

# RETNINGSLINJER

for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker



AUST-AGDER  
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

1.	INNLEDNING .....	4
2.	BYGGEGRENSER.....	5
2.1	Generelt.....	5
2.2	Trafikksikkerheten .....	5
2.3	Vegvedlikeholdet og driften av vegen.....	5
2.4	Arealbehovet ved utbedring av vegen .....	5
2.5	Miljøet langs vegen .....	5
2.6	Visuelle hensyn.....	6
2.7	Hva kan tillates i byggeforbudssoenen?.....	6
2.8	Riksveger .....	6
2.9	Kommunale veger .....	6
2.10	Byggegrenser langs fylkesveg.....	6
2.10.1	Gang- og sykkelveger.....	6
2.10.2	Fullmakt fra fylkeskommunen.....	6
2.10.3	Fylkeskommunale veger.....	7
2.10.4	Klasse 1 – byggegrense 50 meter .....	7
2.10.5	Klasse 2 - byggegrense 30 meter .....	7
2.10.6	Klasse 3 – byggegrense 20 meter .....	7
2.10.7	Sentrumsområder .....	7
2.11	Byggegrenser i reguleringsplan .....	7
2.11.1	By og tettsted .....	7
2.11.2	Utenfor by og tettsted.....	8
2.12	Dispensasjonsbehandling.....	8
2.12.1	Dispensasjon fra byggegrenser fastsatt i reguleringsplan.....	8
2.12.2	Riksveger .....	8
2.12.3	Fylkesveier .....	8
2.12.4	Forutsetninger .....	8
2.12.5	Retningslinjer.....	8
3.	AVKJØRSEL.....	10
3.1	Definisjon.....	10
3.2	Generelt.....	10
3.3	Holdningsklasser.....	10

3.3.1	Meget streng holdning .....	10
3.3.2	Streng holdning .....	10
3.3.3	Mindre streng holdning .....	10
3.4	Retningslinjer for fastsetting av avkjørsler/kryss i reguleringsplan .....	10
3.4.1	Oppstart av reguleringsarbeidet .....	10
3.4.2	Helhetlige løsninger.....	11
3.4.3	Arealutnyttelse .....	11
3.4.4	Forholdet til kommuneplan.....	11
3.4.5	Eksisterende avkjørsler.....	11
3.5	Dispensasjonsbehandling etter plan- og bygningsloven .....	11
3.5.1	Dispensasjon fra arealbruk.....	11
3.5.2	Vegmyndighetens uttalelse.....	11
3.5.3	Byer og tettsteder .....	11
3.5.4	Uregulert området.....	11
3.6	Retningslinjer for avkjørsler med hjemmel i vegloven.....	11
3.6.1	Avkjørselssaker behandles etter vegloven der: .....	11
4.	Klage .....	12
4.1	Klagebehandling .....	12

**Vedlegg 1: Kart med oversikt over avkjørselsholdning og byggegrenser langs riks- og fylkesveger per kommune**

**Vedlegg 2: Tabell med vegnummer, byggegrenser og holdningsklasser til avkjørsel**

## 1. INNLEDNING

Fylkestinget godkjente ”Retningslinjer for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker” i møte 26. februar 2013 sak 2013/2.

Forvaltningsreformen av 1.1.2010 medførte at fylkeskommunen fikk ansvar for et vesentlig utvidet vegnett. Mange riksveger ble fra den dato omklassifisert til fylkesveger. Som vegeier har Aust-Agder fylkeskommune det formelle og økonomiske ansvaret for fylkesvegnettet. Statens vegvesen (SVV) er en felles vegadministrasjon for både staten og fylkeskommunen. Statens vegvesen har det operative ansvaret for bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Ansvarsforholdet reguleres gjennom ramme- og leveranseavtaler.

Som følge av forvaltningsreformen er det behov for å utarbeide retningslinjer for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker. Aust-Agder fylkeskommunen har gjort et foreløpig vedtak om 50 m byggegrense for veger som tidligere var klassifisert som riksveger, og som ved forvaltningsreformen ble omklassifisert til fylkesveg. «Gamle» fylkesveger har 15 meter byggegrense.

Hensikten med retningslinjene er å sikre en mest mulig enhetlig behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker. Retningslinjene er også ment å skulle bidra til å sikre bedre miljø og trafiksikkerhet langs vegnettet samt sikre areal for fremtidige vegutvidelser inklusiv kollektivfelt og gang-sykeltraseer.

