

# 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 skjønnet 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:**

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

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

<sup>1)</sup> **Vegtype** <sup>\*)</sup> :

- 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
<b>Framkom- melighet</b>	Nivå 1 Nivå 2	■	■	■	■	■
<b>Trafikk- sikkerhet</b>	Nivå 1	■	■	■	■	■
<b>Service</b>	Nivå 1 Nivå 2 Nivå 3	■	■	■	■	■
<b>Miljø</b>	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 interesseavveilingen 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 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 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. <sup>1)</sup>*

*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."*

<sup>1)</sup> 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 <sup>1)</sup>. 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 <sup>1)</sup>.
- c) Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger stadfestet reguleringsplan eller bebyggelsesplan som godkjenner slik løsning. <sup>2)</sup>  
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. <sup>3)</sup>

“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 <sup>1)</sup> til avkjørselsutformingen oppfylles. Hvor forholdene ligger til rette kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

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

<sup>2)</sup> Reguleringsplan eller bebyggelsesplan kreves for byområdene i Drammen, Kongsberg og Hønefoss.

<sup>3)</sup> 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 <sup>1)</sup>	Standard-klasse <sup>2)</sup>	Opplevelses-funksjon	Generell strengheitsgrad <sup>3)</sup>
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 <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 023	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 035	Stamveg <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 052	Stamveg <sup>4)</sup>	D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 007	Nasjonal <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	Meget streng
Rv 032	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	Streng
Rv 035	Regional <sup>4)</sup>	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

<sup>1)</sup> Vegtype: se tabell kapittel 1.4    <sup>2)</sup> Standardklasse: se tabell kapittel 1.4

<sup>3)</sup> 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 strenghetsgraden strekningsvis på vegger av type D i henhold til trafikkmengde som angitt i kapittel 1.7.

<sup>4)</sup> 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 offentlig 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 <sup>1)</sup> 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.”*

<sup>1)</sup> 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 trafikkinteresser 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, siktforbedrende tiltak og andre lokale/begrensete 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 forurensingsulempere 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

Forurensingsulempene 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 forurensingslovens §§ 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 menneskeskapt. 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 riksvegstrekkninger 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, allmenyldig 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.

For di 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
<b>INNENDØRSFOHOLD</b>		
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)	
<b>UTENDØRSFORHOLD</b>		
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 veganlegg 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 stamvegene, 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 stamvegstrekningene er lokalisert til områder med stort utbyggingspress, noe som forsterker behovet for særlig beskyttelse.

100 m byggegrenseavstand legges til grunn for de omkjøringsvegene og stamvegstreknings 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 <sup>1)</sup>	Standard-klasse <sup>2)</sup>	Opplevelses-funksjon	Generell byggegrense-avstand <sup>3)</sup>
<b>E 016</b>	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>E 018</b>	Stamveg	A/B	H1	Turisttransportrute	50 m
<b>E 134</b>	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 007</b>	Stamveg <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 023</b>	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 035</b>	Stamveg <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 052</b>	Stamveg <sup>4)</sup>	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 007</b>	Nasjonal <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 032</b>	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 035</b>	Regional <sup>4)</sup>	C/D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 040</b>	Regional	D	H1/H2/H3	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
<b>Rv 050</b>	Regional	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
<b>Rv 051</b>	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 280</b>	Regional	D	H1/H2		50 m
<b>Rv 285</b>	Regional	D	H1/H2	Turisttransportrute Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 037</b>	Lokal	D	H1	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 165</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 167</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 241</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 243</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 281</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 282</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 283</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 284</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 286</b>	Lokal	D	H1/H2	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 287</b>	Lokal	D	H1/H2	<i>Turistvennlig rute</i>	50 m
<b>Rv 289</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m
<b>Rv 319</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Turisttransportrute	50 m



- <sup>1)</sup> **Vegtype:** se tabell kapittel 1.4    <sup>2)</sup> **Standardklasse:** se tabell kapittel 1.4
- <sup>3)</sup> **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.
- <sup>4)</sup> Se også kap. 1.4 om klassifisering etter transportfunksjon.

# **Fylkesdelplan**

**for avkjørsler og byggegrenser  
langs riksvegnettet i Buskerud**

**Del II**

**Konkretisering på riksvegnettet**

## **Innholdfortegnelse:**

<b>2.1</b>	<b>Prinsipper for differensiering</b>	<b>Side 2</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Avkjørselssaker</b>	<b>Side 2</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Byggegrenser</b>	<b>Side 4</b>
<b>2.2</b>	<b>Generell strenghetsgrad for avkjørselsspørsmål og generell byggegrenseavstand</b>	<b>Side 10</b>
<b>2.3</b>	<b>Strenghetsgrader for avkjørselsspørsmål og byggegrenseavstander konkretisert på riksvegnettet</b>	<b>Side 12</b>
<b>2.4</b>	<b>Vedlegg. Kart med angivelse av strenghetsgrader i avkjørselsspørsmål</b>	

# Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser

## Del II, konkretisering på riksvegnettet i Buskerud

### 2.1. Prinsipper for differensiering

Del I av fylkesdelplanen for avkjørsler og byggegrenser angir den generelle strenghetsgraden for avkjørselsspørsmål og generell byggegrenseavstand langs hele vegruter i riksvegnettet.

Disse hovedprinsippene må differensieres slik at både trafikksikkerhet og framkommelighet kan bli best mulig ivaretatt ved siden av andre viktige samfunnsinteresser.

#### 2.1.1 Avkjørselssaker

Samlet sett skal hovedprinsippet for vurdering av avkjørselsspørsmål være at en streng og konsekvent, men samtidig nyansert holdning skal legges til grunn. I denne vurderingen må det foretas en avveining av trafikksikkerhetshensyn og vegens transport- og adkomstfunksjon mot samfunnets og enkeltpersoners andre interesser og hensyn.

I dagens retningslinjer for fastsettelse av særskilte fartsgrenser ( 60 km/t ), er antallet avkjørsler langs vegnettet et viktig kriterium. Når det gjelder strenghetsgraden i vurdering av avkjørselsspørsmål, vil det på de enkelte vegrutene være avgrensede strekninger som kan gis lavere strenghetsgrad (f.eks. “mindre streng” i stedet for “streng”) enn den generelle i forbindelse med f. eks. lokale sentrumsfunksjoner, bebyggelsesmønster o.l. i tettsteder.

I henhold til notat SSB 98:25, “Regionale standarder” fra Statistisk sentralbyrå og Statens vegvesens håndbok 017 “ Veg- og gateutforming” kan et tettsted grovt defineres som et sted hvor det bor over 200 mennesker og der det ikke er mer enn 50 m mellom husene, dog med skjønnsmessig avvik for parker, idrettssanlegg m.v.

Et viktig kriterium som karakteriserer et tettsted er gjeldende fartsgrense. Gjennom et tettsted vil fartsgrensen være 50 km/t eller lavere. I tillegg til dette og ovenstående beskrivelse av et tettsted over, har Vegvesenet gjort en skjønnsmessig vurdering av om summen av publikumsrettede funksjoner og tilbud tilsier at stedet kan karakteriseres som et tettsted. I vurderingen legges det vekt på eventuell tilstedeværelse av post, bank, offentlig administrasjon og tilbud, omfanget av detaljhandelsvirksomhet og annen forretningsmessig tjenesteytelse m.v.

Slik lokal reduksjon i strenghetsgrad gjelder ikke for motorveg klasse A og B (som pr. definisjon skal være helt avkjørselsfrie) og ikke for avkjørselsfri hovedveg, vegtype C.

For vegtype D, avkjørselsregulert hovedveg, kan strenghetsgraden i avkjørselssaker differensieres langs vegruten med trafikkmengde som styrende parameter.

Håndbok 017, "Veg- og gateutforming", legger trafikkmengde til grunn for å differensiere dimensjoneringskravene for nye veier. For tofelts hovedveier er kravene delt i tre nivåer med referanse til trafikkmengde i ÅDT (årsdøgnetrafikk): ÅDT 0 - 1500, ÅDT 1500 - 5000 og ÅDT 5000 - 15000. For å kunne ta hensyn til trafikkøkningen anbefales det å legge et 20 - års perspektiv til grunn for dimensjoneringen.

Legges dette til grunn for differensieringen av strenghetsgrad i avkjørselsspørsmål, kan vi dele den andelen av riksvegnettet som er klassifisert som vegtype D i tre nivåer:

ÅDT < 1500                      ÅDT 1500 - 5000                      ÅDT > 5000

Disse trafikk tallene skal representere trafikkmengdene framskrevet 20 år med 1.6 % årlig økning. Dagens trafikk mengder vil være:

ÅDT < 1000                      : nivå 1

ÅDT 1000 - 3500                      : nivå 2

ÅDT > 3500                      : nivå 3

Prognosen på 1.6 % årlig økning av trafikkmengden er den samme som Transportøkonomisk Institutt har utarbeidet for Samferdselsdepartementet til bruk i Nasjonal Transportplan, Stortingsmelding nr. 46, 1999 – 2000.

Med utgangspunkt i denne inndelingen og den generelle strenghetsgraden for vegruten blir differensieringskriteriene som følger:

1. For vegstrekninger klassifisert som avkjørselsregulert hovedveg, vegtype D, med trafikkmengde tilsvarende nivå 1 reduseres strenghetsgraden med ett trinn, f.eks. fra "streng" til "mindre streng".

Laveste strenghetsgrad for stamveier og veier med nasjonal transportfunksjon er "streng".

