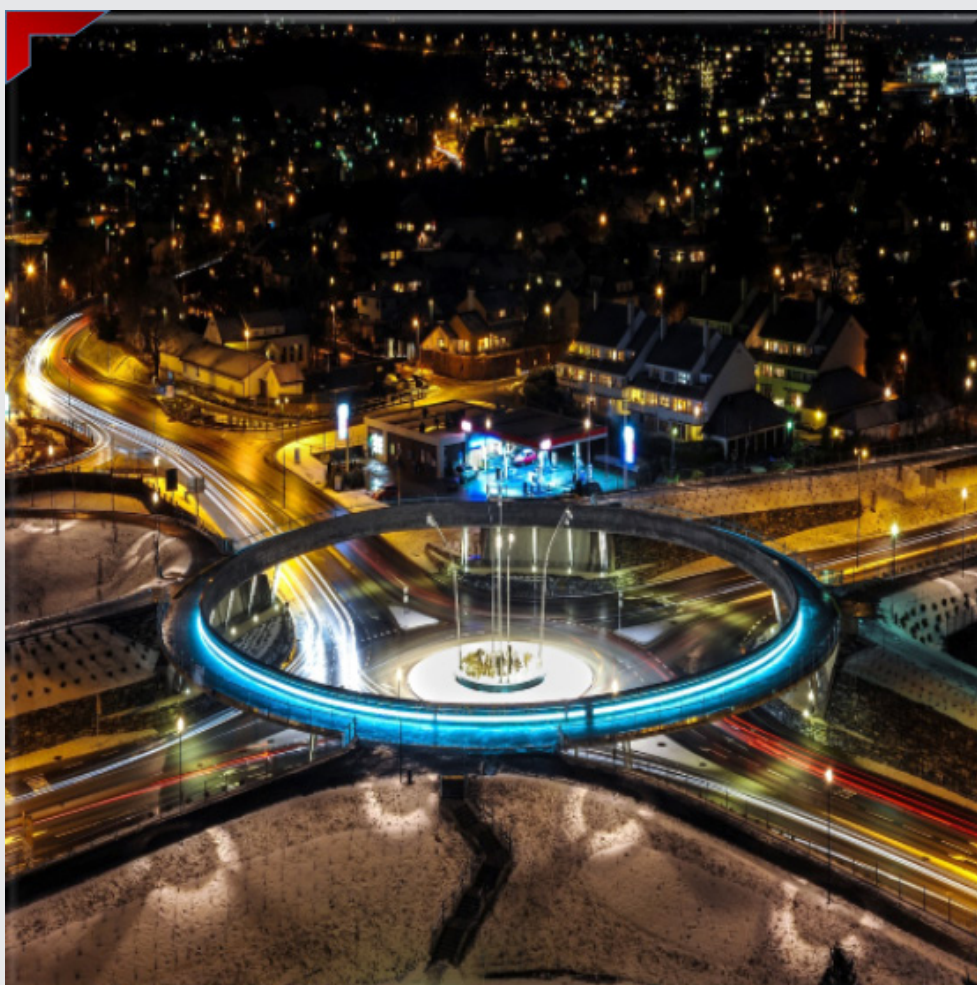




2017 - 2020 Rammeplan

for avkøyrsler med strekningsvis vurdering av haldning til byggegrenser for riks- og fylkesveg i Region vest



Føreord

Føremålet for Statens vegvesen er at etaten skal arbeide for eit sikkert, miljøvenleg, effektivt og universelt utforma transportsystem for å dekke samfunnet sitt behov for transport og fremje regional utvikling. Dette skal skje på godt fagleg grunnlag og i samspel med politikarar, brukarar og andre interessentar.

Visjonen for Statens vegvesen er: *"På veg for eit betre samfunn"*.

Visjonen uttrykker at Statens vegvesen er ein samfunnsbyggjar og viktig samfunnsaktør, som skal utvikle gode vegsystem for alle trafikantgrupper, der transporten ikkje fører til alvorleg skade på menneskjer eller miljø.

Nullvisjonen ligg til grunn i haldningane Statens Vegvesen har. Dette er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade. I Region vest skjer om lag 32 % av trafikkulykkene på riks- og europavegnett, om lag 50 % på fylkesvegnett og 18 % på kommunalt og privat vegnett¹.

Nyare forskning viser ein klår samanheng mellom støyplagar, stress, søvnforstyringar og sjukdomar som fører til for tidleg død. Vi veit og at auke i talet på private avkøyrslar til vegnettet gjev fleire ulykker. Planlegging av busetnad og tilkomst til offentlege vegar, utbygging og transport må difor sjåast i samanheng.



Det offentlege vegnettet i Noreg er eigd av staten, fylkeskommunane og kommunane. Statens vegvesen har fått eit ansvar for nasjonale mål knytt til veg og transport som overlappar andre sine ansvarsområder og andre aktørar sitt vegnett. Dette kallast sektoransvar. Dette ansvaret inneber at Statens vegvesen skal bidra til oppfølging av nasjonal politikk på heile vegnettet. Ansvaret inneber at vi skal oppmode og bidra til løysingar som er gode for natur, miljø og trafiksikkerheit, samt dele – og ta i bruk ny kunnskap innanfor fagområdet.

¹ Tal henta frå SVV sitt register over trafikkulykker, STRAKS, for åra 2011-2015

Sett i lys av formål og visjon, vil rammeplanen vere et viktig verktøy for å forvalte vegnettet på ein god måte.

Når grunnlaget for avgjerder er tufta på ei overordna vurdering av vegnettet der fleire omsyn er vurdert i samanheng, vil ein få ein meir einsarta, framtidsretta og føreseieleg praksis.

Rammeplanen er ei intern rettesnor for sakshandsaming i Statens vegvesen på vegne av stat og fylke. Den er ikkje juridisk bindande.

Statens vegven ynskjer at rammeplanen skal vere eit verktøy for både kommunane og vegvesenet. Kommunane skal gjennom rammeplanen få kunnskap, som kan nyttast både i arealplanarbeid og i deira handsaming av søknader som gjeld oppføring og plassering av bustader, forretningar, industriverksemder, skular m.m.

Rammeplanen for avkøyrslar har vore til politisk handsaming i dei tre fylkeskommunane Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Respektive vedtaka ligg som vedlegg.

