



2013

*Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler  
langs fylkesveg*

*Vedtatt av Hovedutvalg for Samferdsel, Areal og miljø den 04.12.12*



Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

Vestfold Fylkeskommune

01.01.2013

# Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	1
1.1	Fastsetting av byggegrenser langs fylkesveger .....	1
1.2	Byggegrenser langs riksveg og kommunale veger.....	1
2	Generelle byggegrenser.....	2
2.1	Generelt .....	2
2.2	Klasse 1 – byggegrense 50 meter .....	2
2.3	Klasse 2 - byggegrense 30 meter .....	2
2.4	Byer og tettsteder .....	2
3	Byggegrenser i reguleringsplan .....	2
3.1	Generelt .....	2
3.2	Retningslinjer for fastsetting av byggegrenser i reguleringsplan. ....	3
4	Dispensasjonsbehandling .....	4
4.1	Retningslinjer for behandling av søknad om dispensasjon fra vegloven og ved uttalelse til dispensasjon etter plan- og bygningsloven.....	4
4.2	Delegert fullmakt.....	4
4.3	Føringer for dispensasjonsbehandling.....	4
4.4	Retningslinjer .....	4
5	Innledning .....	6
➤	Trafikkmengde .....	6
6	Holdningsklasser.....	6
6.1	Meget streng holdning .....	6
6.2	Streng holdning .....	6
6.3	Mindre streng holdning .....	6
7	Retningslinjer for fastsetting av avkjørsler i reguleringsplan –.....	7
7.1	By og tettsted .....	7
7.2	Utenfor tettsted .....	7
8	Dispensasjonsbehandling etter plan- og bygningsloven .....	7
8.1	Dispensasjon fra arealbruk.....	7
8.2	Vegmyndighetens uttalelse.....	7
8.3	Føringer for behandlingen .....	7
9	Retningslinjer i regulerte områder eller områder med spredt bebyggelse, vedtak med hjemmel i vegloven	
	8	

# BYGGEGRENSER



Illustrasjonsbilde

## 1 Innledning

### 1.1 Fastsetting av byggegrenser langs fylkesveger

#### 1.1.1 Kommune- og reguleringsplan

Kommunene skal legge de fastsatte byggegrensene med tilhørende retningslinjer til grunn ved utarbeidelse av kommuneplaner, reguleringsplaner og enkeltsaksbehandling.

#### 1.1.2 Fullmakt fra fylkeskommunen

Statens vegvesen (SVV) er på nærmere vilkår delegert fullmakt fra Vestfold fylkeskommune til å forvalte veglovens bestemmelser knyttet til fylkesvegnettet. SVV har også fått fullmakt til å avgi uttalelser i forhold til plan og bygningsloven. 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.

### 1.2 Byggegrenser langs riksveg og kommunale veger

#### 1.2.1 Riksveger

Veglovens generelle byggegrense for riksveger er 50 meter. Gjennom reguleringsplan og detaljplan er det på ny E-18 vedtatt byggegrense 100 meter. Øvrige riksveger i Vestfold er riksveg 19 fra E-18 til Horten havn/ferjeforbindelsen, del av E-18 fra E-18 Fokserød til Torp flyplass og riksveg 40 fra E-18 til Larvik havn. 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 dispensere i forbindelse med en begrenset utvikling av eksisterende bygningsmasse.

#### 1.2.2 Kommunale veger

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

#### 1.2.3 Gang- og sykkelveger

Vegloven fastsetter byggegrense 15 meter langs gang- og sykkelveger. Vestfold fylkeskommune er vegmyndighet mht. dispensasjonsbehandling langs gang- og sykkelvegnettet som har status som fylkesveg.

Foto: Signe Gunn Myhre, Statens vegvesen



Deler av gang- og sykkelvegnettet langs fylkesveg har fortsatt status som kommunal veg, og kommunen er da vegmyndighet mht. dispensasjonsbehandling.

## 2 Generelle byggegrenser

### 2.1 Generelt

Fylkeskommunen er vegeier og vegmyndighet for fylkesveger.

Fylkesvegene er inndelt i to klasser med ulike byggegrenser, bestemt ut fra vegens funksjon.

Hovedvegnettet (klasse 1) er viktige transportårer som binder fylker og kommuner sammen, og byggegrensen er satt til 50 meter.

Det øvrige vegnettet (klasse 2) har mer lokal betydning og byggegrensen er satt til 30 meter.

Byer og tettsteder kan ha vegnett bestående av både klasse 1 og klasse 2.

Byggegrensene i byer og tettsteder kan avvike fra fastsatt byggegrense (50 eller 30 meter) gjennom godkjent reguleringsplan.

### 2.2 Klasse 1 – byggegrense 50 meter

Veger som har stor transportmessig betydning lokalt og regionalt og viktige transportårer knyttet til by. Viktig funksjon for industrivirksomhet og store boligkonsentrasjoner, vesentlig for lokalt transportbehov, stor trafikkbelastning/årsdøgntrafikk.

Eksempel på klasse 1 veg: fylkesveg 40 Lågendalsveien, fylkesveg 303 Tønsberg – Larvik, fylkesveg 325 Tønsberg – Horten og fylkesveg 35 Bispeveien.

### 2.3 Klasse 2 - byggegrense 30 meter

Veger som i hovedsak har lokalt transportmessig funksjon.

Deler av klasse 2 har stor trafikkbelastning, inkludert tung næringstrafikk.

Eksempel på slike veger kan være: fylkesveg 260 og 261 Vesterøya i Sandefjord, fylkesveg 510 Valløveien i Tønsberg og fylkesveg 415 Tenvikveien i Nøtterøy.

### 2.4 Byer og tettsteder

I byer og tettsteder kan fylkesvegene bestå av både klasse 1 og klasse 2. Byggegrensen er henholdsvis 50 og 30 meter dersom annet ikke er bestemt i reguleringsplan.

Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



## 3 Byggegrenser i reguleringsplan

### 3.1 Generelt

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 vurderes og framgå av planen:

- Trasé for hovedårer til biltrafikk i et 30 års perspektiv

- Viktige kollektivakser og nødvendig areal til kollektivfelt
- Viktige gang- og sykkeltraseer og støyskjerming og nødvendig areal.

Foto: Håkon Aurlien, Statens vegvesen



### 3.2 Retningslinjer for fastsetting av byggegrenser i reguleringsplan.

#### 3.2.1 I by og tettbygd strøk.

1. Ved utarbeidelse av reguleringsplan hvor lokalisering av hovedtrafikkåre, kollektivfelt, gang-/sykkelløsning og støyskjerming ikke er avklart, må byggegrensen ikke settes lavere enn 20 meter.
2. I sentrum og sentrumsnære områder i byer og tettsteder med fortau, hvor hovedvekt av eksisterende bebyggelse ligger inntil fortau, kan byggegrensen settes i veggliv.
3. For områder hvor det ikke er sammenhengende bebyggelse mot veg, og enkeltbygninger ligger nærmere veg enn gjeldende byggegrense, skal byggegrensen for enkeltstående eller mindre grupper av bygninger vurderes i forhold til eksisterende bygningers veggliv. Der flere eksisterende bygninger har lik avstand til veg, kan den aktuelle avstanden være naturlig byggegrense for nye bygg.
4. Ved vegkryss skal byggegrensene settes slik at kryssutbedringer kan

ivaretas. Hvilken kryssløsning som er aktuell skal avklares med Statens vegvesen.

#### 3.2.2 Utenfor by og tettsted. Konsentrert bebyggelse

Definisjon konsentrert bebyggelse: Konsentrasjon av færre enn 200 personer. Dette kan være rene boligfelt eller randbebyggelse både bolig og næring.

I områder med konsentrert bebyggelse fastlegges endelig byggegrense i reguleringsplan. Slike områder kan ha store individuelle forskjeller. Byggegrensen bestemmes på bakgrunn av fremtidig arealbehov til veg, vegens funksjon, trafiksikkerhet og miljøforhold.

Foto: Eva Almhjell, Vestfold fylkeskommune



#### 3.2.3 Utenfor by og tettsted. Enkelteiendommer og gruppebebyggelse med færre enn 10 bolig- og/eller næringsseiendommer

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

## 4 Dispensasjonsbehandling

### 4.1 Retningslinjer for behandling av søknad om dispensasjon fra vegloven og ved uttalelse til dispensasjon etter plan- og bygningsloven

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, jfr. samhandlingsregler – [www.planportal.no](http://www.planportal.no).

### 4.2 Delegert fullmakt

Statens vegvesen er på nærmere vilkår delegert fullmakt fra Vestfold 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.

### 4.3 Føringer for dispensasjonsbehandling.

#### 4.3.1 Overordnede

- 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.

#### 4.3.2 Andre føringer

- Langs hovedvegnettet (klasse1) i Vestfold skal nye boliger, næringsbygg og andre søknadspliktige tiltak, ikke tillates

nærmere enn 50 meter fra senter veg. Unntak behandles som dispensasjon eller vedtak i reguleringsplan.

- Langs det øvrige fylkesvegnettet (klasse 2), utenfor tettbygd strøk, skal nye boliger, næringsbygg og andre søknadspliktige tiltak ikke tillates nærmere enn 30 meter fra senter veg. Unntak behandles som dispensasjon eller vedtak 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.

## 4.4 Retningslinjer

### 4.4.1 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 20 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.

### 4.4.2 Eksisterende bebyggelse

Tilbygg og annen endring på eksisterende bolig, næringsbygg eller andre søknadspliktige tiltak, kan aksepteres nærmere vegen enn gjeldende byggegrense etter en konkret helhetsvurdering hvor tiltakshavers interesse av dispensasjon er veid opp mot veg-interessene.

Det kan stilles krav om gjennomføring av støytiltak.

#### 4.4.3 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 hvor tiltakshavers interesser er veid opp mot veginteressene. Hensynet til behov for areal for 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.

Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

#### 4.4.4 Klage

Klage på Statens vegvesens vedtak om dispensasjon etter vegloven behandles på politisk nivå i fylkeskommunen. Dette er et endelig vedtak.

Påklaging av et kommunalt vedtak etter plan- og bygningsloven gjøres av Statens vegvesen etter avklaring med rådmannen.



# AVKJØRSELSPOLITIKK

## 5 Innledning

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

Eventuelle krav om kryss vil bli vurdert i den enkelte reguleringsplan.

## 6 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:

### 6.1 Meget streng holdning

- Nye avkjørsler tillates ikke uten at det foreligger godkjent 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.

### 6.2 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.

### 6.3 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 vegnormalens krav til teknisk utforming.
- Driftsavkjørsler til landbruket tillates dersom teknisk utforming i hht. vegnormalen er ivaretatt.



## 7 Retningslinjer for fastsetting av avkjørsler i reguleringsplan –

### 7.1 By og tettsted

#### 7.1.1 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.

#### 7.1.2 Helhetlige løsninger

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

#### 7.1.3 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 avkjørsler, 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 avkjørsler bygges etter vegnormalens krav.

### 7.2 Utenfor tettsted

#### 7.2.1 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. Utbedring evt. behov for nye kryss skal vurderes

#### 7.2.2 Forholdet til kommuneplan

Dersom utbyggingen er i samsvar med kommuneplanen skal man finne frem til en avkjørselsutforming som gir tilfredsstillende trafikksikkerhet og utformes etter vegnormalen krav. Dersom utbyggingen ikke er i samsvar med

kommuneplanen, bør den først avklares ved neste rullering av kommuneplanen, evt. foreta en full konsekvensutredning etter loven, før man tar stilling til nye avkjørsler.

#### 7.2.3 Eksisterende avkjørsler

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

## 8 Dispensasjonsbehandling etter plan- og bygningsloven

### 8.1 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. Se [www.planportal.no](http://www.planportal.no)

### 8.2 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

### 8.3 Føringer for behandlingen

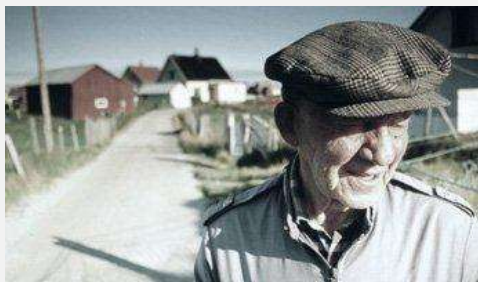
#### 8.3.1 Byer og tettsteder

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

#### 8.3.2 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.

Illustrasjonsbilde



## 9 Retningslinjer i regulerte områder eller områder med spredt bebyggelse, vedtak med hjemmel i vegloven

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 LNF.
- Bolig i område avsatt til spredt boligbygging, hvor andre forhold er avklart.
- Ny avkjørsel/utvidet bruk av avkjørsel i område med gammel

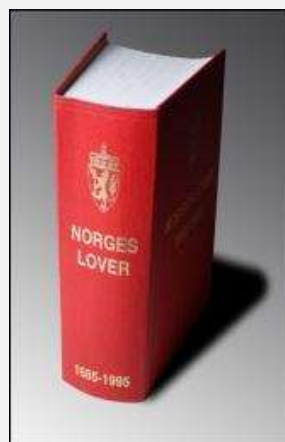
flateregulering hvor avkjørsler ikke er vist.

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.

Illustrasjonsbilde





Vestfold fylkeskommune Svend Foynsgate 9 3126 Tønsberg 33 34 40 00

[www.vfk.no](http://www.vfk.no)