



STATENS VEGVESEN  
VEGDIREKTORATET

GRENSEVEIEN 92 — TELEFON 20 60 50  
POSTBOKS 8109 DEP, OSLO 1

NA-RUNDSKRIV NR. 39/82 Plan  
10. mai 1982  
Ark.nr. 317/033/775/363  
Saksbehandlere:  
Bjørn Sandelien  
Otto Arnulf

Til vegsjefene og veisjefen i Oslo, fylkesmennene og fylkeskommunene

NÆRMERE RETNINGSLINJER FOR VEGVESENETS BEHANDLING AV AVKJØRSELSSAKER

Samferdselsdepartementet fastsatte 26. februar 1982 "Retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg". Retningslinjene ble sendt ut med brev av samme dato til fylkesmennene og fylkeskommunene. Vegdirektoratet oversendte retningslinjene til vegsjefene med brev av 1. mars 1982. Vi viser til departementets retningslinjer punkt 5 og oversender med dette Vegdirektoratets nærmere retningslinjer for vegvesenets behandling av avkjørselssaker.

Vegdirektoratets retningslinjer er trykket i eget hefte med departementets retningslinjer som vedlegg.

Behovet for reviderte og mer utfyllende avkjørselsretningslinjer knytter seg blant annet til diverse nye bestemmelser i både vegloven, bygningsloven og forvaltningsloven.

Endringene i vegloven og de nye bestemmelsene i vegnormalene har også medført behov for revisjon av reglene til vegloven § 43 om bygging og vedlikehold av avkjørsler. Dette revisjonsarbeid er startet opp.

Retningslinjene inneholder anmodninger til vegsjefen om å ta opp enkelte spesielle spørsmål med kommunene. Det er etter hvert blant annet behov for å komme frem til mer detaljerte saksbehandlingsrutiner tilpasset lokale forhold. Vi vil be om at vegsjefene umiddelbart oversender ett eksemplar av retningslinjene til kommunene i fylket til orientering.

Følgende rundskriv slettes:

- rundskriv nr. 35/62, Plan
- rundskriv nr. 30/64
- rundskriv nr. 30/67, Jur
- rundskriv nr. 88/69, Jur
- rundskriv nr. 2/70, Jur
- rundskriv nr. 103/78, Jur

./.  
Ett eksemplar av Vegdirektoratets retningslinjer vedlegges.

Vegsjefen får tilsendt et større antall eksemplarer av heftet med retningslinjene i en egen ekspedisjon. Ytterligere eksemplarer kan bestilles fra Vegdirektoratets blankettekspedisjon.

Etter fullmakt

  
Sven A. Holmsen

Gunnar Slagnes

VEDLÖSE TIL

NA-RUNDSKRIV NR. 89/82 PLAN

10. MAJ 1982

BEFÄRVADE REFINANSIERING FÖR  
SÄGVA SÄNE EN BEHÄNDLING AV  
AV KJÖRSTÄLLNING

NÆRMERE RETNINGSLINJER FOR  
VEGVESENETS BEHANDLING AV AVKJØRSELSSAKER

	Side
INNHOLDSFORTEGNELSE	
1	INNLEDNING 1
2	LOVGRUNNLAGET 2
	2.1 Vegloven 2
	2.2 Bygningsloven 2
	2.3 Forvaltningsloven 3
3	BEGREPSFORKLARINGER 4
	3.1 Avkjørsel 4
	3.2 Lovlig avkjørsel 4
	3.3 Utvidet bruk 4
4	SAKSBEHANDLING ETTER PLANGRUNNLAG 5
	4.1 Avkjørselsbehandling gjennom regu- leringsplan 5
	4.2 Avkjørselsbehandling gjennom dispo- sisjonsplan for fritidsbebyggelse 5
	4.3 Avkjørselssøknader i område med stad- festet/egengodkjent reguleringsplan 6
	4.4 Avkjørselssøknader i område med god- kjent detaljplan 7
	4.5 Avkjørselssøknader i område som er eller bør være under planlegging 8
5	SAKSBEHANDLING AV ENKELTSAKER ETTER SØKNADSTYPE 9
	5.1 Avkjørselssøknad direkte fra søker 9
	5.2 Søknad om deling av grunneiendom 9
	5.3 Søknad om byggetillatelse 10
	5.4 Avkjørselssøknad fra jordskifteretten 10

	Side	
6	AVKJØRSELSVURDERING	11
	6.1 Strekningsvurdering	11
	6.2 Veg- og trafikkforhold	12
	6.2.1 Trafikksikkerhet	12
	6.2.2 Trafikkavvikling	13
	6.2.3 Støy- og miljøforhold	14
	6.3 Nærmere om spesielle avkjørselstyper	14
	6.3.1 Stedbunden næring	14
	6.3.2 Bensinstasjoner/serviceanlegg	15
	6.3.3 Annen næringsvirksomhet	15
	6.3.4 Fritidsbebyggelse	15
	6.4 Distriktshensyn	16
	6.5 Søkers personlige forhold	16
	6.6 Samlet vurdering	16
	6.7 Alternative avkjørselsløsninger	18
7	NÆRMERE OM DE ENKELTE LEDD I SAKSBEHANDLINGEN	20
	7.1 Veiledning til søker	20
	7.2 Rask saksbehandling	21
	7.3 Grundig saksbehandling	21
	7.4 Forhåndsvarsling	21
	7.5 Vedtaket - alternative avkjørselsløsninger	22
	7.6 Vedtaket - generelle vilkår. Tekniske krav til avkjørsler	22
	7.7 Vedtaket - spesielle vilkår	23
	7.7.1 Vilkår - midlertidig avkjørselstil- latelse	23
	7.7.2 Vilkår - fremtidig fellesavkjørsel	23
	7.7.3 Vilkår - avkjørselssanering	24
	7.7.4 Vilkår - støyforhold	24
	7.8 Begrunnelse for vedtaket	25
	7.9 Underretning om vedtaket	25
	7.10 Klagebehandlingen	26
8	KONTROLL	27
9	GJELDENE RUNDSKRIV SOM SLETTES	27
	<u>VEDLEGG</u>	28

RETNINGSLINER FOR BEHANDLING AV AVKJØRSLESSAKER  
FOR RIKSVEG JFR. VEGLOVA K 40 OG 41 - FASTSETTE AV  
SAMFERDSLEDEPARTEMENTET 26. FEBRUAR 1982

## NÆRMERE RETNINGSLINJER FOR VEGVESENETS BEHANDLING AV AVKJØRSELSSAKER

### 1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet fastsatte 26. februar 1982 "Retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg - jfr. veglova §§ 40 og 41" (se vedlegg)

Samferdselsdepartementets retningslinjer gjelder både for avgjørelser i første instans og for fylkesutvalget som klageinstans. Det er klargjort at departementet, som sentralstyremakt for riksveg fortsatt har full instruksjonsmyndighet også overfor fylkesutvalget. Samferdselsdepartementet har dessuten omgjøringsrett etter forvaltningsloven § 35 for klagevedtak gjort av fylkesutvalget.

Vegdirektoratets retningslinjer gjelder vegvesenets behandling og vurdering av søknad om avkjørsel fra riksveg, herunder også søknad om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel.

Retningslinjene er utformet på grunnlag av Samferdselsdepartementets retningslinjer og gitt under henvisning til pkt. 5 i disse.

Vegdirektoratets retningslinjer gir en samlet fremstilling av behandlingen av avkjørselssøknader, og avløser tidligere retningslinjer gitt i diverse rundskriv fra Vegdirektoratet (jfr. pkt. 9).

I den senere tid har behovet for å tilpasse de gjeldende retningslinjer til nye og endrede forutsetninger blitt stadig sterkere. Dette skyldes i første rekke

- endringer i vegloven §§ 38-41 og 50 (jfr. Ot. prp. nr. 49 (1978-79) og Innst. O. nr. 52 (1980-81))
- nye retningslinjer for avkjørselspolitikken (jfr. St. meld. nr. 80 (1980-81) "Om Norsk Vegplan for perioden 1982-1985")
- retningslinjene for utarbeidelse av rammeplan for avkjørsler (jfr. bl.a. Vegdirektoratets håndbok 075 "Rammeplan for avkjørsler", Oslo 1980)
- delegasjon av myndighet i avkjørselssaker til bygningsrådene
- nye bestemmelser i forvaltningsloven
- diverse endringer i bygningsloven (jfr. Ot. prp. nr. 63 (1976-1977), Ot. prp. nr. 50 (1977-1978) og Ot. prp. nr. 62. (1978-1979))
- nye forskrifter til vegloven § 12

## 2. LOVGRUNNLAGET

De lover som i første rekke kommer til anvendelse i forbindelse med avkjørselssaker er vegloven, forvaltningsloven og bygningsloven.

### 2.1 Vegloven

Veglovens bestemmelser om avkjørsler står i §§ 40-43. Hovedsiktemålet med saksbehandling etter § 40 i vegloven er å gi lovlig adkomst til det offentlige vegnett, hvor slik adkomst ikke er sikret gjennom reguleringsplan etter bygningsloven eller detaljplan etter vegloven § 12. De tekniske krav gitt i medhold av vegloven § 43 vil imidlertid alltid gjelde. Disse gjelder også for avkjørsler til riksveg som inngår i stadfestet reguleringsplan etter bygningsloven.

De siste endringer i vegloven § 40, (Ot. prp. nr. 49 (1978-1979)) gir vegmyndighetene en klarere hjemmel til å regulere avkjørslers bruk. Avkjørselstillatelse vil være nødvendig dersom en tidligere godkjent og bygd avkjørsel skal gis en bruk som er mer omfattende eller av en annen art enn tidligere. Samferdselskomitéen kommenterer i sin innstilling (Innst. O. nr. 52 (1980-1981)) at denne hjemmel ikke må praktiseres for strengt.

Vegsjefen vil i vegloven §§ 40 og 41 ha en meget vid adgang til å nekte anlagt ny og stenge eksisterende avkjørsel, forutsatt at trafikksikkerhetssituasjonen, m.v. tilsier det. Vurderingsgrunnlaget er nærmere behandlet i retningslinjenes pkt. 6. At man kan komme i erstatningsansvar ved å nekte enhver praktisk mulig adkomst til f.eks. eksisterende boligeiendom er en annen sak, og drøftes ikke her.

### 2.2 Bygningsloven

I bygningsloven § 66, 1. ledd er det fastslått av eiendom ikke kan deles (jfr. bygningsloven § 63) eller bebygges (jfr. bygningsloven §§ 94, 95) uten at avkjørsel fra offentlig veg er godkjent etter vegloven av vedkommende vegmyndighet.