Leikanger, xx 2017

Region vest, Veg- og
transportavdelinga

Hanne Hermanrud
Avdelingsdirektør



INNHALDSLISTE

Føreord	1
1 INNLEIING	4
1.1 Organisering av arbeidet og prosessen	4
1.2 Kva er ein rammeplan og korleis skal og kan den brukast?	5
2 BAKGRUNN OG MÅL	8
2.1 Trafikksikkerheit	9
2.2 Vegen sin transportfunksjon	9
2.3 Planar og samfunnsutvikling	10
2.4 Miljø	11
2.5 Vegstrekninga sin tekniske standard	12
3 AVKØYRSLER	13
3.1 Trafikksikkerheit knytt til avkøyrslar	13
3.2 Prinsipp for plassering og utforming av avkøyrslar	15
3.3 Haldningsklassar for avkøyrslar til veg	16
3.3.1 Generelt for haldningsklassar:	18
3.4 Sentrumsområder	18
4 BYGGEGRENSE MOT VEG	19
4.1 Trafikksikkerheit	20
4.2 Areal for drift, vedlikehald og utbetring	20
4.3 Miljø	21
4.4 Handsaming av søknader om dispensasjon frå byggegrensa	23
4.5 Kryss	24
4.6 Sentrumsområder	25
5 OMKLASSIFISERING	26
6 REFERANSE TIL STYRANDE OG RETNINGSGIVANDE DOKUMENT	27

1 INNLEIING

Statens vegvesen vert leia av Vegdirektøren og består av Vegdirektoratet og fem regionar.

Region vest har 8 avdelingar, der 3 er fylkesvise vegavdelingar; Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Under kvar av vegavdelingane er det seksjonar fordelt i regionen som mellom anna gjev uttale til arealplanar og fattar enkeltvedtak knytt til avkøyrslar og byggegrensar. Regionvegkontoret ligg i Leikanger.

Rammeplan for avkøyrslar er utarbeidd for heile riks- og fylkesvegnettet i Region vest, jamfør føresetnaden i [handbok V715 om rammeplanar](#).

1.1 Organisering av arbeidet og prosessen

Den fyrste rammeplanen vart laga i 2005. Denne vart revidert 2013, der ein og omtala byggegrensar. Denne revisjonen vert såleis 3. generasjon rammeplan.

Ei arbeidsgruppe i vegvesenet har hatt ansvaret for å lage utkast til revidert rammeplan. I samband med dette vart det og sendt ut eit evalueringsskjema til 64 kommunar og dei 3 fylkeskommunane i regionen. Arbeidsgruppa har hatt følgjande samansetnad:

Vegavdeling Rogland:

- Solfrid K.B. Agdestein
- Anneli Eie
- Kjell Jan Stokken

Vegavdeling Hordaland:

- Sigmund Bødal
- Per Steinar Nedkvitne

Vegavdeling Sogn og Fjordane:

- Kathrine Njåstad Blaaflat

Veg og transportavdelinga:

- Sara Beate Aspen
- Tore Bergundhaugen
- Runa Aaland Eggum

Planen har vore på formell høyring hjå alle kommunane, fylkeskommunane og fylkesmenn, med 6 veker høyringsfrist. Deretter er innspela vurdert, og ein har

justert strekningsvise haldningar så langt ein har funne det forsvarleg. Endeleg planutkast til handsaming i fylkeskommunen vart sendt desember 2017. Vedtak i fylkeskommunane ligg som vedlegg nr **XXXX**

1.2 Kva er ein rammeplan og korleis skal og kan den brukast?

Rammeplanen er ei retningsline for Statens vegvesen og fylkeskommunane si sakshandsaming av saker knytt til avkøyrslar og byggegrenser. Den er rettleiande for utøvinga av skjøn og gjev eit felles grunnlag for sakshandsaming. Planen er ikkje juridisk bindande. I praksis kan rammeplanen gje eit felles vurderingsgrunnlag som også kommunane kan nytte.

Dei einskilde vegane, eller kortare vegstrekk, har fått tildelt ein strengleiksklasse/haldningsklasse som gjeld for vurdering av avkøyrsløknader og ved søknad om dispensasjon frå den generelle byggegrensa på 50 meter.

Haldningsklassane er ein peikar på kor strengt søknadane vil bli vurdert – kva haldning ein vil kunne forvente frå Statens vegvesen. Grunnlaget for haldninga er ei overordna vurdering av heile vegnettet, der fleire omsyn har vore vurdert i samheng. Haldningane er visualisert med ulike fargekodar på kart.

Riks- og fylkesvegnettet i Region vest er sett i ein av fire strengleiksklasser:

1. Meget streng haldning
2. Streng haldning
3. Mindre streng haldning
4. Lite streng haldning

Vurdering av enkeltsøknader

Vegvesenet kan ikkje avslå avkøyrsløknader eller søknad om dispensasjon frå byggegrensa berre med tilvising til rammeplanen eller haldningsklassane. Veglova krev at ein skal gjere ein konkret vurdering av det einskilde tilfelle, når ein fattar vedtak etter veglova. Når vegvesenet avslår ein søknad skal ein gjere greie for dei omsyn og vurderingar som ligg til grunn for avslaget.

Også når vegvesenet gjev uttale etter plan- og bygningslova til kommunen i enkeltsaker som gjeld avkøyrsløknad og byggegrense, må det gjerast ei konkret vurdering av kvar enkelt sak.

Vurdering av arealplanar

Rammeplanen ligg til grunn når Statens vegvesen uttalar seg til oppstart av privat reguleringsplanarbeid og til kommunale arealplanar og når vegvesenet vurderer arealplanar som er på høyring. Det skal skje ei konkret vurdering, men rammeplanen gjev eit felles grunnlag for vurderingane.

Kommuneplanen sin arealdel

Kommunane bør nytte rammeplanen som premiss for rulleringa av kommuneplanen sin arealdel. Rammeplanen bør vere eit silingsdokument når innspel til rulleringsarbeidet skal vurderast. Rammeplanen bør i planomtalen omtalast som eit dokument som ligg til grunn for kommuneplanarbeidet og som er førande for kommunen sin handsaming av plan- og byggesaker.

Føresegn om byggegrense langs veg

Plan- og bygningslova gjev heimel for å gje føresegn om byggegrense langs veg i kommuneplan og reguleringsplan, jf. §§ 11–9 nr 5 og 12–7 nr 2. Haldningsklassane som er i rammeplanen kan nyttast av kommunar som ynskjer juridisk bindande føresegn om byggegrense i kommuneplan eller i reguleringsplan.

Når Statens vegvesen får arealplanar til offentleg ettersyn er det viktig å vurdere framlegg til føresegn. Vegvesenet kan gje råd, og eventuelt motsegn, om byggegrensa i for stor grad avvik frå det vi meiner er naudsynt. Rammeplanen gjev såleis ikkje eit sjølvstendig grunnlag for motsegn men er eit av momenta som Statens vegvesen nyttar ved ei samla vurdering.

