

Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Roar Midtbø Jensen - 22 07 36 94

Vår dato

1998-10-21

Vår referanse

98/03084-002

Vårt ark nr.

033

Deres referanse

Statens vegvesen
Vegkontorene

NA-RUNDSKRIV NR. 98/20

Retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker

Disse retningslinjene for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker erstatter NA-RUNDSKRIV NR 91/8. Retningslinjene er todelt:

DEL I inneholder retningslinjer for behandling av søknader om dispensasjon fra veglovens bestemmelser om byggegrenser langs riksveg, jf. §§ 29, 30, 34, 35 og 38.

DEL II inneholder retningslinjer for vurdering av byggegrenser i kommune(del)planer, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven.

Innholdsfortegnelse

DEL I

Behandling av søknader om dispensasjon fra veglovens bestemmelser om byggegrenser, jf. §§ 29, 30, 34, 35 og 38

	Side
1. Innledning	4
2. Avvikende byggegrenser	5
2.1 Byggegrenser i reguleringsplaner	5
2.2 Byggegrenser fastsatt i medhold av vegloven § 29 tredje ledd	6
3. Søkers interesse	6
3.1 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 30	7
3.2 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 34	7
3.3 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 35	7
4. Veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet	8
4.1 Hensynet til trafiksikkerheten	8
4.1.1 Siktforholdene	8
4.1.2 Blikkfang og sjenanse	8
4.1.3 Manøvreringsareal	8
4.1.4 Lekeareal	9
4.1.5 Utforkjøring	9
4.1.6 Manglende avkjørsel	9
4.1.7 Byggets/innretningens bruk	9
4.1.8 Utkast fra bruer	10
4.2 Hensynet til vedlikeholdet og driften av vegen	10
4.3 Hensynet til vegens arealbehov	10
4.3.1 Vegutvidelser og utretting av kurver	10
4.3.2 Gang- og sykkelveg	11
4.3.3 Støyvoll og støyskjerm	11
4.3.4 Kryssutbedringer	11
4.4 Miljøhensyn	11

	side
5. Interesseavveining	12
5.1 Nybygg m.v., vegloven § 30	13
5.2 Tilbygg m.v., vegloven § 34	13
5.3 Vesentlig gjenoppbygging, vegloven § 35	14
5.4 Fortetting av husrekke	14
6. Byggegrense og avkjørsel	14
7. Vilkår	15

DEL II

Vurdering av byggegrenser i kommune(del)planer, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven

1. Innledning	17
2. Byggegrenser i kommuneplanens arealdel	17
2.1 Innledning	17
2.2 Vurdering av byggegrenser i kommuneplanens arealdel	18
2.3 Saksbehandling ved søknad om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i kommuneplanens arealdel	18
3. Byggegrenser i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner	19
3.1 Innledning	19
3.2 Vurdering av byggegrenser i reguleringsplaner	20
3.3 Saksbehandling ved søknader om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan	21
3.4 Hvordan byggegrenser bør framgå av reguleringsplanen	23

DEL I

Behandling av søknader om dispensasjon fra veglovens bestemmelser om byggegrenser, jf. §§ 29, 30, 34, 35 og 38

1. Innledning

Retningslinjene her gjelder for vegkontorenes behandling av søknader om dispensasjon etter vegloven¹ §§ 30, 34, 35 og 38 fra byggegrense langs riksveg fastsatt i eller med hjemmel i vegloven § 29. I tillegg til retningslinjene gjelder forvaltningsrettslige bestemmelser som følger av forvaltningsloven.

Retningslinjene gjelder kun for riksveg. Vegloven gir ikke Vegdirektoratet særlig hjemmel til å fastsette regler for behandlingen av byggegrensesaker. Som overordnet myndighet for riksveger kan Vegdirektoratet imidlertid fastsette retningslinjer for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker, jf. vegloven § 10 annet ledd.

Det kan være hensiktsmessig at foreliggende retningslinjer også legges til grunn for vegkontorenes behandling av byggegrensesaker langs fylkesveg, men dette vil formelt bare kunne skje om vegkontoret først har forelagt retningslinjene for fylkeskommunen, og fylkeskommunen har vedtatt at retningslinjene også skal gjelde - så langt det passer - for fylkesveg.

Hensikten med retningslinjene er å danne grunnlag for en mest mulig enhetlig håndhevelse av byggegrensebestemmelsene.

Med byggegrense menes en grense langs offentlig veg som bebyggelsen i utgangspunktet ikke skal komme innenfor.

Av vegloven § 29 framgår at hvis ikke annet er fastlagt i reguleringsplan eller ved særskilt vedtak, skal det langs riksveg være en byggegrense på 50 meter fra kjørebanelens midtlinje, og langs gang- og sykkelveg 15 meter fra gang- og sykkelvegens midtlinje. I kryss skal byggegrensen være slik det er nevnt i vegloven § 29 fjerde ledd.

Vegloven § 30 beskriver hvilke byggverk, opplag og større innretninger som omfattes av byggegrense fastsatt etter § 29. Hovedprinsippet er at alle byggverk og innretninger, grunnfestede eller løse, midlertidig hensatt eller permanente, må ha "særskilt løyve" før de kan plasseres i området innenfor byggegrensen. § 30 tredje ledd gir vegkontoret hjemmel til å avgjøre spørsmål om dispensasjon etter søknad. Endringer i en bygnings eller innretnings utforming krever etter vegloven § 34 særskilt tillatelse dersom endringene bringer bygningen eller innretningen mer i strid med byggegrensen enn den var i utgangspunktet, f.eks. tilbygg. § 34 inneholder også forbud

¹ Lov av 21 juni. Nr. 23. 1963. Sist endret med lov 1 mars 1996 nr. 11.

mot bruksendring av bygning eller innretning innenfor byggegrense uten særskilt tillatelse. § 34 annet ledd gir vegkontoret hjemmel til å avgjøre spørsmål om dispensasjon etter søknad.