Bygningsrådet har følgelig etter bygningsloven ikke rett til å godta avkjørsel til riks- eller fylkesveg, hvis ikke vegsjefen har godkjent avkjørselen. Bygningsrådets myndighet vedrørende adkomstforholdene etter bygningsloven § 66 begrenser seg til å påse at lovlig adkomst er sikret. Med sikret forstås i følge bygningslovens motiver at bygningsrådet skal påse at det foreligger en vegrett som er tilfredsstillende sikret. Det er således kun rent privatrettslige forhold som skal behandles i denne forbindelse.

Avkjørselsspørsmål står sentralt også ved behandling etter bygningslovens planleggingsbestemmelser. Særlig etter de siste endringer i vegloven § 40 som slår fast at den detaljerte avkjørselsregulering i utgangspunktet skal løses i plansammenheng. Dersom mulighetene foreligger, skal først og fremst reguleringsplan med tilhørende reguleringsbestemmelser benyttes (jfr. bl.a. bygningsloven § 26a). Derved vil avkjørselsspørsmålet bli fastsatt etter bygningsloven på grunnlag av en samlet vurdering av bygningsmyndighetene, som hovedansvarlig for arealdisponeringen utenfor vegområdet. Avkjørselsregulering gjennom reguleringsplan er tatt opp i pkt. 4.1.

For øvrig tilsier endringene i vegloven § 40 at avgjørelsen i en avkjørselssak etter vegloven bygger på en tilsvarende bred vurdering, som når avkjørselsregulering fastsettes gjennom reguleringsplan etter bygningsloven.

### 2.3 Forvaltningsloven

Forvaltningsloven gjelder også ved forvaltningsavgjørelser etter vegloven (jfr. vegloven § 11). Vegsjefens vedtak i avkjørselssaker er enkeltvedtak (jfr. bl.a. forvaltningsloven §§ 2 og 3) og saksbehandlingsreglene knyttet til enkeltvedtak vil således gjelde ved behandling av søknader om avkjørsel. De krav forvaltningsloven stiller til saksbehandlingen er nærmere omtalt i pkt. 7.



### 3. BEGREPSFORKLARINGER

Vegdirektoratet vil med dette redegjøre noe nærmere om innholdet i en del sentrale avkjørselsbegreper basert på vanlig oppfatning gjennom lengre tids praksis.

#### 3.1 Avkjørsel

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

Når intet annet er sagt, omfatter begrepet i fysisk henseende området fra vegkanten og til tilstøtende terreng i slik utstrekning at forskriftsmessig avkjørsel kan bli anlagt (jfr. gjeldende regler til veglovens § 43), derimot ikke den resterende avkjøringsveg på den private eiendom.

Den geografiske avgrensning av avkjørselen er for øvrig av mindre interesse etter at de siste endringene i vegloven § 41 er gjennomført.

#### 3.2 Lovlig avkjørsel

Eksisterende avkjørsel anses som lovlig avkjørsel i den utstrekning eier/bruker kan dokumentere tillatelse gitt av offentlig vegmyndighet. Dessuten kan eksisterende avkjørsel ansees som lovlig i den utstrekning det kan dokumenteres at avkjørselen har vært anlagt og synlig brukt i lengre tid uten at vegvesenet har gjort innsigelser, og således i virkeligheten har godkjent at eier/bruker har innrettet seg etter dette.

Dersom avkjørselen har vært anlagt og synlig brukt sammenhengende i flere år, f.eks. 10 år, og eieren/brukeren har vært i god tro, kan avkjørselen ansees som lovlig uten spesielle adkomstdokumenter. Har eieren/brukeren ikke vært i god tro, f.eks. anlagt avkjørselen etter å ha fått avslag på søknad, spiller det ingen rolle hvor lang tid avkjørselen har vært brukt.

#### 3.3 Utvidet bruk

Avkjørselstillatelsen er alltid knyttet til den bruk som skal gjøres av avkjørselen, f.eks. i forbindelse med bolig, fabrikk, landbruk, forretningsvirksomhet m.v., jfr. ordet "nyttast" i § 40, første og annet ledd. Tas avkjørselen i bruk til noe annet enn det tillatelsen gjelder, slik at bruken innebærer vesentlig større trafikk, er dette en ulovlig bruk. Skal det eksempelvis åpnes forretning eller fabrikk hvor det før eksisterte kun en tomt med boligavkjørsel, vil dette klart være en utvidet bruk som eier/bruker må søke vegsjefen om tillatelse til.

På den andre siden finnes tilfelle som nok innebærer anderledes bruk enn tidligere, men som likevel må kunne godtas uten spesiell tillatelse. Eksempel her er jordbruksavkjørsel for hestetransport, som etterhvert er tatt i bruk av traktor i samsvar med utviklingen i jord/ skogbruket. Eier/avkjørselsbruker har imidlertid en selvstendig plikt til å forbedre avkjørselsstandarden i følge reglene til vegloven § 43.

#### 4. SAKSBEHANDLING ETTER PLANGRUNNLAG

Behandlingsmåten i en avkjørselssak er først og fremst avhengig av plansituasjonen. I hvilken forbindelse avkjørselsspørsmålet kommer opp har også betydning. (fradeling, byggetillatelse, jordskifte) (jfr. pkt. 5).

Vegsjefens standpunkt til spørsmål om adkomst til veg fremkommer enten gjennom et enkeltvedtak etter vegloven eller gjennom en uttalelse til en sak etter bygningsloven. Normalt treffes formelt vedtak bare når vegsjefen mottar særskilt søknad om avkjørselstillatelse etter vegloven § 40 eller ved godkjenningsvedtak av detaljplan etter forskriftene til veglovens § 12.

##### 4.1 Avkjørselsbehandling gjennom reguleringsplan

Det er grunn til å forvente at avkjørselssaker i fremtiden i stor grad vil bli fremmet gjennom reguleringsplan. Etter de siste endringer i § 26 gir bygningsloven langt på veg tilsvarende mulighet til å fastsette en juridisk bindende avkjørselsregulering som vegloven. Ved behandling av forslag til reguleringsplaner bør vegsjefen påse at disse muligheter utnyttes.

Avkjørselsplassering må fremgå klart av reguleringsplan-kartet. Likeledes bør frisiktssoner inntegnes. Avkjørselsforhold ellers f.eks. bruken av en avkjørsel kan dessuten i nødvendig utstrekning fastsettes i reguleringsbestemmelsene. Generelle krav til sikt og geometri i avkjørsler (jfr. reglene til veglovens § 43 og vegnormalene) kan også inntas (jfr. forøvrig pkt. 7.6 samt "Reguleringsbestemmelser - Nye normalbestemmelser for reguleringsplaner" utgitt av Miljøverndepartementet, Planavdelingen, juni 1981).

##### 4.2 Avkjørselsbehandling gjennom disposisjonsplan for fritidsbebyggelse

Ved fritidsbebyggelse har disposisjonsplan vært en vanlig benyttet planform. Bruk av disposisjonsplan betinger at kommunen har vedtekt til bygningsloven § 82. Ved bygging etter disposisjonsplan gjelder i utgangspunktet samme system som for spredt utbygging (jfr. Miljøverndepartementets rundskriv "Hytter og fritidshus" T-13, 1977).

Etter vegloven er det under enhver omstendighet nødvendig med vegsjefens tillatelse til avkjørsel til riks- eller fylkesveg, selv om bygningsloven § 66, 1. ledd ikke er gjort gjeldene ved vedtekt for fritidsbebyggelse (jfr. kap. IV 3 i rundskriv T-13, 1977). Vegdirektoratet vil imidlertid anbefale at vegsjefene anmoder kommunene om at § 66, nr. 1 gjøres gjeldene. Dette vil medføre at bygningsrådet også får et ansvar for å påse at tilfredsstillende adkomst er sikret (jfr. pkt. 2.2). Likeledes burde også bygningsloven § 95, nr. 2 gjøres gjeldende, slik at kommunene hadde en lovmessig plikt til å forelegge planen for andre myndigheter.

Ved vegsjefens behandling av en disposisjonsplan må det gå klart fram om formelt vedtak er fattet eller om bare uttalelse er avgitt. Dette har betydning for klagesaksbehandlingen (jfr. punkt 5.2).

Bruk av disposisjonsplan kan forenkle den etterfølgende byggesaksbehandling. Utvidet bruk av grendeveger bør f.eks. kunne behandles samlet for større hyttekonsentrasjoner ad gangen. I sin uttalelse kan vegsjefen gi forhåndstilsagn om avkjørselstillatelse på nærmere gitte betingelser. Disposisjonsplanen må være godkjent av fylkesmannen før særskilt avkjørselstillatelse kan utferdiges.

Dersom kommunene gjør gjeldende de nye normalvedtektene fra Miljøverndepartementet (jfr. rundskriv T-13, 1977), vil myndigheten til å dispensere fra vedtektene bli lagt til bygningsrådet.

Kommunen må gjøres oppmerksom på at dispensasjonssaker som medfører endrete avkjørselsløsninger til riks- eller fylkesveg, må forelegges vegsjefen.

#### 4.3 Avkjørselssøknader i område med stadfestet/egengodkjent reguleringsplan

Plassering og bruk av ny avkjørsel som fremgår av stadfestet eller egengodkjent reguleringsplan, trenger ingen særskilt tillatelse etter vegloven § 40. Tilsvarende er det ikke nødvendig med særskilt tillatelse for utvidet bruk av eksisterende avkjørsel så sant utvidet bruk er klart forutsatt i reguleringsplanen. I slike tilfeller vil eier/bruker av avkjørselen har et rettskrav på å få avkjørsel på det anviste sted og bruke den innenfor de rammer som er fastlagt i reguleringsplanen og i vegloven.

Selv om bygningsloven gir større muligheter enn tidligere til å regulere avkjørselsforhold, vil en vurdering av en avkjørselssak i forhold til veglovens bestemmelser fortsatt være nødvendig. Det gjelder spesielt reglene til vegloven § 43 med bestemmelser om geometrisk utforming, sikt, byggeteknisk detaljutforming og vedlikehold av avkjørsler. Disse reglene gjelder også i område med reguleringsplan.

Anlegg av ny avkjørsel eller utvidet bruk av eksisterende avkjørsel må således ikke finne sted uten at vegsjefen gir en teknisk godkjenning på nærmere angitte vilkår etter vegloven § 43, samt eventuelt vegloven § 40, 3. ledd (kfr. pkt. 7.6).

Reguleringsplanens økte betydning tilsier at vegsjefen gjennomgår avkjørselsreguleringen i tidligere stadfestede reguleringsplaner. Dersom planen har en foreldet løsning, bør vegsjefen anmode kommunen om planrevisjon. Dersom behovet for slik revisjon først tas opp i forbindelse med konkrete byggesaker, kan f.eks. tidsmomentet føre til at utbyggingen likevel må baseres på planens avkjørselsregulering.