Når byggegrensa er fastlagd i kommuneplan eller eit område er regulert, er det kommunen som planstyresmakt som kan gje dispensasjon². Statens vegvesen har uttalerett til søknader om dispensasjon frå byggegrense langs riksveg/fylkesveg. Når kommunen sender slike saker til vegvesenet for uttale, skal oversendingsbrevet innehalde ei utgreiing om kva det vert søkt dispensasjon frå, grunngeving for søknaden, og gjerne ei tilråding frå kommunen for den aktuelle saka

² I regulerte område der reguleringsplanen ikkje viser byggegrense langs veg, er det den generelle byggegrensa i veglova som gjeld. Det er kommunen som kan gje dispensasjon også i slike saker, jamfør Planjuss 1–2003.

Føresegn om haldningsklassar for avkøyrslø

Plan- og bygningslova gjev også heimel for å gje føresegn om haldningsklassar for avkøyrslø til veg i kommuneplan, jf. § 11-10 nr. 4. Haldningsklassane som er i rammeplanen kan nyttast av kommunar som ynskjer juridisk bindande føresegn om avkøyrslø i kommuneplanen.

Korleis ein kan utforme føresegn er til dømes vist i Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin rettleiar om kommuneplanen sin arealdel, s. 61-62. Kvar einskild kommune har framleis høve til å utdjupe innhaldet i haldningsklassane. Når Statens vegvesen får kommuneplanar til offentleg ettersyn er det viktig å vurdere framlegg til føresegn. Vegvesenet kan gje råd, og eventuelt motsegn, om haldningsklassar for avkøyrslø i for stor grad vik frå det vi meiner er naudsynt. Rammeplanen gjev såleis ikkje eit sjølvstendig grunnlag for motsegn men er eit av momenta som Statens vegvesen nyttar ved ei samla vurdering.

Kart

Kartdelen av rammeplanen er denne gong presentert digitalt med dynamiske kart gjennom [Vegkart](http://arcg.is/28S0pBn) (<http://arcg.is/28S0pBn>). Karta er på denne måten lettare å vedlikehalde og det gjev moglegheit for å zoome og jobbe aktivt i karta.

Elektronisk søknadshandsaming

Det arbeidast med ei løysing for elektronisk søknadshandsaming for avkøyrslø eller dispensasjon frå byggegrense langs riks- eller fylkesveg. Lanseringdato er p.t. endå ikkje fastsett, men fram til den tid kan ein finne søknadskjema på nettsida:

vegvesen.no

2 BAKGRUNN OG MÅL

Riks- og fylkesvegar vert planlagt etter vegnormalar, heimla i veglova si § 13. Vegnormalane skil mellom vegtype og områdetype som dannar grunnlag for val av standardklasse.

Ein veg har to hovudfunksjonar:

- den skal gje tilkomst til areal
- den skal gje grunnlag for trafikkavvikling (transport)

Det er vidare viktig å differensiere vegnettet på ein slik måte at vi får ei separering av ulike trafikantgrupper. På bakgrunn av dette vil det kunne oppstå ei reell interessekonflikt mellom Statens vegvesen som vegforvaltar i avkøyrsl- og byggegrensesaker og utbyggerar, grunneigarar eller kommunane som har ansvar for arealbruken. All utbygging er avhengig av tilkomst til offentleg vegnett, anten det er kommunale vegar eller riks- og fylkesveg. Statens vegvesen skal på si side sikre trygg framkomst og effektiv trafikkavvikling, i tråd med nasjonale mål i Nasjonal transportplan, Nasjonale forventingar om regional og kommuneplanlegging (2015) og Rikspolitiske retningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging (2014).

Interessekonfliktane har ført til at problem knytt til avkøyrsleregulering er teken opp i fleire Stortingsmeldingar og komitéinnstillingar til desse, til dømes i St.meld. nr. 83 (1974–75) "Om gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveg". Også St.meld. nr. 17 (1977–78) "Barns oppvekstvilkår" omhandlar problem knytt til slik utbygging.

Rammeplanen vil vere eit verkemiddel for å hindre ei tilfeldig lokalisering av verksemdar og funksjonar, samt å sikra ein større grad av likskap innan veg- og trafikkutforming.

Arealbruk som vert styrt gjennom enkeltvedtak der ein t.d. legg opp til randbusetnad, kan føre med seg problem for kommunane. Konsekvensane får ein først oversikt over ved lengre tidsperspektiv, når ein får summert opp meirkostnader og vanskar som ei slik utvikling kan føre til. Trafikkulykker og trongen for kommunal service som renovasjon, helse- og sosiale tenester, kollektivtrafikk, transport av skuleborn og liknande kan føre til slike meirkostnader. Det er difor viktig at kommunane drøftar kva haldningar dei skal ha til spørsmål om avkøyrslar i samband med handsaming av kommuneplanen.

Ein av intensjonane med rammeplanen, er å fremje ein konstruktiv dialog mellom Statens vegvesen, fylkeskommunane og kommunane, i arbeidet med konkrete saker etter veglova og plan- og bygningslova.

Ved vurdering av kva haldningskategori den enkelte vegparsell setjast i, vert følgjande omsyn vektlagt:

- Trafikksikkerheit
- Vegen sin transportfunksjon
- Planar og samfunnsutvikling
- Miljøtilhøva
- Vegstrekninga sin tekniske standard

2.1 Trafikksikkerheit

I transportetatane sitt framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 vert det lagt til grunn at nullvisjonen framleis skal vere utgangspunkt for alt arbeid med trafikksikkerheit. Målet er å fortsette den positive utviklinga med reduksjon i talet på drepne og hardt skadde gjennom planperioden. For å oppnå dette vil det vere naudsynt å ta i bruk alle relevante verkemiddel som kan redusere talet på ulykker. Rett strategi for avkøyrslar og byggegrenser har mykje å sei for trafikksikkerheit og lokalsamfunn. I praksis har det vist seg at direkte avkøyrslar til riks- og fylkesvegnettet, under visse tilhøve, verkar uheldig. Det same kan gjelde for ein del typar bygningar plassert tett opptil riks- og fylkesveg.

2.2 Vegen sin transportfunksjon

Riksvegnettet i Noreg har ein viktig overordna transportfunksjon. I etatane sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er omsynet til ein effektiv og trygg framkomst på riksvegnettet framheva som eit klårt mål for transportpolitikken. Ei effektiv transportavvikling tilseier at trafikken bør kunne halde relativ høg fart. Omsynet til lokalmiljøet langs vegen og tettleiken på avkøyrslar tilseier ofte innføring av særskilte fartsgrenser. Dette fører igjen til auka transporttid og ujamn fart som vil auke transportutgiftene, noko som ikkje er i samsvar med dei nasjonale føringane i NTP.