Etter § 35 kan byggverk eller annen innretning som blir revet eller ødelagt ved brann eller på annen måte, bare gjenoppføres i samsvar med bestemmelsene i §§ 29 og 30.

Etter vegloven § 38 framgår det at vegmyndighetene kan vedta slike byggegrenser som nevnt i vegloven § 29 når arbeid med en plan for offentlig veg er kommet så langt at veglinjen kan vises i marka. Vedtaksmyndigheten er for riksveger delegert til vegkontorene, jf. NA-rundskriv 88/82 av 26. november 1982.

Etter plan- og bygningsloven § 70 nr 1 annet ledd og § 95 nr 2 første ledd, skal kommunen blant annet påse at byggegrensebestemmelsene i vegloven blir fulgt. Denne kontrollen skal utøves ved behandlingen av søknader om byggetillatelse etter plan- og bygningsloven. Når det kreves dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene i vegloven skal kommunen forelegge saken for vegkontoret for avgjørelse, jf. plan- og bygningsloven § 95 nr 2 annet ledd.

2. Avvikende byggegrenser

Vegloven § 29 foreskriver en generell byggegrense langs riksveg på 50 meter. Bestemmelsen inneholder imidlertid forbehold om at andre byggegrenser kan være fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Vegmyndighetene er videre gitt hjemmel til å vedta større eller mindre byggegrenser på grunnlag av strekningsvise vurderinger, jf. vegloven § 29 tredje og fjerde ledd.

2.1 Byggegrenser i reguleringsplaner

Byggegrenser fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven går foran de generelle byggegrensene angitt i vegloven, jf. § 29 første ledd. Det kan legges til grunn at dette også gjelder for byggegrenser fastsatt i bebyggelsesplan etter plan- og bygningsloven.

Dette innebærer:

- At det i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner kan fastsettes andre byggegrenser enn de som framgår av vegloven § 29 annet ledd, uten at vegmyndighetene fatter vedtak i henhold til § 29 tredje ledd.

Vegmyndighetenes interesser ivaretas i disse tilfellene ved *uttalelse* og eventuelt *klage* eller *innsigelse* til planen, jf. plan- og bygningsloven §§ 27-1, 27-2, 27-3 og 28-2.

- At veglovens generelle regel i § 29 gjelder om reguleringsplan eller bebyggelsesplan ikke viser byggegrense.

- At byggegrense i reguleringsplan eller bebyggelsesplan bare kan fravikes ved planendring, jf. plan- og bygningsloven §§ 28-1 og 28-2 siste ledd, eller ved dispensasjon fra planen i medhold av plan- og bygningsloven § 7.

Ved behandling etter plan- og bygningsloven § 28-1 og 28-2, vil vegmyndighetene kunne ivareta sine interesser ved uttalelse og eventuelt klage eller innsigelse til planendringen. Etter plan- og bygningsloven § 7 siste ledd skal vegmyndighetene gis mulighet til å uttale seg før dispensasjon eventuelt gis. Vegmyndighetene kan påklage et dispensasjonsvedtak som er i strid med vegmyndighetenes interesser, jf. plan- og bygningsloven § 15 annet ledd.

2.2 Byggegrenser fastsatt i medhold av vegloven § 29 tredje ledd

Myndighet til å fastsette avvikende byggegrenser i medhold av vegloven § 29 tredje ledd, er delegert fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet som igjen har delegert myndigheten til vegkontoret, jf. NA-rundskriv 88/82 av 26. november 1982.

Hjemmelen gir mulighet for både redusert og økt byggegrense i forhold til den generelle 50-metersgrensen lang riksveg, likevel ikke større enn 100 meter.

3. Søkers interesse

Dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene i vegloven er et særskilt unntak fra en lovbestemt hovedregel.

For å kunne ta en dispensasjonssøknad opp til vurdering i forhold til veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet langs vegen, jf. kapittel 4 i retningslinjene her, er det derfor nødvendig at søkeren har reell interesse i å få dispensasjon. Med dette menes at det bør foreligge forhold som gjør det uhensiktsmessig for søkeren å innrette seg i henhold til hovedregelen.

Dispensasjon kan m.a.o. nektes uten at veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet langs vegen vurderes i tilfeller hvor det ikke kan påvises at søker har reell interesse i å få dispensasjon.

Dersom det foreligger reelle interesser fra søkers side, skal søkers interesser veies mot veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet langs vegen, jf. DEL I kapittel 5 i retningslinjene her.

3.1 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 30

Ved vurderingen av om det foreligger reell interesse hos søker vil følgende momenter stå sentralt:

- *Eiendomsforholdene.* Dersom den eiendom som f.eks. ønskes bebygget ikke gir mulighet for plassering av bygget utenom byggegrensen, er søkers interesse i dispensasjon uomtvistelig.
- *Topografiske forhold.* Dersom terrenget langs riksvegen er slik at det er vanskelig å få trukket bygg, innretning eller opplag utenom byggegrensen, foreligger en klar interesse hos søker i å få dispensasjon.
- *Økonomiske forhold.* Dersom søker vil pådra seg klare merkostnader ved f.eks. å bygge utenfor byggegrensen, foreligger reell interesse i dispensasjon.