I det foreliggende forslag til retningslinjer er hele fylkesvegnettet gjennomgått med samme grunnlag og forutsetninger. Retningslinjene inneholder også en oversikt over gjeldende byggegrenser for riksvegene i Aust-Agder.

Disse retningslinjene skal legges til grunn ved utarbeidelse og behandling av kommuneplaner, reguleringsplaner og ved enkeltsaksbehandling.

Det er utarbeidet kart som viser byggegrenser og avkjørselsholdning for alle fylkesvegene i Aust-Agder. Kartene følger som vedlegg til dette dokumentet.

## 2. BYGGEGRENSER

### 2.1 Generelt

Vegloven inneholder bestemmelser om krav til byggegrenser langs offentlig vei.

Formålet med byggegrensene er i hovedsak å ivareta hensynet til:

- Trafikksikkerheten
- Vegvedlikeholdet og driften av vegen
- Arealbehovet ved utbedring av vegen
- Miljøet langs vegen
- Visuelle hensyn.

### 2.2 Trafikksikkerheten

Trafikksikkerhet vil i hovedsak ivaretas ved at vegen i seg selv er utformet og bygd på en trafikksikker måte. Vegens nærområde (utover vegens nærmeste sideareal) har også betydning for trafikksikkerheten

Byggegrensene skal ivareta siktforholdene og opprettholde god oversikt langs vegene. Byggegrensene skal også hindre at byggverk og innretninger fremstår som blikkfang for trafikantene. Det kan virke distraherende og flytte oppmerksomheten bort fra vegen og trafikken. Byggegrensene sikrer også areal for framtidig framføring av gang- og sykkelveger, arealer for kryssutbedringer og planfri kryssing for gående og syklende.

### 2.3 Vegvedlikeholdet og driften av vegen

Et effektivt og rasjonelt vegvedlikehold krever arealer utover selve vegarealet. Byggverk eller innretninger tett innpå vegen, kan hindre rasjonell brøyting og vanskeliggjøre snøopplag. Det kan føre til vesentlige ulemper for den daglige driften av vegnettet.

### 2.4 Arealbehovet ved utbedring av vegen

Byggegrenser skal også sikre tilstrekkelig areal for framtidige vegutvidelser, vegutbedringer og mindre vegomlegginger. Arealbehov kan også være framføring av gang- og sykkelveger og anleggelse av støyvoller og støyskjermmer eller behov for kollektivfelt og busslommer.

Dersom det ikke er sikret areal for utbedring av vegnettet, kan det føre til økte kostnader når utbedringstiltak skal gjennomføres. I forhold til framtidige utvidelser vil det være et spørsmål hvor langt tidsperspektiv en skal legge til grunn ved vurderingen.

Tilstrekkelig areal til framtidige utvidelser kan også bidra til en bedre landskapsmessig tilpasning ved eventuelle utvidelser, for eksempel ved at man unngår bruk av støyskjermingstiltak eller at løsninger for kryss- og/eller holdeplasser kan få bedre kvalitet.

### 2.5 Miljøet langs vegen

Vegmyndighetene har et ansvar for å begrense støyulemper som påføres naboer til det eksisterende vegnettet.

Forskrift om begrenning av forurensning (forurensningsforskriften) av 1. juni 2004 innebærer at loven også gjelder for forurensning fra vegtrafikk og drift av veger. Forurensningsforskriften del 2 setter minstekrav til innendørs støynivå, og bestemmer at det skal gjennomføres tiltak når det gjennomsnittlige innendørs støynivået overskrider 42 dBA.

Retningslinjene gir blant annet anbefalte støygrenser på 55 dBA på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk ved bygging av ny støyende virksomhet.

Forskriftens del 3 setter minstekrav til luftkvalitet. Miljødepartementet har gitt ut retningslinjer som gir råd om håndtering av lokal luftkvalitet i arealplanlegginga.

Når det gjelder støynivå er det ikke nødvendigvis slik at denne avtar proporsjonalt med avstand til vegen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) og fartsgrense vil ha stor betydning, og støynivå vil også avhenge av terrengformasjonen.

## 2.6 Visuelle hensyn

Veganlegg skal i størst mulig grad tilpasses terreng og landskapsrommet. Det bør legges vekt på en enhetlig og god estetisk utforming av bruer, tunneler og andre konstruksjoner. Vegutbygging skal søkes tilrettelagt slik at også de vegfarende kan oppleve landskapet. Utsyn over landskapet skal sikres der forholdene ligger til rette for det.