Laveste strenghetsgrad for riksveier med regional transportfunksjon er "streng". Et unntak fra dette er tettsteder med fartsgrense 50 km/t eller lavere og hvor byggegrenseavstanden samtidig er redusert til 15 m. Der kan laveste strenghetsgrad settes til "mindre streng".

Laveste strenghetsgrad for riksveier med lokal transportfunksjon er "mindre streng".

2. For vegstrekninger klassifisert som avkjørselsregulert hovedveg, vegtype D, med trafikkmengde tilsvarende nivå 2 endres ikke strenghetsgraden.
3. For vegstrekninger klassifisert som avkjørselsregulert hovedveg, vegtype D, med trafikkmengde tilsvarende nivå 3 økes strenghetsgraden med ett trinn, f.eks. fra "streng" til "meget streng".

4. For vegstrekninger i tettsteder og bymessige strøk kan strenghetsgraden etter vurdering reduseres med ett trinn, f.eks. fra “streng” til “mindre streng”. I vurderingsgrunnlaget inngår blant annet gjeldende fartsgrense og omfanget av eksisterende eller planlagte lokale sentrumsfunksjoner.

### 2.1.2 Byggegrenser

For å kunne ivareta viktige forhold som trafikksikkerhet, vedlikehold og drift av vegen, arealbehov ved utvidelse av vegen og miljøet langs vegen, er det med hjemmel i vegloven fastsatt byggegrenser langs vegnettet. Langs riksveg angir vegloven en generell byggegrenseavstand på 50 m, regnet fra vegens senterlinje.

Langs de riksvegstrekningene hvor veglovens generelle byggegrenseavstand gjelder, vil Vegvesenet utover dette også søke å legge en restriktiv holdning til grunn for bygging i vegens nærområde utenfor byggegrenseavstanden på 50 m for å sikre at ny bebyggelse langs riksvegnettet ikke etableres i strid med Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy gitt i rundskriv T-8/79.

Som vegens nærområde menes i denne forbindelsen de arealene langs vegen hvor Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy kan bli overskredet.

Disse grenseverdiene er 55 dB(A) målt ved fasade for boliger og bolignære oppholdsområder og 50 dB(A) målt ved fasade for helseinstitusjoner, skoler, barnehager og fritidsbebyggelse.

Utenfor byggegrensen vil Statens vegvesen ha begrenset mulighet til å påvirke utbyggingen og det vil være opp til utbygger og vedkommende kommune å påse at etablering ikke skjer i konflikt med Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy.

I planer som fremmes etter plan- og bygningsloven er det kommunen som har ansvaret for at planens konsekvenser, herunder støyforhold, er tilstrekkelig utredet:

- **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.**

Det er Fylkesmannen som er statlig fagmyndighet for støy i plansaker.

Ved behandling av planer og forøvrig i avkjørselssaker som følger av planlagt etablering av ny bebyggelse, eller som følger av om/påbygging av eksisterende bebyggelse, vil

Vegvesenet imidlertid legge vekt på at slike utbyggingstiltak i vegens nærområde enten ikke skal være støyømfintlig, eller at støyforholdene må kartlegges og dokumenteres. Det må også dokumenteres at foreslåtte skjermingstiltak har tilstrekkelig dempingseffekt og at tiltakene er gjennomførbare for å tillate bygging. Utbygger vil være ansvarlig for å gjennomføre både støyutredningen og skjermingstiltakene.

#### Økt byggegrenseavstand.

I henhold til veglovens § 29 har Statens vegvesen myndighet til fastsette at spesielle riksvegstrekningslinjer kan ha byggegrenseavstander som avviker fra lovens generelle bestemmelse om 50 m. Slik avvikende byggegrenseavstand er oppad begrenset til 100 m regnet fra vegens senterlinje.

Byggegrenseavstand på 100 m skal i følge del I av fylkesdelplanen generelt legges til grunn langs stamvegstrekningslinjer som om 20 år vil ha en forventet trafikk (ÅDT) som er større enn 10.000 kjøretøyer. Dersom det er påbegynt planarbeid på en stamvegstrekningslinje 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. Se forøvrig fylkesdelplanens del I.

Ramper på stamvegstrekningslinjer med 100 m byggegrenseavstand skal ha veglovens generelle byggegrenseavstand på 50 m.

100 m byggegrenseavstand skal også gjelde langs en rekke omkjøringsveger som er bygget som avlastning forbi tettsteder og byer.

Stamvegstrekningslinjer med 100 m byggegrenseavstand:

- E 16, Skaret øst – Rørvik og Vik – Ringerike sykehus
- E 18, Akershus grense – Vestfold grense
- E 134, Drammen – Mjøndalen – Skjøl – Damåsen
- Rv 23, Oslofjordtunnelen/Akershus grense – Bjørnstad – Dagslet
- Rv 35, Langebru – Åmot syd

Omkjøringsveger med 100 m byggegrenseavstand:

- 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

Ved å øke byggegrenseavstanden til 100 m, kan man i tillegg til primærhensynet som er å beskytte vegens transport- og forbindelsesfunksjon, også unngå at det etableres bebyggelse i områder hvor grenseverdiene for lokal luftforurensing og støy overskrides. Det er viktig for Statens vegvesen å beskytte de investeringene samfunnet lagt ned i det offentlige vegnettet. Dette omfatter altså også forhold som kan føre til framtidige kostnader til avbøtende tiltak mot vegtrafikkstøy og lokal luftforurensing. Kostnadene for å oppfylle kravene til innendørs støynivå for eksisterende boliger langs dagens riksvegnett beløper seg til ca. 150 mill. kr bare i Buskerud fylke. Disse kravene som er gitt i Miljøverndepartementets "Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy" fra 1997 skal være innfridd innen 1. januar 2005.

Byggegrenseavstand på 100 m målt fra vegens senterlinje forutsettes å gjelde generelt langs de nevnte vegene der annen byggegrenseavstand ikke er fastsatt i reguleringsplan. Et unntak fra denne hovedregelen er strekninger med fartsgrense 60 km/t som ligger i umiddelbar tilknytning til et tettsted (se definisjon av "tettsted" på side 1) hvor fartsgrensen er 50 km/t eller lavere og byggegrensen samtidig er redusert til 15 m. På slike strekningene med fartsgrense 60 km/t skal veglovens generelle byggegrenseavstand på 50 m legges til grunn.

Ved ny regulering vil det normalt bli krevet byggegrenseavstand på 100 m dersom strekningen ikke faller under det nevnte unntaket fra hovedregelen.

I kommune(del)planer og ved revisjon av reguleringsplaner bør arealet mellom vegen og byggegrensen gis formål LNF - område og benyttes til skjermende vegetasjonsbelte.

#### Redusert byggegrenseavstand.

For å legge til rette for å opprettholde og utvikle sentrumsfunksjoner i tettsteder og bymessige områder, må de generelle byggegrenseavstandene som er fastlagt i del I av fylkesdelplanen justeres for å kunne harmonere med eksisterende eller planlagt bygningsstruktur og stedets funksjoner.

Med bakgrunn i beskrivelsen av et tettsted på side 1 og ellers punkt 4 i differensieringskriteriene for strenghetsgrad i avkjørselsspørsmål legges følgende prinsipp til grunn for bruk av redusert byggegrenseavstand:

1. På veger i tettsteder med klare sentrumsfunksjoner og i byer og bymessige strøk kan byggegrenseavstanden settes til 15 m målt fra vegens eller gang/sykkelvegens senterlinje. Ny bebyggelse forutsettes imidlertid plassert i overensstemmelse med eksisterende fasadelinjer eller i tilsvarende avstand fra riksvegen som eksisterende bebyggelse. Det forutsettes også at Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy overholdes. Utstrekningen av nedsatt byggegrenseavstand knyttes i utgangspunktet til laveste fartsgrense (50 km/t eller lavere) gjennom stedet, men skal tilpasses den virkelige utstrekningen av tettstedet.
2. På steder som nevnt under punkt 1 kan mindre byggegrenseavstand enn 15 m målt fra vegens senterlinje fastsettes spesielt i reguleringsplaner. Dette forutsetter særskilt godkjenning fra Statens vegvesen og må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Slik godkjenning vil være avhengig av bl. a. adkomst- og miljøforhold,



utbyggingsstrategi som f. eks. fortetting, eksisterende eller ny kvartalsstruktur og eksisterende eller nye fasadelinjer.

3. Etablering av forurensingsutsatt bebyggelse innenfor den generelle byggegrense-avstanden på 50 m for den aktuelle vegen som beskrevet under pkt. 1 og 2, må behandles i henhold til ”Dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene” gitt under.

### Dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene

Vegvesenet kan etter nærmere vurdering gi dispensasjon for bygging innefor byggegrensene. Slik dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene er å betrakte som et særskilt unntak fra en lovbestemt hovedregel.

For å kunne ta en dispensasjonssøknad opp til vurdering i forhold til veg- og trafikk-hensyn og hensynet til miljøet langs vegen, kreves det at søkeren kan dokumentere en reell interesse<sup>\*)</sup> i å få dispensasjon. Dette betyr at det må foreligge forhold som gjør det klart uhensiktsmessig for søkeren å innrette seg i henhold til hovedregelen.

I medhold av alminnelig forvaltningsrett kan Statens vegvesen knytte vilkår til slik dispensasjon.