Enkeltsaker med avkjørselsløsning som ikke er i samsvar med stadfestet/ egengodkjent reguleringsplan kan etter bygningsloven fremmes på ulike måter

- planendring
- mindre vesentlig reguleringsendring
- dispensasjon
- midlertidig dispensasjon

Miljøverndepartementet har gitt uttrykk for at reguleringsendringer må være hovedregelen. Selv om valg av behandlingsmåte i den enkelte sak selvsagt avgjøres av bygningsmyndighetene, vil Vegdirektoratet likevel gi enkelte generelle retningslinjer. Særlig fordi en behandling bare etter vegloven kan være aktuell i spesielle tilfeller. Det gjelder enkelte saker hvor reguleringsplanens avkjørselsløsning er mangelfull. F.eks. tillatelse til avkjørsel innenfor egen eiendom, hvor eiendommen grenser til offentlig veg uten at avkjørsel direkte fremgår av planen.

Dersom planen forutsetter avkjørselsfri veg, vil imidlertid en slik sak kreve ny behandling etter bygningsloven fortrinnsvis som reguleringsendring. En reguleringsendring vil særlig være nødvendig for avkjørselsløsninger som omfatter bygging av avkjørselsveg (felles avkjørsel) over naboeiendom, og hvor denne avkjørselsvegen ikke inngår i planen. Generelt sett bør saker som bryter vesentlig med reguleringsplanens intensjoner, behandles som reguleringsendringer.

Saker som f.eks. gjelder flytting av avkjørsel innen samme eiendom samt avvik fra de tekniske krav som er fastsatt i reguleringsbestemmelsene, må kunne behandles som dispensasjonssaker.

#### 4.4 Avkjørselssøknader i område med godkjent detaljplan

Etter endringene i planforskriftene til vegloven § 12 (oktober 1980) kan detaljplan i likhet med en reguleringsplan inneholde planbestemmelser og forslag til adkomstveger (jfr. forskriftene § 8.1). Tilsvarende som for reguleringsplan vil godkjenningsvedtaket på en detaljplan gi tillatelse til plassering og bruk av avkjørsler, slik det fremgår av planen.

Anlegg av ny avkjørsel eller utvidet bruk av eksisterende avkjørsel må imidlertid ikke finne sted uten at saken også er vurdert i forhold til de tekniske krav som er satt i medhold av vegloven § 43 jfr. § 40, 3. ledd.

Dette kan sannsynligvis mest hensiktsmessig gjøres ved at vegsjefen utsteder avkjørselstillatelse for hver enkelt avkjørsel i vegplanen med nærmere angitte vilkår, dersom slike ikke fremgår av planen. Veglovens regler til § 43 vedlegges som generelle vilkår for tillatelsen, slik det er vanlig for øvrig.

Samferdselsdepartementet foreslo i Ot. prp. nr. 49 (1978- 1979) at vegsjefen også for vegtype C i visse tilfeller skulle få adgang til å avslå avkjørselssaker bare under henvisning til godkjent detaljplan. Forslaget fikk ikke tilslutning ved stortingsbehandlingen (jfr. Innst. O. nr. 52 (1980-1981)). Avkjørselssøknader i slike tilfeller må derfor fortsatt realitetsbehandles.

Avkjørselsløsninger som tidligere har vært vurdert ved planbehandlingen og som ikke er innarbeidet i planen, bør imidlertid i vedtaksform kunne avvises, dersom forutsetningene for vegplanene ikke er endret.

Enkeltsaker som ikke er i samsvar med godkjent detaljplan, vil normalt kunne behandles som mindre vesentlige planendringer, dersom detaljplanen enda ikke er kommet til utførelse (jfr. forskriften § 20). Hvor anlegget er utført, må vegsjefens avgjørelse behandles som et regulært enkeltvedtak.

#### 4.5 Avkjørselssøknader i område som er eller bør være under planlegging

Hvor detalj- eller reguleringsplanlegging pågår og planvedtak kan ventes i nærmeste framtid, bør realitetsbehandling av en konkret avkjørselssøknad kunne utsettes. Søkeren må imidlertid underrettes om utsettelsen med beskjed om når søknaden kan ventes avgjort (jfr. forvaltningsloven § 11 a).

Tilsvarende vil gjelde dersom bygningsrådet etter henstilling fra vegvesenet har fattet vedtak om midlertidig bygge- og delingsforbud etter bygningsloven § 33 eller dersom vegsjefen har nedlagt byggeforbud etter vegloven §38.

Dersom ovenfornevnte vilkår ikke er tilstede, må vegsjefen ta standpunkt til mottatte avkjørselssøknader. Dette vil også være tilfellet dersom vegsjefen mener avkjørselsreguleringen langs den aktuelle vegstrekning må tas opp i plansammenheng. Slik det ofte er ønskelig i randsonene til tettsteder med stort utbyggingspress.

Ved avslag vil det imidlertid være aktuelt å gi tilsagn om revurdering på grunnlag av ny søknad, når plan foreligger.

Ved tillatelse vil det være aktuelt å sette vilkår basert på den kommende plan.

## 5 SAKSBEHANDLING AV ENKELTSAKER ETTER SØKNADSTYPE

### 5.1 Avkjørselssøknad direkte fra søker.

Avkjørselsspørsmål vil i de fleste tilfeller være knyttet til fradeling eller bygging. Normalt bør særskilt avkjørselssøknad utarbeides og fremmes samtidig med søknad om deling av grunneiendom (pkt. 5.2) og søknad om byggetillatelse (pkt. 5.3).

Etter de siste endringer i bygningsloven med utvidet plikt for bygningsrådet til å styre den enkelte saks fremdrift, bør søkere oppfordres til å henvende seg først til de kommunale bygningsmyndigheter.

Dersom vegsjefen likevel mottar avkjørselssøknad direkte fra søker, må vegsjefen normalt realitetsbehandle søknaden. Dette gjelder også i avkjørselssaker ved fradeling eller bygging for å oppnå en raskest mulig byggesaksbehandling (jfr. dog pkt. 4.5). Vegdirektoratet opphever herved den faste ordningen med en foreløpig bygningsrådsgodkjenning i forhold til bygningsloven før vegsjefen behandler saken. (jfr. Vegdirektoratets rundskriv nr. 88/69, Jur).

### 5.2 Søknad om deling av grunneiendom

Søknader om deling av grunneiendom vil vegsjefen normalt motta fra de kommunale bygningsmyndigheter. (jfr. bygnl. §§ 63, nr. 5 og 66, nr. 1) Det er bygningsrådet som avgjør om tillatelse til deling skal gis. Miljøverndepartementet har imidlertid presisert at dersom bygningsrådet vil avslå en delingssøknad p.g.a. lov, forskrift eller vedtekt under dets myndighetsområde, så bør dette gjøres uten at søknaden forelegges andre organ.

Retningslinjene for praktisering av delingsloven sikrer at adkomstspørsmål kan avklares i forbindelse med delingssaken. Vi viser her til "Kommunal oppmåling", håndbok til delingsloven utgitt på Kommunalforlaget i samarbeid med Norske Kommuners Sentralforbund og Miljøverndepartementet, Oslo desember 1979. I henhold til kommentarene til forskriftene til delingsloven bør kommunene ta i bruk blankett 58.01 til delingssøknader (jfr. håndbokas del 5). Blanketten inneholder et eget felt som behandler adkomstspørsmål. Opplegget her vil medvirke til at søker utarbeider særskilt avkjørselssøknad samtidig med delingssøknaden. Vegsjefen bør derfor ta opp med kommunene om denne eller tilsvarende blanketter kan tas i bruk. Dessuten bør vegsjefen anmode bygningsrådene om å gjøre bruk av den hjemmelen bygningsrådet nå har til å forlange at søker tegner inn på kart hvordan avkjørsel kan ordnes (jfr. bygningsloven § 63, nr. 2).

Særskilt avkjørselssøknad bør foreligge samtidig med delingssøknaden. Vegsjefen må da fatte formelt vedtak etter vegloven. Selv om særskilt avkjørselssøknad ikke foreligger, kan vegsjefen likevel fatte slikt formelt vedtak, dersom saksdokumentene gir tilstrekkelige opplysninger om bebyggelsesplassering og påtenkt avkjørselsløsning etc.

En slik fremgangsmåte er ønskelig både for å korte ned saksbehandlingstiden og for å gi en ryddig klagesaksbehandling. Den bør skje enten etter vegloven eller bygningsloven. Dersom avkjørselsløsningen alene er av avgjørende betydning for om delingstillatelse kan gis, bør klagesaksbehandlingen skje etter vegloven. Endelig vedtak i bygningsrådet bør avvente en klagesaksbehandling etter vegloven. Hvis bygningsmyndighetene likevel behandler delingssøknaden før klagefristen er utløpt eller klagebehandlingen er avsluttet, må søkeren kunne forlange fornyet behandling hvis klagen helt eller delvis blir tatt til følge, og det var vegsjefens uttalelse som var avgjørende for bygningsmyndighetenes avslag.

### 5.3 Søknad om byggetillatelse

Lovregler om forholdet bygningsmyndighet-vegmyndighet ved søknader om byggetillatelse, tilsvarende stort sett reglene om delingssøknader. Tilsvarende saksbehandlingsrutiner kan derfor følges (jfr. pkt. 5.2).

Etter de siste endringer i bygningsloven står bygningsrådet fritt til å avgjøre om rådet skal behandle en byggesak innenfor sitt myndighetsområde før eller etter samtykke er innhentet fra annen myndighet. Behandlingsrutinen avgjøres etter hva som er mest hensiktsmessig i det enkelte tilfellet. (bygnl. §§ 94 og 95).

### 5.4 Avkjørselssøknad fra jordskifteretten

Avkjørselsreguleringen vil være en viktig forutsetning for utformingen av jordskiftefelt. Vegsjefen bør derfor på jordskifterettens initiativ delta aktivt i plasseringen av avkjørsler i jordskifteplaner.

Når gjennomføring av jordskifteplan vil kreve avkjørsel fra riksveg, kan søknad om avkjørsel fremmes av jordskifteretten. (jfr. jskl. § 20, 3. ledd).

Hvor avkjørsel skal opparbeides i medhold av jordskifteplan med tilhørende avkjørselstillatelse fra vegsjefen, bør fristen for bygging av avkjørselen settes til 5 år fra det tidspunkt jordskifterettens kjennelse er endelig (jfr. Vegdirektoratets brev til vegsjefene av 1. november 1979).

## 6. AVKJØRSELSVURDERING

Vurderingen må ta utgangspunkt i Samferdselsdepartementets retningslinjer for behandling av avkjørselsaker

Vegvesenet skal ut fra sitt forvaltningsmessige ansvar først og fremst vurdere de veg- og trafikkmessige forhold ved en avkjørselssøknad. Hensynet til trafikk-sikkerheten står sentralt. Hensynet til fremkommeligheten 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 lokaliseringssønske som er grunnlaget for en søknad, er i samsvar med et bevisst utbyggingsmønster fra kommunens side.

