense i reguleringsplan, så gjelder vegloven byggegrense som var på det tidspunktet reguleringsplanen ble vedtatt. I disse tilfellene skal vegloven byggegrense vurderes som reguleringsplanens byggegrense, og søknader om dispensasjon fra disse behandles av kommunen etter plan- og bygningsloven.

Generelle byggegrenser i ulike tidsepoker

Tidsrom (når loven var i kraft)	Avstand til kommunal vei	Avstand til fylkesvei	Avstand til riksvei	Avstand måles fra
01.07.1913-11.08.1931	3,5	3,5	3,5	Veikant, fra ytterkant av fortau
12.08.1931-27.07.1938	5,0	5,0	5,0	Veikant, fra ytterkant av fortau
28.07.1938-31.12.1963	7,5	7,5	7,5	Veikant, fra ytterkant av fortau

Tidsrom (når loven var i kraft)	Avstand til kommunal vei	Avstand til fylkesvei	Avstand til riksvei	Avstand måles fra
01.01.1964-31.06.1996	12,5	12,5	30	Veiens midtlinje
01.07.1996-31.12.2009	15	15	50, kan settes lavere	Veiens midtlinje
03.01.2010-nå	15	50	50, kan økes til 100	Veiens midtlinje

Rammeplanens byggegrenser langs fylkesveg anbefales tatt inn som bestemmelse i kommuneplanens arealdel.

7 Referanser og kilder

Vegloven

Forskrift om behandling av avkjørselssaker for riksveg

Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg

Forskrift om gjerde ved offentlig veg

Forskrift om plassering av skogvirke ved riksveg

N100 Veg- og gateutforming

N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr

V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss

V129 Universell utforming

R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger

R701 Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker

Retningslinjer for behandling av byggegrensesaker langs riksveg, datert 31. januar 2023

Plan- og bygningsloven

Forvaltningsloven

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

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

Retningslinje for byggegrense- og avkjørselspolitikk langs fylkesveg, Vest-Agder fylkeskommune

Retningslinjer for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker, Aust-Agder

Rammeplan for Vestland fylkeskommune og Nordland fylkeskommune.

Diverse eldre rammeplaner utarbeidet av Statens vegvesen