### Miljøbetingete vilkår for dispensasjon:

1. Dispensasjon forutsetter i utgangspunktet at planlagt bebyggelse eller planlagt større innretning enten ikke er forurensingsutsatt<sup>\*\*)</sup> eller ikke vil bli utsatt for støybelastninger som overstiger gjeldende veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy fastsatt av Miljøverndepartementet. Gjeldende grenseverdier er gitt i rundskriv T-8/79<sup>\*\*\*)</sup>. Utbygger er ansvarlig for å kartlegge og dokumentere støyforholdene og bærer selv kostnadene for dette.

Disse forutsetningene omfatter også dispensasjon som gjelder endring, utvidelse eller vesentlig gjenoppbygging av eksisterende bebyggelse og eksisterende større innretninger i tillegg til øvrige tiltak som faller inn under veglovens bestemmelser om byggegrenser. Jfr. veglovens §§ 30 – 35.

2. Dersom støyutredning som nevnt i pkt. 1 viser at planlagt bebyggelse og/eller bolignære utendørs oppholdsarealer (herunder også verandaer og terrasser) vil kunne utsettes for støybelastninger som overstiger gjeldende veiledende støygrenser fastsatt av Miljøverndepartementet, må utbygger selv besørge og bekoste planlegging og etablering av nødvendige skjermingstiltak. Med skjermingstiltak forstås støyvoll eller støyskjerm og tiltak på bygninger som støyisolering av vegger, utskifting av vinduer m.m.

Utbygger må kunne dokumentere at de foreslåtte skjermingstiltakene har tilstrekkelig dempingeffekt til at Miljøverndepartementets veiledende grenseverdier for vegtrafikkstøy ikke overskrides. I tillegg må utbygger kunne

godtgjøre at de foreslåtte skjermingstiltakene er gjennomførbare før dispensasjon gis.

Dispensasjon forutsetter også at framtidige endringer av bebyggelse og større innretninger, eller andre tiltak på eiendommen ikke skal medføre at gjeldende grenseverdier for vegtrafikkstøy overskrides eller at endringer i bruk fører til at tidligere ikke forurensingsutsatt bebyggelse blir forurensingsutsatt.

3. Dispensasjon gitt i henhold til pkt. 1 eller 2 innebærer at Statens vegvesen fraskriver seg et hvert krav om erstatning eller tiltak for å redusere støy- og/eller luftforurensingsnivået på eller ved eiendommen i framtiden.

Den som har fått dispensasjon kan ikke senere reise erstatningskrav mot Statens vegvesen for påregnelige skader og ulemper som er påført bygning eller innretning på grunn av beliggenheten i forhold til vegen. Forøvrig skal ikke grunneier eller utbygger stilles dårligere enn om han hadde bygget utenfor byggegrensen hva gjelder Statens vegvesens ansvar for skader eller ulemper. Dette betyr at Statens vegvesen ikke kan stille vilkår som innebærer at etaten fraskriver seg erstatningsansvar som er påført bygning eller innretning på grunn av feil eller forsømmelse (uaktsomhet) fra Statens vegvesens side.

4. Dispensasjonen bortfaller dersom byggearbeidet ikke er satt i gang innen 3 år etter at kommunen har gitt byggetillatelse etter plan- og bygningsloven og senest 4 år etter at vegmyndighetene har dispensert fra gjeldende byggegrensebestemmelser.
5. Dersom dispensasjon innvilges i henhold til pkt. 1 – 2 over, skal nødvendige støyskjermingstiltak inngå som en del av byggesaken, slik at byggetillatelsen blir gjeldende for ”bolig med støyskjermingstiltak”.

\*) Ved vurdering av om det foreligger reell interesse hos søkeren, angir særtrykk av NA-rundskriv 98/20 (Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker) følgende momenter som sentrale:

- Eiendomsforhold. Dersom den eiendommen som ønskes bebygget ikke gir mulighet for plassering av bygget utenfor byggegrensen, er søkerens interesse uomtvistelig.
- Topografiske forhold. Dersom terrenget langs vegen er slik at det er vanskelig å få trukket bygget eller innretningen utenfor byggegrensen, foreligger en klar interesse for dispensasjon.
- Økonomiske forhold. Dersom søkeren vil pådra seg klare merkostnader ved å bygge utenfor byggegrensen, foreligger en reell interesse for dispensasjon.

Dispensasjon kan med andre ord nektes uten at veg- og trafikkfaglige forhold og hensynet til miljøet langs vegen vurderes dersom det ikke kan påvises at søkeren har reell interesse i å få dispensasjon.

Avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Klagen sendes til distriktsvegkontoret som oversender den sammen med sine kommentarer til Vegdirektoratet som er klageinstans.

\*\*\*) Som forurensingsutsatt regnes boliger, helseinstitusjoner, skoler, barnehager, arbeidslokaler med begrenset bakgrunnstøy og områder for fritidsbebyggelse.

\*\*\*\*) 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
<b>INNENDØRSFOHOLD</b>		
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)	
<b>UTENDØRSFORHOLD</b>		
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.

## 2.2. Generell strenghetsgrad for avkjørselsspørsmål og byggegrenseavstand

Veg nr.	Transport-funksjon	Veg-type <sup>1)</sup>	Standard-klasse <sup>2)</sup>	Generell strenghetsgrad <sup>3)</sup>	Generell byggegrenseavstand <sup>4)</sup>
<b>E 016</b>	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Meget streng	50 m
<b>E 018</b>	Stamveg	A/B	H1	Meget streng	50 m
<b>E 134</b>	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Meget streng	50 m
<b>Rv 007</b> <sup>5)</sup>	Stamveg	C/D	H1/H2	Meget streng	50 m
<b>Rv 023</b>	Stamveg	B/C/D	H1/H2	Meget streng	50 m
<b>Rv 035</b> <sup>6)</sup>	Stamveg	C/D	H1/H2/H3	Meget streng	50 m
<b>Rv 052</b>	Stamveg	D	H1/H2	Meget streng	50 m
<b>Rv 007</b> <sup>7)</sup>	Nasjonal	C/D	H1/H2	Meget streng	50 m
<b>Rv 032</b>	Regional	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 035</b> <sup>8)</sup>	Regional	C/D	H1/H2/H3	Streng	50 m
<b>Rv 040</b>	Regional	D	H1/H2/H3	Streng	50 m
<b>Rv 050</b>	Regional	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 051</b>	Regional	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 280</b>	Regional	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 285</b>	Regional	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 037</b>	Lokal	D	H1	Streng	50 m
<b>Rv 165</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 167</b>	Lokal	D	H1/ H2	Streng	50 m
<b>Rv 241</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 243</b>	Lokal	D	H1/H3	Streng	50 m
<b>Rv 281</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 282</b>	Lokal	C/D	H1/H2/H3	Streng	50 m
<b>Rv 283</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Streng	50 m
<b>Rv 284</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 286</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 287</b>	Lokal	D	H1/H2	Streng	50 m
<b>Rv 289</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Streng	50 m
<b>Rv 319</b>	Lokal	D	H1/H2/H3	Streng	50 m

### <sup>1)</sup> Vegtype:

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

### <sup>2)</sup> Standardklasse:

- H1 = hovedveg i spredt bebyggelse
- H2 = hovedveg i middels tett bebyggelse
- H3 = hovedveg i tett bebyggelse

- 3) **Generell streghetsgrad:** Angir den generelle streghetsgraden som er lagt til grunn for vegruten som helhet. Differensiering og lokale avvik blir beskrevet i kapittel 2.3.
- 4) **Generell byggegrenseavstand:** Angir den generelle byggegrenseavstanden som er lagt til grunn for vegruten som helhet. Differensiering og lokale avvik blir beskrevet i kapittel 2.3.
- 5) **Rv 7:** Strekningen Ve (kryss med E 16) – Gol nord
- 6) **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.
- 7) **Rv 7:** Strekningen Gol nord – Halne/Hordaland grense
- 8) **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).

### 2.3. Strenghetsgrader i avkjørselsspørsmål og byggegrenseavstander konkretisert på riksvegnettet

#### E 16 Akershus grense/Sollihøgda - Oppland grense/Begnadalen

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km	0.000 - 0.892	Akershus gr./ Sollihøgda - Sollih. nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	0.892 - 2.500	Sollihøgda nord - Skaret øst	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	2.500 - 12.500	Skaret øst - Rørvik <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 01	km	12.500 - 12.900	Rørvik - Sundvollen øst	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	12.900 - 14.390	Sundvollen øst – Sundvollen <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.000 - 0.840	Sundvollen - Sundvollen vest <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.840 - 2.540	Sundvollen vest – Vik syd	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	2.540 - 4.500	Vik syd - Vik nord <sup>)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 02	km	4.500 - 7.827	Vik nord - Hole/Ringerike <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 02	km	7.827 - 9.411	Hole/Ringerike - Hønen X241 <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 03	km	0.000 - 1.500	Hønen X241 – Ringerike sykehus <sup>***)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 03	km	1.500 - 3.859	Ringerike sykehus - Styggedalen X35 <sup>***)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04	km	0.000 - 2.876	Styggedalen X35 - Veien X35 <sup>***)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 05	km	0.000 - 4.400	Veien X35 - Nymoen <sup>***)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 05	km	4.400 - 4.838	Nymoen - Bilitmoen	: Meget streng 50 m
Hp 06	km	0.000 - 4.958	Bilitmoen – Grønvoll	: Meget streng 50 m
Hp 07	km	0.000 - 3.995	Grønvoll – Hallingby XF172	: Meget streng 50 m
Hp 07	km	3.995 - 22.690	Hallingby XF172 - Nyhus	: Meget streng 50 m
Hp 08	km	0.000 - 8.843	Nyhus - Blakstveit	: Meget streng 50 m
Hp 09	km	0.000 - 12.340	Blakstveit - Nes i Ådal sør	: Meget streng 50 m
Hp 09	km	12.340 - 12.975	Nes i Ådal sør - Nes bru sør <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 10	km	0.000 - 0.608	Nes bru sør – Nes sentrum nord <sup>50)</sup>	: Streng 15 m
Hp 10	km	0.608 – 1.617	Nes sentrum nord - Nes i Ådal nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 11	km	0.000 - 0.298	Nes i Ådal nord - Nes i Ådal nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 11	km	0.298 - 4.877	Nes i Ådal nord - Oppland gr./ Begnadalen	: Meget streng 50 m
Hp 70			Ramper Skaret øst	: Meget streng 50 m
Hp 71			Ramper Fjellstua	: Meget streng 50 m
Hp 72			Ramper Sønsterud	: Meget streng 50 m
Hp 73			Ramper Rørvik	: Meget streng 50 m
Hp 74			Ramper Vik	: Meget streng 50 m
Hp 75			Ramper Rud	: Meget streng 50 m
Hp 77			Ramper Botilrud	: Meget streng 50 m
Hp 79			Ramper Ringerike sykehus	: Meget streng 50 m