Boligområder bør plasseres slik at man i størst mulig grad unngår støyskjermer og voller langs vegen, da dette reduserer trafikantens opplevelse. Eventuelle støyskjermer og skilt skal tilpasses omgivelsene for å gi et estetisk godt helhetsbilde.

## 2.7 Hva kan tillates i byggeforbudssonen?

Hovedprinsippet er at alle byggverk, opplag og innretninger må ha tillatelse før de kan plasseres innenfor byggegrensen. Dette gjelder bl.a. vareramper, 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 fritas for forbudet. Eksempler er båttopplag, fast parkering, hesjer, halmballer og annen lagring.

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

## 2.8 Riksveger

Veglovens generelle byggegrense for riksveger er 50 meter. SVV er gitt myndighet til å fastsette byggegrense på inntil 100 meter. For deler av E18 er det vedtatt reguleringsplaner med byggegrense 100 meter. For øvrige deler av E18 skal det gjennom kommunal planbehandling sikres en byggegrense på 100 meter.

Øvrige riksveger i Aust-Agder er:

- Rv 9 Vest-Agder grense. – x E134 (Haukeli), Setesdalsveien.
- Rv 41 Vest-Agder gr. – Telemark grense, Telemarksveien,
- Rv 420 Øygardsdalen x fv 420 – Vest-Agder grense, gamle E18.

For riksveger er Statens vegvesen vegmyndighet med Vegdirektoratet som klagemyndighet. Statens vegvesen aksepterer i utgangspunktet ikke dispensasjon fra byggegrensen for nyetablering langs dette vegnettet. I enkelttilfeller kan det være aktuelt å gi dispensasjon for begrensede tiltak på eksisterende bygningsmasse.

## 2.9 Kommunale veger

Vegloven fastsetter byggegrense 15 meter langs kommunalt vegnett. Annen byggegrense kan være fastsatt i reguleringsplan. Kommunen er vegmyndighet mht. dispensasjonsbehandling.

## 2.10 Byggegrenser langs fylkesveg

### 2.10.1 Gang- og sykkelveger

Vegloven fastsetter byggegrense 15 meter langs gang- og sykkelveger. Aust-Agder fylkeskommune er vegmyndighet mht. dispensasjonsbehandling langs gang- og sykkelvegnettet som har status som fylkesveg. Deler av gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveg har fortsatt status som kommunal veg, og kommunen er da vegmyndighet mht. dispensasjonsbehandling.

### 2.10.2 Fullmakt fra fylkeskommunen

Statens vegvesen er på nærmere vilkår delegert fullmakt fra Aust-Agder fylkeskommune til å forvalte veglovens bestemmelser knyttet til fylkesvegnettet. Disse retningslinjene skal legges til grunn for utøvelse av fullmakten. Dersom retningslinjene ikke følges kan det gi grunnlag for innsigelse for kommuneplaner og reguleringsplaner og klage ved enkeltsaksbehandling.

### **2.10.3 Fylkeskommunale veger**

Fylkeskommunen er vegeier og vegmyndighet for fylkesveger. Fylkesvegene er inndelt i tre klasser med ulike byggegrenser, bestemt ut fra vegens funksjon.

Hovedvegnettet (klasse 1) er viktige transportåre av regional betydning. Veiene binder fylker og kommuner sammen, og byggegrensen er satt til 50 meter.

Veger som har en regional funksjon men som likevel har en mer lokal betydning (klasse 2) er byggegrensen satt til 30 meter.

Øvrige veier (klasse 3) har en lokal betydning og byggegrensen er satt til 20 meter.

Byer og tettsteder kan ha vegnett bestående av både klasse 1, klasse 2 og klasse 3. Byggegrensene i byer og tettsteder kan avvike fra fastsatt byggegrense (50, 30 eller 20 meter) gjennom godkjent reguleringsplan.

### **2.10.4 Klasse 1 – byggegrense 50 meter**

Veger som har stor transportmessig betydning lokalt og regionalt og viktige transportåre knyttet til by. Viktig funksjon for industrivirksomhet og store boligkonsentrasjoner, vesentlig for lokalt transportbehov, stor trafikkbelastning/ÅDT. Eksempel på klasse 1 veg: Fv 420.

### **2.10.5 Klasse 2 - byggegrense 30 meter**

Veger som i hovedsak har lokalt transportmessig funksjon. Deler av klasse 2 har stor trafikkbelastning, inkludert tung næringstrafikk. Regional eksempel på slike veier kan være: fv 33.