Fylkesvegnettet har ein viktig funksjon med å binde saman kommunar og distrikt med det overordna transportsystemet. For lokalt og regionalt næringsliv er eit godt og effektivt fylkesvegnett særskild viktig. I områder med mange avkøyrslar langs vegnettet må dei køyrande vere særskild merksame. Dette gjer arbeidsforholda

vanskelegare for mellom anna yrkessjåførar som til liks med andre yrkesutøvarar har krav på best mogeleg arbeidsmiljø. Trafikkmiljøet bør vere enkelt, einsarta og oversiktleg.

Riks- og fylkesvegane vert bygd for eit høgt akseltrykk og ei sikker og effektiv trafikkavvikling. Kravet til bereevne og lineføring medfører at slike vegar vert vesentleg dyrare å byggje enn til dømes reine bustadvegar. Ved at nye avkøyrslar og nye bygg stadig vert etablert langs vegen, vert vegen sin karakter forandra til lokal bustadveg med gjennomgangstrafikk. Slike vegar har både redusert tryggleik og transportfunksjon for alle som nyttar dei. Nedbygging av vegar frå hovudveg til bustadveg har ført til ein sterk trøng for bygging av nye omkøyringsvegar. Avgrensa løyvingar til bygging av nye vegar gjer det i neste omgang vanskeleg å oppretthalde eit funksjonelt vegnett.

Vegen sin transportfunksjon vil i mange tilhøve vere avgjerande for val av haldning til handsaming av spørsmål om avkøyrslar og byggegrenser på den enkelte vegparsell/strekning. Med dei store investeringane som er brukt til å forbetre hovudvegnettet, vil det vere vanskeleg å akseptere ein auka randbusetnad langs dette vegnettet. Ei nedbygging av hovudvegnettet vil gjere det dårleg eigna som transportåre for menneske og gods.

2.3 Planar og samfunnsutvikling

Utbyggingsprosjekt og generelle føringar i Nasjonal transportplan og Regional transportplan er førande for handsaming av avkøyrslaker. Vidare legg også «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» opp til at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremje utvikling av kompakt busetjing for å redusere transportbehovet. Dersom det skal opnast for spreidd busetjing bør dette, jf. Plan- og bygningslova, vere avklart i overordna plan. Sidan kommuneplanen sin arealdel fastset bruk av kommunen sitt areal vil den vere bindande for nye tiltak. Avkøyrselssøknader i strid med gjeldande plan skal i utgangspunktet fyrst avklarast i arealplan.

I område der folketalet har gått ned til eit nivå som gjer det vanskeleg å oppretthalde viktige lokale fellesfunksjonar som nærbutikk, skule og liknande, bør søknader om avkøyrslar og dispensasjonar frå byggjegransa vurderast særskilt. Elles vil ein lett kome i konflikt med mål om å oppretthalde levedyktige lokalsamfunn.

Sett frå kommunane si side kan det vere ein fordel at den enkelte kan busette seg i sitt opphavlege nærmiljø. Dette vil kunne ha positive konsekvensar for det sosiale miljøet og vil mellom anna kunne føre til redusert behov for kommunal service ved helse- og sosialsektoren. Samstundes vil spreidd busetnad kunne gje kommunen auka kostnader til skulebuss, heimehjelp og liknande. Det er difor viktig at avkøyrslar og randbusetting vert vurdert i kommuneplanssamanheng.

Det er viktig at kommunane vurderer nye innspel til randbusetnad eller spreidd bustadbygging i område for landbruk/natur/friluftsliv (LNF) i høve til om situasjonen for avkøyrslar og trafikktryggleik er tilfredsstillande.

Gjennom samarbeid mellom kommunane, fylkeskommunane, andre interessentar og Statens vegvesen bør interessene klarleggjast og dei ulike omsyna (lokalsamfunnet sine interesser, jordvern mm.) kartleggjast. Eit slikt samarbeid kan gje ein differensiert og framtidsretta handsaming av spørsmål om avkøyrslar og byggegrenser.

2.4 Miljø

Riksvegane og mange fylkesvegar skal avvikle tung og hurtig trafikk, og relativt sett store trafikkmengder.

Dei som bur langs slike vegar får i aukande grad problem med trafikk, støy og andre miljøbelastningar frå vegtrafikken. Statens vegvesen, fylkeskommunane og kommunane må samarbeide slik at ny busetnad får ei tenleg lokalisering og plassering. Busetnad langs vegen der det ikkje er trygg ferdsel langs gang- og sykkelveg eller tilrettelagd tilgrensande lokalt vegnett (berre avkøyrslar til trafikkert overordna vegnett), vil kunne prege oppvekstmiljøet negativt, spesielt med omsyn til born sin tryggleik. Det vil og truleg føra til meir biltransport av born – til skule, vener og aktivitetar.



FOTO 1: KNUT OPEIDE

2.5 Vegstrekninga sin tekniske standard

Det vert lagt vekt på vegstrekninga sin tekniske standard ved vurdering av haldningsklasse på fylkesveg. På vegar med god standard har ein ei strengare haldning enn på vegar med dårleg standard. Riksvegar ligg likevel i haldningsklasse «svært streng» uavhengig av vegstandard fordi den har ein nasjonal funksjon. Det vert og teke omsyn til framtidig utbetring/omlegging av veglina ved vurdering av haldningsklasse.

3 AVKØYRSLER

Ei avkøyrsler er etter "Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg, jf. veglova §§ 40 og 41" omtala og definert som:

"Avkjørsle til offentleg veg kan i samsvar med veglova § 40, ikkje byggjast utan løyve eller nyttast utan løyve eller annan særskilt heimel. Avkjørsle er her brukt som samleomgrep og omfattar all tilkomst mellom offentleg veg og tilstøytande eigedom, herunder gangtilkomst."

Søknad om avkøyrsler vert handsama etter veglova §§ 40 – 43.

3.1 Trafikksikkerheit knytt til avkøyrsler

Forsking syner at det er ein samanhengen mellom talet på avkøyrsler på ei vegstrekning og risiko for ulykker. Forskingsresultat frå fleire større undersøkingar i USA og Italia viser at talet på ulykker aukar med om lag 2,3%³ når talet på avkøyrsler aukast med éin, langs tofeltsvegar i område med spreidd busetnad. Norske undersøkingar⁴ underbyggjer dette og syner at den relative risikoen for ulykker stig når tettleiken på avkøyrsler aukar på alle typar vegar.