Hp 80	Ramper Styggedalen X35	: Meget streng	50 m
Hp 82	Ramper Veien	: Meget streng	50 m
Hp 84	Ramper Nymoen	: Meget streng	50 m

\*) Omkjøringsveg Vik, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

\*\*) Stamvegstreking med 100 m byggegrenseavstand. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

\*\*\*) Omkjøringsveg Hønefoss, byggegrenseavstand 100 m.

**E 18 Akershus grense/Lierskogen - Vestfold grense/Skoger sør**

50) Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 12.460	Akershus gr./Lierskogen - Brakerøya *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 0.000 - 0.080	Brakerøya - Lier/Drammen	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 0.080 - 2.630	Lier/Drammen - Kleivenetunnelen	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 2.630 - 4.730	Kleivenetunnelen - Kobbervikdalen X282 *)	: Meget streng	100 m
Hp 03	km 0.000 - 5.126	Kobbervikdalen X282 - Vestfold grense *)	: Meget streng	100 m
Hp 79		Ramper Lierskogen	: Meget streng	50 m
Hp 80		Ramper Kirkelinna	: Meget streng	50 m
Hp 81		Ramper Kjellstad	: Meget streng	50 m
Hp 89		Ramper Bangeløkka	: Meget streng	50 m

\*) Stamvegstrekning med 100 m byggegrenseavstand. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.



**E 134 Bangeløkka XE18 - Telemark grense/Knutsmyr**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 6.928	Bangeløkka X E18 – Drammen/N. Eiker <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 01	km 6.928 - 12.283	Drammen/N. Eiker - Fjerdings X283 <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 01	km 20.000 - 22.042	Øverkollen vest – Øverkollen øst <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 03	km 1.000 - 5.018	Fjerdings X283 - N. Eiker/Ø. Eiker <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 03	km 5.018 - 10.201	Nedre Eiker/Øvre Eiker – Skjøl X35 <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 04	km 0.000 - 13.286	Skjøl X35 – Damåsen <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 05	km 3.000 - 3.427	Damåsen – Ø. Eiker/Kongsberg	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 3.427 - 3.497	Ø. Eiker/Kongsberg –	: Meget streng	50 m
Hp 05		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 05	km 3.500 - 4.413	- Soho	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 4.413 - 6.760	Soho sør – Kongsberg sykehus <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 6.760 - 7.633	Kongsberg sykehus - Myntbrua nord <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 06	km 0.000 - 0.881	Myntbrua nord – Hasbergtjerdalen <sup>50) 2)</sup>	: Streng	15 m
Hp 06	km 0.881 - 1.523	Hasbergtjerdalen – Steenstrups gate <sup>60) 2)</sup>	: Streng	50 m
Hp 06	km 1.523 - 1.875	Steenstrups gate - Bøsemakervegen <sup>50) 2)</sup>	: Streng	15 m
Hp 06	km 1.875 - 2.800	Bøsemakervegen – Svartåsbrinken <sup>40) 2)</sup>	: Streng	15 m
Hp 06	km 2.800 - 4.994	Svartåsbrinken – Veungsdalen X40A <sup>60) 2)</sup>	: Streng	50 m
Hp 07	km 0.000 - 0.725	Veungsdalen X40A – Jordbru X40 <sup>60) 2)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 0.725 - 1.588	Jordbru X40 - Moane <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 1.588 - 2.373	Moane- Saggrenda øst	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 2.373 - 3.080	Saggrenda øst - Saggrenda vest <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 3.080 - 8.543	Saggrenda vest - Meheia	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 8.543 - 10.500	Meheia - Hengsvann <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 10.500 - 11.985	Hengsvann -		
Hp 07		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 07	km 12.000 - 13.500	- Telemark gr./Knutsmyr	: Meget streng	50 m

<sup>2)</sup> Felles med Rv 40

<sup>\*)</sup> Stamvegstreking med byggegrenseavstand 100m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 7 Ve XE16 - Hordaland grense/Halne****Stamveg på strekningen Hp 01 – Hp 12**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 2.587	Ve XE 16 - Sandaker	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 4.290	Sandaker - Heggen sør	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 4.290 - 6.236	Heggen sør - Veme sør	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 6.236 - 6.727	Veme sør - Veme kirke <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 6.727 - 6.804	Veme kirke - Veme nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 6.804 - 17.521	Veme nord - Sokna sør	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 17.521 - 18.205	Sokna sør - Sokna <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 02	km 18.205 - 18.350	Sokna - Sokna nord	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 0.000 - 8.790	Sokna nord - Ringerike/Krødsherad	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 8.790 - 13.779	Ringerike/Krødsherad - Hamremoen syd	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 13.779 - 14.500	Hamremoen syd - Hamremoen X280 <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.000 - 0.237	Hamremoen X280 - Hamremoen nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.237 - 5.470	Hamremoen nord - Noresund syd	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 5.470 - 6.300	Noresund syd –Noresund <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 6.300 - 6.800	Noresund – Noresund nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 6.800 - 14.465	Noresund nord - Vika	: Meget streng	50 m
Hp 04		<<< Kjedebrydd >>>		
Hp 04	km 14.500 - 21.585	Vika - Ørgenvika	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 0.000 - 2.755	Ørgenvika - Krødsherad/Flå	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 2.755 - 10.068	Krødsherad/Flå - Trommald bru	: Meget streng	50 m
Hp 06	km 0.000 - 4.171	Trommald bru - Gulsvik bru	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 0.000 - 8.583	Gulsvik bru - Flå syd	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 8.583 - 8.831	Flå syd – Flå sentrum syd <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 8.831 - 9.767	Flå sentrum syd – Flå sentrum nord <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 07	km 9.767 - 10.763	Flå sentrum nord - Flå nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 10.763 - 16.646	Flå nord - Tollevsrud XF203	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 16.646 - 23.250	Tollevsrud XF203 - Flå/Nes	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 23.250 - 30.085	Flå/Nes - Bromma syd	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 30.085 - 30.626	Bromma syd - Bromma nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 30.626 - 35.374	Bromma nord - Beia XF212	: Meget streng	50 m
Hp 07	km 35.374 - 38.212	Beia XF212 - Roløkken	: Meget streng	50 m
Hp 08	km 0.000 - 1.000	Roløkken - Plassen	: Meget streng	50 m
Hp 08	km 1.000 - 3.045	Plassen - Nesbyen <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 09	km 0.000 - 3.660	Nesbyen - Nesbyen nord <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 10	km 0.000 - 3.076	Nesbyen nord - Dokken <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 11	km 0.000 - 2.494	Dokken - Svenkerud syd	: Meget streng	50 m