### **2.10.6 Klasse 3 – byggegrense 20 meter**

Veger som i hovedsak har lokalt transportmessig funksjon.

### **2.10.7 Sentrumsområder**

I sentrumsområder er det i hovedsak vedtatt reguleringsplaner. Byggegrenser i gjeldende reguleringsplaner gjelder fortsatt. Der det ikke foreligger reguleringsplan er byggegrensen for enkelttiltak 20 meter.

## **2.11 Byggegrenser i reguleringsplan**

### **2.11.1 By og tettsted**

Byggegrenser for ny bebyggelse fastsettes i reguleringsplan.

Overordnet avklaring:

Før Statens vegvesen kan ta stilling til redusert byggegrense i reguleringsplan lavere enn 20 meter, må det foreligge en overordnet lokaliseringssavklaring i kommuneplan eller en områderegulering.

Følgende skal utredes og framgå av planen:

- Trasé for hovedåre til biltrafikk i et 30 års perspektiv
- Viktige kollektivakser og nødvendig areal til kollektivfelt
- Viktige gang- og sykkeltraseer og støyskjerming og nødvendig areal.

I sentrum og sentrumsnære områder i byer og tettsteder med fortau, hvor hovedvekt av eksisterende bebyggelse ligger inntil fortau, kan byggegrensen settes i veggiliv.

For områder hvor enkeltbygninger ligger nærmere veg enn gjeldende byggegrense, kan byggegrensen for nye enkeltstående bygg eller for mindre grupper av bygninger vurderes i forhold til eksisterende bygningers veggliv

Ved vegkryss skal byggegrensene settes slik at kryssutbedringer kan ivaretas. Hvilken kryssløsning som er aktuell skal avklares med Statens vegvesen. (Se vegloven § 29 med krav om byggegrense 40m x 40m eller 60m x 60m)

### **2.11.2 Utenfor by og tettsted**

Byggegrensen i reguleringsplan utenfor by og tettsted skal ikke settes lavere enn det som er bestemt for vegklassen. Langs veger med stor støybelastning kan vegmyndigheten kreve større byggeavstand for støyømfintlig bebyggelse.

## **2.12 Dispensasjonsbehandling**

### **2.12.1 Dispensasjon fra byggegrenser fastsatt i reguleringsplan**

Ved søknad om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan er kommunen myndighet. Det skal innhentes uttalelse fra Statens vegvesen før søknaden behandles.

#### **2.12.2 Riksveger**

Ved dispensasjonsbehandling etter vegloven er Statens vegvesen dispensasjonsmyndighet. Vegdirektoratet er klageinstans.

#### **2.12.3 Fylkesveier**

Ved dispensasjonsbehandling etter vegloven er fylkeskommunen v/Statens vegvesen dispensasjonsmyndighet. Ved dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan er kommunen myndighet, og Statens vegvesen avgir uttalelse til søknaden.

##### **2.12.3.1 Delegert fullmakt**

Statens vegvesen er på nærmere vilkår delegert fullmakt fra Aust-Agder fylkeskommune til å forvalte veglovens bestemmelser knyttet til fylkesvegnettet, og til å avgi uttalelser til dispensasjoner fra reguleringsplan. Disse retningslinjene skal legges til grunn for utøvelse av fullmakten.

##### **2.12.3.2 Overordnede føringer for dispensasjonsbehandling:**

Det skal praktiseres en streng holdning til søknader om etablering av nye boliger, næringsbygg og andre bygg som krever dispensasjon fra gjeldende byggegrense.

Det skal praktiseres en mindre streng holdning til søknader om tiltak på eksisterende bebyggelse som krever dispensasjon fra gjeldende byggegrense.

#### **2.12.4 Forutsetninger**

Langs fylkesveger definert i klasse 1 (jfr. pkt. 2.10.4), skal nye søknadspiktige tiltak ikke tillates nærmere enn 50 meter fra midten av vegen. Unntak behandles som dispensasjon eller behandles i reguleringsplan.

Langs fylkesveger definert i klasse 2 (jfr. pkt. 2.10.5), skal nye søknadspiktige tiltak ikke tillates nærmere enn 30 meter fra midten av vegen. Unntak behandles som dispensasjon eller behandles i reguleringsplan.

Langs fylkesveger definert i klasse 3 (jfr. pkt. 2.10.6), skal nye søknadspiktige tiltak ikke tillates nærmere enn 20 meter fra midten av vegen. Unntak behandles som dispensasjon eller behandles i reguleringsplan.