I tillegg til dei ulykkene som har direkte tilknytning til avkøyrslene, vil det også vere ein del ulykker som skuldast at delar av hovudvegane fungerer som bustadvegar, skulevegar og vegar til servicesenter og liknande. Å halde slik lokaltrafikk mest mogleg skilt frå gjennomgangstrafikk på hovudvegnettet vil vere positivt for både tryggleik og framkomst.

Trafikksikkerheita vert vurdert i høve til situasjonen slik den kan ventast å vere om 10–20 år. Det vert teke omsyn til eksisterande fartsgrenser, gang- og sykkelvegar samt langtidsplanar (NTP og RTP) sine framlegg til investeringar i miljøtiltak i dei komande vegplanperiodane. Ved trafikksikker planlegging vil prinsippet om ein stadvis oppgradering av vegnettet (til dømes tilkomstveg, samleveg, hovudveg) vere rett. Ut frå ei forventa oppgradering og avkøyrsleranering vert det avgjort i kva grad lokaltrafikken vil bruke riks- og fylkesvegnettet.

³ (Usikkerheit; +1,8; –+2,9) Kjelde; Trafikksikkerhetshandboka TØI 1997/2011

⁴ Muskhaug 1985, Blakstad og Giævær 1989, m.fl. Kjelde; Trafikksikkerhetshandboka TØI 1997/2011

3.1.1 Trafikkmengde og randbusetnad

Trafikkmengd og –sammansetting på hovudvegen og i avkøyrslene er parameter for ulykkesrisikoen i krysspunktet mellom privat og offentleg veg.

Trafikkmengda målt i køyretøy per døgn (kjt/døgn eller årsdøgntrafikk ÅDT) kan difor danne den aller første grovinndelinga⁵ av vegnettet med omsyn til trafiksikkerheit:

- < 300 køyretøy kan gje akseptabel sikkerheit
- 300 – 800 køyretøy kan gje brukbar sikkerheit
- 800 – 1500 køyretøy kan gje mindre brukbar sikkerheit
- > 1500 køyretøy gjev dårleg sikkerheit

På vegstrekningar med dårleg sikkerheit bør talet på nye avkøyrslar haldast nede, og tiltak for å samla og utbetre dei eksisterande vurderast. Men trafiksikkerheita må vurderast nærare på kvar enkelt strekning. Strekningar med mykje trafikk til og frå ferjer må vurderast særskilt. Det same gjeld for dei siste 3–5 km før tettstadane.

Der det er låg trafikkmengde kan det vere andre tilhøve som gjer at tryggleiken for dei busette er dårleg. Avkøyrslar og byggegrensar utanfor regulert området vert handsama som enkeltsaker. Tidlegare vart slike saker ofte handsama utan forankring i retningslinjer. Dette kunne medføre at dei ansvarlege styremaktene ikkje fekk oversikt over konsekvensane på sikt.

Resultata av ei slik enkelthandsaming er at det gjennom åra har utvikla seg ei randbygging av bustader, forretningar, verksemder, skular osv. langs riks- og fylkesvegane med direkte avkøyrslar til desse. Først når utviklinga har nådd eit visst nivå kjem dei uheldige konsekvensane til syne. For å oppretthalde målet med sikker, effektiv og miljøvenleg trafikkavvikling, må Statens vegvesen som ansvarleg styresmakt setja i verk tiltak.

Slik randbygging kjem til eit punkt der tiltaka må bli bestemt ut frå ei avveging mellom omsynet til vegen sin transportfunksjon og arealet som allereie er utvikla. Desse avvegingane vert prega av at Statens vegvesen prioriterer delmålet tryggleik framfor effektivitet i trafikkavviklinga i bustadområder og tettstader, medan det langs hovudvegnettet også må leggjast stor vekt på transportfunksjonen. Resultatet vert ofte eit kompromiss, som stadig må tilpassast og justerast.

⁵ Inndeling henta frå handbok V715 om rammeplanar

3.2 Prinsipp for plassering og utforming av avkøyrslar

Følgjande generelle prinsipp bør leggjast til grunn ved handsaming av avkøyrslar, med omsyn til plassering av avkøyrslar i tilknytning til riks- og fylkesvegar:

Generelt

- Teknisk utforming av avkøyrslar må vere i samsvar med [handbok N100](#) og [handbok V121](#).
- Høve til å knyte seg inn på eksisterande avkøyrslar skal alltid vurderast først.
- Nye avkøyrslar vert vist til eksisterande avkøyrslar der denne er rimelig nær.
- Når ny avkøyrslar som erstattar eksisterande avkøyrslar vert etablert, skal gamle avkøyrslar stengast fysisk.
- Avkøyrslar som betrar dagens trafiksikkerheit, må vurderast positivt.
- Avkøyrslar bør gjerast godt synlege frå hovudveg, spesielt for å unngå situasjonar med kraftig nedbremsing og fare for påkøyring bakfrå.
- Avkøyrslar bør ikkje leggjast på stader med stor snøsamling. Parkeringsplassar må ikkje kome i konflikt med vegvedlikehaldet.

Gang- og sykkelveg

- Bruk av gang- og sykkelveg til køyring ved nyetableringar skal ikkje finne stad
- Avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalane

Landbruksavkøyrslar

- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Driftsavkøyrslar til parsellar på eigedom som går tvers over riks- eller fylkesveg bør leggjast rett ovanfor kvarandre.
- Kårhus skal helst leggjast på same side av vegen som gardshusa og med felles avkøyrslar med desse. Ny avkøyrslar kan godkjennast dersom dette aukar trafiksikkerheita.

Avkøyrslø til fritidsbustad

- Ved avkøyrslø til fritidsbustad skal det setjast same tekniske krav som til bustadavkøyrslø.
- Område for fritidsbustader bør ha ei felles avkøyrslø til tilkomstveg/parkeringsplass.

Kulturminne

- Museale vegar må handsamast særskilt i høve søknad om nye avkøyrslø.

3.3 Haldningsklassar for avkøyrslø til veg

Det skal leggjast opp til ei konsekvent handsaming av søknad om avkøyrslø. Utgangspunktet for vurderingane er at kvar enkelt strekning er plassert i ein av følgjande fire haldningsklassar:

Meget streng haldning (RAUD) – *Svært viktig hovudveg (nasjonal og regional funksjon)*

- Vegane skal i prinsippet vere fri for avkøyrslø
- Nye avkøyrslø og utvida bruk av eksisterande avkøyrslø, utanom til primærnæringsområde som er bunden til areala, bør avklarast i reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan ein etter veglova vurdere å godkjenne utvida bruk av avkøyrslø dersom ho ikkje kryssar gang- og sykkelvegen. Dei tekniske krava til utforming oppfyllest.