Hp 11	km	2.494 - 3.050	Svenkerud syd - Nes/Gol <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 11	km	3.050 - 3.353	Nes/Gol - Svenkerud nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 11	km	3.353 - 8.307	Svenkerud nord - Herad syd	: Meget streng	50 m
Hp 11	km	8.307 - 11.120	Herad syd - Hagaskogen vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 11	km	11.120 - 11.201	Hagaskogen vest - Gol øst	: Meget streng	50 m
Hp 12	km	0.000 - 0.450	Gol øst - Gol XF222	: Meget streng	50 m
Hp 12	km	0.450 - 3.274	Gol XF222 - Gol vest <sup>**)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 13	km	0.000 - 4.490	Gol vest - Rotneim øst	: Meget streng	50 m
Hp 13	km	4.490 - 5.728	Rotneim øst - Rotneim vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 13	km	5.728 - 7.800	Rotneim vest - Gol/Ål	: Meget streng	50 m
Hp 13	km	7.800 - 10.500	Gol/Ål - Torpo øst	: Meget streng	50 m
Hp 13	km	10.500 - 13.803	Torpo øst - Torpo vest <sup>***)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 14	km	0.000 - 2.000	Torpo vest - Heimevernskolen <sup>***)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 14	km	2.000 - 4.325	Heimevernskolen - Bruhagen	: Meget streng	50 m
Hp 14	km	4.325 - 5.873	Bruhagen - Gullhagen <sup>****)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 15	km	0.000 - 5.270	Gullhagen - Ål vest <sup>****)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 16	km	0.000 - 7.614	Ål vest - Kleivi øst	: Meget streng	50 m
Hp 16	km	7.614 - 7.890	Kleivi øst - Ål/Hol <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 16	km	7.890 - 9.010	Ål/Hol - Kleivi vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 16	km	9.010 - 12.246	Kleivi vest - Hagafoss øst	: Meget streng	50 m
Hp 16	km	12.246 - 12.794	Hagafoss øst - Hagafoss X50 <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 17	km	0.000 - 0.377	Hagafoss X50 - Hagafoss vest <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 17	km	0.377 - 0.937	Hagafoss vest - Gyrihaugen <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 17	km	0.937 - 3.028	Gyrihaugen - Kvisla	: Meget streng	50 m
Hp 18	km	0.000 - 4.658	Kvisla - Geilo øst	: Meget streng	50 m
Hp 18	km	4.658 - 7.045	Geilo øst - Geilo øst <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 18	km	7.045 - 7.560	Geilo øst - Geilo sentrum øst <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 18	km	7.560 - 8.145	Geilo sentrum øst - Geilo X40 <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 19	km	0.000 - 0.300	Geilo X40 - Geilo sentrum vest <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 19	km	0.300 - 0.521	Geilo sentrum vest - Geilo vest <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 19	km	0.521 - 2.920	Geilo vest - Geilo vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 19	km	2.920 - 5.000	Geilo vest - Slåtto	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	0.000 - 5.614	Slåtto - Ustaoset øst	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	5.614 - 6.070	Ustaoset øst - Ustaoset <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	6.070 - 6.900	Ustaoset - Ustaoset <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	6.900 - 7.774	Ustaoset - Ustaoset vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	7.774 - 17.561	Ustaoset vest - Haugastøl øst	: Meget streng	50 m
Hp 20	km	17.561 - 18.900	Haugastøl øst - Haugastøl vest <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 21	km	0.000 - 3.441	Haugastøl vest - Ørterdalen	: Streng	50 m
Hp 21			<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 21	km	3.500 - 18.130	Ørterdalen - Hordaland gr./Halne	: Streng	50 m

\*) Omkjøringsveg Nesbyen, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

\*\*\*) Omkjøringsveg Gol, byggegrenseavstand 100 m.

\*\*\*\*) Omkjøringsveg Torpo, byggegrenseavstand 100 m

\*\*\*\*) Omkjøringsveg Ål, byggegrenseavstand 100 m

### **Rv 23 Akershus grense/Oslofjordtunnelen - Kjellstad X E18/285**

50) Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strengheitsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 6.020	Oslofjordtunnelen – Åsvegen bru øst *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 0.000 - 2.385	Åsvegen bru øst – Hurum/Røyken *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 2.385 - 5.254	Hurum/Røyken – Sagbakken sør *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 5.254 - 5.632	Sagbakken sør – Sagbakken nord <sup>60)</sup> *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 5.632 - 7.970	Sagbakken nord - Krokodden sør *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 7.970 - 8.470	Krokodden sør – Krokodden nord <sup>60)</sup> *)	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 8.470 - 10.935	Krokodden nord - Bjørnstad X165 *)	: Meget streng	100 m
Hp 03	km 0.000 - 5.060	Bjørnstad X165 – Dagslet *)	: Meget streng	100 m
Hp 03	km 5.060 - 5.650	Dagslet – Brøholt <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 5.650 - 6.160	Brøholt – Daueruddalen <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 6.160 - 6.591	Daueruddalen – Lahell øst <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 6.591 - 8.150	Lahell øst – Lahell vest <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 8.150 - 9.620	Lahell vest - Gullaug	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 9.620 - 10.324	Gullaug - Linnes <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 10.324 - 11.000	Linnes - Amtmannsvingen	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 11.000 – 11.500	Amtmannsv. – Amtmannsv. <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 11.500 - 13.534	Amtmannsv. – Kjellstad XE 18/285 <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m

\*) Stamvegstreking med byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 32 Vestfold grense/Elgkollen - Hvittingfoss X40 - Vestfold grense/Borgershamna**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 1.227	Vestfold gr./Elgkollen - Tuftbekken	: Streng	50 m
Hp 01	km 1.227 - 2.271	Tuftbekken - Hvittingfoss øst <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km 2.271 - 2.544	Hvittingfoss øst - Hvittingfoss X40 <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 3.089	Hvittingf. X40 – Vestf./Borgershamn <sup>1) *)</sup>	: Meget streng	100 m

<sup>1)</sup> Felles med Rv 40, Hp 01, km 0.000 - 3.144, Vestfold gr./Borgershamna - Hvittingfoss X32

<sup>\*)</sup> Omkjøringsveg Hvittingfoss, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 35 Vestfold grense/Tryterud - Oppland grense/Eggemoen****Stamveg på strekningene Hp 04 – Hp 07, km 2.225, Hp 09, Hp 52**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.		Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 -10.584	Vestfold gr./Tryterud - Brekkeskåka XF70	: Streng 50 m
Hp 02	km 0.000 - 1.500	Brekkeskåka XF70 - Vestfossen syd	: Streng 50 m
Hp 02	km 1.500 - 2.040	Vestfossen syd – Vestfossen sentr. syd <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km 2.040 - 2.700	Vestf. sentr. syd – Vestf. sentr. syd <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km 2.700 - 3.200	Vestf. sentr. syd – Vestf. sentr. nord <sup>50)</sup>	: Mindre streng 15 m
Hp 02	km 3.200 - 4.087	Vestfossen sentr. nord - Vestf. nord <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km 4.087 - 4.679	Vestfossen nord - Torespæren <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 03	km 0.000 - 2.870	Torespæren - Langebru <sup>*)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04	km 0.000 - 0.700	Langebru - Sundmoen <sup>50) **)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km 0.700 - 1.030	Sundmoen – Hokksund sentr. syd <sup>50) **)</sup>	: Streng 15 m
Hp 04	km 1.030 - 1.500	Hokksund sentr. syd - Hokksund nord <sup>40) **)</sup>	: Streng 15 m
Hp 04	km 1.500 - 1.750	Hokksund nord - Hokksund nord <sup>50) **)</sup>	: Streng 15 m
Hp 04	km 1.750 - 2298	Hokksund nord - Lerberg <sup>50) **)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04		<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 04	km 2.600 - 2.618	Lerberg – Lerberg <sup>50) **)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km 2.618 - 5.035	Lerberg –Langerud <sup>60) **)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km 5.035 - 8.991	Langerud - Knive <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04		<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 04	km 9.000 - 9.930	Knive - Knivedalen syd <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04	km 9.930 - 10.421	Knivedalen syd - Knivedalen nord <sup>60) **)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km 10.421 - 14.010	Knivedalen nord - Verp <sup>**)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04	km 14.010 - 14.550	Verp - Øvre Eiker/Modum <sup>60) **)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 04	km 14.550 - 15.570	Øvre Eiker/Modum - Åmot syd X287 <sup>60) **)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 05	km 0.000 - 0.027	Åmot syd X287 – Enger <sup>60) **)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 05	km 0.027 - 11.516	Enger - Vikersund nord <sup>***)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 05	km 11.516 - 12.000	Vikersund nord - Bottegård <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 1.500 - 1.566	Bottegård - Bottegård <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 1.566 - 8.730	Bottegård - Modum/Ringerike	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 8.730 - 10.218	Modum/Ringerike - Nakkerud syd	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 10.218 - 10.797	Nakkerud syd - Nakkerud nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 10.797 - 15.003	Nakkerud nord - Tyristrand syd	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 15.003 - 15.386	Tyristrand syd – Tyristr. sentr. syd <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 15.386 - 15.766	Tyristr. sentr. syd - Tyristr. sentr. nord <sup>40)</sup>	: Streng 15 m
Hp 06	km 15.766 - 17.977	Tyristr. sentr. nord - Tyristrand nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 17.977 - 20.485	Tyristrand nord -	: Meget streng 50 m
Hp 06		<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 06	km 20.500 - 21.850	- Ask syd	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 21.850 - 23.342	Ask syd - Ask nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 06	km 23.342 - 24.651	Ask nord - Snyta XF162	: Meget streng 50 m
Hp 07	km 0.000 - 2.225	Snyta XF162 – X E 16	: Meget streng 50 m
Hp 07	km 2.225 - 2.949	X E 16 -	: Meget streng 50 m
		<<< Kjedebrudd >>>	

Hp 07	km	3.000 - 3.346	- Tolpinrud	: Meget streng	50 m
Hp 07	km	3.346 - 4.444	Tolpinrud – Hønefoss <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km	4.444 - 4.900	Hønefoss - Hønefoss vest <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 07	km	4.900 - 5.488	Hønefoss vest - Hønefoss sentrum vest <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 08	km	0.000 - 2.251	Hønefoss sentrum - Hov X <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 08	km	10.000 -10.167	Hønegt./Torvgt. - Nordre torv <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 09	km	0.000 - 0.248	Hov X - Eggemovegen <sup>50) 2)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 09	km	0.248 - 4.500	Eggemovegen - NAF glattkjøringsbane <sup>**)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 09	km	4.500 - 6.696	NAF glattkjøringsbane - Oppland gr. <sup>**)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 50	km	0.000 - 1.525	Hønefoss sentr. X35 – Arnegårdsvegen <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 50	km	1.525 - 2.060	Arnegårdsvegen – Ringerike sykehus <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 51	km	0.000 - 0.180	Hønefoss samf.hus X35 – Arnemannsv. <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 51	km	0.180 - 2.100	Arnemannsvegen – Veien <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 51	km	2.100 - 2.458	Veien - Veien XE 16 <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 52	km	0.000 - 0.250	Hov X – Ruavegen nord <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 52	km	0.250 - 1.405	Ruavegen nord - Solbakksvingen <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 52	km	1.405 - 2.451	Solbakksvingen - Nymoer XE 16	: Meget streng	50 m

\*) Felles med E 134

\*\*) Stamvegstreking med 100m byggegrenseavstand. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

\*\*\*) Omkjøringsveg Åmot og Vikersund, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 37 Telemark grense/Buvannshytta - Stengelsrud X40**<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.

			Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand
Hp 01	km 0.000 - 2.412	Telemark gr./Buvann -	: Streng	50 m
Hp 01		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 01	km 2.500 - 7.555	- Jondalen Kro vest	: Streng	50 m
Hp 01	km 7.555 - 8.197	Jondalen Kro vest - Jondalen Kro øst <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km 8.197 -10.949	Jondalen Kro øst -	: Streng	50 m
Hp 01		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 01	km 11.000 - 11.242	- Jondalen kirke vest	: Streng	50 m
Hp 01	km 11.242 -13.000	Jondalen kirke vest - Jondalen kirke øst <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km 13.000 -16.694	Jondalen kirke øst - Stengelsrud	: Streng	50 m



**Rv 40 Vestfold grense/Borgershamna- Geilo X7**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 3.144	Vestfold gr./Borgersh. - Hvittingfoss X32 <sup>*)</sup>	: Meget streng	100 m
Hp 02	km 0.000 - 0.599	Hvittingfoss X32 – Hvittingfoss nord <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.599 - 0.949	Hvittingfoss nord - Hvittingfoss nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.949 - 7.923	Hvittingfoss nord - Komnes XF81	: Streng	50 m
Hp 02	km 7.923 - 14.379	Komnes XF81 -	: Streng	50 m
Hp 02		<<<< Kjedebrydd >>>>		
Hp 02	km 14.500 - 14.534	- Efteløt syd	: Streng	50 m
Hp 02	km 14.534 - 15.768	Efteløt syd - Efteløt nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 15.768 - 21.084	Efteløt nord - Volden syd	: Streng	50 m
Hp 02	km 21.084 - 22.967	Volden syd - Volden nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 22.967 - 26.619	Volden nord - Skollenborg syd	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 26.619 - 26.832	Skollenborg syd – Skollenborg X286 <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 0.000 - 0.850	Skollenborg X286 – Skollenborg nord <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 0.850 - 1.103	Skollenborg nord – Rudsmoen øst <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 1.103 - 2.087	Rudsmoen øst - Labro	: Meget streng	50 m
Hp 03	km 2.087 - 4.067	Labro -Jordbru XE 134 <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.000 - 0.725	Jordbru XE 134 – Veungsdalen X40A <sup>60) 1)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.725 - 2.919	Veungsdalen X40A - Svartåsbrinken <sup>60) 1)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 2.919 - 3.844	Svartåsbrinken - Bøsemakervegen <sup>40) 1)</sup>	: Streng	15 m
Hp 04	km 3.844 - 4.196	Bøsemakervegen - Steenstrups gate <sup>50) 1)</sup>	: Streng	15 m
Hp 04	km 4.196 - 4.838	Steenstrups gate – Hasbergtjerdalen <sup>60) 1)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 4.838 - 5.026	Hasbergtjern. - Kongsberg XE 134 <sup>50) 1)</sup>	: Streng	15 m
Hp 05	km 0.275 - 2.293	Kongsberg XE 134 – Rådyrvegen <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 05	km 2.293 - 4.265	Rådyrvegen - Bikjenn <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 05	km 4.265 - 5.750	Bikjenn - Stengelsrud X37	: Meget streng	50 m
Hp 06	km 0.000 - 1.993	Stengelsrud X37 -	: Streng	50 m
Hp 06		<<<< Kjedebrydd >>>>		
Hp 06	km 2.000 - 2.284	- Kongsberg/Flesberg	: Streng	50 m
Hp 06	km 2.284 - 10.564	Kongsberg/Flesberg - Grettefoss bru	: Streng	50 m
Hp 06	km 10.564 - 11.772	Grettefoss bru - Svene kirke <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 06	km 11.772 - 15.482	Svene kirke - Lampeland syd	: Streng	50 m
Hp 06	km 15.482 - 15.680	Lampeland s. – Lampel. sentrum syd <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 06	km 15.680 – 15.973	Lampel. sentrum syd – Lampeland <sup>40)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 07	km 0.000 - 0.170	Lampeland - Lampeland sentrum nord <sup>40)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 07	km 0.170 - 0.568	Lampeland sentr. nord – Lampel. nord <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 07	km 0.568 - 9.131	Lampeland nord - Flesberg syd	: Streng	50 m
Hp 07	km 9.131 - 9.500	Flesberg syd - Flesberg kirke <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 07	km 9.500 - 10.138	Flesberg kirke - Flesberg nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 07	km 10.138 - 17.295	Flesberg nord - Flesberg/Rollag	: Streng	50 m
Hp 07	km 17.295 - 21.147	Flesberg/Rollag - Djupdal	: Streng	50 m
Hp 08	km 0.000 - 1.567	Djupdal - Numedal kro syd	: Streng	50 m
Hp 08	km 1.567 - 2.114	Numedal kro syd - Numedal kro nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 08	km 2.114 - 15.471	Numedal kro nord -	: Streng	50 m

Hp 08		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 08	km 15.500 - 18.312	Veggli syd	: Streng	50 m
Hp 08	km 18.312 - 18.460	Veggli syd - Veggli <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 08	km 18.460 - 18.600	Veggli - Veggli <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 08	km 18.600 - 19.431	Veggli - Veggli nord <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 08	km 19.431 - 20.623	Veggli nord - Søre Helle syd	: Streng	50 m
Hp 08	km 20.623 - 20.993	Søre Helle syd - Søre Helle nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 08	km 20.993 - 25.704	Søre Helle nord - Rollag/Nore og Uvdal	: Streng	50 m
Hp 08	km 25.704 - 28.249	Rollag/Nore og Uvdal - Åsly	: Streng	50 m
Hp 09	km 0.000 - 8.387	Åsly - Hvåle syd	: Streng	50 m
Hp 09	km 8.387 - 8.936	Hvåle syd - Hvåle nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 09	km 8.936 - 19.730	Hvåle nord - Sporan bru syd	: Streng	50 m
Hp 09	km 19.730 - 20.442	Sporan bru syd - Sporan bru nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 09	km 20.442 - 21.037	Sporan bru nord - Rødberg syd	: Streng	50 m
Hp 09	km 21.037 - 22.110	Rødberg syd - Rødberg <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 09	km 22.110 - 22.275	Rødberg - Rødb. sentr. syd <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 10	km 0.000 - 0.550	Rødb. sentr. syd - Rødb. sentr. nord <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 10	km 0.550 - 1.210	Rødb. sentr. nord - Rødberg <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 10	km 1.210 - 1.584	Rødberg - Rødberg nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 10	km 1.584 - 9.029	Rødberg nord - Uvdal Handelslag øst	: Streng	50 m
Hp 10	km 9.029 - 10.305	Uvdal Handel øst - Uvdal Handel vest <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 10	km 10.305 - 11.844	Uvdal Handel vest - Uvdal kirke øst	: Streng	50 m
Hp 10	km 11.844 - 12.795	Uvdal kirke øst - Uvdal kirke vest <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 10	km 12.795 - 21.350	Uvdal vest - Bjørkeflåta <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 11	km 0.000 - 5.163	Bjørkeflåta - Jønndal bru <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 11	km 5.163 - 17.379	Jønndal bru - Nore og Uvdal/Hol	: Streng	50 m
Hp 11	km 17.379 - 20.430	Nore og Uvdal/Hol - Dagali bru	: Streng	50 m
Hp 12	km 0.000 - 0.497	Dagali bru - Dagali syd	: Streng	50 m
Hp 12	km 0.497 - 1.118	Dagali syd - Dagali nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 12	km 1.118 - 9.450	Dagali nord - Bruvoll	: Streng	50 m
Hp 12	km 9.450 - 13.745	Bruvoll - Skurdalen syd	: Streng	50 m
Hp 12	km 13.745 - 14.390	Skurdalen syd - Skurdalen nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 12	km 14.390 - 15.470	Skurdalen nord - Pålgaardhaug syd	: Streng	50 m
Hp 12	km 15.470 - 16.000	Pålgaardhaug syd - Pålgaardhaug nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 12	km 16.000 - 23.827	Pålgaardhaug nord - Geilo syd	: Streng	50 m
Hp 12	km 23.827 - 24.490	Geilo syd - Geilo sentrum syd <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 12	km 24.490 - 24.701	Geilo sentrum syd - Geilo X7 <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 50	km 0.000 - 0.790	Kongsgårdm. X40 - Veungsdalen XE 134 <sup>*)</sup>	: Streng	50 m

1) Felles med E 134, Hp 06.

\*) Omkjøringsveg Hvittingfoss, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 50 Hagafoss X7 - Sogn og Fjordane grense/Geiteryggen**<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.