Langs fylkesveger i byer og tettsteder skal ny bebyggelse ikke tillates nærmere enn 20 meter fra senter veg dersom ikke annet er bestemt i reguleringsplan.

#### **2.12.5 Retningslinjer**



#### **2.12.5.1 Ny bebyggelse**

Før det startes dispensasjonsbehandling i forhold til byggegrense skal søknaden være tilstrekkelig belyst. Ved søknad om ny bolig eller annen støyømfintlig arealbruk skal det i områder hvor forholdene tilsier et høyt støynivå, fremlegges kvalifisert støyberegning både for dagens nivå og 30 år fram i tid. Dersom støyforholdene tilsier det, skal det settes vilkår om avbøtende støytiltak. Ved dispensasjon fra byggegrense i reguleringsplan skal kravet rettes mot kommunen, som setter vilkår i sitt godkjenningsvedtak.

#### **2.12.5.2 Eksisterende bebyggelse**

Tilbygg og annen endring på eksisterende bolig, næringsbygg eller andre søknadspliktige tiltak, kan aksepteres nærmere vegen enn gjeldende byggegrense. Før tillatelse kan gis skal det foretas en helhetsvurdering der tiltakshavers ønsker om dispensasjon er avveid i forhold til veghensyn. Det kan stilles krav om gjennomføring av støytiltak.

#### **2.12.5.3 Garasje**

Garasje i og utenfor tettbygd strøk kan godkjennes nærmere senter veg enn 50 meter på hovedveg (klasse 1) og 30 meter på øvrig vegnett (klasse 2). Søknad skal avgjøres etter en helhetsvurdering, der hensynet til tiltakshavers ønsker er avveid i forhold til veghensyn.

Behov for areal til fremtidig veg og miljøtiltak skal vektlegges. Det er krav om tilfredsstillende biloppstillingsplass og snu-/manøvreringsareal uten at fylkesvegen berøres.

Kravet skal også kunne tilfredsstilles ved fremtidig etablering av gang- og sykkelveg. I tettbygd strøk skal det ikke gis dispensasjon nærmere senter veg enn 20 meter. Dersom tiltakshaver aksepterer tinglyst erklæring på at garasjen i fremtidig kan fjernes kostnadsfritt for vegeier, kan Statens vegvesen gi dispensasjon nærmere enn 20 meter fra senter veg.

Garasje med boareal som hybel eller leilighet vurderes som bolig.

## 3. AVKJØRSEL

### 3.1 Definisjon

Med avkjørsel forstås vanligvis enhver tilknytning mellom privat eiendom og offentlig veg. Som avkjørsel regnes også rene fotgjengertilknytninger.

Krav til avkjørsel gjelder for adkomstvei for inntil 10 boenheter eller ÅDT inntil 50.

### 3.2 Generelt

Kunnskap som skal legges til grunn ved planlegging og godkjenning av nye avkjørsler:

- Trafikkmengde
- Vegstandard (bredde, kurvatur mm.)
- Vegens transportfunksjon
- Eksisterende fartsgrenser og hastighetsstandard
- Ulykkesdata
- Arealdisponeringen i kommuneplanen
- Vedtatte og foreslått vegomlegginger
- Bygde og planlagte gang- og sykkelveier
- Mulighet for samlokalisering med eksisterende avkjørsel

Eventuelle krav om kryss vil bli vurdert ved behandling av reguleringsplan.

### 3.3 Holdningsklasser

Fylkesvegnettet er delt inn i 3 holdningsklasser med ulik grad av strenghet. Det er utarbeidet et kart, se vedlegg, hvor vegnettet er delt inn i følgende holdningsklasser:

#### 3.3.1 Meget streng holdning

- Nye avkjørsler tillates ikke uten at det foreligger godkjent reguleringsplan.
- Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan unntaksvis tillates når utbyggingen er i samsvar med formålet i gjeldende kommuneplan, samt at vegnormalens krav til teknisk utforming er ivaretatt.

#### 3.3.2 Streng holdning

- Nye avkjørsler skal begrenses og skal som hovedregel inngå i reguleringsplan.
- Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan tillates når utbyggingen er i samsvar med formålet i gjeldende kommuneplan og vegnormalens krav til teknisk utforming er ivaretatt.
- Driftsavkjørsler til landbruket skal begrenses men kan aksepteres. Tillatelse forutsetter at teknisk utforming i hht. vegnormalen er ivaretatt.