Dersom det ikke av forholdene på stedet eller søkers dokumentasjon er klarlagt at det foreligger andre motiv for søknaden om dispensasjon enn søkers ønske om å komme nærmest mulig riksvegen, bør søknaden avslås uten av man tar veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet på stedet opp til vurdering. Før endelig vedtak fattes, bør imidlertid søker tilskrives for vurdering av alternative løsninger som vegkontoret anviser.

3.2 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 34

Søknader etter vegloven § 34 gjelder endringer av bygning/innretning eller vesentlig endring i bruken av denne.

Siden endringen har sitt utgangspunkt i et etablert forhold vil det alltid foreligge en reell interesse i dispensasjon.

3.3 Søknad om dispensasjon etter vegloven § 35

Søknader etter vegloven § 35 gjelder gjenoppføring av ødelagt byggverk/innretning eller reparasjon som er så omfattende at det går ut over vanlig vedlikehold.

Også her vil det være tale om et etablert forhold med reelle interesser i dispensasjon.

4. Veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet

Etter vegloven § 29 første ledd siste punktum, skal byggegrensene “ ... ta vare på dei krava som 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”.

Dette innebærer at byggegrensene skal ivareta hensynet til

- *trafikksikkerheten,*
- *vegvedlikeholdet og driften av vegen,*
- *arealbehovet ved utbedring av vegen, og*
- *miljøet langs vegen.*

4.1 Hensynet til trafikksikkerheten

4.1.1 Siktforholdene

Topografiske forhold, kurvatur og plassering i forhold til vegkryss og avkjørsler kan medføre at bygninger m.v. innenfor byggegrensen reduserer sikten på og langs riksvegen. Slike forhold er det byggegrensebestemmelsenes hensikt å forhindre.

Dersom bygget/innretningen det søkes om dispensasjon for, vil redusere sikten langs riksvegen eller forstyrre trafikken på riksvegen, bør dispensasjon i utgangspunktet nektes uansett trafikk på vegen.

4.1.2 Blikkfang og sjenanse

Enkelte byggverk og innretninger vil på grunn av sin utforming eller virksomhet omkring, virke som blikkfang for trafikantene og trekke oppmerksomheten bort fra vegen og trafikken.

Som grunn for avslag på søknad om dispensasjon er blikkfangmomentet særlig aktuelt i forbindelse med helt spesielle bygg/innretninger og tilknyttede virksomheter. Vanlige bolighus, garasjer og industribygg vil f.eks. vanligvis ikke tiltrekke oppmerksomheten i den grad at dette blir avgjørende for en byggegrensesak.

4.1.3 Manøvreringsareal

Dersom bygg eller innretning er tenkt plassert slik at kjøring til og fra/ut og inn forutsetter - eller legger opp til - bruk av riksvegen som manøvreringsareal, bør det ikke gis dispensasjon.

Manglende manøvreringsareal vil i normale tilfeller bare være avslagsgrunn når bygget/innretningen ønskes plassert nær vegen.

4.1.4 Lekeareal

Dersom bygg eller innretning er tenkt plassert slik at det innbyr til lek på riksvegen, bør det ikke gis dispensasjon.

4.1.5 Utforkjøring

På enkelte steder kan det være risiko for at trafikanter kan kjøre utfor vegen og ramme bygninger/innretninger. Topografiske forhold, riksvegens horisontal- og vertikal-kurvatur samt byggets/innretningens eksakte plassering vil være avgjørende for om søknad om dispensasjon kan avslås på grunn av risikoen for utforkjøringsulykker.

4.1.6 Manglende avkjørsel

Søknader om bygging av f.eks. naust eller fritidshus innenfor byggegrensen har gjennom praksis reist spesielle problemstillinger.

Byggingen forutsettes gjerne fra søkers side å skje uten at kjørbar atkomst bygges. I naustsakene er dette ofte tilfelle fordi søkeren bor i gangavstand fra nausttomta og således ikke trenger avkjørsel for kjøretøy, eller fordi søkeren tar sikte på å ha bilen stående på eller ved riksvegen. Gangatkomst skal imidlertid også betraktes som avkjørsel etter reglene i vegloven. Det må derfor vurderes om gangatkomst er tilstrekkelig og påregnelig.

Det er på det rene at i endel tilfeller vil bygging innenfor byggegrensen innebære at avkjørsel ikke kan eller vil bli opparbeidet, eller at bygging av avkjørsel vil skape en trafiksikkerhetsmessig uakseptabel avkjørselsløsning.

Dersom det foreligger en klar årsakssammenheng mellom byggets/innretningens plassering innenfor byggegrensen og krav til avkjørselsløsning, bør en søknad om dispensasjon i slike tilfeller avslås med avkjørselsforholdene som begrunnelse. Det må således ikke gis dispensasjon dersom det ikke også kan gis nødvendig avkjørselstiltatelse.

Forholdet mellom byggegrensesaker og avkjørselssaker er nærmere omtalt i DEL I kapittel 6 i retningslinjene her.

4.1.7 Byggets/innretningens bruk

Forretninger, bensinstasjoner, forsamlingshus m.v. er særpreget av stor aktivitet i området rundt bygningene. Ofte ligger slike bygg nær offentlig veg, og spesielt forretninger o.l. har fordeler av nærheten. Nybygg av denne kategori bør først og fremst vurderes i forhold til avkjørselsspørsmålet. Arrondering av utearealene og tilretteleggingen av bevegelsesmønster for kjørende og gående bør vurderes som avkjørselsspørsmål.