			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 0.114	Hagafoss X7 - Hagafoss <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km 0.114 - 2.482	Hagafoss -	: Streng	50 m
Hp 01		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 01	km 2.500 - 3.037	- Hol syd	: Streng	50 m
Hp 01	km 3.037 - 3.100	Hol syd - Hol sentrum syd	: Streng	50 m
Hp 01	km 3.100 - 3.490	Hol sentrum syd - <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 01	km 3.500 - 5.232	- Hol nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km 5.232 -10.789	Hol nord - Håkonset syd	: Streng	50 m
Hp 01	km 10.789 -11.996	Håkonset syd - Håkonset <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 0.528	Håkonset - Håkonset nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.528 - 4.448	Håkonset nord -	: Streng	50 m
Hp 02		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 02	km 4.500 - 12.125	- Myrland syd	: Streng	50 m
Hp 02	km 12.125 -13.012	Myrland syd - Myrland nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 13.012 -14.500	Myrland nord - Einset	: Streng	50 m
Hp 03	km 0.000 -14.000	Einset - Sveingardsbotten	: Streng	50 m
Hp 04	km 0.000 - 11.236	Sveingardsbotten - Sogn gr./Geiteryggen	: Streng	50 m

**Rv 51 Gol vest X7 - Oppland gr./Langehaugsetra**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand	
Hp 01	km	0.000 - 0.840	Gol vest X7 – Glitrevegen <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km	0.840 - 1.745	Glitrevegen – Gol nord <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km	1.745 - 5.510	Gol nord - Åsgardane syd	: Streng	50 m
Hp 01	km	5.510 - 5.930	Åsgardane syd - Åsgardane nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 01	km	5.930 - 8.679	Åsgardane nord - Rustbrenna	: Streng	50 m
Hp 02	km	0.000 - 13.945	Rustbrenna - Oppland gr./Langehaugsetra	: Streng	50 m

**Rv 52 Gol sentrum X51 - Sogn og Fjordane gr./Eldrehaugen**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km	0.000 - 0.601	Gol sentrum X51 – Tuppeskogvegen <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	0.601 - 1.854	Tuppeskogvegen – Gol nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	1.854 - 3.630	Gol nord - Bygdheim syd	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	3.630 - 5.390	Bygdheim syd - Bygdheim nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	5.390 - 6.820	Bygdheim nord - Robru syd	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	6.820 - 7.390	Robru syd - Robru <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.000 - 0.104	Robru - Robru nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.104 - 5.493	Robru nord -	: Meget streng 50 m
Hp 02			<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 02	km	5.500 - 7.800	- Gol/Hemsedal	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	7.800 - 15.489	Gol/Hemsedal -	: Meget streng 50 m
Hp 02			<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 02	km	15.500 - 17.227	- Ulsåk syd	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	17.227 - 18.670	Ulsåk syd - Ulsåk <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	0.000 - 0.141	Ulsåk - Ulsåk nord <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	0.141 - 2.951	Ulsåk nord - Trøim syd	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	2.951 - 4.154	Trøim syd - Trøim nord <sup>50)</sup>	: Streng 15 m
Hp 03	km	4.154 - 8.460	Trøim nord - Tuv syd	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	8.460 - 8.632	Tuv syd - Tuv <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	0.000 - 0.308	Tuv - Tuv nord <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	0.308 - 26.335	Tuv nord - Sogn gr./Eldrehaugen	: Meget streng 50 m

**Rv 165 Bjørnstad X23 - Akershus grense/Bjerkås**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 4.019	Bjørnstad X23 – Bødalen vest	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 4.019 - 4.595	Bødalen vest – Østskogvegen <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 4.595 - 6.782	Østskogvegen – Boligvegen <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 6.782 - 7.267	Boligvegen – Rustadvegen <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 7.267 - 7.795	Rustadvegen – Akershus gr./Bjerkås <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m

**Rv 167 Brynsholmen X165 - Akershus grense/Stokkerskogen**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand
Hp 01	km 0.000 - 2.157	Brynsholmen X165 - Stokker	: Streng	50 m
Hp 01	km 2.157 - 2.718	Stokker – Stokkerskogen <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 2.718 - 2.889	Stokkerskogen – Akershus grense <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m

**Rv 241 Hønen XE 16 - Oppland grense/Gjørud**<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.

			Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand
Hp 01	km	0.000 - 0.523	Hønen XE 16 - Hesselberg XF156 <sup>60) 1)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	0.523 - 2.260	Hesselberg XF156 - Kullerud <sup>60) 1)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	2.260 - 4.785	Kullerud – Klekken <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	0.000 - 0.294	Klekken - Klekken nord <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	0.294 - 1.375	Klekken nord - Smeden	: Streng 50 m
Hp 02	km	1.375 - 7.223	Smeden - Oppland gr./Gjørud <sup>60)</sup>	: Streng 50 m

<sup>1)</sup> Tidsbegrenset fartsgrense, gjelder mellom kl. 0700 - 1600.



**Rv 243 Nes XE 16 - Oppland grense**<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.

			<b>Strenghetsgrad</b>	<b>Byggegrense- avstand</b>
Hp 01	km	0.000 - 0.567	Nes XE 16 - Nes øst <sup>50)</sup>	: Mindre streng 50 m
Hp 01	km	0.567 - 11.417	Nes øst - Oppland gr.	: Mindre streng 50 m

**Rv 280 Vikersund nord X35 - Hamremoen X7**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand	
Hp 01	km	0.343 - 9.205	Vikersund nord X35 - Snarum syd	: Streng	50 m
Hp 01	km	9.205 - 9.500	Snarum syd - Snarum <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km	0.000 - 0.357	Snarum - Snarum nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km	0.357 - 6.452	Snarum nord -	: Streng	50 m
Hp 02			<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 02	km	6.500 - 7.873	- Kløtgefoss syd	: Streng	50 m
Hp 02	km	7.873 - 8.418	Kløtgefoss syd - Kløtgefoss nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km	8.418 - 9.355	Kløtgefoss nord - Modum/Krødsherad	: Streng	50 m
Hp 02	km	9.355 -12.047	Modum/Krødsherad - Krøderen syd	: Streng	50 m
Hp 02	km	12.047 -13.131	Krøderen syd - Krøderen sentrum syd <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km	13.131 -13.886	Krøderen sentr. S - Krøderen sentr. N <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 02	km	13.886 -14.818	Krøderen sentr. N - Krøderen nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km	14.818 -19.613	Krøderen nord - Hamremoen X7	: Streng	50 m

**Rv 281 Verpen X23 - Ugstad X289/F3**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 3.454	Verpen X23 - Storsand nord	: Streng	50 m
Hp 01	km 3.454 - 4.473	Storsand nord – Storsand <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 0.275	Storsand - Storsand syd <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.275 - 6.192	Storsand syd - Husebybakken nord	: Streng	50 m
Hp 02	km 6.192 - 6.822	Husebybakken nord – Husebybakken <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 03	km 0.000 - 0.679	Husebybakken – Filtvedt nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 03	km 0.679 - 1.440	Filtvedt nord – Filtvedt syd <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 03	km 1.440 - 4.271	Filtvedt syd – Tofte nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 03	km 4.271 - 6.700	Tofte nord – Tofte sentrum nord <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 03	km 6.700 - 7.830	Tofte sentr. nord – Tofte sentr. syd <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m
Hp 03	km 7.830 - 9.116	Tofte sentrum syd – Tofte syd <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 0.000 - 0.007	Tofte syd – Tofte syd <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 0.007 - 5.451	Sagene - Kana syd	: Streng	50 m
Hp 04	km 5.451 - 5.768	Kana syd - Kana nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km 5.768 - 13.612	Kana nord - Ugstad X165/F3	: Streng	50 m
Hp 50	km 0.000 - 0.190	Arm Storsand FK	: Streng	50 m

**Rv 282 Kobbervikdalen XE 18 - Lyngås X285**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km	0.350 - 0.833	Kobbervikdalen XE 18 – Kobbervikd.	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	0.833 - 2.011	Kobbervikdalen – Holmestrandsvegen <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	2.011 - 4.154	Holmestrandsv. – Holmen bru nord <sup>50)</sup>	: Streng 15 m
Hp 02	km	0.000 - 1.026	Holmen bru nord - Brakerøya X E18 <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	0.000 - 1.965	Brakerøya XE 18 - Amtmannsvingen	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	10.000 -10.600	Envegsramper Brakerøya X E 134	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	0.000 - 1.305	Amtmannsvingen X23 – Huseby	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	1.305 - 2.320	Huseby – Sommero <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	2.320 - 3.173	Sommero – Reistad <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	3.173 - 5.492	Reistad – Damtjern syd <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	5.492 - 8.009	Damtjern syd - Tranby øst	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	8.009 - 8.548	Tranby øst – Tranby vest <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 04	km	8.548 -10.028	Tranby vest – Lyngås X285 <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 51	km	0.000 - 1.911	Telthusgata – Sundhaugata <sup>50)</sup>	: Streng 15 m

**Rv 283 Brakerøya X282 - Lerberg X35**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km 0.000 - 2.750	Brakerøya X282 – Hamborgstrøm	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 2.750 - 3.497	Hamborgstrøm –	: Meget streng	50 m
Hp 01		<<< Kjedebrudd >>>		
Hp 01	km 3.500 - 5.830	- Farmen <sup>60)</sup>	Meget streng	50 m
Hp 01	km 5.830 - 6.480	Farmen - Berskog	: Meget streng	50 m
Hp 01	km 6.480 - 7.443	Berskog - Drammen/N. Eiker grense <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 0.410	Drammen/N. Eiker gr. - Vinnes <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 0.410 - 4.552	Vinnes - Stenseth	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.000 - 0.977	Stenseth - Krokstadelva syd	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 0.977 - 2.389	Krokstadelva syd - Krokstadelva nord <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 2.389 - 4.681	Krokstadelva nord - N. Eiker/Ø. Eiker <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 04	km 4.681 - 7.140	Ned. Eiker/Øvre Eiker - Lerberg X35 <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 50	km 0.000 - 0.372	Stenseth - Fjerdingen XE 134	: Meget streng	50 m

**Rv 284 Enger X285 - Vikersund vest X35**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km	0.000 - 0.212	Enger X285 – Enger øst	: Streng 50 m
Hp 01	km	0.212 - 1.090	Enger øst – Sylling sentrum øst <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	1.090 - 1.300	Sylling sentr. øst – Sylling sentr. vest <sup>50)</sup>	: Streng 15 m
Hp 01	km	1.300 - 2.217	Sylling sentr. vest - Enger vest <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	2.217 - 2.450	Enger vest -	: Streng 50 m
Hp 01			<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 01	km	2.500 - 3.065	- Sylling vest <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	3.065 - 3.160	Sylling vest – Kyllerud <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	3.160 - 4.014	Kyllerud – Poverudbyen <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 01	km	4.014 - 8.209	Poverudbyen - Holmenvika syd	: Mindre streng 50 m
Hp 01	km	8.209 - 9.510	Holmenvika syd - Holmenvika nord <sup>60)</sup>	: Mindre streng 50 m
Hp 01	km	9.510 -12.450	Holmenvika nord - Lier/Modum grense	: Mindre streng 50 m
Hp 02	km	0.000 - 10.446	Lier/Modum grense - Gulsrud øst	: Mindre streng 50 m
Hp 02	km	10.446 - 11.947	Gulsrud øst - Gulsrud vest <sup>60)</sup>	: Mindre streng 50 m
Hp 02	km	11.947 - 15.126	Gulsrud vest – Fure	: Mindre streng 50 m
Hp 02	km	15.126 - 21.018	Fure – Lortbru <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	21.018 - 21.959	Lortbru – Vikersund syd <sup>50)</sup>	: Mindre streng 15 m
Hp 02	km	21.959 - 22.689	Vikersund syd – Vikersund syd X35	: Streng 50 m
Hp 50	km	0.000 - 0.177	Vikersund syd X284 – Geithusvegen	: Streng 50 m

**Rv 285 Kjellstad XE 18/23 - Skaret øst XE 16**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 02	km	0.000 - 0.184	Kjellstad XE 18 – Kjellstad <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.184 - 1.495	Kjellstad – Lierbyen syd <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	1.495 - 2.900	Lierbyen syd - Lierbyen nord <sup>*)</sup>	: Meget streng 100 m
Hp 02	km	2.900 - 3.193	Lierbyen nord - Haskoll <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	0.000 - 3.400	Haskoll - Lyngås <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 03	km	3.400 - 7.747	Lyngås - Opsahlgata <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 03	km	7.747 - 10.402	Opsahlgata - Bergflødt	: Streng 50 m
Hp 03	km	10.402 - 11.310	Bergflødt - Asdøl <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 03	km	11.310 - 12.650	Asdøl - Enger X284	: Streng 50 m
Hp 04	km	0.000 - 10.097	Enger X284 - Lier/Ringerike	: Streng 50 m
Hp 04	km	10.097 - 13.000	Lier/Ringerike - Fjellstua XE 16	: Streng 50 m
Hp 50	km	0.000 - 0.390	Skaret X285 - Skaret øst XE 16	: Streng 50 m

<sup>\*)</sup> Omkjøringsveg Lierbyen, byggegrenseavstand 100 m. Se kap. 2.1.2, byggegrenser, side 4.

**Rv 286 Krekling XE 134 - Skollenborg X40**<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.

			<b>Strenghetsgrad</b>	<b>Byggegrense- avstand</b>
Hp 01	km 0.005 - 2.345	Damåsen XE 134 - Krekling X F73	: Meget streng	50 m
Hp 02	km 0.000 - 0.615	Krekling X F73 - Krekling nord <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 02	km 0.615 - 1.400	Krekling nord - Øvre Eiker/Kongsberg	: Streng	50 m
Hp 02	km 1.400 - 6.760	Øvre Eiker/Kongsberg - Skollenborg	: Streng	50 m
Hp 02	km 6.760 - 6.882	Skollenborg - Skollenborg X40 <sup>50)</sup>	: Streng	50 m



**Rv 287 Åmot syd X35 - Pletan/F 211**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.			Strenghetsgrad	Byggegrense-avstand
Hp 01	km	0.000 - 0.450	Åmot syd X35 – Åmot sentrum øst <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	0.450 - 0.650	Åmot sentrum øst - Åmot sentrum vest <sup>40)</sup>	: Streng 15 m
Hp 01	km	0.650 - 0.800	Åmot sentrum vest - Åmot sentrum vest <sup>50)</sup>	: Streng 15 m
Hp 01	km	0.800 - 1.838	Åmot sentrum vest - Strandgata syd <sup>50)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	1.838 - 2.500	Strandgata syd – Strandgata <sup>40)</sup>	: Streng 15 m
Hp 01	km	2.500 - 2.789	Strandgata - Strandgata nord <sup>40)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	2.789 - 4.682	Strandgata nord – Haugfoss <sup>60)</sup>	: Meget streng 50 m
Hp 01	km	4.682 - 5.731	Haugfoss - Haugfoss nord	: Meget streng 50 m
Hp 02	km	0.000 - 4.958	Haugfoss nord - Modum/Sigdal	: Streng 50 m
Hp 02	km	4.958 - 7.481	Modum/Sigdal -	: Streng 50 m
Hp 02			<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 02	km	7.500 - 9.750	- Kolsrud syd	: Streng 50 m
Hp 02	km	9.750 - 20.271	Kolsrud syd - Prestfoss syd	: Streng 50 m
Hp 02	km	20.271 - 20.558	Prestfoss syd - Prestfoss sentrum syd <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	20.558 - 20.750	Prestfoss sentr. syd - Prestfoss sentr. syd <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	20.750 - 21.250	Prestfoss sentr. syd - Prestfoss sentr. syd <sup>50)</sup>	: Mindre streng 15 m
Hp 02	km	21.250 - 21.433	Prestfoss sentr. syd -	
Hp 02			<<< Kjedebrudd >>>	
Hp 02	km	21.500 - 21.510	- Prestfoss nord <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 02	km	21.510 - 24.335	Prestfoss nord - Sandsbråten	: Streng 50 m
Hp 03	km	0.000 - 9.430	Sandsbråten - Båsheim syd	: Streng 50 m
Hp 03	km	9.430 - 10.926	Båsheim syd - Hole bru nord	: Streng 50 m
Hp 04	km	0.000 - 0.623	Hole bru nord - Hole bru nord	: Streng 50 m
Hp 04	km	0.623 - 5.114	Hole bru nord - Nedre Eggedal syd	: Streng 50 m
Hp 04	km	5.114 - 6.326	N. Eggedal syd - Nedre Eggedal nord <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 04	km	6.326 - 18.280	Nedre Eggedal nord - Eggedal syd	: Streng 50 m
Hp 04	km	18.280 - 19.318	Eggedal syd - Eggedal nord <sup>60)</sup>	: Streng 50 m
Hp 04	km	19.318 - 20.021	Eggedal nord - Pletan <sup>50)</sup>	: Streng 50 m
Hp 04	km	20.021 - 20.572	Pletan – Pletan nord <sup>60)</sup>	: Streng 50 m

**Rv 289 Verket - Ugstad – Mørk Nedre (X23)**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.				Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand
Hp 03	km	0.000 - 0.141	Verket ferjekai – Verket vest <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km	0.000 - 0.044	Verket vest - Verket vest <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 04	km	0.044 - 0.555	Verket vest – Verket <sup>30)</sup>	: Streng	15 m
Hp 04	km	0.555 - 0.754	Verket – Verket <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 04	km	0.754 - 2.490	Verket - Helliksvingen <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km	2.490 - 3.698	Helliksvingen – Hovtun <sup>50)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km	3.698 - 4.184	Hovtun - Ugstad <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km	4.184 - 10.710	Ugstad - Åsvegen	: Streng	50 m
Hp 04	km	10.710 - 11.370	Åsvegen - Åsvegen XF 11 <sup>60)</sup>	: Streng	50 m
Hp 04	km	11.370 - 11.754	Åsvegen - Mørk Nedre X 23	: Streng	50 m

**Rv 319 Rundtom X282 - Vestfold grense/Tørkop**

<sup>50)</sup> Angir lokal fartsgrense for strekningen.				Strenghetsgrad	Byggegrense- avstand
Hp 01	km	0.000 - 3.101	Rundtom X282 – Seilmaker Høeg <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 01	km	1.250 - 1.500	Seilmaker Høeg – Merket øst <sup>50)</sup>	: Streng	15 m
Hp 01	km	1.500 - 3.101	Merket øst – Langestrand <sup>50)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km	3.101 - 3.745	Langestrand – Oscar Kjærs veg <sup>60)</sup>	: Meget streng	50 m
Hp 01	km	3.745 - 7.805	Oscar Kjærs – Tørkop/Vestf. Grense	: Meget streng	50 m
Hp 50	km	0.000 - 0.401	Skippergt./Havnegt. - Merket X319 <sup>50)</sup>	: Mindre streng	15 m