Streng haldning (GUL) – *Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)*

- Talet på avkøyrslø til vegane skal vere svært avgrensa.
- Nye avkøyrslø, utanom til primærnæringsområde som er bunden til areala, bør avklarast i reguleringsplan. Val av stad for avkøyrslø må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av avkøyrslø bør avgrensast. Dette gjeld særleg for bustadavkøyrslø.

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan utvida bruk av avkøyrslar godkjennast. Dei tekniske krava til utforming skal oppfyllest.

Der det er ei ekstremt dårleg avkøyrslar kan Statens vegvesen vere positive til utvida bruk dersom dei tekniske krava kan oppfyllest, og dette totalt sett gjev ein gevinst for trafikksikkerheita. Dette unntaket gjeld i heilt spesielle høve. Statens vegvesen godkjenner ikkje ytterlegare auka bruk av avkøyrslar etter at denne er utbetra, då dette ikkje vil gje ein gevinst for trafikksikkerheita.

Døme på dårleg utforma og lite trafikksikker avkøyrslar:

- Svingradius < 2 meter
- Stigning/helling rett ut frå vegkant
- Sikt under stoppsikt

Der årstdøgns trafikken (ådt) er under 800 kjt/døgn, kan utvida bruk av avkøyrslar godkjennast der tekniske krav vert stetta.

Mindre streng haldning (BLÅ) – Viktig lokalveg (lokal samlevegfunksjon)

- Talet på direkte avkøyrslar til vegane skal vere avgrensa.
- Nye bustadavkøyrslar bør avgrensast. Val av plassering av avkøyrslar må vurderast med tanke på den framtidige samfunnsutviklinga
- Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrslar til bustadføremål bør normalt gjevast dersom dei tekniske krava vert tilfredstilt

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der årstdøgns trafikken er over 1500 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller høgare, bør nye avkøyrslar avklarast i reguleringsplan.

Godkjenning av ny avkøyrsløys kan normalt bli gjeve under føresetnad av at dei tekniske krava til utforming av avkøyrsla vert oppfylt. Der tilhøva ligg til rette for det, kan tilkomst visast til næraste eksisterande avkøyrsløys

3.3.1 Generelt for haldningsklassar:

I og med at rammeplanen er retningsgivande, kan ein her ikkje utelukke andre omsyn, som etter ei konkret vurdering kan gje grunnlag for avvik. Vi syner til forskrift om retningslinjer for behandling av avkøyrsløysaker for riksveg, kapittel 1, der det er presisert: «*Medan omsynet til vegen og ferdsla såleis vil kunne tale mot å gje avkjørsleløyve, kan andre overordna samfunns mål og private interesser tale for at løyve bør gjevast. Dersom eit avkjørsleløyve ikkje vil kome i strid med omsyn som gjeld vegen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og vegen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast.*»

Sjølv om nemnde føresegn direkte gjeld riksvegar, er det same behov for å vekte ulike omsyn når ein skal vurdere avkøyrsløys til fylkesveg.

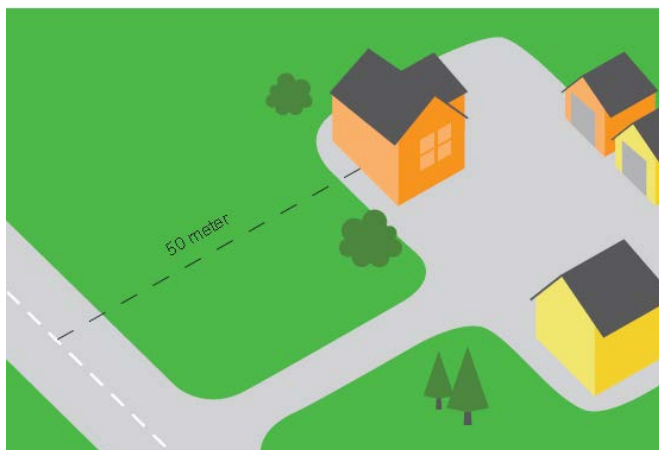
3.4 Sentrumsområder

I sentrumsområder er dei fleste områda i stor grad regulert og det er reguleringsplan som er gjeldande. Eventuelle nye tilkomststar til fylkes- eller riksveg må vurderast som planendringar.

4 BYGGEGRENSE MOT VEG

Føremålet med byggegrense (sjå figur 1) mot veg, finn ein i Veglova § 29 første ledd;

«Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnshensyn.»



FIGUR 1 BYGGEAVSTAND MOT VEG REKNAST FRÅ VEGEN SI MIDTLINJE

Føremålet med byggegrensene er i hovudsak å ivareta omsynet til:

- Trafikksikkerheit
- Miljø
- Areal for drift, vedlikehald og utbetring
- Naudsynt areal for utvikling av vegen

Både plan- og bygningslova og veglova har regelverk som gjeld byggegrenser. Veglova § 29 andre ledd regulerer at byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er grensa 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Denne generelle byggegrensa kan avvikast gjennom kommuneplanen sin arealdel, reguleringsplan eller særskilt vedtak. Dette er nærare omtala i pkt 4.4.

Rammeplanen legg opp til følgjande generelle haldningsklassar for byggegrense:

- 50 meter (raud klasse 1 og gul klasse 2)
- 30 meter (blå klasse 3)
- 15 meter (grøn klasse 4)

Desse haldningsklassane er ikkje juridisk bindande og definerer heller ikkje grensa for søknadsplikt. Derimot gjev dei generelle retningslinjer for skjønnsutøvinga når ein innanfor søknadspliktig avstand til veg, skal vurdere om ein skal gje dispensasjon eller ikkje. Søknad om dispensasjon frå dei juridisk bindande byggegrensene vert altså avgjort etter ei konkret individuell vurdering der haldningsklassane vil vere ein del av vurderinga.

Det er i hovudsak dei same omsyn som ligg til grunn for dei generelle byggegrensene som går fram av veglova, som ein og skal vurdere når det vert søkt om løyve til å bygge nærare byggegrensa enn det lova har som utgangspunkt. Ofte omtala som «dispensasjon frå hovudregel om byggegrensa i veglova».