Forholdet mellom byggegrensesaker og avkjørselssaker er nærmere omtalt i del I kapittel 6 i retningslinjene her.

4.1.8 Utkast fra bruer

Det kan være risiko for at endel trafikanter kaster gjenstander som f.eks. tomflasker fra bruer. Hensynet til sikkerheten for dem som eventuelt skal bo eller oppholde seg under eller ved siden av bruene, kan derfor være grunn for å nekte dispensasjon.

4.2 Hensynet til vedlikeholdet og driften av vegen

Byggverk eller innretninger tett innpå vegen kan hindre rasjonell brøyting og snøopplag og være til klar ulempe for den daglige driften av vegnettet.

Videre vil f.eks. vinduer vendt mot vegen så nær at snøplog eller fres kaster snø mot dem, være til ulempe for både huseier og brøytemannskapet. Brøytemannskapet vil vanligvis forsøke å unngå skade. Dermed settes farten ned og brøytingen kan bli mindre rasjonell.

I tilfeller hvor vegen ligger høyere i terrenget enn bebyggelsen vil det være stor fare for at snøkast kan være til ulempe for byggverk/innretninger nær vegen. Dette problemet kan være særlig stort i forbindelse med bruer.

Som argument for å nekte dispensasjon kan vintervedlikeholdet tillegges stor vekt nær riksvegen, og normalt ingen vekt ut mot 50-metersgrensen. Den generelle byggegrensen langs gang- og sykkelveger er bare 15 meter, og hensynet til vintervedlikeholdet må derfor ofte tillegges stor vekt ved søknader om dispensasjon fra denne byggegrensen.

Bygninger, opplag og andre innretninger kan ved brann eller tilsvarende uhell, medføre skade på vegkonstruksjonen. Dette gjelder spesielt for virksomheter nær brukonstruksjoner.

4.3 Hensynet til vegens arealbehov

I forarbeidene til vegloven er det gitt uttrykk for at hensynet til *“den utbyggingen av vegene som forestår”* er en viktig begrunnelse for byggegrensebestemmelsene. Forarbeidene viser at man så for seg en generell heving av vegstandarden med utretting av kurver, vegutvidelser og mindre vegomlegginger.

Utviklingen har ført til at arealbehovet langs riksvegene i dag også skyldes framføring av gang- og sykkelveger og anlegg av støyvoller og støyskjermer. Dette er en del av den påregnelige utviklingen innenfor vegbyggingen, og dekkes av de hensyn byggegrensene skal ivareta; - uavhengig av om det vil være vegmyndigheten eller andre som har kostnadsansvaret for tiltaket.

4.3.1 Vegutvidelser og utretting av kurver

Dersom dispensasjon fra byggegrense langs riksveg vil føre til at bygg eller innretning kommer i konflikt med senere breddeutvidelse på riksvegen eller utretting av kurve, bør dispensasjon i utgangspunktet nektes. En slik nektingsgrunn er relevant og holdbar selv om det ikke foreligger konkret plan for vegutbedring eller bevilgning til anlegget.

Sannsynligheten for at utbedringen vil bli gjennomført i overskuelig framtid (15-20 år) og for at løsningen vil bli slik at det omsøkte bygg eller innretning blir rammet, må imidlertid vurderes grundig før dispensasjon blir nektet på dette grunnlaget.

I tilfeller hvor det er usikkert om utbedringen vil bli gjennomført i overskuelig framtid, kan det for enkle byggverk - med lav verdi eller med lav flyttekostnad - være aktuelt å gi dispensasjon med vilkår om midlertidighet og at flytting/fjerning av byggverket skal skje uten omkostninger for Statens vegvesen. Slike vilkår må tinglyses for å sikre vern mot eventuell ny eier, jf. DEL I kapittel 7 i retningslinjene her.

4.3.2 Gang- og sykkelveg

Et kompliserende og fordyrende moment ved gang- og sykkelvegbygging er svært mange steder hensynet til eksisterende bygninger, hager m.v. Det er på denne bakgrunn av stor betydning at det ikke etableres nye hindringer av denne typen. Byggegrensene er et relevant og hensiktsmessig virkemiddel i denne sammenhengen.

Forøvrig vil de samme krav til sannsynlighet gjelde i forhold til eventuell gang- og sykkelvegbygging som til eventuelle vegutvidelser, jf. DEL I punkt 4.3.1 i retningslinjene her.

4.3.3 Støyvoll og støyskjerm

Anlegg av støyvoll og støyskjerm krever et visst areal ved siden av vegen. Hvis det er påregnelig at slike tiltak vil bli iverksatt, vil dette være et relevant hensyn ved vurderingen av søknad om dispensasjon fra byggegrense.

De samme krav til sannsynlighet vil gjelde i forhold til eventuell støyvoll og støyskjerm som til eventuelle vegutvidelser, jf. DEL I punkt 4.3.1 i retningslinjene her.

4.3.4 Kryssutbedringer

Utbedringer av kryss i form av mindre kryssomlegginger og tiltak for å sikre fotgjengere og syklist, vil ofte være svært arealkrevende. Dersom det er påregnelig at slike kryssutbedringer vil bli iverksatt, bør det i utgangspunktet ikke gis dispensasjon. Om påregneligheten vises til DEL I punkt 4.3.1 i retningslinjene her.

4.4 Miljøhensyn

Det er ikke bare veg- og trafikkinteressene som skal ivaretas ved byggegrenser, men også miljøet på eiendommene som grenser til vegen, jf. vegloven §§ 1a siste punktum og 29 første ledd siste punktum. Som en følge av dette kan forurensningsulemper, særlig støyulemper, gi grunnlag for avslag på søknader om å bygge innenfor byggegrensene.