#### 3.3.3 Mindre streng holdning

- Nye avkjørsler kan tillates. I vurderingen av om ny avkjørsel kan tillates, skal det utredes om eksisterende avkjørsel kan benyttes. Eventuell ny avkjørsel skal ses i sammenheng med mulig videre utbygging i samme område. Vegnormalens krav til teknisk utforming skal være ivaretatt.
- Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan tillates dersom avkjørselen tilfredsstillende til vegnormalens krav til teknisk utforming.
- Driftsavkjørsler til landbruket kan tillates dersom teknisk utforming i hht. vegnormalen er ivaretatt.

## 3.4 Retningslinjer for fastsetting av avkjørsler/kryss i reguleringsplan

### 3.4.1 Oppstart av reguleringsarbeidet

Ved oppstart av reguleringsarbeidet skal kommunen evt. sammen med utbygger avklare med vegmyndigheten hvilke krav som settes til bruk av eksisterende avkjørsler på strekningen, evt. regulering av nye/sanering av gamle. Utbedring evt. behov for nye kryss skal vurderes.

### 3.4.2 Helhetlige løsninger

Det skal søkes helhetlige løsninger for og ivareta trafikksikkerhet og vegens funksjon.

### 3.4.3 Arealutnyttelse

I byer og tettsteder skal en for å oppnå en god arealutnyttelse, søke å bruke eksisterende vegnett i størst mulig i grad. Ved vurdering av nye avkjørslar, skal en legge vekt på trafikksikre løsninger for hele planområdet, ikke bare langs fylkesvegnettet. Det skal legges særlig vekt på å sikre gående og syklende og at nye avkjørslar bygges etter vegnormalens krav.

### 3.4.4 Forholdet til kommuneplan

Dersom utbyggingen er i samsvar med kommuneplanen skal man finne frem til en avkjørselutforming som gir tilfredsstillende trafikksikkerhet og utformes etter vegnormalens krav. Dersom utbyggingen ikke er i samsvar med kommuneplanen, bør den først avklares ved neste rulling av kommuneplanen, evt. foreta en full konsekvensutredning etter loven, før man tar stilling til nye avkjørslar.

### 3.4.5 Eksisterende avkjørslar

Eksisterende avkjørslar på strekningen skal om mulig saneres og trafikken ledes til felles avkjørsel/underordnet veg.

## 3.5 Dispensasjonsbehandling etter plan- og bygningsloven

### 3.5.1 Dispensasjon fra arealbruk

I saker hvor det søkes om dispensasjon fra arealbruken, skal denne først være vurdert/behandlet av kommunen, før vegmyndigheten avgir sin uttalelse.

### 3.5.2 Vegmyndighetens uttalelse

Vegmyndigheten kan gi en positiv uttalelse til avkjørselsspørsmålet, dersom det kan gis vilkår som medfører at trafikksikkerheten på strekningen totalt sett ikke reduseres.

### 3.5.3 Byer og tettsteder

I byer og tettsteder hvor hastigheten er 50 km/t eller lavere og ÅDT er lavere enn 3000 kjøretøyer, kan man være mindre streng enn der hvor hastigheten og ÅDT er høyere.

### 3.5.4 Uregulert området

I uregulerte områder skal graden av strenghet styres av hvilken holdningsklasse som søknaden gjelder for. Kan det knyttes vilkår til en dispensasjon som gjør at trafikksikkerheten totalt sett etter utbygging blir bedre enn før, bør normalt avkjørselsspørsmålet vurderes positivt.

## 3.6 Retningslinjer for avkjørslar med hjemmel i vegloven

### 3.6.1 Avkjørselssaker behandles etter vegloven der:

- Arealbruken er i henhold til kommuneplan.
- Avkjørsel ikke er avklart i Reguleringsplan.
- Det ikke foreligger plankrav.

Eksempler på slike saker er:

- Kårbolig i landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF).
- Bolig i område avsatt til spredt boligbygging, hvor andre forhold er avklart.
- Ny avkjørsel/utvidet bruk av avkjørsel i område med gammel flateregulering hvor avkjørslar ikke er vist.

Søknad om avkjørsel skal sendes til vegmyndigheten, gjerne via kommunen. I hvilken grad søker kan forvente at søknaden kan godkjennes er avhengig av vegens holdningsklasse, og forhold på stedet. Eksisterende avkjørsel skal om mulig benyttes, og det kan bli stilt krav om dette og utformingen.

## **4. Klage**

### **4.1 Klagebehandling**

Klage på vedtak vedrørende byggegrenser og avkjørsler fattet av Statens vegvesen etter vegloven for fylkesveger behandles av klagenemnda i fylkeskommunen.