4.1 Trafikksikkerheit

Trafikksikkerheit vil i hovudsak vere ivaretatt ved at vegen sjølv er utforma og bygd på ein trafikksikker måte. Vegen sitt nærområde vil likevel vere eit viktig element for sikkerheit. Bygegrensene skal ivareta siktilhøva for sjåførane på vegen. I tillegg kan byggegrensene også hindre at spesielle byggverk vert blikkfang, som distraherer bilistane.

Ved å plassere busetnad nær veg vil ein også potensielt få trafikksituasjonar der born i sin intuitive leik spring ut i vegen. Dette er tilhøve ein skal vere merksame på i vurderingar av byggegrenser og vi viser vidare til «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging», vedtatt i Statsråd 1. september 1989. I «Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging» er det og særleg forventa at kommunane skal sikre *«trygge og helsefremjande bu- og oppvekstmiljøer frie for skadeleg støy og luftforureining.»*

4.2 Areal for drift, vedlikehald og utbetring

Omsynet til rasjonell drift- og vedlikehald av vegnettet tilseier at det er behov for ei avgrensing i kva som kan byggjast nær vegen. Døme på slike forhold er:

- Areal til rydding av fri sikt langs vegen, og naudsynt sikt i samband med kryss og avkøyrslar
- Areal som sikrar mogligheit for effektiv vinterdrift med plass til snøopplag og naudsynt avstand til bygningar og liknande som kan skadast
- Areal som sikrar fritt løp for vatn langs vegen i grøftar og bekkar
- Areal for oppsetting av trafikkskilt, signal og utstyr for kontroll jf. Vegtrafikkloven §5

- Areal for oppsetjing av rekkverk og anna vegutstyr
- Areal som sikrar god tilgang rundt brufundament, murverk og liknande

For samfunnet er det viktig å syte for at det finns areal langs vegen som kan nyttast ved ulike framtidige utbetringstiltak. Dette kan være mindre tiltak som enklare kurveutretting, mindre utbetring av vegbreidd eller sikring av sideterreng. Det kan også vera trong for areal til større tiltak som bygging av gang og sykkelveg, utviding med nye køyrefelt, eller full utbetring av vegen langs eksisterande trase.

4.3 Miljø

Større og tyngre trafikk påfører busetnaden langs vegane miljøulemper. Oppvekstmiljøet blir påverka og dei som bur i området kan føle seg utrygge. Dette vil særleg gjere seg gjeldande med omsyn til born sin leik og om dei må ferdast langs trafikkerte vegar til skule, fritidsaktivitetar og leikekameratar. Det er til dømes viktig at ein i reguleringsplanarbeid ikkje set av leikeareal nær veg og at tilkomstvegane til slike areal er sikre. Ulemper som dette vert oppfatta av den enkelte først etter at etableringa er gjort. Det kan igjen føre til krav om nedsett fartsgrense, støyskjermingstiltak, veglys og gang- og sykkelveg. Ei slik utvikling gjev auka utgifter til grunnverv og service.

Omsynet til trygg ferdsel, både for køyrande, syklistar og gåande er historisk sett hovudføremålet for å fastsette byggegrense mot veg. Ettersom trafikken har auka, har ein og fått meir kunnskap om dei negative helsemessige effektane som luftureining og støy frå biltrafikk kan gje. Byggegrensene skal også ivareta miljøomsyn. Statens vegvesen har eit ansvar for å bringe miljøtilhøva, mellom anna støy, inn i vurdering av enkeltsakar og i plansamanheng.

Støy

”Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging”, T-1442/2016 skal leggjast til grunn av kommunar, regionale styresmakter og statlege etatar ved arealplanlegging og handsaming av enkeltsaker etter plan- og bygningslova.

Retningslina tilrår at anleggseigarane bereknar to støysoner kring viktige støykjelder, ei raud og ei gul sone. Som hovudregel skal ein unngå støyfølsam busetnad i den raude sona. Den gule sona er ei vurderingssone der ny busetnad kan førast opp dersom det kan dokumenterast at avbøtande tiltak gjev tilfredsstillande støytilhøve. Retningslina for støy skal gjelde i vurdering av dispensasjon frå byggegrense for nye bustader og andre bygg med støyømfintlege bruk. Det er ikkje alltid slik at støynivået avtek proporsjonalt med avstand til vegen. Årsdøgntrafikk og

fartsgrense vil ha stor innverknad og støynivå er også avhengig av terrengformasjon. Vurderinga bør ta utgangspunkt i berekna framtidige støytilhøve. Når det gjeld tilbygg til einingar som ligg innanfor støysoner og nærmare vegen enn byggegrensa etter veglova, vil miljøtilhøva berre vera ein grunn for avslag dersom føremålet med tilbygget er langtidsopphald for fleire personer enn tidlegare.

Lokal luftureining

Det er utgjeve statlege rettleiingar om korleis luftkvalitet bør handterast i kommunal arealplanlegging; «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging», T-1520 frå 2012. Luftureining er ei utfordring langs sterkt trafikkerte vegar. Det er spesielt nitrogendioksid (NO₂) frå forbrenning og svevestøv (PM_{2.5} og PM₁₀) frå asfaltslitasje, som tidvis har konsentrasjonar store nok til å gje helseplagar.

Det er gjeve anbefalte grenser for nitrogendioksid og svevestøv som skal leggest til grunn ved planlegging av ny verksemd og ny busetnad. Retningslinene skal følgast når vi planlegg ny veg og utvidar veg, men også for søknader om dispensasjon frå byggegrense. Reguleringsplanar i områder med antatt luftforureining over dei tilrådde grensene, skal omtale status og konsekvensar av luftureininga⁶. I praksis vil sonekartlegging vera aktuelt når ÅDT er over 8000. Gul sone representerer forureiningsnivå som helsemyndighetene meiner gjev fare for helseskadar. I raud sone er hovudregelen å unngå ny busetnad som er følsam for luftforureining. I sentrumsområde, spesielt rundt kollektivknutepunkt, er det likevel aktuelt med høgare arealutnytting av omsyn til samordna areal- og transportplanlegging. Ved reetablering, ombygging og utviding av eksisterande bygning i raud sone som ligg nærmare vegen enn generell byggegrense, bør som hovudregel ikkje luftureininga vera avslagsgrunn dersom det ikkje vert laga fleire einingar.

⁶ Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, Miljøverndepartementet (T-1520), pkt 5.1.