Forurensningsulempene skal vurderes på grunnlag av Miljøverndepartementets "Retningslinjer for vegtrafikkstøy" (for tiden T-8/79), og på grunnlag av "Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy" (fastsatt ved kgl. res. 30. mai 1997).

Forskriften utløser kartlegging av miljøtilstanden og pålegger tiltak overfor eksisterende miljøproblemer i de områdene der grenseverdiene i forskriften overskrides. I områder

hvor grenseverdiene i forskriften er overskredet, bør søknader om nybygg av helårsboliger, barnehager, utdanningsinstitusjoner og helseinstitusjoner, avslås. Dersom det - ved å gjennomføre tiltak - er mulig å bringe forurensningen under grenseverdiene i forskriften, kan dispensasjon gis dersom andre viktige hensyn tilsier dette. I slike tilfeller bør utbyggeren - gjennom vilkår for dispensasjonen - pålegges ansvaret for å gjennomføre tiltak som er nødvendige for å bringe forurensningen under grenseverdiene som er satt i forskriften.

Søknader om tilbygg på bygninger i områder hvor grenseverdiene i forskriften er overskredet, må vurderes i sammenheng med det aktuelle tiltaket for å bringe luftforurensnings- og støynivået ned på et akseptabelt nivå. Dersom innløsning kan være aktuelt, bør søknader om tilbygg avslås.

I områder hvor de anbefalte grenseverdiene i Miljøverndepartementets retningslinjer for vegtrafikkstøy (for tiden T-8/79) er overskredet, bør det ikke tillates nybygg av boliger, helseinstitusjoner, skoler, barnehager, fritidsbebygg eller arbeidslokaler (med begrenset bakgrunnsstøy), dersom ikke andre viktige hensyn tilsier det. Når det gjelder tilbygg på slike bygninger, vil miljøhensyn bare være avslagsgrunn dersom hensikten med tilbygget er langtidsopphold for flere personer enn tidligere.

Dersom det er mulig å gjennomføre tiltak som bringer støynivået under de anbefalte grenseverdiene for støy, kan utbyggeren - gjennom vilkår for dispensasjonen - pålegges ansvaret for å gjennomføre slike tiltak.

I tilfeller hvor det er aktuelt å gi dispensasjon med vilkår om at utbyggeren skal gjennomføre tiltak for å bringe forurensningen under bestemte grenseverdier, er det utbyggeren selv som - foruten det økonomiske ansvaret - har ansvaret for nødvendig prosjektering og saksbehandling.

5. Interesseavveining

Når søkers interesser i å få dispensasjon, veg- og trafikkinteressene og miljøforholdene på stedet er klarlagt, må interessene veies mot hverandre. Ved denne interesseavveiningen er det strenge krav til saklighet, rimelighet og likebehandling.

Som ledd i klarleggingen av forholdene bør det, så fremt ikke søknaden kan innvilges uten videre, være foretatt befarings. Søkeren bør varsles om slik befarings og få anledning til å delta for å forklare på stedet hvordan vedkommende tenker seg byggingen m.v. gjennomført.

Når vegkontoret avslår en søknad, skal det i avslaget klart opplyses om hvilke vurderinger avslaget grunner seg på. Eventuelle alternative godkjennbare løsninger bør nevnes, jf. forvaltningsloven §§ 24 og 25.

Selv om det ikke er mulig eller ønskelig å fastsette bindende regler for den skjønnsutøvelse som må finne sted ved interesseavveiningen i hver enkelt sak, er det visse allmenngyldige hovedprinsipper som bør følges:

5.1 Nybygg m.v., vegloven § 30

Saker etter § 30 i vegloven vil i utgangspunktet være gjenstand for en åpen interesseavveining hvor veginteressenes tyngde i forhold til søkerens generelt vil avta med økende avstand fra riksvegen.

Ofte vil sakene også være avkjørselssak, og vurderingene må skje etter de to regelverkene samtidig, jf. DEL I kapittel 6 i retningslinjene her.

Garasjesakene er ofte litt spesielle. De omfatter vanligvis ikke avkjørselsforhold, men løsningene vil kunne påvirke kjøremønsteret i og i tilknytning til avkjørselen. I tillegg er søkers interesse som oftest klar, p.g.a. at garasjen bygger videre på et etablert forhold. Dersom den omsøkte løsning er uakseptabel bør vegkontoret i disse tilfellene være aktiv i vurderingen av om andre løsninger enn den omsøkte kan aksepteres. Garasjer bør forøvrig vurderes noe mer liberalt i forhold til vegens arealbehov, jf. DEL I punkt 4.3 i retningslinjene her, enn større bygg p.g.a. lavere verdi og tilknytningen til eksisterende forhold.

5.2 Tilbygg m.v., vegloven § 34

Saker etter § 34 i vegloven som gjelder mindre tilbygg vil som oftest være kurante.

Søkers interesse av påbygging kan være forståelig, og forholdene for veggen, trafikken og miljøet på eiendommen vil sjelden påvirkes vesentlig av påbyggingen.

For at hensynet til vegens arealbehov, jf. DEL I punkt 4.3 i retningslinjene her, skal være avslagsgrunn ved søknad om dispensasjon, må det stilles større krav til sannsynlighet for vegutbedring m.v. enn når søknaden gjelder etablering av et nytt forhold etter § 30.

Hvor det omsøkte tilbygg blant annet består av garasje, vil det være viktig å vurdere det sannsynlige kjøremønster tilbygget vil medføre. Løsninger hvor riksvegen blir manøvreringsareal vil heller ikke i tilbyggssaker kunne aksepteres.