Siktemålet ved avkjørselsbehandlingen må generelt sett 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 både avkjørselsantall og aktivitet til riksveg. En slik generell begrensning må imidlertid først og fremst skje gjennom planlegging etter 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 trafikk-mengde.

Dersom rammeplan ikke er utarbeidet, bør en tilsvarende vurdering av forholdene på den omsøkte vegstrekning inngå som en første del av behandlingen av en avkjørselssøknad.

### 6.1 Strekningsvurdering

Strekningsvurderingen er ikke avhengig av at en søknad foreligger.

Et sentralt vurderingselement vil være de trafikk-sikkerhetsmessige konsekvenser av boliglokalisering langs vegen generelt sett ut i fra avstander til skole, butikk og annen nærservice. Vegens transportfunksjon må også tas i betraktning. På riksveger utformet som typiske transportåre med god linjeføringsstandard og høy bæreevne skal avkjørselspolitikken være mer restriktiv. (jfr. for øvrig St. meld nr. 80 (1980-1981)).



Ved strekningsvurderingen er det viktig å ta hensyn til om forholdene vil endre seg over tid. Dersom det innenfor en aktuell planleggingshorisont blir satt i verk trafikksikkerhetstiltak som f.eks. gang- og sykkelveg eller omkjøringsveg kan det være grunnlag for en mer liberal vurdering enn forholdene i dag skulle tilsi.

Strekningsvurderingen vil tilsvare den strenghetsgradering av vegnettet som skal gjøres gjennom rammeplanarbeidet. På den enkelte vegstrekning fastsettes en av følgende fire strenghetsgrader:

- Meget streng holdning (Strenghetsgrad I)
- Streng holdning (Strenghetsgrad II)
- Mindre streng holdning (Strenghetsgrad III)
- Lite streng holdning (Strenghetsgrad IV)

Vi viser her til gjeldende retningslinjer for rammeplanarbeidet bl.a. Vegdirektoratets håndbok 075 "Rammeplan for avkjørsler", Oslo 1980.

Strenghetsvurderingen bør gjennomføres for en eller flere vegruter under ett. Derfor vil den ikke alltid utgjøre en del av behandlingen av den enkelte avkjørselsøknad. En gjentatt vurdering vil normalt bare være nødvendig dersom de grunnleggende forutsetninger skulle være endret.

Av hensyn til den konkrete søknadsvurdering er det imidlertid viktig med en tilfredsstillende oversikt både over grunnlaget for strekningsvurderingen og de valgte strenghetsgrader med tilhørende retningslinjer. En slik oversikt bør også vise hva som i første rekke har vært avgjørende for valget av strenghetsgrad.

## 6.2 Veg- og trafikkforhold på stedet

### 6.2.1 Trafikksikkerhet

Det må spesielt vurderes hvilke konkrete følger en innvilgning vil få for trafikksikkerheten. Det gjelder situasjonen både for trafikantene på riksvegen og for eiere/brukere av avkjørselen. Vurderingen må gjøres på grunnlag av de faktiske forhold på det omsøkte avkjørselssted og på den nærliggende hovedvegstrekning. Den fysiske utforming må sammenholdes med trafikkmengden og trafikkenes hastighet samt trafikksammensetningen i avkjørselen og på hovedvegen.

En veg med stor gjennomgangstrafikk har en vesentlig større ulykkestetthet (ulykker/km og år) enn en veg med mindre og mer lokalpreget trafikk.

Ulykkesfrekvensen (ulykker/mill. vognkm) er imidlertid relativt uavhengig av trafikkbelastningen på hovedvegen, men sterkt avhengig av avkjørselsantall og avkjørsels-

aktivitet. Avkjørselsbehandlingen bør bidra til at ulykkesfrekvenser som gir behov for vegutbedring ikke oppstår. På lavtrafikkerte veger (ÅDT < 500 kjt) bør en høyere ulykkesfrekvens kunne godtas.

Sikkerhetsnivået for gående og syklende vurderes på grunnlag av

- behovet for kryssing ved avkjørselen
- hovedvegens attraktivitet som lekeområde
- behovet for å ferdes langs hovedvegen sett i forhold til det fysiske vegtilbud.

En vurdering av den personlige sikkerhet er av stor betydning. Faren for utrusningsulykker (aking, sykling, løping ut på vegen) med barn avtar med økende avstand mellom bolig og veg. Avkjørselsvegen bør derfor ha en tilfredsstillende lengde. Undersøkelser har vist at det i stor grad er befolkningen som bor langs hovedvegene som rammes av trafikkulykker.

Sikkerhetsnivået for biltrafikken vurderes på grunnlag av alle aktuelle svingebevegelser også avsvingning fra hovedveg til avkjørselen. Avkjørsler bør derfor gjøres godt synlig fra hovedveg spesielt for å unngå situasjoner med kraftig nedbremsing og fare for påkjørsel bakfra. Avkjørsler på typiske forbikjøringsstrekninger kan innebære en spesielt høy risiko, særlig dersom hastighetsnivået er høyt.

En undersøkelse har vist at ulykkesnivået for direkte avkjørselsavhengige ulykker bare øker ubetydelig ved en aktivitetsøkning fra et nivå tilsvarende 10-12 bolighus til et nivå på 30-40 bolighus og minst en forretning eller en annen større aktivitet pr. km. Det innebærer at dersom avkjørselsaktiviteten har nådd et nivå som omtrent tilsier fartsgrense 60 km/t, kan en ytterligere vekst skje uten særlig økning verken i ulykkestetthet eller ulykkesfrekvens for de direkte avkjørselsavhengige ulykkene. En tilsvarende tendens ble registrert for ulykker med gående og syklende langs vegen. Resultatene her er imidlertid noe usikre p.g.a. små ulykkestall.

Analyse av hvordan den innenbyrdes avstand mellom avkjørsler påvirker ulykkesnivået viser at det er sikkerhetsmessig gunstigere å plassere en avkjørsel på strekninger med kort innenbyrdes avkjørselsavstand enn på strekninger med stor avstand mellom avkjørslene.

#### 6.2.2 Trafikkavvikling

Normalt vil en ny avkjørsel isolert sett ikke gi noen særlig reduksjon i en vegs trafikkavviklingsstandard. Dersom aktiviteten langs vegen imidlertid har blitt så stor at det av sikkerhetsmessige grunner er behov for særskilt fartsgrense, vil en ny avkjørsel få betydelige konsekvenser. Derfor er det viktig, at veksten i avkjørselsantallet dempes i rimelig tid før behovet for særskilt fartsgrense inntreffer.

Hovedregelen må være at avkjørselstillatelser av trafikk-avviklingshensyn bør håndteres mer restriktivt utenfor, enn innenfor strekninger med særskilt fartsgrense (jfr. også pkt. 6.2.1).

### 6.2.3 Støy og andre miljøforhold

Støy og andre miljøforhold kan under ingen omstendighet være avslagsgrunnlag alene.

Slike forhold kan imidlertid være et marginalt tilleggsmoment ved vegvesenets vurdering av en avkjørselssak. Det vil f.eks. gjelde ved behandling av avkjørsler til bygg innenfor gjeldende byggegrense. På strekninger hvor støyskjerming er påkrevet, må avkjørselsreguleringen vies spesiell oppmerksomhet. Avkjørselsløsninger som gir en mest mulig effektiv og rimelig skjerming må tilstrebes. (jfr. for øvrig pkt. 7.7.4).

## 6.3 Nærmere om spesielle avkjørselstyper

Retningslinjene har så langt hovedsakelig tatt utgangspunkt i vanlige søknader om boligavkjørsel. Dette punkt inneholder en del spesielle retningslinjer for vurdering av avkjørsel til næringsvirksomhet og fritidsbebyggelse.

### 6.3.1 Stedbunden næring

Holdningen til avkjørsler for landbruksnæringen, gårds- og driftsavkjørsler er i sin alminnelighet gitt i rammeplanens retningslinjer. Tilsvarende holdninger må til dels gjøres gjeldende overfor fiskerinæringen for avkjørsel til naust, båtplass, m.v.. Avkjørsel til bolig nr. 2 på gårdbruk når den er grunnlag for et naturlig generasjonsskifte i driften på eiendommen, skal vurderes mer liberalt. Det gjelder særlig dersom søknaden gjelder utvidet bruk av eksisterende avkjørsel. En mer liberal praktisering av avkjørselssøknader fra andre stedsbestemte næringer som gruvedrift, torvtak, grustak, stein- og kalkbrudd vil også være aktuelt.

Avkjørsler til landbruket bør reguleres slik at intern kontakt mellom bolig og driftsbygning ikke skjer via hovedveg.

Avkjørsel til nye våningshus på gård bør legges på samme side av vegen som avkjørsel til driftsbygning. Tilsvarende bør gjelde avkjørsel til ny driftsbygning.

Avkjørsel til kårhus bør legges på samme side av vegen som avkjørselen til den øvrige gårdsbebyggelse, og som en fellesløsning.

Driftsavkjørsler til parseller på eiendom som gjennomløpes av riksveg, bør legges rett overfor hverandre.

### 6.3.2 Bensinstasjoner/serviceanlegg

Etablering av bensinstasjon, kafeteria, motell m.v. langs vegnettet virker sterkt trafikkskapende. I tillegg til trafikanter på riks-/fylkesvegen vil den lokale befolkning i en viss utstrekning benytte anlegget. Det er således viktig at etablering av slik virksomhet vurderes i en videst mulig sammenheng. De reguleringsmessige forhold utenom vegområdet bør tas i betraktning for å fastlegge anleggets virkning på det totale trafikkbilde.

På denne bakgrunn bør vegsjefen anmode kommunene om at etablering av større serviceanlegg langs riks- eller fylkesveg bare skjer i medhold av reguleringsplan. (jfr. forøvrig pkt. 6.3.3 siste avsnitt). Mindre anlegg langs mer sekundære veger må imidlertid normalt kunne behandles som enkeltsak. Alternativt kan avkjørsels-spørsmålet eventuelt avklares gjennom detaljplan etter vegloven.

Ved kombinert drift av bensinstasjon med annen forretnings- eller servicevirksomhet vil avkjørselssøknad være nødvendig. I slike tilfeller er det spesielt viktig med tilfredsstillende parkerings- samt inn- og utkjøringsforhold. Muligheten for senere avkjørsels-sanering står også sentralt. Inn- og utkjøring plasseres og utformes også med tanke på forventet gangtrafikkøkning.

### 6.3.3 Annen næringsvirksomhet

Anlegg av avkjørsel til industri, forretninger og annen ikke stedbunden næringsvirksomhet bør i likhet med avkjørsel til servicevirksomhet skje i medhold av reguleringsplan. Industri o.l. virksomhet vil normalt være relativt sterkt trafikkskapende. Spørsmål om utvidet bruk av avkjørsel og nye avkjørsler vil jevnlig dukke opp etter hvert som virksomheten ekspanderer og ny aktivitet kommer til. Dette kan gi en uheldig trafikkmessig utvikling, og det er viktig at utbyggingen skjer etter en bred vurdering hvor arealplanmessige og trafikkmessige forhold ses i sammenheng.

Hvis bygningsmyndighetene ikke vil utarbeide reguleringsplan, plikter vegsjefen å behandle saken som enkelt søknad.

### 6.3.4 Fritidsbebyggelse

Vegsjefens vurdering av søknad om hytteavkjørsel skal i utgangspunktet skje etter de samme kriterier som søknader om boligavkjørsel. Visse reservasjoner, må gjøres.

Hytteavkjørsler bør ikke settes i noen særstilling på strekninger med "meget streng holdning", og "lite streng holdning" (jfr. pkt. 6.1).

Langs strekninger med "streng holdning", kan hytteavkjørsler normalt vurderes noe mindre restriktivt enn boligavkjørsler. Enkeltavkjørsler til hytter bør likevel være meget begrenset, mens fellesløsninger bør kunne tillates dersom forholdene på stedet gjør det mulig med teknisk tilfredsstillende utforming og plassering av avkjørslene.

Ved strekninger i gruppen "mindre streng holdning", bør hytteavkjørsler vanligvis kunne tillates, men her som ellers er det viktig å tilstrebe adkomstløsninger med felles parkeringsplasser.

#### 6.4 Distriktshensyn

I hvilken grad distriktshensyn skal tas i den enkelte sak, må avklares gjennom strekningsvurderingen. Forholdet må avgjøres etter god kontakt mellom vegsjef og kommune.

#### 6.5 Søkers personlige forhold

Enkelte søkere vil til fordel for sin avkjørselssøknad påberope seg å være i en helt spesiell situasjon. De kan ha spesiell tilknytning til et lokalmiljø ved slektskap el.a. De kan være rammet av handicap/sykdom, eller andre forhold kan gjøre at de mener å stå i en særstilling.

I hvilken grad slike forhold skal være utslagsgivende ved avgjørelsen er det vanskelig å gi generelle retningslinjer om. Dersom slike forhold vil medføre mindre bruk av avkjørselen enn det som ellers ville vært normalt, vil det selvsagt være grunn til å vurdere saken mer positivt.

I saker som ikke gjelder etablering i forbindelse med stedbunden næring, bør det normalt ikke legges vekt på strengt personlige forhold som slektskap, sykdom e.l. Betydningen av søkers yrkesmessige tilknytning er tatt opp i punkt 6.3.1.

I helt spesielle tilfeller kan det være aktuelt å la en avkjørselstillatelse være knyttet til søkeren personlig. Forutsetningen må da være at tillatelsen gjelder en spesifisert bruk, at tillatelsen faller bort når søkerens bruk opphører, og at en alternativ permanent løsning lar seg etablere. Slik tillatelse kan f.eks. være aktuell for å spare sterkt tilårskomne mennesker for å etablere og vedlikeholde en lang avkjørselsveg. (jfr. forøvrig pkt. 7.7.1).

#### 6.6 Samlet vurdering

Ved den samlede vurdering sammenholdes strekningsvurderingen med søkers anførsler og forholdene på det omsøkte tilknytningssted. Her blir det oftest en avvei-

ning mellom til dels motstridende hensyn. Ved avveiningen må det legges vekt på retningsgivende vedtak i politiske organ om avkjørselsbehandlingen.

Avgjørelsen må skje etter en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

Muligheten for felles avkjørselsløsning med en eksisterende avkjørsel til tilsvarende virksomhet skal undersøkes først.

Avkjørselsløsninger som kan bedre trafikksikkerheten må vurderes positivt f.eks. ved at en ny avkjørsel avløser flere eksisterende utilfredsstillende avkjørsler.

Avkjørselsreguleringen må ikke være til hinder for en senere avkjørselssanerende lokalvegutbygging. (kfr. spesielt rammeplanens retningslinjer for "streng holdning").

Strekningsevurderingen utgjør en viktig del av det samlede vurderingsgrunnlag. Dette gjelder særlig dersom den er fastlagt i en rammeplan, som har fått kommunal tilslutning gjennom en politisk behandling.

Strenghetsgraden i en rammeplan for avkjørsler kan i seg selv ikke være begrunnelse for avslag på en avkjørselssøknad. Eventuelt avslag må knytte seg til nærmere vurderinger av de forhold som har vært grunnlaget for valg av strenghetsgrad. (dvs. vegstrekningens trafikkmengde, trafikkulykker, transportmessig betydning etc).

Dersom f.eks. "meget streng holdning" er valgt med hensynet til transportfunksjonen som hovedbegrunnelse vil ofte en vurdering av det omsøkte tilknytningspunktet stå sentralt. Et avslag på slike strekninger vil sannsynligvis måtte knytte seg til sikkerhetsnivået i den enkelte avkjørsel. Det er tvilsomt om hensynet til riksvegens transportfunksjon kan være avslagsgrunnlag alene.

Dersom trafikksikkerhetssituasjonen på en strekning er meget utilfredsstillende og dette er hovedbegrunnelse for valg av f.eks. "meget streng" eller "streng holdning" vil saker på slike strekninger bare bli tillatt unntaksvis. Det kan skyldes personlige forhold (jfr. 6.5) eller at omsøkt virksomhet bare er ubetydelig trafikkskapende. Avkjørselsløsninger som forbedrer eksisterende situasjon må også kunne godtas. Det vil imidlertid være få tilfeller at fordelene ved at flere avkjørsler blir slått sammen blir så store at de oppveier ulempene ved ny etablering av virksomhet.

Dersom f.eks. "mindre streng holdning" er valgt fordi trafikksikkerhetssituasjonen generelt sett er akseptabel, vil det være et sentralt spørsmål om sikkerhetsnivået på vegstrekningen fortsatt vil være akseptabelt etter den omsøkte etablering (jfr. pkt. 6.2.1).

Dette vil sannsynligvis være tilfellet hvis ikke etableringen er meget trafikkskapende. En vurdering av forholdene over tid er imidlertid viktig. Dersom det er et generelt utbyggingspress på strekningen, vil situasjonen raskt kunne bli mer kristisk, slik at avslag likevel må gis.

"Mindre streng holdning" kan også være valgt ved en meget utilfredsstillende trafikksikkerhetssituasjon fordi spesielle hensyn tilsier en viss avkjørselsøkning.

I dette tilfellet er det viktig å få klarlagt om de spesielle hensyn som ønskes tilgodesett, foreligger. Det kan gjelde dikstriksutbyggingshensyn (jfr. 6.4), hensyn til stedbunden næring (jfr. pkt. 6.3.1), personlige forhold (jfr. pkt. 6.5).

De tekniske krav til avkjørsel og avkjørselsveg må i et hvert tilfelle kunne oppfylles (jfr. pkt. 7.6). Dersom omsøkt tilknytning ikke har eller kan få tilfredsstillende sikt og geometrisk utforming, slik at bruken blir farlig, må søknaden avslås.

Alternativ avkjørselsløsning bør om mulig påvises i de tilfeller avslag må gis (jfr. pkt. 6.3 og 7.5). Dersom søknad om utvidet bruk ikke kan imøtekommes, bør det legges spesielt stor vekt på å finne alternative løsninger. Dersom strekningsvurderingen tilsier avslag, vil det ofte ikke være grunnlag for å foreslå en alternativ avkjørselsløsning til den omsøkte vegstrekning.

#### 6.7 Alternative avkjørselsløsninger

Det er en fordel om en diskusjon og vurdering av alternative løsninger skjer på et tidligst mulig tidspunkt under saksbehandlingen. De alternative løsningene kan inndeles i 4 hovedkategorier.

- mindre justering innen søkers eiendom
- utvidet bruk av eksisterende avkjørsel istedet for ny avkjørsel
- ny avkjørsel kombinert med stengning av eksisterende avkjørseler
- henvisning til andre vegstrekninger/områder

Mindre justeringer innen søkers eiendom vil være et vanlig alternativ, slik at de tekniske krav til avkjørsel og avkjørselsveg kan oppfylles.

Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel skal alltid vurderes før tillatelse til ny avkjørsel gis. Hvis flere muligheter er tilstede, bør søker vurdere disse nærmere.

Tillatelser betinget av avkjørselssanering vil kunne gi en forbedret trafiksikkerhetssituasjon. Det bør være en mer naturlig løsning etter de siste veglovendringer (jfr. Ot. prp. nr. 49 (1978-1979)). Vegsjefen kan nå engasjere seg økonomisk også i opparbeidelse av avkjørselsveger ved flytting av lovlige avkjørsler. Dessuten kan vegsjefen sørge for erverv av den grunn og de rettigheter tredjemann trenger for å få anlagt privat adkomstveg. Dersom det blir utarbeidet detaljplan for avkjørselsreguleringen kan dette grunnerverv gjøres gjennom ekspropriasjon. (jfr. forøvrig pkt. 7.7.3).

Avkjørsel til en nærliggende riks- eller fylkesveg kan være aktuelt dersom den alternative vegstrekning har en mer lokal funksjon. Ved behandlingen av den enkelte avkjørselssøknad bør vegsjefen ikke anwise en adkomsløsning som medfører bygging i helt andre områder. Dersom veg- og trafikkmessige hensyn tilsier at lokalisering i boligfelt med et eget lokalvegssystem, er det eneste akseptable alternativ til bygging langs riksveg, må vegsjefen ta dette opp med kommunen gjennom generalplanarbeidet.

I kommuner med rammeplan hvor vegsjef og kommune er enige om en strenghetsgrad som tilsier avslag på søknaden, bør søker henvises til kommunen, som kan opplyse hvor boligbygging er ønsket.



## 7. NÆRMERE OM DE ENKELTE LEDD I SAKSBEHANDLINGEN

### 7.1. Veiledning til søker

Statens vegvesen har en alminnelig veiledningsplikt overfor publikum (jfr. forvaltningsloven § 11, 1. ledd). Omfanget av plikten er nærmere utdypet i forskrifter datert 16. desember 1977 med hjemmel i lovens § 11.

Forskriftenes § § 1 og 2 lyder:

#### § 1

"Forvaltningsorganene har innenfor sitt saksområde en alminnelig veiledningsplikt. Plikten gjelder for alle typer saker som behandles i det enkelte forvaltningsorgan.

Formålet med veiledningen skal være å gi parter og andre interesserte adgang til å ivareta sitt tarv i bestemte saker på best mulig måte.

Omfanget av veiledning må likevel tilpasses det enkelte forvaltningsorgans situasjon og kapasitet til å påta seg slik virksomhet.

#### § 2

Forvaltningsorgan som behandler sak med en eller flere private parter, skal av eget tiltak vurdere partenes behov for veiledning.

Etter forespørsel fra en part og ellers når sakens art eller partens forhold gir grunn til det, skal forvaltningsorganet gi veiledning om:

- a gjeldende lover og forskrifter og vanlig praksis på vedkommende saksområde, og
- b regler for saksbehandlingen, særlig om parters rettigheter og plikter etter forvaltningsloven.

Om mulig bør forvaltningsorganet også peke på omstendigheter som i det konkrete tilfelle særlig kan få betydning for resultatet.

Uavhengig av om sak pågår, plikter forvaltningsorganet innen sitt saksområde å gi tilsvarende veiledning til en person som spør om sine rettigheter og plikter i et konkret forhold som har aktuell interesse for ham."

Av § 1 framgår av formålet med veiledningen skal være å gi den aktuelle part (§ 1, andre ledd) adgang til å "vareta sitt tarv" på best mulig måte. I § 2 understrekes at forvaltningsorganet av eget tiltak skal vurdere partenes behov for veiledning, og at organet bør "peke på omstendigheter som i det konkrete tilfelle særlig kan få betydning for resultatet".

Anvisning av mulige alternative avkjørselsløsninger vil være en viktig side av veiledningsplikten. (Jfr. pkt. 6.7 og pkt. 7.5)

## 7.2 Rask saksbehandling

Vegsjefens avgjørelse skal treffes "uten ugrunnet opphold" (jfr. fvl. § 11a). Dersom det ventes å ta "uforholdsmessig lang tid" før henvendelsen blir besvart, må søkeren underrettes.

Dette innebærer at dersom vegsjefen ikke regner med å få behandlet en søknad innen ca. 4 uker, bør søkeren varsles om dette. Årsaken til den lange behandlingstiden angis, og dersom det er mulig, meddeles også når svar kan ventes.

## 7.3 Grundig saksbehandling

Forvaltningslovens § 17, 1. ledd pålegger forvaltningsorganene å påse at "saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes".

Derfor er det viktig å skaffe opplysninger om alle de forhold, som kan ha betydning for sakens utfall. (Jfr. forøvrig pkt. 5.2).

I tillegg til søkerens spesielle anførsler, vil følgende materiale være nødvendig:

- nøyaktig angivelse av hvor avkjørselen ligger på riksvegen vist på flyfoto eller oversiktskart i målestokk 1:5 000 eller tilsvarende
- detaljsskisse som viser avkjørselsveg, bygningsplassering og nærliggende avkjørsler
- opplysning helst på kart om hvilken strenghetsgrad, som er foreskrevet på den aktuelle strekning
- oversikt over grunnlaget for valg av strenghetsgrad. Opplysninger om trafikkmengde, trafikkulykker m.v., samt eventuelle endringer i disse forhold
- uttalelse fra vedkommende vegmester om spesielle forhold på stedet og om det er nødvendig å kreve gjennomført spesielle tiltak som vilkår for å innvilge søknaden

Allerede under saksforberedelsen må det påses at vedkommende saksbehandler eller andre tjenestemenn som behandler saken er habile (jfr. fvl. kap. II).

## 7.4 Forhåndsvarsling

Vanligvis vil det ikke være behov for å gi søkeren varsel om at vedtak vil bli truffet (jfr. fvl. § 16). Men i enkelte tilfelle kan søkeren ha krav på forhånds-

varsel, f.eks. ved en omfattende saksforberedelse med innhenting av nye opplysninger og/eller uttalelser fra naboer og andre som kan oppfattes som parter i saken (jfr. fvl. § 2e sammenholdt med reglene som partsoffentlighet i § 18 og § 19).

Forhåndsvarsling av naboer i de tilfeller søker foreslår en felles adkomstløsning, bør gjennomføres av søker eller fortrinnsvis kommunen som koordinerende instans i byggesaksbehandlingen.

I saker hvor vegsjefen selv vil gjennomføre en avkjørselsregulering, må vegsjefen foreta den nødvendige varsling.

#### 7.5 Vedtaket - alternative avkjørselsløsninger

Før vegsjefen fatter formelt vedtak, bør alternative avkjørselsløsninger være klarlagt og vurdert både av søker og vegsjef så langt dette er aktuelt i vedkommende sak. (jfr. pkt. 6.7). Endelig søknad vil da kunne gjelde et alternativ som vegsjefen kan godta. Dersom søker likevel fremmer et løsningsalternativ vegsjefen ikke kan akseptere, må søknaden avslås. Vegsjefen bør imidlertid samtidig opplyse om eventuelle muligheter for at et annet alternativ kan godtas.

Søkeren kan da klage over at avkjørsel ikke kan tillates på det sted han ønsker. Eventuell ny søknad på alternativt nytt sted behandles på fritt grunnlag med adgang for vegsjefen til å stille vilkår, uten noen spesielle forpliktelser i relasjon til avslaget.

#### 7.6 Vedtaket - generelle vilkår. Tekniske krav til avkjørsler

Alle avkjørselstillatelser forutsettes nyttet innen to år, ellers bortfaller den. Dette har vært praktisert i flere fylker, men bør innføres som et generelt vilkår med eksempelvis følgende ordlyd:

"Tillatelsen til anlegg av avkjørselen er betinget av at avkjørselen er ferdig opparbeidet og godkjent av Statens vegvesen innen 2 år fra i dag. I motsatt fall bortfaller tillatelsen".

Vegdirektoratet har fastsatt tekniske regler for bygging og vedlikehold av avkjørsler (jfr. vegloven § 43). Gjeldende regler forutsettes vedlagt enhver avkjørselstillatelse, og vil være generelle vilkår for tillatelsen. Likeledes gjelder bestemmelsene i vegnormalene om avkjørsler (jfr. forskriftene til veglovens § 13).

Forøvrig kan vegsjefen kreve at den enkelte avkjørsel skal bygges etter en plan han godkjenner (jfr. veglovens § 40, 3. ledd). En slik særskilt plan for enkeltavkjørsler vil først og fremst være aktuelt ved vanskelige terrengforhold eller spesielle bruksforhold.

Det kan gjelde avkjørsler til bensinstasjoner og bedrifter hvor det blir nødvendig med utforming av spesielle arrangementer, f.eks. pumper, svingningsmuligheter, trafikkregulering m.v.

I disse tilfeller kan utformingen av avkjørselsforholdene, utover det som strengt tatt regnes til avkjørselsbegrepet, være avgjørende for om tillatelse i det hele tatt kan gis eller må avslås.

Hvis en avkjørselstillatelse forutsetter omfattende arbeider for å få tilfredsstilt de tekniske krav, kan bl.a. kontrollhensyn tilsi at formell avkjørselstillatelse først utstedes, når arbeidene er utført. (jfr. pkt. 8). Ved behandlingen av avkjørselssøknaden gis kun forhåndstilsagn om avkjørselstillatelse.

### 7.7 Vedtaket - spesielle vilkår

Spesielle vilkår som fastsettes må tas inn i den skriftlige avkjørselstillatelsen. Formell avkjørselstillatelse bør utstedes på Statens vegvesens blankett nr. 67/67N.

#### 7.7.1 Vilkår - midlertidig avkjørselstillatelse

Spesielle forhold kan gjøre det nødvendig å tidsbegrense tillatt bruk av avkjørsel med plikt for eier/bruker å stenge avkjørselen, såsnart brukstida er omme. Brukstillatelsen gis enten til et bestemt tidspunkt eller til en bestemt begivenhet inntreffer.

Slike midlertidige tillatelser bør kun gis dersom det er stor sannsynlighet for at utnyttelsen av avkjørselene vil være klart tidsbegrenset.

Midlertidige tillatelser kan f.eks. brukes dersom det er på det rene at kommunene i den nærmeste framtid vil bygge en adkomstveg som senere kan gi permanent tilknytning.

Vilkår knyttet til søkers personlig forhold (jfr. pkt. 6.5), vil også være av midlertidig karakter.

Vilkår om midlertidig avkjørselstillatelse bør tinglyses på den aktuelle eiendom.

#### 7.7.2 Vilkår - fremtidig fellesavkjørsel

Det kan ofte være aktuelt med vilkår om at avkjørselen i fremtiden også må kunne brukes av andre (jfr. for øvrig retningslinjene som er knyttet til "streng" og "mindre streng" holdning).

### 7.7.3 Vilkår - avkjørselssanering

Det kan være nødvendig å gjøre en avkjørselstillatelse betinget av at en eller flere avkjørsler stenges. Selv om dette er forårsaket av en søknad etter vegloven § 40, vil imidlertid vegloven § 41 være hjemmelen for en slik avkjørselssanering. Vegsjefen må således fatte et særskilt vedtak etter denne paragraf basert på hensynet til den offentlige veg. § 41 hjemler ikke vedtak utelukkende til fordel for den enkelte avkjørselssøker, som i tilfelle må bruke § 53 i vegloven.

Gjennom slike vilkår om avkjørselssanering vil det også være naturlig å behandle spørsmålet om fordeling av kostnader mellom søker og vegvesen.

Hovedregelen er at vegvesenets økonomiske medansvar er knyttet til tiltak vegmyndigheten setter i gang på offentlig veg, i motsatt fall er kostandene vegvesenet uvedkommende.

Dersom vegsjefen gjør en avkjørselstillatelse betinget av en avkjørselssanering, er det søker som ved sin søknad, har initert avkjørselssaneringen. Men det er vegsjefen som avgjør om det er behov for avkjørselssanering. Spørsmålet om i hvilken grad et slikt behov var tilstede også tidligere står derfor sentralt. Gjelder stengingen et fåtall avkjørsler som tidligere hadde en tilfredsstillende teknisk utforming, er det ikke rimelig at vegvesenet dekker kostnadene ved en avkjørselssanering, som er en helt nødvendig forutsetning for en tillatelse.

Dersom et vedtak etter vegloven § 41 i alle tilfeller hadde vært aktuelt, må vegvesenet dekke kostnadene ved omlegging av de opprinnelige avkjørslene, mens den nye avkjørselsbrukeren selv må dekke de utgifter som refererer seg til hans egen adkostløsning (adkomstveg samt andel av opparbeidelseskostnadene til den nye fellesavkjørsel).

### 7.7.4 Vilkår - støyforhold

For å oppnå en mest mulig effektiv støyskjerming over en lengre strekning, er det viktig at skjermen anlegges sammenhengende uten åpninger. Private avkjørsler til riksveg kan gjøre skjerming vanskelig.

Dersom støynivået ligger opp til det veiledende maksimumsnivå for nye veger (f.t. 55 dBA), kan det i slike tilfeller være aktuelt å sette som vilkår for en avkjørselstillatelse at søker frafaller fremtidige krav om støyskjermingstiltak eventuelt erstatning for støyulemper.

### 7.8 Begrunnelse for vedtaket

Dersom søknaden innvilges uten spesielle vilkår utover de alminnelige regler om bygging og vedlikehold og ikke strider mot andre grunneieres interesser, trenges ingen begrunnelse for vedtaket. (jfr. fvl. § 24, 2. ledd).

Hvis derimot søknaden blir avslått, eller søknaden blir innvilget på spesielle vilkår, skal vedtaket grunngis samtidig med at vedtak treffes. (jfr. fvl. § 24, 1. ledd).

Følgende momenter må tas med i begrunnelsen (jfr. fvl. § 25):

- henvisning til hjemmelen for vedtaket - veglovens § 40
- henvisning til søkerens anførsler
- begrunnelse for det skjønn som er utøvd

Det er særlig viktig å få fram de faktiske forhold som har begrunnet vedtaket, ut i fra de overordnede hensyn (trafikkikkerhet, framkommelighet og miljø).

### 7.9 Underretning om vedtaket

Søkeren skal gis skriftelig underretning om vedtaket. Dersom søknaden innvilges uten tyngende vilkår for søkeren eller andre parter i saken, er det tilstrekkelig å gjøre oppmerksom på selve vedtaket. Men hvis søknaden avslås, eller innvilges på visse tyngende vilkår, må søkeren få opplysning om (jfr. forvaltningslovens § 27 og § 3 i forskriftene til forvaltningslovens § 11):

- klageadgang
- klagefrist
- framgangsmåte ved klage
- retten etter forvaltningslovens § 18 og 19 til å se sakens dokumenter
- begrunnelsen for avslaget eller vilkårene
- vegsjefens veiledningsplikt etter forvaltningslovens § 11 med forskrifter
- adgangen til å søke fritt rettsråd
- adgangen til å få tilkjent sakskostnader etter forvaltningslovens § 36

En tilsvarende underretning skal gis dem som på grunnlag av det som er skjedd under saksbehandlingen, må sies å være part i saken (jfr. fvl. § 2e). Som eksempel kan nevnes tilfeller hvor vegsjefens tillatelse betinger felles avkjørselsløsning for søkeren sammen med en eller flere naboer. Naboen(e) blir da å regne for part, og vil ha krav på tilsvarende underretning som søkeren.

Statsforvaltningens skjema X-073 kan benyttes som vedlegg ved denne underretningen. Det er dekkende for de generelle opplysninger søker har krav på.

#### 7.10 Klagebehandlingen

Bestemmelsene i forvaltningslovens kap. VI kommer til anvendelse i avkjørselssaker (jfr. veglovens § 11). Det vises til de enkelte bestemmelsene (§§ 28-36). Innkomne klager skal snarest mulig vurderes med sikte på om nye opplysninger skal føre til at vegsjefens vedtak bør oppheves eller endres (jfr. fvl. § 33). I så fall underrettes klageren/(partene) snarest mulig.

Dersom vegsjefen ikke finner å kunne endre sin avgjørelse, sendes saken med klagen snarest mulig til klagemyndigheten.

Fylkesutvalget er klagemyndighet i avkjørselssaker som gjelder riksveg eller fylkesveg (jfr. veglovens § 40, annet ansnitt, siste setning slik denne lyder etter endringen 29. mai 1981).

Fylkesutvalgets myndighet som klageinstans kan imidlertid bli delegert (enten med hjemmel i veglovens § 9, 3. ledd eller med hjemmel i kgl.res. 24. juli 1981) til nemnd oppnevnt av fylkestinget, f.eks. Samferdselsstyret/utvalget i fylket.

Dersom vegsjefen under tilretteleggingen av klagesaken gir kommentarer eller nye opplysninger/vurderinger, skal klageren og eventuelle motparter ha gjenpart av det som på denne måten kommer til uttrykk fra vegsjefens side.

Klageren og eventuelle motparter meddeles en frist på 14 dager for å komme med mulige merknader til klagemyndigheten.

## 8. KONTROLL

En effektiv kontroll med at vilkårene for gitte avkjørselstillatelser blir oppfylt, er avhengig av hensiktsmessige kontrollrutiner. Utstedelse av formell avkjørselstillatelse først etter at avkjørsel er anlagt og tatt i bruk, har vist seg å være en god løsning ut fra kontrollhensyn.

Et nært samarbeid med kommunale myndigheter vil forøvrig være naturlig. For avkjørsler i områder med stadfestet reguleringsplan bør bygningsrådet rutinemessig meddele om nye avkjørsler eller bruksendringer.

På særskilt henvendelse fra Vegdirektoratet har Kommunal- og Arbeidsdepartementet gitt uttrykk for bygningsrådet har hjemmel til å nekte såvel ferdigattest etter bygningslovens § 99 som midlertidig brukstillatelse, dersom avkjørsel ikke er bygd i samsvar med vilkårene for avkjørselstillatelsen. Det påligger imidlertid vegvesenet å føre kontroll med byggingen av avkjørselen.

## 9. GJELDENDE RUNDSKRIV SOM SLETTES

Følgende rundskriv slettes:

- rundskriv nr. 35/62 Plan
- rundskriv nr. 30/64
- rundskriv nr. 30/67 Jur
- rundskriv nr. 88/69 Jur
- rundskriv nr. 2/70 Jur
- NA rundskriv nr. 103/78 Jur

Rundskriv nr. 2/70 Jur inneholder imidlertid enkelte punkter som fortsatt har interesse for avkjørselsbehandlingen, særlig gjelder dette avsnittene om utvidet bruk.



RETNINGSLINER FOR BEHANDLING AV AVKJØRSLESAKER FOR RIKS-  
VEG - JFR. VEGLOVA §§ 40 OG 41

FASTSETTE AV SAMFERDSELSDEPARTEMENTET 26. FEBRUAR 1982

	Side
<u>INNHALD:</u>	
INNLEIING	1
1. GENERELT OM SIKTEMÅL OG INTERESSEAVVEGING	2
2. OMSYNET TIL VEGEN OG FERDSLA	2
2.1 Omsynet til trafikktryggleiken	3
2.2 Omsynet til vegen sin transportfunksjon	3
3. FORHOLDET TIL PLANLEGGING/AREALBRUK - BUSETTINGS- OG NÆRINGSGRUNNLAG	4
3.1 Omsyn til planar og arealutnytting	4
3.2 Distriktsomsyn	5
3.3 Særlege omsyn til stadbudne næringar	5
4. ANDRE RETNINGSLINER FOR VURDERING AV AVKJØRSLESAKER	5
4.1 Strekningsinndeling av vegnettet som grunnlag for vurdering av avkjørsler.	5
4.2 Forholdet mellom enkeltsaksbehandling og planlegging.	6
4.3 Vurdering av alternative løysingar.	6
4.4 Tekniske krav til utforming av avkjørsler.	6
4.5 Ulike avkjørsletyper.	7
5. ANDRE RETNINGSLINER	7

RETNINGSLINER FOR BEHANDLING AV AVKJØRSLESAKER FOR  
RIKSVEG JFR. VEGLOVA §§ 40 OG 41 -  
FASTSETTE AV SAMFERDSELSDEPARTEMENTET 26. FEBRUAR 1982

Innleiing

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.

Avkjørsle kan fastleggjast og regulerast i plan etter veglova eller bygningslova. Det same kan skje ved enkeltvedtak etter veglova §§ 40 og 41. Veglova § 40 gir heimel til å avgjere søknad om å byggje ny avkjørsle til offentleg veg, utvide bruken av slik avkjørsle eller ta ho i bruk til anna føremål, d.v.s. både kvar avkjørsle skal byggjast og korleis ho skal nyttast. Veglova § 41 gir heimel til å stengje, flytte eller regulere bruken av eksisterande avkjørsle.

Det vil kunne melde seg behov for, eller ønskje om nye avkjørsler sjølv om det ligg føre detaljplan etter veglova der det er teke sikte på å dekkje avkjørslesforholda. I slike tilfelle skal saka takast opp til realitetsvurdering. Søknad kan ikkje avvisast med tilvising til at han gjeld avkjørsle som ikkje er i samsvar med planen.

Retningslinene nedanfor skal nyttast ved behandling av enkeltsaker som gjeld avkjørsle til riksveg. Avgjerdsmakta i desse sakene ligg til vegsjefen eller det kommunale organet som ved delegasjon etter veglova § 9, første og fjerde ledd eventuelt vil få denne styremakta. Klageinstans er fylkesutvalet eller den nemnda fylkestinget med heimel i veglova § 9, tredje ledd har overført styremakta til.

Retningslinene gjeld både for behandlinga i førsteinstansen og klageinstansen. Jfr. elles Innst. O. nr. 52 (1980-81), s. 3-4, der samferdselsnemnda seier:

"Ved at fylkesutvalet vert lovfest klageorgan på dette saksfeltet, meiner nemnda at den sentrale vegstyremakta likevel har den overordna styremakta også i avkjørslesaker. Lovendringa skulle såleis ikkje bryta med det vanlege prinsipp om at den som t.d. har det økonomiske ansvar også bør ha den øvste styremakt."

I tillegg til retningslinene gjeld forvaltningsrettslege føresegner som følgjer av forvaltningslova m.v., jfr. veglova § 11.

## 1. GENERELT OM SIKTEMÅL OG INTERESSEAVVEGING

Behovet for avkjørsler til offentlig veg har samanheng med arealutnyttinga langs vegen. Ved behandling av avkjørslesaker skal målet vere å sikre eit tilkomstmønster til vegen som kan akseptertast 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 som gjeld 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 imøtekome søknaden.

Denne avveginga 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 samanheng.

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.

## 2. OMSYNET TIL VEGEN OG FERDSLA

Ved vurdering av avkjørslesaker skal det leggjast stor vekt på trafikktryggleiken. Andre viktige omsyn kan vere vegen sin transportfunksjon og det som har å gjere med vedlikehald av vegen. Både av omsyn til trafikktryggleiken og den transportfunksjon vegen skal ha, er det ved planlegging og utbygging i nokon mon lagt til grunn føresetnader om vegtype, til dømes avkjørslefri eller avkjørsle-regulert veg. Slike føresetnader skal leggjast til grunn ved behandling av avkjørslesaker.

## 2.1 Omsynet til trafikktryggleiken

Avkjørslesituasjonen har klar innverknad på trafikkmønsteret og aktivitetsnivået langs vegen, både i form av ferdsle inn og ut av avkjørsler og den lokaltrafikken som følgjer med (bilar, jordbruksreiskap, syklistar og fotgjengarar). Dette har igjen innverknad på risikoen for ulykker.

Ein sterkt trafikkert veg med mange avkjørsler inneber stor risiko for ulykker. Særleg farleg er det når fotgjengarane, og då mest typisk skolebarn, må bruke same vegen som den motoriserte ferdsla.

Det vil såleis vere eit anna grunnlag for å vurdere ei avkjørslesak ved ein sterkt trafikkert gjennomgangsveg enn ved ein veg med mindre og lokalprega trafikk. Konflikten mellom omsynet til trafikktryggleiken og søkjaren sine interesser vil vere mindre i det siste tilfellet, og vil gi grunnlag for ei meir liberal haldning. På vegar med stor trafikk, særleg gjennomgangstrafikk og stor fart, må ein av omsyn til trafikktryggleiken vurdere avkjørslesøknadene vesentleg strengare.

Ved vurderinga skal det takast omsyn til endringar som kan ventast. Kan ein rekne med at det innanfor eit akseptabelt/rimeleg tidsrom blir sett i verk tryggingstiltak, til dømes bygging av gang- og sykkelveg, eller at noverande veg blir avlasta av omkjøringsveg, kan det vere grunnlag for ei meir liberal haldning enn forholda i dag skulle tilseie. Tiltak eller planar som inneber at vegen i framtida kan få auka trafikk og spele ei større rolle transportmessig, vil kunne føre til at avkjørslesaker må behandlast meir restriktivt.

Det er fastsett krav til sikt m.v. i avkjørsler, jfr. pkt. 4.4 i retningslinene her. Bakgrunnen for dette regelverket som skal leggjast til grunn ved behandling av avkjørslesaker, er mellom anna trafikktryggleiken. Avkjørsleløyve skal ikkje gjevast dersom desse krava ikkje kan tilfredsstillast.

Dersom fleire avkjørsler vil innebere at det oppstår behov for omkjøringsveg eller tryggingstiltak som gang-/sykkelveg eller fartsregulering, skal dette takast omsyn til ved behandling av avkjørslesaker. Meiner ein at slike behov er heilt klare, skal avkjørsleløyve ikkje gjevast dersom det ikkje samstundes er sikkert at dei nødvendige tiltaka blir gjennomførte.

## 2.2 Omsynet til vegen sin transportfunksjon

Ved sida av trafikktryggleiken er det særleg vegen sin transportfunksjon som skal telje med ved vurdering av avkjørslesaker. I praksis vil det i denne samanhengen, kunne

vere vanskeleg å skilje desse omsyna frå einannan. Samanhengen kan illustrerast ved at avkjørslesituasjonen er eit viktig moment ved fastsetting av fartsgrenser på vegnettet. Fleire avkjørsler kan gi grunnlag for å sette ned farten. Redusert fart gjev eit dårlegare vegsamband, jamvel om vegen i seg sjølv er god. Det er såleis viktig at slike verknader er klarlagde før det blir teke avgjerd i avkjørslesaker.

Søknad om avkjørsle til ein viktig gjennomfartsveg skal under elles like vilkår, vurderast meir restriktivt enn tilsvarande søknad til ein veg med lokalprega trafikk.

Utbygginga av eit overordna avkjørslefritt eller avkjørsle-regulert vegnett skjer gradvis. Avkjørslesaker skal vurderast i lys av ein samla utbyggingsstrategi for ei aktuell vegstrekning, jfr. elles pkt. 4.1 i retningslinene her om strekningsinndeling av vegnettet for vurdering av avkjørsler.

Langs avkjørslefrie vegar er utgangspunktet at det ikkje skal gjevast løyve til enkeltavkjørsler. Saker som gjeld driftsavkjørsler i landbruket kan likevel i visse tilfelle behandlast meir lempeleg enn andre avkjørslesaker.

Det skal leggjast vekt på å differensiere vurderingane i avkjørslesaker etter kor viktig det er å halde den konkrete vegstrekninga mest mogleg avkjørslefri av omsyn til tryggleik, transportstandard og vegsambandet som ledd i samferdsla.

### 3. FORHOLDET TIL PLANLEGGING/AREALBRUK - BUSETTINGS- OG NÆRINGSGRUNNLAG

#### 3.1 Omsyn til planar og arealutnytting

Etter vegloav § 40 er utgangspunktet at avkjørsler skal fastleggjast i plan etter veglova eller bygningslova. Avgjerd i enkeltsak bør i prinsippet byggje på ei tilsvarande brei vurdering.

Trafikkmønsteret er i stor grad avhengig av arealbruk, utbygging og korleis sentrale funksjonar i lokalsamfunnet er lokaliserte. På same måten som omsynet til trafikktryggleiken skal inngå i all planlegging og lokalisering, skal det som ligg føre av aktuelle planar etter bygningslova, telje med ved vurderinga av avkjørslesaker. Søknad om avkjørsleløyve til bustadtomt skal til dømes vurderast ut frå plassering i høve til sentrumsfunksjonar, skole, butikk m.v., så langt dette har noko å seie for trafikktryggleiken t.d. ved resulterande blanding av gåande/sykklande og motorisert ferdsel når gang- og sykkelveg manglar. Som peika på under pkt. 1 i desse retningslinene, kan avkjørsle berre nektast ut frå omsyn som har med vegen og ferdsla å gjere.

I samråd med kommunen skal det vurderast om avkjørslespørsmålet bør løysast gjennom reguleringsplanlegging i området, men dette må sjåast i samanheng med omsynet til søkjaren. Bruk av mellombels og tidsavgrensa løyve kan vere aktuelt.

### 3.2 Distriktsomsyn

I utkantstrøk og grisgrende område er det viktig å halde oppe og styrke busetting og næringsgrunnlag. Ved behandling av avkjørslesaker i slike område skal det leggjast vekt på at det lokaliseringssønsket som er grunnlag for søknaden, er i samsvar med eit utbyggingsmønster som er innarbeidd i kommunale planar eller lagt til grunn for kommunal planlegging og lokalisering. Så langt råd er, skal ein prøve å finne fram til løysingar ved hjelp av lokalvegnett eller i form av utvida bruk av eksisterande avkjørsler.

Ofte vil det vere slik at omsynet til vegen og ferdsla, betyr mindre i desse områda enn elles. Men også i grisgrendte område er det viktige gjennomfartsvegar som tilseier eit restriktivt utgangspunkt for vurdering av avkjørslesaker.

I område med særlege terrenghøve, som til dømes mellom fjord/vassdrag og fjell er det ofte ikkje særleg plass til lokalvegar i tillegg til hovudvegen. I slike tilfelle kan ein måtte vurdere avkjørslesøknader meir liberalt enn elles. Men ein må og vere særleg varsom så den einaste aktuelle hovudvegen ikkje får for låg standard på grunn av avkjørsler.

### 3.3 Særlege omsyn til stadbundne næringar (landbruk)

Avkjørsler som trengst i samband med stadbundne næringar, først og fremst i landbruket, skal vurderast meir liberalt enn avkjørsler til andre formål. Det same gjeld utvida bruk av eksisterande avkjørsle til husvære nr. 2 på eit gardsbruk, når dette er grunnlag for eit naturleg generasjonsskifte i drifta på eigedomen.

## 4. ANDRE RETNINGSLINER FOR VURDERING AV AVKJØRSLESAKER

### 4.1 Strekningsinndeling av vegnettet som grunnlag for vurdering av avkjørsler

Avkjørslesøknader skal vurderast på bakgrunn av strekningsvise oversikter (for eksempel rammeplanar) som mellom anna viser kor strengt søknader om ulike avkjørsletyper vil bli vurdert. Ved utarbeiding av desse oversiktene skal det leggjast til grunn dei same omsyna og vurderingane som blir nytta ved behandling av avkjørslesøknader.

Strekningsoversiktene er ikkje bindande ved vurdering av enkeltsaker. Det er likevel viktig at dette materialet ligg til grunn for behandlinga, slik at den enkelte saka mest mogleg forsvarleg kan vurderast i ein vidare samanheng.

#### 4.2 Forholdet mellom enkeltsaksbehandling og planlegging

Vegsjefen vil kunne utarbeide plan eller be om at det blir utarbeidd plan i samband med avkjørslesøknader. Utanfor regulert område inneber dette at ein i staden for å avgjere til dømes avkjørslesøknad som enkeltsak, utarbeider detaljplan, eller reguleringsplan som omfatter løysing av det aktuelle avkjørslespørsmålet. Jfr. elles pkt. 3.1 i desse retningslinene.

Ved utarbeiding av enkelte planar, til dømes reguleringsplanar av eldre dato, har det ikkje vore teke slike på å løyse avkjørslespørsmålet. I slike tilfelle vil avkjørslesøknad anten kunne behandlast som enkeltsak eller ved endring eller revisjon av vedkomande plan.

Ved avkjørslesøknader vil det kunne vere aktuelt å krevje plan når ein går inn på å vurdere alternative løysingar, jfr. pkt. 4.3 i retningslinene. Dette har mellom anna samheng med at ei løysing som inneber utvida bruk eller regulering av eksisterande avkjørsler, og vil kunne få verknad for interessene til andre enn søkjaren.

#### 4.3 Vurdering av alternative løysingar

Om ein avkjørslesøknad ikkje kan imøtekomast i den forma han ligg føre, bør alternative løysingar vurderast. I slike tilfelle skal ein særleg sjå på om løyve kan gjevast i form av utvida bruk av eksisterande avkjørsle eller via anna vegnett i området. Om det trengst og forholda ligg til rette, kan det vedtakast flytting eller endring av eksisterande avkjørsler for å få ei god heilskapsløysing.

Det er grunnlag for å vurdere alternative løysingar sjølv om det vil vere akseptabelt å imøtekomme søknaden slik han ligg føre. Vilkåret er at ein då alt i alt får ei trafikkmessig betre løysing. Dette punkt gjeld særleg førsteinstansen (veg sjefen).

#### 4.4 Tekniske krav til utforming av avkjørsler

Ved behandling av avkjørslesaker skal dei tekniske krava til utforming av avkjørsler med tilkomstveg som til kvar tid gjeld, leggjast til grunn. Eksempel på slikt regelverk er vegnormalane, jfr. føresegnene etter veglova § 13, og reglar om bygging og vedlikehald av avkjørsler etter veglova § 43.

Etter veglova § 40, tredje ledd, kan vegsjefen krevje at den enkelte avkjørsle skal byggjast etter plan han godkjenner.

#### 4.5 Ulike avkjørsletyper

Avkjørsler vil tene ulike formål og få varierende innverknad på trafikkmønsteret. Driftsavkjørsler i landbruket, avkjørsle til bustadområde og næringsverksemd knytt til vegtrafikken, gir alle ulike verknader i høve til trafikken på vegen. Dette fører og til at grunnlaget for å vurdere slike avkjørsler er forskjellig.

#### 5. ANDRE RETNINGSLINER

Vegdirektoratet kan gi utfyllande bestemmelser for behandling av avkjørslesaker.