4.4 Handsaming av søknader om dispensasjon frå byggegrensa

Følgjande generelle prinsipp skal ligge til grunn ved handsaming av søknad om dispensasjon frå byggegrensa med omsyn til busetnad/plassering av byggegrense i tilknytning til riks- og fylkesvegar:

- Ny busetnad må ikkje vere til hinder for seinare utbetringar/utvidingar av riks- og fylkesvegnettet, eller trafikksikringstiltak langs vegen som gang- og sykkelveg.
- Busetnaden bør helst leggjast i god avstand frå riks- og fylkesveg av omsyn til borns leik, trafikkstøy og miljø. Bornas aksjonsradius ved leik er liten. Dei fleste førskuleborn leiker nærare bustaden enn 100 meter. Faren for ulykker der born uforvarande spring ut i trafikken under leik minkar med aukande avstand mellom bustad og veg.
- Av omsyn til støytilhøva bør busetnad i mange tilfelle plasserast i større avstand frå midtre veglinje dersom særskilt skjerming ikkje vert gjennomført jfr § 20. 3 ledd.
- Intern kontakt mellom nærliggjande bustadar/driftsbygg bør ikkje skje via riks- eller fylkesveg.
- Museale vegar må handsamast særskilt i høve til ny busetnad.

Det skal leggjast vidare opp til ei konsekvent handsaming av søknad om dispensasjon frå byggegrensa. Utgangspunktet for desse vurderingane er at den einiskilde strekninga plasserast i ei av følgjande fire haldningsklassar:

HALDNINGSKLASSE 1 (RAUD) – *Svært viktig hovudveg (nasjonal og regional funksjon)*

- Byggegrenser 50 meter
- Nye bustader, utanom til primærnæringa som er bunden til areala, vert berre godkjent etter reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 60 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggegrensa vurderast.

Støykrava i byggteknisk forskrift skal oppfyllest.

HALDNINGSKLASSE 2 (GUL) – Viktig hovudveg (regional og overordna lokal funksjon)

- Byggjegranser 50 meter
- Det vert vanlegvis ikkje gjeve dispensasjon utan at det føreligg ein Reguleringsplan

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, busshaldeplass og fartsgrense 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Støykrava i byggtknisk forskrift skal oppfyllast.

HALDNINGSKLASSE 3 (BLÅ) – Viktig lokalveg (lokal samlevegfunksjon)

- Byggjegranser 30 meter. For Sogn og fjordane er byggegrensa for haldningsklasse «BLÅ» 15 meter
- I visse høve kan ein godkjenne oppføring av bygningar

Kriterium som kan gje unntak i særskilte høve:

Der årsdøgntrafikken er under 800 kjt/døgn og fartsgrensa er 70 km/t eller lågare, kan søknad om dispensasjon frå byggjegrensa vurderast. Krava i Teknisk forskrift om støy skal stettast.

HALDNINGSKLASSE 4 (GRØN) – Lokalveg (andre lokale funksjonar)

- Byggjegranser 15 meter
- Det vert i utgangspunktet ikkje gjeve dispensasjon for oppføring av bustader og fritidsbustader innanfor byggjegrensa på 15 meter

4.5 Kryss

Det er egne byggjegranser i kryss og den er lik for alle haldningsklassar.

Ved kryss på riks- og fylkesveg skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina 60 meter frå skjeringspunktet og midtlinene i krysset. For andre offentlege vegar og private vegar som er opne for allmenn ferdsle skal lina målast

40 meter frå skjeringspunktet. I særskilte høve kan vegstyremakt fastsette andre grenser for det einskilde krysset.

Byggegrensa i vegkryss vert målt som vist i figuren på neste side. Når primærvegen i krysset er riks- eller fylkesveg, er det 60 meter som er rette avstanden inn på begge vegane i krysset, uavhengig av kva vegstatus sekundærvegen har. For kryss mellom andre vegar skal dei tilsvarande avstandane vere 40 meter.



FIGUR 2 BYGGEGRENSE KRYSS

4.6 Sentrumsområder

I sentrumsområder er dei fleste områda i stor grad regulert og det er difor gjeldande reguleringsplan som gir byggjegenne. I slike områder vil som regel byggjegenne gå i bakkant av fortau. Eventuelle nye tilkomstar til riks- eller fylkesveg vurderast som planendringar.

5 OMKLASSIFISERING

Vegen sin funksjon kan endre seg og det kan av den grunn vere behov for å endre vegen (strekninga) sin haldningsklasse, til dømes i samband med ein omklassifisering.

Omklassifisering av veg skjer når det føreligg ein ny veg som overtek den gamle vegen sin funksjon. Det kan skje som følge av bygging av ny veg eller ved gjennomgang av vegen sin funksjon. Opptak av veg skjer når til dømes ein fylkes- eller kommunalveg vert teken opp til riksveg. Dette kan skje som følgje av bygging av ny veg eller endra behov med påfølgande funksjonsendring av vegen. Krav til oppdatering av vegreferansesystemet, er at endringa skal ligge i NVDB den dagen den nye vegen opnar/er ferdigstilt eller vert overteken av ny eigar. Haldningsklassen til vegen skal også vurderast og eventuelt justerast i denne prosessen.

Sakshandamar ved vegavdelinga sender bestilling til Geodataseksjonen om oppdatering når overtakingsdato/opningsdato er fastsett.

6 REFERANSE TIL STYRANDE OG RETNINGSGIVANDE DOKUMENT

Dokument	Beskriving	Referanse
Vegkart http://arccg.is/28S0pBn	Haldningsklasser avkøyrslar for riks- og fylkesveg Region vest, kartdel.	
Veglova	Lov om vegar	§§ 40–43
Plan og bygningsloven	Lov om planlegging og byggesaksbehandling	
NTP	Nasjonale transportplan	
Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2015)	Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2015)	
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging	«Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unges interesser i planlegging», vedtatt i Statsråd 1. september 1989.	
Å bygge ved riks- eller fylkesveg (2017)	Henta frå: http://www.vegvesen.no/_attachment/1684891/binary/1160443?fast_title=%C3%85+bygge+ved+veg.pdf	
Håndbok V121	Geometrisk utforming av veg- og gatekryss	
Håndbok V715	Rammeplan for avkjørsler	
Håndbok R701	Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker	
Håndbok N100 Veg- og gateutforming	Krav til avkøyrslsutforming	E1.4

NA-rundskriv nr. 98/20	Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker: særtrykk av NA-rundskriv nr. 98/20	
Byggteknisk forskrift	Henta frå: https://dibk.no/byggeregler/tek/	
T-1520	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	
T-1442/2016	Henta frå: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2526240/	
T-1491	Kommuneplanens arealdel; Eksempel på korleis rammeplanen kan takast inn som føresegn i kommuneplanen	S 61, 62



Statens vegvesen
Region vest
Veg- og transportavdelinga
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen