

Fylkesdelplan

for avkjørsler og byggegrenser langs riksvegnettet i Buskerud

Del I

Overordnede prinsipper

FORORD

Fylkesdelplanen for avkjørsler og byggegrenser langs riksvegnettet i Buskerud vil være retningslinjer for Vegvesenets forvaltningsoppgaver etter vegloven.

Planen skal også være et helhetlig referansegrunnlag som skal sikre kommunene i fylket og publikum en konsekvent og samtidig nyansert behandling av avkjørsels- og byggegrensespørsmål.

Selv om Vegvesenets oppgave i slike saker først og fremst er å ta vare på veg- og trafikksikkerhetsinteresser på vegne av samfunnet, skal etaten også i størst mulig grad ta hensyn til miljøet langs vegen og interessene til vegens naboer.

Avkjørselssaker og søknader om dispensasjon fra gjeldende byggegrensebestemmelser er en av de kontaktflatene hvor publikum kommer i direkte kontakt med Statens vegvesen som forvaltningsorgan. I behandlingen av disse sakene må private interesser veies mot samfunnets. Dette stiller store krav til saklighet og objektivitet hos etatens saksbehandlere. Avgjørelser i avkjørsels- og byggegrensesaker vil alltid måtte baseres på saksbehandlers skjønn i noen grad. Fylkesdelplanen beskriver rammene for dette skjønn og vil slik kunne bidra til konsistens i saksbehandlingen.

Planen signaliserer Vegvesenets holdninger med direkte referanse til den enkelte riksvegstrekningen og vil således gi en stor grad av forutsigbarhet for etatens forvaltningsmessige avgjørelser.

Det må for øvrig understrekes at en utvidet byggegrenseavstand ikke må sidestilles med generelt byggeforbud. Dispensasjon kan eventuelt innrømmes etter at saken er vurdert på bakgrunn av gitte kriterier. Disse kriteriene er gjengitt i del II av fylkesdelplanen.

Fylkesdelplanen ble vedtatt av fylkestinget i Buskerud 9. juni 2004.

Innholdfortegnelse:

1.1	Bakgrunn og formål	Side 3
1.2	Lovgrunnlag og styrende dokumenter	Side 5
1.3	Klassifisering av vegnettet	Side 6
1.4	Klassifisering av vegnettet. Skjematisk framstilling	Side 10
1.5	Vektlegging av hovedtemaer ut fra transportfunksjon og opplevelsesfunksjon. Skjematisk framstilling	Side 11
1.6	Avkjørselsproblematikken	Side 12
1.7	Overordnet prinsipp for avkjørselsspørsmål	Side 17
1.8	Generell strenghetsgrad for avkjørselsspørsmål. Skjematisk framstilling	Side 19
1.9	Byggegrenseproblematikken	Side 20
1.10	Overordnet prinsipp for fastsettelse av byggegrenser	Side 24
1.11	Generell byggegrenseavstand. Skjematisk framstilling	Side 31

Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser langs riksvegnettet i Buskerud

Del I, overordnede prinsipper

1.1. Bakgrunn og formål

Statens vegvesen er i henhold til vegloven pålagt det forvaltningsmessige ansvaret for bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene.

For å oppfylle dette ansvaret er det viktig at etaten utøver sin virksomhet på en slik måte at viktige samfunnsmessige interesser og mål ivaretas og at den er i tråd med Vegvesenets hensikt og visjon.

I "Visjon 2010" for Statens vegvesen heter det blant annet:

"Statens vegvesen tar ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn."

og videre:

"Landet er bundet sammen på en miljøvennlig, trygg og effektiv måte."

"Vi bidrar til trygge og levedyktige samfunn."

"Det er enkelt og det gir positive opplevelser å være trafikanter."

Dette er tråd med "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" hvor det i punkt 2, "Mål" heter:

"Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet 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."

"Handlingsprogram 1998 - 2001. Ekstern del. Buskerud" gjenspeiler dette. I punkt 1.2 "Mål og overordnede prioriteringer i handlingsprogrammet" heter det blant annet:

"Et overordnet mål for handlingsprogrammet er å legge til rette for en mer effektiv og økonomisk varetransport, samtidig som hensynet til gode miljøforhold og høy trafikkikkerhet ivaretas."

I Samferdselsdepartementets "Retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg" heter det blant annet:

"Dersom eit avkjørsleløyve ikkje vil kome i strid med omsyn til veggen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og veggen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast. Løyve til avkjørsle kan ikkje nektast på anna grunnlag enn det som har å gjere med desse omsyna."

Om avveing av veg- og trafikkmessige hensyn mot andre samfunnsmessige mål sier retningslinjene følgende:

"Denne avveinga skal, innanfor dei rammene som følgjer av retningslinjene her, gjerast på bakgrunn av den konkrete situasjonen i kvart tilfelle, likevel slik at enkeltsøknader ikkje blir sett isolert. Avgjerda skal skje etter ei heilskaps - vurdering der vegstrekning og område blir sett i samanheng."

NA-rundskriv nr. 39/82, "Nærmere retningslinjer for Vegvesenets behandling av avkjørselssaker" gir også en viktig føring:

"Siktemålet med avkjørselsbehandlingen må generelt være å opprettholde et akseptabelt trafikk sikkerhetsnivå. Spesielt er det viktig å påse at trafikkfarlige enkeltløsninger ikke oppstår. Fordi enhver økning i avkjørselsantall og avkjørselsaktivitet generelt sett gir nedsatt trafikk sikkerhet, vil det være et mål å begrense avkjørselsantall og aktivitet til riksveg. En slik generell begrensning må imidlertid først og fremst skje gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven og ikke gjennom enkeltsaksbehandling etter vegloven."

Veglovens § 29, kapittel V, fastlegger at det skal være byggegrenser langs offentlig veg. Om hensikten med slike byggegrenser heter i § 29 blant annet:

"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 veggen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn."

Med bakgrunn i dette har Statens vegvesen Region sør utarbeidet en fylkesdelplan for håndtering av problematikken rundt både avkjørsels- og byggegrensespørsmål langs alle riksvegene i Buskerud. Jfr. plan- og bygningslovens kapittel V.

Fylkesdelplanen legges generelt til grunn for det kommunale planarbeidet og skal være et helhetlig referansesystem og skal sikre kommuner og publikum en konsekvent og samtidig nyansert behandling av avkjørsels- og byggegrensespørsmål. Fylkesdelplanen skal også være Vegvesenets retningslinjer for å ivareta viktige forvaltningsoppgaver etter vegloven foruten å være retningsgivende for arealutnyttelsen og utbyggingen langs riksvegene i Buskerud.

Godkjent fylkesdelplan er retningsgivende, men er ikke rettslig bindende.

Statens vegvesen Region sør vil søke å få byggegrenseavstander som er fastsatt i godkjent fylkesdelplan integrert i kommune(del)planenes arealdel.

1.2. Lovgrunnlag og styrende dokumenter

Statens vegvesens forvaltningsansvar for riks- og fylkesveger er nedfelt i veglovens kapittel II, §§ 9 - 11, som omhandler vegmyndighetene og i kapittel III, §§ 12 - 18, som omhandler planlegging, anlegg og vedlikehold av veger. Forvaltningsansvaret og lovgrunnlaget for regulering er gitt i veglovens §§ 29 - 38 for byggegrensespørsmål og i §§ 40 - 43 for avkjørselsspørsmål.

Med hjemmel Samferdselsdepartementets forskrifter etter veglovens § 13, er det utarbeidet normaler for planlegging og teknisk utforming av veger. Disse er samlet i Statens vegvesens håndbok 017, "Veg- og gateutforming".

Videre gir plan- og bygningslovens § 9 - 4 Statens vegvesen særskilt hjemmel til å utarbeide og fremme oversiktsplaner etter lovens kapittel V og VI og regulerings- og bebyggelsesplaner etter kapittel VII.

Med hjemmel i forurensningslovens §§ 9, 10, 49 og 51 har Miljøverndepartementet utarbeidet "Retningslinjer for vegtrafikkstøy", T- 8/79 og "Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy". Forholdet til miljø er også omhandlet i plan- og bygningslovens kapittel XII, § 68.

Forvaltningslovens §§ 2 og 3 har bestemmelser om saksbehandling og klage og gjelder for forvaltningsavgjørelser etter vegloven. I forskrift til forvaltningslovens § 11 er Statens vegvesen pålagt alminnelig veiledningsplikt overfor publikum.

Det foreligger også en rekke retningslinjer og forskrifter for Vegvesenets arbeid med byggegrense- og avkjørselsspørsmål, bl. a. NA-rundskriv 98/20, "Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker", vedlegg til NA- rundskriv 39/82, Samferdselsdepartementets retningslinjer for behandling av avkjørselssaker av 26. februar 1982, "Nærmere retningslinjer for Vegvesenets behandling av vkjørselssaker", "Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven" med vedlegg "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" fra Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet, Stortingsmelding nr. 37, 1996 - 97, "Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007" og "Handlingsprogram 1998 - 2001. Ekstern del. Buskerud".

Forøvrig skal fylkesdelplanen ta utgangspunkt i den klassifiseringen av riksvegnettet i Buskerud som er lagt til grunn i prosjektet "Rutevise analyser". Dette prosjektet er tenkt utviklet til en formalisert, systematisk arbeidsmetode for å kunne prioritere prosjekter og tiltak på overordnet nivå og et til et system for å bestemme hovedtrekkene for hvilke tiltak som skal gjennomføres på en vegrute på kort og lang sikt.

1.3. Klassifisering av vegnettet

Håndbok 017, "Veg og gateutforming" gir i del B, "Vegsystem og vegstandard", kapittel 1.2, "Valg av standardklasse" de grunnleggende prinsippene for valg av en vegs standardklasse. Valg av standardklasse avhenger av vegens funksjon og av omgivelsene som vegen går gjennom. Videre spesifiseres det at vegsystemet skal differensieres etter hva slags hovedfunksjon vegen har. Bakgrunnen for vegtypeinndelingen skal være en avveining mellom vegens transport- og adkomstfunksjon.

På grunnlag av dette deler Håndbok 017 vegsystemet inn i fire vegtyper:

- Hovedveg
- Samleveg
- Adkomstveg
- Gang/sykkelveg

Disse fire vegtypene differensieres så videre i tre undernivåer avhengig av hva slags område vegen går gjennom:

- 1 : spredt bebyggelse
- 2 : middels tett bebyggelse
- 3 : tett bebyggelse

Dette gir altså en klassifisering i totalt 12 standardklasser med hensyn på vegens hovedfunksjon og det området vegen går gjennom. Hovedveg i spredt bebyggelse får altså betegnelsen H1, adkomstveg i tett bebyggelse A3 og så videre.

I og med at det er riksvegnettet som omhandles i fylkesdelplanen for avkjørsels- og byggegrensesaker er det bare vegtypen "Hovedveg" som er relevant. For denne vegtypens vedkommende angir håndbok 017 fire undertyper:

- A : Motorveg klasse A (fire kjørefelt)
- B : Motorveg klasse B
- C : Avkjørselsfri hovedveg
- D : Avkjørselsregulert hovedveg

Motorveg klasse A har midtdeler, planskilte kryss og ikke avkjørsler. Motorveg klasse B har ikke avkjørsler. Forøvrig angir håndbok 017 at stamveger med ÅDT (årsdøgntrafikk) > 5000 bør anlegges som avkjørselsfri hovedveg eller motorveg. Avkjørselsfri veg bør vurderes også ved mindre trafikk der forholdene ligger til rette for det.

Denne grunnleggende klassifiseringen av riksvegnettet ligger også til grunn for den videre graderingen som er gjort i prosjektet "Rutevise analyser". Her er riksvegnettet i Buskerud ytterligere gradert etter transportfunksjonen og opplevelsesfunksjonen er tatt med i tillegg til inndelingen i vegtype og områdetype.

Ut fra transportfunksjonen er riksvegnettet i Buskerud differensiert som følger:

- Stamveger : Defineres av stortinget
- Nasjonal transportfunksjon : Vegruter til/fra utlandet og mellom landsdeler
- Regional transportfunksjon : Vegruter mellom regioner i eget og nabofylker
- Lokal transportfunksjon : Vegruter mellom kommuner i eget og nabofylker

Opplevelsesfunksjonen sett i forhold til turisme kan graderes på følgende måte:

- Nasjonale turistveger : Vegrute som er spesielt tilrettelagt for turisme. Vegruten skal ha gjennomgående høy kvalitet på spise- og overnattingssteder, attraksjoner og vegens omgivelser. Estetiske tiltak, tilrettelegging og informasjon langs vegen skal bidra til å gjøre selve reisen til en del av totalopplevelsen av et kvalitetsfylt og helhetlig reiselivsprodukt. Det er foreløpig ingen vegruter med slik status i Buskerud.
- Turistvennlige ruter : Vegruter som går gjennom områder med særlige landskapskvaliteter og som kan ses i sammenheng med turistattraksjoner. Vegruten skal inngå i et alternativt vegvalg, altså en annen rute enn veger med overordnet transportfunksjon. Vegruter uten overordnet transportfunksjon. Dvs. stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon kan ikke ha opplevelsesfunksjonen "Turistvennlig".
- Turisttransportruter : Vegruter med overordnet transportfunksjon.

Den differensieringen med utgangspunkt i transportfunksjonen som er angitt ovenfor er igjen delt videre i fire hovedtemaer:

- Framkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Service
- Miljø

Prosjektet "Rutevise analyser" graderer disse fire hovedtemaene i nivåer i forhold til vegrutens funksjon:

Framkommelighet:

- Nivå 1. For stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon ønskes en utvikling hvor vegrutene får en god framkommelighet fordi disse avvikler et stort trafikkarbeid og går over lange distanser.
- Nivå 2. For vegruter med regional og lokal transportfunksjon er det ikke grunnlag for å skille mellom ønsket framkommelighetsnivå, i det vegruter med disse transportfunksjonene avvikler en forholdsvis lik

andel av trafikkarbeidet sett i forhold til veglengden. Med grunnlag i hvordan trafikkarbeidet avvikles kan framkommelighetsnivået for vegruter med disse transportfunksjonene være lavere enn for stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon.

Trafikksikkerhet:

Nivå 1 Det fastsettes ikke ulike nivåer på trafikksikkerhet for vegruter på grunnlag av klassifisering, dvs. det benyttes kun ett nivå.

For øvrig er riksvegnettet inndelt i 5 sikkerhetsklasser, ut fra hvor mange og hvor alvorlige ulykker som forventes. På strekninger i sikkerhetsklasse 5 kan det forventes mange og alvorlige ulykker, mens på strekninger i sikkerhetsklasse 1 forventes svært få ulykker.

Trafikksikkerhetsrevisjon og trafikksikkerhetstiltak vil bli gjennomført på alle riksveger i sikkerhetsklasse 5 innen 2005 og på alle riksveger i sikkerhetsklasse 4 innen 2011.

Service:

Nivå 1. For veger med opplevelsesfunksjonen "Turistvennlig rute" vil det være naturlig å vektlegge hovedtemaet "Service" tyngre enn hva tilfellet er for de øvrige vegrutene. Derfor innføres et tredje nivå på hovedtemaet "Service" fordi preferansen "opplevelse" som ligger til grunn for disse vegrutene kan forsterkes ved å stille høyere krav til dette hovedtemaet.

Nivå 2. Stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon avvikler størst andel av trafikkarbeidet i forhold til veglengden, samtidig som disse vegrutene har størst (stor) avstand mellom tettstedene.

Nivå 3. Vegruter med regional og lokal transportfunksjon avvikler noenlunde samme andel av trafikkarbeidet i forhold til veglengden og mye mindre enn stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon. Samtidig har disse vegrutene mindre (liten) gjennomsnittlig avstand mellom tettstedene sammenliknet med stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon.

Det er her lagt til grunn at tettsteder langs en vegrute med stor sannsynlighet har kommersielle tilbud til trafikantene, f. eks. bensinstasjoner, spisesteder, kiosker, bilverksteder ol.

Stamvegene og vegruter med nasjonal transportfunksjon går gjennom færrest tettsteder i forhold til veglengden, samtidig som de avvikler størst trafikk. Det må kunne antas at en vesentlig del av trafikken på disse vegrutene går over lange distanser. For vegruter med regional eller lokal transportfunksjon kan det antas at forholdet er motsatt.

Miljø:

- Nivå 1. For veger med opplevelsesfunksjonen “Turistvennlig rute” vil det være naturlig å vektlegge hovedtemaet “Miljø” tyngre enn hva tilfellet er for de øvrige vegrutene. Derfor innføres et tredje nivå på hovedtemaet “Miljø” fordi preferansen “opplevelse” som ligger til grunn for disse vegrutene kan forsterkes ved å stille høyere krav til dette hovedtemaet.
- Nivå 2. Vegruter med regional og lokal transportfunksjon avviker noenlunde samme andel av trafikkarbeidet i forhold til veglengden og mye mindre enn stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon. Samtidig har disse vegrutene mindre (liten) gjennomsnittlig avstand mellom tettstedene sammenliknet med stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon.
- Nivå 3. Stamveger og vegruter med nasjonal transportfunksjon avviker størst andel av trafikkarbeidet i forhold til veglengden, samtidig som disse vegrutene har størst (stor) avstand mellom tettstedene.

Her er det lagt grunn at stamvegene og vegruter med nasjonal transportfunksjon går gjennom færrest tettsteder i forhold til veglengden, samtidig som de avviker størst trafikk. Det må kunne antas at en vesentlig del av trafikken på disse vegrutene går over lange distanser. For vegruter med regional eller lokal transportfunksjon kan det antas at forholdet er motsatt.

Hovedtemaene “Framkommelighet” og “Miljø” vil ofte stå i motsetning til hverandre. For eksempel vil vektlegging av framkommeligheten kunne medføre terrenginngrep som ikke er ønskelige ut fra miljømessige betraktninger. Motsetningen består her i inngrep kontra bevaring. Likeledes vil vektlegging av framkommeligheten bety at man ønsker en rask trafikkavvikling (høy hastighet) som vil kunne medføre større støy- og forurensingsulemper enn hva som er ønskelig fra et miljøsynspunkt. Motsetningen består her i effektivitet kontra forurensing.

Miljøet vektlegges altså i forhold til hvor ofte vegruten går gjennom et tettsted og dermed i forhold til folks boområder, oppholdsområder og nærområder.

En skjematisk framstilling av klassifiseringen av riksvegnettet og vektleggingen av de fire hovedtemaene er vist under kapittel 1.4 og 1.5.

1.4. Klassifisering av riksvegnettet

Skjematisk framstilling

Veg nr.	Transport-funksjon	Veg-type ¹⁾	Standard-klasse ²⁾	Opplevelses-funksjon	Merknad
E 016	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Se fotnote Oslofjordforbindelsen Se fotnote
E 018	Stamveg	A/B	H1	Turisttransportrute	
E 134	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 007 ³⁾	Stamveg	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 023	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 035 ⁴⁾	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 052	Stamveg	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 007 ⁵⁾	Nasjonal	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Se fotnote
Rv 032	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	Delvis samme som Rv 40 Delvis samme som E 134 Delvis samme som E 134
Rv 035 ⁶⁾	Regional	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 040	Regional	D	H1/H2/H3	<i>Turistvennlig rute</i>	
Rv 050	Regional	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	
Rv 051	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 280	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 285	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 037	Lokal	D	H1	Turisttransportrute	
Rv 165	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 167	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 241	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 243	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 281	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 282	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 283	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 284	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 286	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	
Rv 287	Lokal	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	
Rv 289	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	
Rv 319	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	

¹⁾ **Vegtype** ^{*)} :

- A = motorveg klasse A (fire felt)
- B = motorveg klasse B
- C = avkjørselsfri hovedveg
- D = avkjørselsregulert hovedveg

(Angir eksisterende vegtype)

- 2) **Standardklasse **)** : H1 = hovedveg i spredt bebyggelse
 H2 = hovedveg i middels tett bebyggelse
 H3 = hovedveg i tett bebyggelse

(Angir eksisterende standardklasse)

- 3) **Rv 7:** Strekningen Ve (kryss med E 16) – Gol nord
- 4) **Rv 35:** Strekningene Langebru (kryss med E 134) – Styggedalen (kryss med E 16), Nymoen (kryss med E 16) – Hovkrysset (Hønefoss) og Hovkrysset (Hønefoss) – Eggemoen/Oppland grense.
- 5) **Rv 7:** Strekningen Gol nord – Halne/Hordaland grense
- 4) **Rv 35:** Strekningene Tryterud/Vestfold grense – Langebru (kryss med E 134), Styggedalen – Hovkrysset (Hønefoss), Ringerike sykehus (kryss med E 16) – Hønefoss sentrum og Hønefoss samfunnshus – Veien (kryss med E 16).

1.5. Vektlegging av hovedtemaer ut fra transportfunksjon og opplevelsesfunksjon

Skjematisk framstilling

		Opplevelsesfunksjon “Turisttransporttute”			Opplevelsesfunksjon “Turistvennlig rute”	
Hoved-tema	Nivå	Stamveger og nasjonal transport- funksjon	Regional transport- funksjon	Lokal transport- funksjon	Regional transport- funksjon	Lokal transport- funksjon
Framkom- melighet	Nivå 1 Nivå 2	■	■	■	■	■
Trafikk- sikkerhet	Nivå 1	■	■	■	■	■
Service	Nivå 1 Nivå 2 Nivå 3	■	■	■	■	■
Miljø	Nivå 1 Nivå 2 Nivå 3	■	■	■	■	■

1.6. Avkjørselsproblematikken

Forhold som gjelder avkjørsel fra offentlig veg er regulert i veglovens §§ 40 - 42, kapittel V.

Videre heter det i Samferdselsdepartementets "Retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg" behandles siktemålene og interesseavveiningen generelt i kapittel 1:

"Behovet for avkjørsler til offentlig veg har sammenheng med arealutnyttinga langs vegen. Ved behandling av avkjørslesaker skal målet vere å sikre eit tilkomstmønster til vegen som kan akseptast ut frå omsynet til vegen og ferdsla på denne, jfr. pkt. 2 i retningslinene her. Samtidig skal det takast omsyn til interesser og ønske som er knytte til utnytting av områda langs vegen, jfr. pkt. 3 i retningslinene her. Medan omsynet til vegen og ferdsla såleis vil kunne tale mot å gi 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 til vegen og ferdsla, herunder først og fremst trafikktryggleik og vegen sin transportfunksjon, skal løyve gjevast. Løyve til avkjørsle kan ikkje nektast på anna grunnlag enn det som har å gjere med desse omsyna.

Er det ut frå omsynet til vegen og ferdsla uakseptabelt å gi løyve til avkjørsle, skal søknaden avslåast. Mellom desse ja- og nei-tilfella som markerer ytterpunktta på vurderingsskalaen, ligg dei vanskelege sakene der utfallet vil vere avhengig av ei vurdering der omsynet til vegen og ferdsla blir vege opp mot det som talar for å imøtekomme søknaden.

Denne avveinga skal, innanfor dei rammene som følgjer av retningslinene her, gjerast på bakgrunn av den konkrete situasjonen i kvart tilfelle, likevel slik at enkeltsøknader ikkje blir sett isolert. Avgjerda skal skje etter ei heilskapsvurdering der vegstrekning og område blir sett i sammenheng.

Om utfallet av behandlinga blir at ein avkjørslesøknad ikkje kan imøtekomast i den forma han ligg føre, skal alternative løysingar vurderast, jfr. pkt. 4.3 i retningslinene her."

I kapittel 2, "Omsynet til vegen og ferdsla" behandles hensynet til trafiksikkerheten og vegens transportfunksjon. Når det gjelder trafiksikkerheten slår retningslinjene fast at avkjørsels situasjonen har klar innvirkning på trafikkmønsteret og aktivitetsnivået langs vegen. Dette igjen har betydning for ulykkesrisikoen. Veger som avviker store trafikkmengder, har et høyt hastighetsnivå og stor andel fjerntrafikk må nødvendigvis behandles annerledes enn veger med mindre trafikk, lavere hastighetsnivå og større innslag av lokaltrafikk når det gjelder avkjørselsspørsmål.

Ved siden av trafikksikkerhet er det vegens transportfunksjon som må være premiss-givende i vurdering av avkjørselssaker. Sammenhengen mellom trafikksikkerhet og vegens transportfunksjon illustreres godt ved at avkjørselssituasjonen er et viktig moment ved fastsetting av fartsgrenser på vegnettet. Et større antall avkjørsler kan betinge en reduksjon av fartsgrensen, selv om vegen i seg selv har god standard. Lavere fartsgrenser gir redusert framkommelighet og hindrer således at målet for vegens transportfunksjon oppfylles.

Samferdselsdepartementets retningslinjer for avkjørselsspørsmål underbygges således av den klassifisering av riksvegnettet som er gjort under kapittel 1.3 til 1.5 foran.

I punkt 3 omtaler Samferdselsdepartementets retningslinjer forholdet til planlegging, arealbruk, bosettings- og næringsgrunnlag. Trafikkmønsteret er i stor grad avhengig av utbygging, arealbruk og lokaliseringen av tilbud og sentrale funksjoner i lokal-samfunnet. Dette sett sammen med eventuelle aktuelle planer i henhold til plan- og bygningssloven skal vurderes i avkjørselssaker.

Det kan også ligge distriktshensyn som styrking av næringsgrunnlag og bosetting til grunn for lokaliseringssøker og avkjørselsaker. I slike saker skal det legges vekt på om dette er i overensstemmelse 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 trafikksikkerhet og vegens transportfunksjon.

Samferdselsdepartementet angir i retningslinjenes punkt 4 at avkjørselssaker skal vurderes på bakgrunn av strekningsvise oversikter, f. eks. rammeplaner, som blant annet skal vise hvor strengt avkjørselssaker vil bli vurdert. Slike oversikter skal utarbeides med bakgrunn i de samme hensynene og vurderingene som skal ligge til grunn for behandling av avkjørselssøknader.

Intensjonene i Samferdselsdepartementets "Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg" er videreført og detaljert i vedlegg til NA-rundskriv nr. 39/82 Plan: "Nærmere retningslinjer for Vegvesenets behandling av avkjørselssaker". Dette dokumentet behandler både avkjørselsvurdering og de enkelte leddene i saksbehandlingen.

Under kapittel 6, "Avkjørselsvurdering" heter det bl. a.:

"Vegvesenet skal ut fra sitt forvaltningsansvar først og fremst vurdere de veg- og trafikkmessige forhold ved en avkjørselssøknad. Hensynet til trafikk - sikkerheten står sentralt. Hensynet til framkommeligheten er også viktig. Dessuten kan miljøforhold tas i betraktning.

De veg- og trafikkmessige hensyn må imidlertid avstemmes mot og samordnes med andre overordnede samfunnsmessige mål. Det kan f. eks. gjelde målsettinger om å bevare og styrke bosetting og næringsgrunnlag i utkantstrøk. I slike områder skal det legges vekt på om det lokaliseringssøket som er grunnlaget for en søknad, er i samsvar med et bevisst utbyggingsønske fra kommunens side. ¹⁾

Siktemålet med avkjørselsbehandlingen må generelt være å opprettholde et akseptabelt trafikk sikkerhetsnivå. Spesielt er det viktig å påse at trafikkfarlige enkeltløsninger ikke oppstår. Fordi enhver økning i avkjørselsantall og avkjørselsaktivitet generelt sett gir nedsatt trafikk sikkerhet, vil det være et mål å begrense avkjørselsantall og aktivitet til riksveg. En slik generell begrensning må imidlertid først og fremst skje gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven og ikke gjennom enkeltsaksbehandling etter vegloven.

Avkjørselsreguleringen bør derfor tas opp med kommunale myndigheter på oversiktsplannivå, blant annet gjennom de såkalte "rammeplaner for avkjørsler". Rammeplanarbeidet vil også sikre en mer nyansert håndtering av avkjørselssøknadene avhengig av vegens funksjon og trafikkmengde."

¹⁾ Kommunale utbyggingsønsker forutsettes nedfelt i kommune(del)planer.

De dokumentene som er retningsgivende for Statens vegvesens håndtering av avkjørselssaker legger altså vekt på at man bør tilstrebe et helhetlig, strekningsvis vurderingsgrunnlag som ser vegruter og området som vegen går gjennom i sammenheng. Siktemålet med dette er å ivareta trafikk sikkerheten og vegens funksjon foruten at publikum og kommunene får en konsekvent og samtidig nyansert behandling av avkjørselssaker.

I Vegdirektoratets retningslinjer for avkjørselsspørsmål og vegkontorets gjeldende rammeplan for avkjørsler er et slikt strekningsvis vurderingsgrunnlag nedfelt i fire strenghetsgrader:

- Meget streng holdning
- Streng holdning
- Mindre streng holdning
- Lite streng holdning

“Meget streng holdning”:

- a) Vegen skal i prinsippet være avkjørselsfri. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- b) Gardsbruks hovedavkjørsel bør kunne tillates når den fyller de tekniske krav ¹⁾. For veger hvor det er særslitt vedtak om vegtype A eller B - avkjørselsfri veg - kan slik tillatelse ikke gis.
- c) Driftsavkjørsler kan i særlige tilfeller tillates ved veger av vegtype C.
- d) Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler - utenom til primærnæring som er bundet til arealene - tillates kun etter stadfestet reguleringsplan eller bebyggelsesplan som godkjenner slik løsning.

“Streng holdning”:

- a) Antall avkjørsler til vegene må være meget begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- b) Gardsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når den oppfyller de tekniske krav ¹⁾.
- c) Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger stadfestet reguleringsplan eller bebyggelsesplan som godkjenner slik løsning. ²⁾
Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.
- d) Tillatelse til utvidet bruk av boligavkjørsel til boligformål bør begrenses. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før. ³⁾

“Mindre streng holdning”:

- a) Antall direkte avkjørsler til vegen må være begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- b) Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.
- c) Tillatelse til utvidet bruk av boligavkjørsel til boligformål bør normalt gis.

“Lite streng holdning”:

- a) Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav ¹⁾ til avkjørselsutformingen oppfylles. Hvor forholdene ligger til rette kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

¹⁾ Jfr. håndbok 018, “Veg- og gateutforming”, del C, kapittel 18, “Vegkryss”.

²⁾ Reguleringsplan eller bebyggelsesplan kreves for byområdene i Drammen, Kongsberg og Hønefoss.

³⁾ I Buskerud er det en innarbeidet praksis å sette antallet tidligere boliger til 3. Erfaringsmessig er dette et rimelig nivå som kan legges til grunn videre.

Med utgangspunkt i vegens transportmessige betydning, deler Vegdirektoratets retningslinjer riksvegnettet (og fylkesvegnettet) inn i fire transportklasser:

- Meget viktige veger: Gjennomgående veger som knytter landsdeler/fylker sammen innbyrdes.

Gjennomgående veger som knytter landsdeler/fylker sammen med hovedstaden.

Veger av stor betydning for trafikk til utlandet.

Veger som knytter større sentra (antydningvis minst 5000 innbyggere) sammen med andre meget viktige veger.

Veger som knytter stamflyplasser, hovedknutepunkter på jernbanen og hovedtrafikkhavner sammen med hovedvegnettet.

- Viktige veger:

Gjennomgående veger som knytter større deler av et fylke til meget viktige veger.

Veger som betjener større kommunesentra og andre sentra med mer enn 2000 innbyggere.

Veger med stor andel turisttrafikk.

Vegruter med stor betydning for fylkets tungtransporter.

- Mindre viktige veger:

Veger som betjener øvrige kommunesentra og større grendesamfunn.

Veger til de viktigste friluftsområdene.

- Øvrige veger:

Det vegnettet som betjener enkeltbygder eller deler av en kommune.

I tillegg til vegens transportfunksjon angir Vegdirektoratets retningslinjer at trafikk - sikkerhet, støy- og miljøforhold, vegstrekningens tekniske standard og forliggende planer skal inngå i premissgrunnlaget for valg av strenghetsgrad.

1.7. Overordnet prinsipp for avkjørselsspørsmål

Klassifiseringen av riksvegnettet omtalt under kapittel 1.4 gir en strukturert gradering av riksvegnettet med hensyn til transportfunksjon, opplevelsesfunksjon, vegtype, hva slags område vegen går gjennom og utgjør en oppdatert videreføring av inndelingen i transportklasser i henhold til Vegdirektoratets retningslinjer som er gjengitt i foregående kapittel 1.6.

Klassifiseringene i kapittel 1.4 og 1.6 korresponderer på følgende måte:

Kapittel 1.4		Kapittel 1.6
Stamveg	tilsvarer	“Meget viktig veg”
Veg med nasjonal transportfunksjon	tilsvarer	“Meget viktig veg”
Veg med regional transportfunksjon	tilsvarer	“Viktig veg”
Veg med lokal transportfunksjon	tilsvarer	“Viktig veg”/”Mindre viktig veg”

Betegnelsen “Øvrige veger” i kapittel 1.6 relaterer seg til mindre veger, f. eks. fylkesveger og faller utenfor de rammene som gjelder riksvegnettet.

I henhold til håndbok 075, “Rammeplan for avkjørsler” skal det legges opp til en streng og konsekvent, men nyansert holdning til avkjørselsspørsmål. Det vil være trafiksikkerhetsaspektet som veier tyngst i en slik vurderingskontekst. Trafikk-sikkerhetsaspektet er imidlertid nært knyttet til trafikkmengde og hastighet, noe som igjen gjenspeiler vegens transportfunksjon.

Dette leder til den konklusjonen at jo høyere grad av transportfunksjon og større trafikkmengde en veg har, jo strengere må avkjørselsspørsmålene vurderes for at trafiksikkerheten skal være tilfredsstillende ivaretatt.

Ses klassifiseringen av riksvegnettet i kapittel 1.4 og graderingen i strenghetsklasser i kapittel 1.6 i sammenheng på bakgrunn av dette, gir dette følgende sammenstilling for generelle strenghetsgrader:

- Stamveger og veger med nasjonal transportfunksjon : Meget streng holdning
- Omkjøringsveger bygget for avlaste byer og tettsteder : Meget streng holdning
- Veger med regional transportfunksjon : Streng holdning
- Veger med lokal transportfunksjon : Streng holdning

Det må understrekes at den generelle strenghetsgraden er lagt til grunn for vegruten som helhet ut fra transportfunksjon, vegtype og områdetype. På den enkelte vegrute, unntatt for motorveg klasse A og B, kan det være avgrensede strekninger som kan gis lavere strenghetsgrad enn den generelle ut fra nedsatt fartsgrense i forbindelse med lokale sentrumsfunksjoner, bebyggelsesmønster o.l.

Utover dette kan strenghetsgraden for strekninger på veger av type D, avkjørselsregulert hovedveg, bli differensiert i henhold til trafikkmengden. Dette vil si at for strekninger med årsdøgntrafikk (ÅDT) mindre enn 1500 kjøretøyer kan strengheten reduseres en grad, f. eks. fra "streng" til "mindre streng". For strekninger med årsdøgntrafikk større enn 5000 kjøretøyer økes strengheten en grad, f. eks. fra "streng" til "meget streng". For strekninger med årsdøgntrafikk mellom 1500 - 5000 kjøretøyer justeres ikke den generelle strenghetsgraden.

Trafikktallene er framskrevet år 20 med årlig økning på 1.6 %, de tilsvarende nivåene uttrykt i trafikktall på dagens nivå er mindre enn 1000 kjøretøyer, 1000 - 3500 kjøretøyer og mer enn 3500 kjøretøyer.

Selv om Vegvesenet ut fra sitt forvaltningsansvar først og fremst skal vurdere de veg- og trafikkmessige forholdene ved behandling av avkjørselssaker, må disse hensynene avstemmes mot og samordnes med andre overordnede samfunnsmessige mål som arealbruk, lokalisering og utbygging. Dette kan være aktuelt i byer og tettstedsområder, når det gjelder forholdet til etablert utbyggingsstruktur og når det gjelder framtidig arealutvikling som er nedfelt i kommune(del)planer.

I del II av fylkesdelplanen vil slike overordnede samfunnsmessige mål inngå som en del av vurderingsgrunnlaget for differensieringen og konkretiseringen av de generelle prinsippene som del I av fylkesdelplanen fastlegger for riksvegnettet.

1.8. Generell strengheitsgrad for avkjørselsspørsmål skjematisk framstilt

Veg nr.	Transport-funksjon	Veg-type ¹⁾	Standard-klasse ²⁾	Opplevelses-funksjon	Generell strengheitsgrad ³⁾
E 016	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
E 018	Stamveg	A/B	H1	Turisttransportrute	Meget streng
E 134	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 007	Stamveg ⁴⁾	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 023	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 035	Stamveg ⁴⁾	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 052	Stamveg ⁴⁾	D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 007	Nasjonal ⁴⁾	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 032	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 035	Regional ⁴⁾	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Streng
Rv 040	Regional	D	H1/H2/H3	<i>Turistvennlig rute</i>	Streng
Rv 050	Regional	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	Streng
Rv 051	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 280	Regional	D	H1/H2		Streng
Rv 285	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute Turisttransportrute	Streng
Rv 037	Lokal	D	H1	Turisttransportrute	Streng
Rv 165	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 167	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 241	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 243	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 281	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 282	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Streng
Rv 283	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Streng
Rv 284	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 286	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 287	Lokal	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	Streng
Rv 289	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Streng
Rv 319	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Streng

¹⁾ Vegtype: se tabell kapittel 1.4 ²⁾ Standardklasse: se tabell kapittel 1.4

³⁾ Generell strengheitsgrad: Angir den strengheitsgraden som er lagt til grunn for vegruten som helhet ut fra transportfunksjon, vegtype og områdetype. På hver vegrute, unntatt for motorveg klasse A og B, vil det være avgrensede strekninger som kan gis lavere strengheitsgrad enn den generelle ut fra

nedsatt fartsgrense, ofte i forbindelse med lokale sentrumsfunksjoner, bebyggelsesmønster o.l. Utover dette justeres strengheitsgraden strekningsvis på vegar av type D i henhold til trafikkmengde som angitt i kapittel 1.7.

⁴⁾ Se også kap. 1.4 om klassifisering etter transportfunksjon.

1.9. Byggegrenseproblematikken

Byggegrenser er omhandlet i veglovens kapittel V, §§ 29 - 38. I § 29 heter det bl. a.:

“Langs offentleg veg skal det vere byggegrenser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av reguleringsplan etter plan- og bygningslova. Byggegrensene skal ta vare på dei krava 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 gå i ein avstand på 50 m frå riksveg og 15 m frå fylkesveg eller kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 m (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje og fjerde ledd. Avstanden skal reknast frå midtlina i høvevis kjørebane, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebane, eller det er tvil om kva som bør reknast som midtline, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå.

Departementet ¹⁾ kan for særskilt fastsette riksvegstrekingar sette større eller mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 100 m. For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsette strekingar sette ein større avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 50 m.”

¹⁾ Samferdselsdepartementets hjemmel til å fastsette andre byggegrenseavstander enn angitt i vegloven er delegert til Vegdirektoratet og vegkontorene. Jfr. vegloven §§ 9 -11.

Både veglovens § 29, 1. ledd og plan- og bygningslovens § 20 - 4, andre ledd, punkt b og c gir veg- og bygningsmyndighetene hjemmel til å fastsette byggegrenser i kommune(del)planer. Dette gjelder også for byggegrenser som avviker fra de generelle byggegrensene som er angitt i veglovens § 29. Det er ingen formell minimums- eller maksimumsgrense for hvilke byggegrenser som kan fastsettes i kommune(del)plan. Byggegrenser fastsatt i kommune(del)plan går foran byggegrenser fastsatt i eldre kommune(del)plan og eldre reguleringsplan eller bebyggelsesplan. Jfr. plan- og bygningslovens § 20 - 6, siste ledd.

Byggegrenser i kommune(del)planer kan være begrunnet med de samme hensynene som følger av veglovens § 29. De kan imidlertid også begrunnes med andre forhold som f. eks. landskapsvern og hensynet til miljøet også i områder lenger bort fra riksvegen enn den generelle byggegrensen på 50 m.

Ut fra Statens vegvesens forvaltningsansvar for riksveger, skal byggegrensene ivareta såvel veg- og trafikinteresser som hensynet til miljøet. Dette vil si at byggegrensene skal sikre hensynet til:

- trafikksikkerhet
- vegvedlikehold og drift av vegen
- arealbehov ved utbedring av vegen
- miljøet langs vegen

Med hensyn til trafikksikkerheten vurderes:

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 riksvegen.
Blikkfang og sjenanse:	Enkelte bygninger eller installasjoner vil på grunn av sin utforming eller virksomhet omkring 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 riksvegen som manøvreringsareal.
Lekeareal:	Bygninger eller installasjoner kan være tenkt plassert slik at det innbyr til lek på riksvegen.
Utforkjøring:	Enkelte steder kan det være risiko for at trafikanter ved utforkjøring kan ramme bygninger eller installasjoner. Topografiske forhold, riksvegens horisontal- og vertikal-kurvatur og bygningens eller installasjonens eksakte plassering vil være utslagsgivende.
Bygningens bruk:	Forretninger, bensinstasjoner, forsamlingslokaler o.l. er særpreget av stor aktivitet på området rundt bygningene. Ofte ligger slike bygg nær offentlig veg og spesielt forretninger m.v. har fordel av denne nærheten.
Kasting fra bruer:	Det kan være risiko for at trafikanter kaster gjenstander fra bruer.

Hensynet til vegvedlikehold og drift av vegen:

Dette kan reduseres ved at bygninger eller installasjoner vanskeliggjør rasjonell brøyting eller er til hinder 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. Dette problemet er mest uttalt i forbindelse med bruer.

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

Under hensynet til vegens arealbehov inngår:

Utbedringstiltak:	Dette kan dreie seg om breddeutvidelse av eksisterende veg, utretting av kurver, etablering av separat svingefelt i kryss, siktfremmende tiltak og andre lokale/begrensede tiltak som tar sikte på forbedre en utilfredsstillende situasjon eller løse et eksisterende problem.
Gang- og sykkelveger:	Et kompliserende og fordyrende element ved bygging av gang- og sykkelveger er hensynet til eksisterende bygninger, hager o.l. Det er derfor viktig at det ikke etableres nye hindringer av denne typen.
Støyvoll/skjerm:	Bygging av støyskjermingstiltak som voll eller skjerm krever ett visst areal ved siden av vegen.

Miljøhensyn:

Det er ikke bare veg- og trafikkinteressene som skal ivaretas ved fastsetting av byggegrenser, men også miljøet på eiendommene som grenser til vegen eller som blir påvirket av trafikkaktiviteten på vegen. Områder ved eller i nærheten av en veg blir i stadig større grad påført forurensningsulempere som støy og luftforurensing fra vegtrafikken. Ved endringene i vegloven som trådte i kraft 1. mars 1996, ble miljøhensyn i forhold til vegens naboer tillagt større betydning

Forurensningsulempene fra nye veger og utvidelse av eksisterende veger skal vurderes på grunnlag av Miljøverndepartementets "Retningslinjer for vegtrafikkstøy", T-8/79 som skal legges til grunn ved planlegging av tiltak i nærheten av støyømfintlige områder som boligområder, friområder, skoler, helseinstitusjoner m.v.

Disse retningslinjene gir anbefalte grenseverdier for støybelastningen både for innendørs og utendørs forhold.

Langs det eksisterende vegnettet skal vurderingen baseres på "Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy". Denne forskriften er hjemlet i forurensningslovens §§ 9, 10, 49 og 51. For Statens vegvesen som anleggseier utløser forskriften kartleggingsplikt og gir pålegg om tiltak overfor eksisterende miljøproblemer i de områdene der forskriftens grenseverdier overskrides.

Forurensingsproblematikken langs eksisterende og planlagte veger er også nedfelt i plan- og bygningslovens § 68 som omhandler byggegrunn og miljøforhold. Med bakgrunn i bestemmelsene i denne paragrafen skal det ikke fattes planvedtak i

medhold av plan- og bygningsloven som kan medføre overskridelser av forskriftens tiltaksgrenser. Bestemmelsene skal sikre at det ikke gjennomføres byggeprosjekter inntil veg som medfører at forurensingsproblemer oppstår.

Det er en lang rekke faktorer som påvirker støybelastninger og luftforurensing fra vegtrafikk. I første rekke vil avstanden fra vegen til bygninger og områder som kan være forurensingsutsatt, trafikkvolumet, kjørehastigheten og mengden tungtransport være utslagsgivende, men også faktorer som stigningsforhold, terreng og marktype mellom veg og bygninger som kan være forurensingsutsatt, bilparkens sammensetning, kjøremåter og klimatiske forhold har betydning for forurensingsbelastningen.

Som et ledd i Statens vegvesens arbeid med å redusere miljø- og trafikksikkerhetsproblemene langs vegnettet inngår øket satsing på utbedring av eksisterende gater og veger. "Problemsoner - miljø og trafikksikkerhet langs eksisterende vegnett" er en metode for samlet strekningsvis vurdering av temaene:

- støy
- luftforurensing
- trafikksikkerhet
- landskap

Målet er å få en bedre samlet oversikt over miljø- og trafikksikkerhetsproblemene og danne grunnlag for en systematisk utbedring av disse.

Metoden med problemsoner har følgende begrepsstruktur for deltemaet "landskap":

- landskapsbilde : omfatter de visuelle og estetiske forhold i våre omgivelser. Også visuelle kvaliteter i natur- og kulturmiljøet inngår i temaet landskapsbilde.
- naturmiljø : omfatter våre fysiske omgivelser med vekt på det naturgitte, topografi, berggrunn, jordsmonn, flora og fauna.
- kulturmiljø : omfatter våre omgivelser med vekt på det menneskeskapte. Kulturpåvirkningen av våre omgivelser varierer fra lite påvirkede naturområder via jordbrukslandskap til tettbygde byområder.

En slik tematisk struktur passer naturligvis også inn i begrepet "miljøet langs vegen" og landskapstemaet blir tillagt vekt i tilfeller hvor landskapsvern eller spesielle estetiske forhold har betydning for fastsettelse av byggegrenser.

I kommune(del)planer kan byggegrenser, i tillegg til de samme hensynene som etter veglovens § 29, også begrunnes med andre forhold som f. eks landskapsvern og hensynet til miljøet lenger bort fra riksvegen enn den generelle byggegrensen på 50 m.

I reguleringsplansammenheng er det formelt ingen maksimums- eller minimumsgrense for hvilke byggegrenseavstander som kan fastsettes. Byggegrenser i reguleringsplaner skal fastsettes ut fra en totalvurdering av samfunnets behov, ikke bare veg- og trafikk - hensyn.

1.10. Overordnet prinsipp for fastsettelse av byggegrenser

I henhold til veglovens intensjoner skal byggegrenser langs det offentlige vegnettet sikre hensynet til:

- trafiksikkerhet
- vedlikehold og drift av vegen
- arealbehov ved utbedring av vegen
- miljøet langs vegen
- andre samfunnshensyn

Begrepet "andre samfunnshensyn" omfatter også å ta vare på de investeringene det offentlige foretar ved bygging og vedlikehold av veger, slik at vegene og deres funksjon ikke forringes på grunn av etableringer og aktiviteter i vegens nærområde.

For å kunne ivareta disse forholdene er det en forutsetning at Statens vegvesen kan disponere eller klausulere nødvendige sidearealer i tilknytning til vegen. I vegloven gjenspeiles dette følgelig av en generell byggegrenseavstand på 50 m langs riksveg og 15 m langs fylkesveg og gang-/ sykkelveg. Avstanden måles fra midten av riks-, fylkes-, eller gang-/sykkelveg. Største avstand gjelder dersom gang-/sykkelveg er parallellført med riks- eller fylkesveg.

Statens vegvesen gis imidlertid anledning til å fastsette at spesielle riksvegstreknings kan ha større eller mindre byggegrenseavstand enn det som er angitt i vegloven, øvre begrensning er 100 m. Det antas at man i reguleringsplaner ikke er bundet av 100 m som største avstand.

De sidearealene som er nødvendige for å ivareta trafiksikkerhet, drift av vegen og vedlikehold, vil i de aller fleste tilfeller kunne dekkes av veglovens generelle byggegrense på 50 m langs riksveg.

Arealbehovet ved mindre vegutbedringer dekkes også vanligvis innenfor veglovens generelle bestemmelser. Større ombygginger av det eksisterende vegnettet som går ut over disse rammene sikres nødvendig areal gjennom behandling etter plan- og bygningsloven. Jfr. veglovens § 38.

Øket byggegrenseavstand i forhold til veglovens generelle bestemmelser betinges primært ut fra vegmyndighetenes behov for å skjerme viktige transportårer mot tiltak og utbygging som kan være til hinder for å kunne opprettholde vegens transport- og forbindelsesfunksjon, for eksempel sørge for at de ikke blir bygget inne med ny randbebyggelse.

I tillegg til dette primærhensynet skal det være en målsetting å ta hensyn til vegens naboer, til miljøet langs vegen og til samfunnets interesser i det hele tatt. Det kan for eksempel dreie seg om områder der det ikke er ønskelig med forurensingsutsatt bebyggelse nær vegen, eller at utvidete byggegrenser av estetiske eller økonomiske grunner er et aktuelt alternativ til andre tiltak for å redusere forurensingsulempene. Videre kan dette gjelde områder mellom veg og bebyggelse hvor det er nødvendig med avbøtende tiltak for å sikre en tilfredsstillende estetisk kvalitet. I kommune(del)-plansammenheng kan utvidete byggegrenser også begrunnes ut fra miljøhensyn.

Det kan imidlertid også være tilfeller der det kan være hensiktsmessig eller ønskelig med mindre byggegrenseavstand enn det som vegloven foreskriver. I middels tett og tettere, sentrumsnær bebyggelse som er preget av mer eller mindre sammenhengende fasader mot vegen, er bebyggelsen ofte lokalisert innenfor byggegrenseavstanden gitt i vegloven.

Dersom rimelig hensyn til vedlikehold, drift av vegen, trafiksikkerheten og planer om vegutbedring ikke ligger til hinder, kan vegmyndighetene fastsette en byggegrense som korresponderer med plasseringen av eksisterende bebyggelse. Dette legger forholdene til rette for helhetlige fasadeløsninger slik at nybygg og fortettinger kommer i samme avstand fra vegen som eksisterende bebyggelse.

En fastsettelse av redusert byggegrenseavstand på dette grunnlaget må imidlertid forutsette at det ikke etableres ny forurensingsutsatt bebyggelse nær vegen. Det må i slike tilfeller også sikres at trafikken på eiendommene langs vegen har tilstrekkelig manøvreringsareal utenfor selve vegområdet eller at atkomst skjer fra det sekundære vegnettet.

Det vil være vanskelig ut fra generaliserende betraktninger å etablere et felles, allmenngyldig vurderingsgrunnlag for de tilfellene som ut fra forhold nevnt over kan være aktuelle som strekninger der redusert byggegrenseavstand i forhold til veglovens bestemmelser kan gjøres gjeldende.

I stedet for å fastsette reduserte byggegrenseavstander på generelt grunnlag, bør slike strekninger i stedet behandles særskilt i hvert enkelt tilfelle med sikte på best mulig stedstilpassing.

Fastsetting av økte byggegrenseavstander vurderes altså primært ut fra behovet for å ivareta vegens transport- og forbindelsesfunksjon. I tillegg til å sørge for en størst mulig trygg og god avvikling av vegtrafikken, skal bruk av utvidet byggegrenseavstand også i størst mulig grad ta hensyn til vegens naboer, til miljøet langs vegen og til andre samfunnsinteresser.

I hvor stor grad slike hensyn kan tas, er avhengig av om de tiltakene som vil være nødvendige er gjennomførbare i praksis og om dette er samfunnsøkonomisk forsvarlig ut fra den effekten som kan oppnås.

I hvilken utstrekning miljøet langs vegen påvirkes av og utsettes for belastninger fra vegtrafikken, har sammenheng med trafikkmengde, hastighetsnivå og hva slags område vegen går gjennom. Veger med store trafikkmengder og gjennomsnittlig høyt

hastighetsnivå gir større forurensingsbelastninger enn veger med mindre trafikk og lavere fart. Disse forurensingsbelastningene har størst negativ effekt i områder med mange boliger eller mye annen forurensingsømfintlig bebyggelse.

Selv om mengden forurensingsømfintlig bebyggelse pr. arealenhet naturligvis er større jo tettere bebygget et område er, representerer også den eksisterende randbebyggelsen av boliger langs vegnettet et betydelig problem når det gjelder forurensing fra vegtrafikk.

Forurensingslovens ”Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy”, som gjelder for boliger langs eksisterende veger, pålegger Statens vegvesen som anleggseier kartleggings- og tiltaksutredningsplikt ved innendørs støynivå over 35 dB(A). Ved innendørs støynivå over 42 dB(A) plikter Statens vegvesen å gjennomføre støydempende tiltak. Disse tiltakene skal være gjennomført innen 1. januar 2005 og medfører i Buskerud en kostnad på nærmere 150 mill. kr for Statens vegvesen. I tillegg til de økonomiske uttellingene kommer naturligvis mulige plager forårsaket av vegtrafikkstøy som vegens naboer har vært påført.

Fordi spredt randbebyggelse som allerede er, eller som vil kunne bli forurensingsutsatt på grunn av trafikkøkning, finnes langs store deler av riksvegnettet, bør ikke område-type i henhold til kapittel 1.3 være utslagsgivende når det gjelder å bestemme byggegrenseavstand.

Det vil være hensynet til vegens transport- og forbindelsesfunksjon som må legges til grunn for om byggegrenseavstanden skal økes utover veglovens generelle krav. Dette gjenspeiles forøvrig i veglovens § 29 som forutsetter at utvidet byggegrenseavstand kan legges til grunn for ”særskilt fastsette riksvegstrekingar”.

I henhold til klassifiseringen i kapittel 1.3 skal hovedtemaet ”Miljø” vektlegges tyngre for veger med opplevelsesfunksjonen ”Turistvennlig rute” enn hva tilfellet er for de øvrige vegrutene. Dette fordi preferansen ”Opplevelse” som ligger til grunn for disse vegrutene kan forsterkes ved å stille høyere krav til dette hovedtemaet.

På grunn av at store sidearealer langs riksvegen blir båndlagt vil det allikevel være uheldig å innføre en generell, øket byggegrenseavstand langs veger med opplevelsesfunksjonen ”Turistvennlig rute”. Her bør veglovens generelle byggegrenseavstand på 50 m legges til grunn.

Det er ellers flere miljø- og trafikksikkerhetshensyn som taler for å øke byggegrenseavstanden til 100 m langs spesielle strekninger langs riksvegnettet. En byggegrenseavstand på 100 m vil kunne gi en trafikksikkerhetsmessig gevinst ved at Vegvesenet i medhold av veglovens § 33 kan få fjernet uønsket eller trafikkfarlig reklame innenfor byggegrensen langs de viktigste transportårene. 100 m byggegrenseavstand vil også gi Vegvesenet begrunnelse for avslag på søknad om dispensasjon for helt spesielle bygg eller innretninger som på grunn av sin utforming eller tilknyttede virksomhet kan utgjøre et uheldig blikkfang som trekker oppmerksomheten bort fra vegen og trafikken.

Forøvrig peker enkelte studier i retning av at barn under skolepliktig alder stort sett leker og beveger seg innenfor en radius på 100 m fra hjemmet. Dette er blant annet beskrevet i arbeidsrapport nr. 26/78 fra Norsk institutt for by- og regionforskning, NIBR, ”Utearealer i boligområder – hvordan brukes de?”. Sett i forhold til dette, vil en byggegrenseavstand på 100 m også kunne bidra til tryggere lekeforhold for de minste barna.

Videre avtar støybelastningen med avstanden til støykilden. Som et gjennomsnitt kan det legges til grunn at støynivået halveres dersom avstanden til støykilden fordobles.

Miljøverndepartementet har i rundskriv T-8/79 gitt veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy. Disse grenseverdiene skal overholdes både ved bygging av nye vegstrekninger og ved nye bygg langs det eksisterende vegnettet. Som utgangspunkt skal støynivået ikke overskride den laveste grenseverdien. Ved vurdering av innendørs støyforhold kan det normalt regnes med en støydempingseffekt på 20 – 25 dB(A) i fasaden med vinduer lukket.

	Ekvivalent støynivå Døgn	Maksimalt støynivå Natt
INNENDØRSFOHOLD		
a) <u>Beregnet utenfor fasade</u>		
Boliger	55 - 60 dB(A)	70 - 80 dB(A)
Helseinstitusjoner	50 - 55 dB(A)	65 - 70 dB(A)
Skoler, barnehager	50 - 55 dB(A)	
b) <u>Beregnet innendørs med lukkede vinduer</u>		
Boliger	30 - 35 dB(A)	45 - 55 dB(A)
Helseinstitusjoner	25 - 30 dB(A)	40 - 50 dB(A)
Skoler, barnehager	30 - 35 dB(A)	
Arbeidslokaler med begrenset bakgrunnstøy	40- 45 dB(A)	
UTENDØRSFORHOLD		
Bolignære oppholdsområder inkl. verandaer	55 - 60 dB(A)	
Helseinstitusjoner	50 - 55 dB(A)	
Skoler, barnehager	50 - 55 dB(A)	
Områder for fritidsbebyggelse	50 - 55 dB(A)	

I tillegg til dette stiller ”Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven, NS 8175”, ”byggforskriftene”, også krav til maksimale støynivåer ved nybygging og rehabilitering. Disse kravene er i alt vesentlig tilsvarende de laveste verdiene i tabellen over. Det er kommunene som planmyndighet som er ansvarlig for at disse kravene overholdes.

Generelle beregningsmodeller viser en støybelastning på 55 dB(A) på 50 m avstand fra vegen ved en årsdøgntrafikk på 800 kjøretøyer. (ÅDT 800 tilsvarer en trafikk- mengde på ca. 500 kjøretøyer på dagens nivå framskrevet i 20 år.)

På 100 m avstand fra vegen vil støynivået være 55 dB(A) ved en årsdøgntrafikk på 2300 kjøretøyer. (ÅDT 2300 tilsvarer en trafikkmengde på ca. 1600 kjøretøyer på dagens nivå framskrevet i 20 år.)

Beregningene er basert på fartsgrense 80 km/t, 2 % stigning og 10 % tunge kjøretøyer.

Selv om støynivåene over representerer en "gjennomsnittssituasjon" ville de innebære at byggegrenseavstanden måtte økes fra 50 til 100 m på mesteparten av riksvegnettet i fylket dersom Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy skal overholdes.

En så utstrakt bruk av adgangen til å øke byggegrensen til 100 m må antas å ligge utenfor lovgivers intensjon med hjemmelen. Begrepet "særskilt fastsette riksvegstrekingar" knytter hjemmelen til en begrenset og definert del av dette vegnettet.

Dette kan også understøttes av at miljø som verdibegrep må tolkes entydig for hele det samlede vegnettet; miljøet langs "særskilt fastsette riksvegstrekingar" kan ikke være mer verdt enn miljøet andre steder. Følgelig kan miljø som begrunnelse (her relatert til definerte grenseverdier) for å utvide byggegrenseavstanden vanskelig begrenses til en bestemt vegkategori.

- **I forbindelse med dette er det viktig å understreke at det er den enkelte kommunes ansvar som plan- og bygningsmyndighet å påse at utbygging langs vegnettet ikke skjer i strid med de til enhver tid gjeldende støy- og forurensingsforskrifter. Jfr. plan- og bygningslovens § 68.**

Følgelig vil eventuelle framtidige krav om støyskjerming av utbyggings-tiltak som er gjennomført i strid med disse forskriftene, være Statens vegvesen uvedkommende. Dette utvetydige forbeholdet følges opp og understrekes i Vegvesenets behandling av planer som fremmes etter plan- og bygningsloven.

Begrepet "særskilt fastsette riksvegstrekingar" er omtalt i kommentarutgaven til vegloven (1998) hvor det i innledningen til kapittel V heter:

"For "særskilt fastsette riksvegstrekingar" kan departementet endog utvide grensene til 100 m. I praksis vil dette hovedsakelig gjelde stamvegene, men er ikke nødvendigvis innskrenket til kun å gjelde disse".

Dette kan tolkes slik at hjemmelen vil kunne gjelde for stamveger og andre veger med tilsvarende funksjon, f. eks. veger med nasjonal transportfunksjon og omkjøringsveger som er bygget spesifikt for å avlaste byer og tettsteder.

Legges dette til grunn uten begrensninger, vil ca. 50 % av riksvegnettet (stamveger, veger med nasjonal transportfunksjon og omkjøringsveger) i Buskerud bli belagt med 100 m byggegrenseavstand. Et så stort omfang av veger med utvidet byggegrenseavstand synes vanskelig å forene med den begrensningen som ligger i konseptet

”særskilt fastsette riksvegstrekningsar”. Dette begrepet indikerer snarere at hjemmelen gjelder unntak fra hovedregelen i vegloven, altså begrenset til et mindre antall strekninger som vegmyndighetene ser det som spesielt viktig å beskytte mot eksempelvis innbygging, etablering av ny randbebyggelse eller andre forhold som kan føre til at vegens transport- og forbindelsesfunksjon blir skadelidende.

Med utgangspunkt i hvilke riksvegstrekningsar som det er ønskelig å beskytte spesielt, må det altså gjøres en avgrensing som kan korrespondere med de begrensningene som ligger i begrepet ”særskilt fastsette riksvegstrekningsar”.

Innenfor en slik avgrensing ligger omkjøringsveger som Statens vegvesen har bygget rundt byer og tettsteder i Buskerud for å bedre trafikksikkerhets- og miljøforhold og for å sikre god framkommelighet. For å bevare de samfunnsmessige fordelene disse omkjøringsvegene gir og for å unngå at disse vegene blir bygget inne, med det resultatet at situasjonen blir den samme som før de ble bygget, bør byggegrenseavstanden settes til 100 m langs disse. Beskyttelsen omfatter da også at man kan unngå framtidige krav om støyskjermingstiltak forårsaket av at støyømfintlig bebyggelse er plassert for nær vegen.

På bakgrunn av dette settes den generelle byggegrenseavstanden til 100 m på følgende omkjøringsveger:

- E 16, omkjøringsveg Vik
- E 16, omkjøringsveg Hønefoss
- Rv 7, omkjøringsveg Nesbyen
- Rv 7, omkjøringsveg Gol
- Rv 7, omkjøringsveg Torpo
- Rv 7, omkjøringsveg Ål
- Rv 35, Åmot – Vikersund
- Rv 40, omkjøringsveg Hvitvingfoss
- Rv 285, omkjøringsveg Lierbyen

Samfunnets investering i nye veganelegger representerer en betydelig økonomisk innsats. Det er Statens vegvesen som på vegne av storsamfunnet har ansvaret for at disse investeringene i størst mulig grad oppfyller det forutsatte formålet.

Når det gjelder stamvegane, må det defineres et utvalg av strekninger som kan omfattes av utvidelseshjemmelen.

Som utvalgskriterium har Vegvesenet lagt den forventete trafikktutviklingen på stamvegnettet i et 20-års perspektiv til grunn.

Stamvegstreknings som om 20 år vil ha en årsdøgntrafikk (ÅDT) større enn 10.000 kjøretøyer, skal ha 100 m byggegrenseavstand, de øvrige skal ha 50 m. Grensen på 10.000 i ÅDT korresponderer for øvrig med stamvegnormalenes grense mellom krav om to-felts eller fire-felts motorveg.

Dersom det er påbegynt planarbeid på en stamvegstrekning som i følge dette skal ha 100 m byggegrenseavstand, skal veglovens generelle byggegrenseavstand på 50 m legges til grunn for den delen som blir avlastet ved åpning av ny veg.

Dette avgrensner et utvalg av stamvegstreknings som det vil være viktig å beskytte, samtidig som den delen av stamvegnettet som belegges med 100 m byggegrenseavstand står i et rimelig forhold til den begrensningen som ligger i begrepet ”særskilt fastsette riksvegstreknings”.

100 m byggegrenseavstand legges til grunn for følgende stamvegstreknings:

- E 16, Skaret øst – Rørvik og Vik – Ringerike sykehus. (Det er igangsatt planarbeid for strekningene Sollihøgda – Skaret øst og Rørvik – Vik)
- E 18, Akerhus grense – Vestfold grense
- E 134, Drammen – Mjøndalen – Skjøl – Damåsen
- Rv 23, Oslofjordtunnelen/Akershus grense – Bjørnstad – Dagslet. (Det er igangsatt planarbeid for strekningene Dagslet – Linnes og Linnes – E 18)
- Rv 35, Langebru – Åmot syd

Utvalget viser også at en stor del av disse stamvegstrekningsene er lokalisert til områder med stort utbyggingspress, noe som forsterker behovet for særlig beskyttelse.

100 m byggegrenseavstand legges til grunn for de omkjøringsvegene og stamvegstrekningsene som er angitt over, der annen byggegrenseavstand ikke er fastlagt i gjeldende reguleringsplan.

På steder der veger med 100 m byggegrenseavstand går gjennom tettsteder og byer vil den generelle byggegrenseavstanden kunne vurderes redusert. Eventuell redusert byggegrenseavstand på slike steder vil bli fastsatt særskilt i hvert enkelt tilfelle. Det er viktig å understreke at byggegrensebestemmelsene ikke må sidestilles med et generelt byggeforbud. Dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene kan eventuelt innrømmes etter at saken er vurdert på bakgrunn av gitte kriterier. Disse kriteriene er gjengitt i del II av fylkesdelplanen.

Konkretisering og differensiering av hovedprinsippene for generell byggegrenseavstand på riksvegnettet i Buskerud er vist i del II av fylkesdelplanen.

1.11. Generell byggegrenseavstand, skjematisk framstilt

Veg nr.	Transport-funksjon	Veg-type ¹⁾	Standard-klasse ²⁾	Opplevelses-funksjon	Generell byggegrense-avstand ³⁾
E 016	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
E 018	Stamveg	A/B	H1	Turisttransportrute	50 m
E 134	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 007	Stamveg ⁴⁾	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 023	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 035	Stamveg ⁴⁾	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 052	Stamveg ⁴⁾	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 007	Nasjonal ⁴⁾	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 032	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 035	Regional ⁴⁾	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 040	Regional	D	H1/H2/H3	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
Rv 050	Regional	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
Rv 051	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 280	Regional	D	H1/H2		50 m
Rv 285	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute Turisttransportrute	50 m
Rv 037	Lokal	D	H1	Turisttransportrute	50 m
Rv 165	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 167	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 241	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 243	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 281	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 282	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 283	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 284	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 286	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
Rv 287	Lokal	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
Rv 289	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
Rv 319	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m

- ¹⁾ **Vegtype:** se tabell kapittel 1.4 ²⁾ **Standardklasse:** se tabell kapittel 1.4
- ³⁾ **Byggegrenseavstand:** Angir den generelle byggegrenseavstanden som er lagt til grunn for vegruten som helhet. På den enkelte vegruten kan det finnes avgrensede strekninger som er gitt en avvikende byggegrenseavstand.
- ⁴⁾ Se også kap. 1.4 om klassifisering etter transportfunksjon.