Større tilbygg eller tilbygg som skal gi langtidsopphold for flere personer enn tidligere, må vurderes på samme måte som nybygg.

5.3 Vesentlig gjenoppbygging, vegloven § 35

I utgangspunktet må søker erkjennes å ha reell interesse. Interesseavveiningen forøvrig må imidlertid sidestilles med søknad om nybygg, jf. DEL I punkt 5.1 i retningslinjene her.

5.4 Fortetting av husrekke

I og omkring byer og tettsteder ligger ofte husrekker i en avstand fra riksvegen mindre enn byggegrenseavstanden. Søknader som gjelder bygging mellom slike hus i samme avstand fra riksvegen, eventuelt tilbygg som ikke kommer nærmere vege, bør normalt tillates dersom ikke miljøhensyn tilsier noe annet, jf. DEL I kapittel 4.4 i retningslinjene her. Det skal være helt spesielle forhold dersom veginteressene gir holdbar avslagsgrunn i slike saker.

6. Byggegrense og avkjørsel

Byggegrense- og avkjørselsspørsmålene er i vegloven behandlet i atskilte lovparagrafer. §§ 29-38 gjelder byggegrensespørsmål og §§ 40-43 gjelder avkjørselsforhold.

Førsteinstansmyndigheten er for begge saksområder lagt til vegkontoret. Fylkesmannen er klageinstans i avkjørselssaker, og Vegdirektoratet er klageinstans i saker om dispensasjon fra byggegrense langs riksveg. At de to saksområdene er underlagt ulik klagemyndighet nødvendigvis i seg selv en atskilt behandling, jf. blant annet forvaltningslovens bestemmelser om begrunnelse og veiledningsplikt.

Avkjørsels- og byggegrensebestemmelsene skal ivareta forskjellige hensyn i forhold til trafikksikkerheten. Ved eventuelle avslag på en byggesøknad må det derfor klart framgå hvilke hensyn som er lagt til grunn ved avslaget. Søknad om dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene kan ikke avslås med bakgrunn i avkjørselsspørsmål uten at det foreligger en klar årsakssammenheng mellom omsøkte byggs/innretnings plassering og avkjørselens utforming, plassering eller bruk.

I tilfeller hvor det foreligger slik klar årsakssammenheng og søknad om dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene ikke bør innvilges p.g.a. avkjørselsforholdene, bør vegkontoret grunnngi avslaget med at det ikke vil bli gitt nødvendig avkjørselstillatelse.

Om bare avkjørselsforholdene er avslagsgrunn må fylkesmannen betraktes som klageinstans, selv om søknaden gjelder dispensasjon fra byggegrensebestemmelsene. I tilfeller hvor det er grunnlag for å avslå søknaden etter begge regelsettene, bør avslaget grunnngis i samsvar med dette, selv om det kan medføre klagesaksbehandling etter to regelverk med forskjellige klageinstanser.

Det presiseres forøvrig at hvor byggegrensesak reiser spørsmål i forhold til en byggegrense og/eller en avkjørselsløsning som er fastsatt gjennom reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, jf. vegloven § 40 første ledd, må saken behandles som spørsmål om endring av foreliggende plan eller som dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 7.

7. Vilkår

Retten til å knytte vilkår til en tillatelse følger av alminnelig forvaltningsrett. Det er imidlertid strenge krav til saklighet, rimelighet og likebehandling.

Vilkårene skal i prinsippet vurderes individuelt i forhold til den konkrete søknad.

Det er spesielt viktig å merke seg at det ikke kan settes vilkår som har til hensikt å fremme andre formål enn det som er formålet med byggegrensene. Når f.eks. eier av en eksisterende bensinstasjon ønsker å bygge innenfor byggegrensen, kan det ved en eventuell dispensasjon ikke settes som vilkår at eieren skal opparbeide eller vedlikeholde rasteplass for vegfarende.

Det vil ikke være mulig å gi noen uttømmende oversikt over hvilke vilkår som kan være aktuelle. Likevel er det enkelte hovedprinsipper som bør følges:

- Tidligere Melding nr. 238/63 fra Vegdirektoratet, som ble opphevet i 1991, nevnte endel generelle og spesielle vilkår som *“kan bli aktuelle”* i forbindelse med dispensasjon fra byggegrense. Etter denne meldingen fra 1963 har det kommet en rekke nye lovregler og det er utviklet en erstatningspraksis som gjør at de vilkår i meldingen som er betegnet som *“generelle vilkår”*, i dag er unødvendige.

Den som har fått dispensasjon kan ikke på et senere tidspunkt gjøre gjeldende erstatningskrav overfor Statens vegvesen for påregnelige skader og ulemper som er påført bygningen/innretningen p.g.a. beliggenheten i forhold til vegen. På den annen side kan ikke Statens vegvesen gjennom vilkår fraskrive seg erstatningsansvar for skade eller ulempe som er påført bygningen/innretningen p.g.a. feil eller forsømmelse (uaktsomhet) fra Statens vegvesens side. På denne bakgrunn er det ikke nødvendig å knytte generelle vilkår til dispensasjon fra byggegrense.

Likevel bør dispensasjonsbrevet inneholde informasjon om skader og ulemper som kan oppstå, og om Statens vegvesens begrensede erstatningsansvar.

- Spesielle vilkår knyttet til den konkrete søknad vil imidlertid fortsatt være aktuelle. Dette kan f.eks. være vilkår om midlertidighet, vilkår om snuing av garasje, noe større avstand fra veg enn omsøkt, utbedring av avkjørsel osv.

Det bør knyttes vilkår om bortfall av dispensasjonen hvis den ikke er tatt i bruk innen en viss tid. Hovedregelen bør være at tillatelsen faller bort om byggearbeidet ikke er satt igang senest 3 år etter at kommunen har gitt byggetillatelse etter plan- og bygningsloven og senest 4 år etter at vegkontoret har gitt dispensasjon fra byggegrensen.

Vilkår om at eieren fraskriver seg erstatning for skader eller ulemper som måtte skyldes vegvedlikeholdet og driften av vegen er i utgangspunktet unødvendig, jf. ovennevnte om generelle vilkår. For å informere søker og for å begrense erstatningskravene mot Statens vegvesen, kan det i spesielle tilfeller likevel være hensiktsmessig å knytte slikt vilkår til dispensasjonen.

- Vilkår om midlertidighet vil bare være aktuelt for bygninger, tankanlegg og andre innretninger av lav verdi eller som kan flyttes uten store omkostninger.

Det er som regel unødvendig å tinglyse vilkår som i prinsippet kan kontrolleres gjennom vanlig byggekontroll. Blir vilkårene ikke fulgt opp kan vegkontoret sørge for retting med hjemmel i vegloven § 36.

Vilkår om midlertidighet må imidlertid tinglyses. Dersom f.eks en enkel garasje, eller annen bygning av lav verdi, tillates oppført innenfor byggegrensen mot at den fjernes av søker eller for søkers regning når planlagt vegutvidelse kommer om f.eks. 8-10 år, må vilkåret om fjerning m.v. være tinglyst for å ha sikker gyldighet overfor eventuell ny eier.

DEL II

Vurdering av byggegrenser i kommune(del)planer, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven

1. Innledning

Hensikten med retningslinjenes DEL II er å:

- gi veiledning om hvilke kriterier som bør legges til grunn ved vegkontorets vurdering av byggegrenser i kommuneplanens arealdel, reguleringsplan og bebyggelsesplan,
- gi veiledning om hvordan byggegrensene bør framgå i de nevnte plantypene, og
- informere om saksbehandlingen ved søknad om dispensasjon fra byggegrenser fastsatt i slike planer.

2. Byggegrenser i kommuneplanens arealdel

2.1 Innledning

Hjemmel til å fastsette byggegrenser i kommune(del)planer finnes i plan- og bygningsloven § 20-4 andre ledd punkt b) og c).

I kommune(del)plan kan det fastsettes byggegrenser som avviker fra vegloven § 29. Det finnes ikke noen 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, jf. plan- og bygningsloven § 20-6 siste ledd.

Vegkontorets befatning med kommune(del)planer vil være følgende:

- a. Vegkontoret kan utarbeide forslag til kommunedelplan i forbindelse med vegplaner.
- b. Vegkontoret kan utarbeide forslag til tematiske planer som kan integreres i kommuneplanens arealdel.
- c. Vegkontoret kan avgi uttalelse, eventuelt komme med innsigelse, til kommune(del)planer som utarbeides i kommunen.

Arealbruken som er vedtatt i kommune(del)plan er rettslig bindende, jf. plan- og bygningsloven § 20-6. For områder som er båndlagt etter § 20-4 første ledd nr. 4 er imidlertid virkningen av arealdelen begrenset til 4 år fra planen er vedtatt av kommunestyret. I tillegg kommer at kommuneplanen er underlagt en løpende vurdering av kommunestyret. Dette innebærer at vegkontoret må følge opp planarbeidet i kommunen for å ivareta de hensynene Statens vegvesen har hovedansvaret for.

2.2 Vurdering av byggegrenser i kommuneplanens arealdel

Byggegrenser i kommune(del)planer kan være begrunnet med de samme hensynene som de generelle byggegrensene etter vegloven § 29: vegens arealbehov, trafikkikkerheten,

vedlikeholdet og driften av vegen og miljøet på eiendommene langs vegen. Byggegrenser i kommune(del)plan 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 meter.

Det vil være særlig aktuelt å fastsette byggegrense i kommune(del)plan dersom veglovens generelle byggegrense ikke er tilstrekkelig for å ivareta ovennevnte hensyn.

Veiledning om hvordan byggegrenser kan innarbeides i kommuneplanens arealdel, er gitt i Miljøverndepartementets og Samferdselsdepartementets retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (for tiden T-1057).

I tilfeller hvor det oppstår uenighet mellom kommunen og vegkontoret når det gjelder planens byggegrenser, kan det være aktuelt for vegkontoret å bruke sin innsigelsesrett etter plan- og bygningsloven § 20-5 femte ledd.

2.3 Saksbehandling ved søknad om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i kommuneplanens arealdel

Når byggegrenser er fastsatt i kommune(del)plan, skal søknad om dispensasjon sendes kommunen. Kommunen kan med henvisning til planen avslå søknaden uten å forelegge saken for vegkontoret.

I tilfeller hvor kommunen ønsker å etterkomme søknaden, må dette skje enten ved dispensasjon fra planen, ved å foreta planendring eller ved å utarbeide reguleringsplan. Uansett må kommunen legge saken fram for vegkontoret til uttalelse, jf. særlig plan- og bygningsloven § 7 siste ledd, § 20-5 annet og siste ledd og § 27-1 nr 1 siste ledd. Kommunen kan imidlertid gi dispensasjon fra plan, foreta planendring eller utarbeide reguleringsplan i strid med vegkontorets ønske.

Ved endring av kommuneplanens arealdel og utarbeiding av reguleringsplan, kan vegkontoret gjennom uttalelse eller innsigelse til planen, sikre de hensynene etaten har ansvaret for å ivareta. I motsetning til reguleringsplanvedtak, kan vedtak om arealdelen i kommuneplanen ikke påklages, jf. plan- og bygningsloven § 20-5 niende ledd. I tilfeller hvor det er gjort saksbehandlingsfeil som det ikke har vært anledning til å ta opp som et ledd i en innsigelsessak, kan det imidlertid være aktuelt å anmode fylkesmannen om å foreta lovlighetskontroll etter kommuneloven § 59.

Etter vegloven § 29 første ledd første punktum gjelder den byggegrenseavstanden som er fastsatt i reguleringsplan foran de generelle byggegrensene angitt i vegloven § 29. Tilsvarende bestemmelse finnes ikke for byggegrenser fastsatt i kommuneplanens arealdel. Vegkontoret bør likevel innrette sin saksbehandling på den byggegrenseavstanden som er bestemt i gjeldende arealdel av kommuneplanen. Dette betyr f.eks. at eventuelle søknader om å bygge innenfor byggegrense fastsatt i kommuneplanens arealdel, bør betraktes som spørsmål om endring av planen eller som spørsmål om dispensasjon fra planen etter plan- og bygningsloven § 7.

Det forhold at byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel, har formelt sett trolig ikke den virkning at behovet for dispensasjon etter vegloven § 30 tredje ledd faller bort. På bakgrunn av den saksbehandlingen som er nødvendig etter plan- og bygningsloven, bør vegkontoret likevel ikke kreve behandling etter vegloven i tillegg.

3. Byggegrenser i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner

3.1 Innledning

Behandlingen av byggegrenser i reguleringsplaner og bebyggelsesplaner vil i stor grad være den samme. Beskrivelsen under av reguleringsplaner vil derfor gjelde også for bebyggelsesplaner.

Byggegrenser fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven går foran den generelle byggegrensen i vegloven § 29 og byggegrenser fastsatt i eldre reguleringsplan eller eldre kommune(del)plan.

Formelt eksisterer det ikke noen maksimums- eller minimumsgrense for hvilke byggegrenseavstander som kan fastsettes i reguleringsplanen. Dette innebærer at det i reguleringsplan kan fastsettes andre byggegrenser enn angitt i vegloven.

Ved vegkontorets vurdering av byggegrenser i reguleringsplaner, bør det i utgangspunktet legges vekt på de samme forhold som er beskrevet i DEL I i retningslinjene her. Dette betyr at vegkontoret gjennom planbehandlingen bør søke å sikre byggegrenser som i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til trafikksikkerheten, vedlikeholdet og driften av vegen, vegens arealbehov og miljøet langs vegen.

Den generelle byggegrensen i vegloven gir ikke føringer i retning av at arealplaner på sikt skal ende opp med byggegrenser slik de er angitt i vegloven. En reguleringsplan er en totalvurdering av arealbruken innen et avgrenset område. Ved en slik totalvurdering vil andre viktige hensyn også ha innvirkning på hvilke byggegrenser som bør fastsettes i planen. I kapittel 3.2 i DEL II i retningslinjene her, er det gitt en generell oversikt over hvilke forhold som vil være av betydning for vurderingen av byggegrenseavstanden.

3.2 Vurdering av byggegrenser i reguleringsplaner

Både gjennom egne planforslag og kommunenes planarbeid bør vegkontoret være aktive for å sikre hensiktsmessige byggegrenser langs vegnettet.

Byggegrensene skal fastsettes etter en *totalvurdering*. Det må derfor foretas en vurdering av samfunnets behov, og ikke bare en vurdering ut fra veg- og trafikkinteressene. Ved en slik totalvurdering vil følgende forhold generelt være av betydning:

- a. I tilfeller hvor byggegrensen er fastsatt i kommune(del)plan, bør denne byggegrensen som hovedregel legges til grunn i reguleringsplanen. Behovet for endringer må likevel vurderes.
- b. Veg- og trafikkinteressene og hensynet til miljøet på eiendommene nær vegen, jf. DEL I kapittel 4 i retningslinjene her.
- c. Det er viktig å unngå unødvendige restriksjoner på arealene langs vegen. Selv om vegloven har regler om generelle byggegrenser langs offentlig veg, vil det ved utarbeiding av reguleringsplan være nødvendig å foreta en konkret vurdering av behovet for restriksjoner.
- d. I tett sentrumsnær bebyggelse som er preget av mer eller mindre sammenhengende fasader mot vegen, er bebyggelsen ofte lokalisert innenfor byggegrensen som er angitt i vegloven. I slike tilfeller kan det - særlig av estetiske hensyn - være grunn til å fastsette byggegrensen etter ett av alternativene nedenfor:

- 1) Der det er mulig å utarbeide planer for aktuelle veg- og trafikktekniske tiltak uten å forutsette riving av eksisterende bebyggelse, fastsettes byggegrensen innenfor/langs eksisterende bebyggelse.

Ved fastsetting av byggegrensene i denne type områder er det viktig at forholdene legges til rette for helhetlige fasadeløsninger slik at fortetting ved nybygg kan skje i samme avstand fra vegen som eksisterende bebyggelse. Dette bør imidlertid også ses i sammenheng med behovet for å forhindre etablering av særlig forurensningsutsatt bebyggelse nær vegen, jf. DEL I kapittel 4.4 i retningslinjene her og punkt g under.

- 2) Der det ikke er mulig å utarbeide planer for aktuelle veg- og trafikktekniske tiltak uten å forutsette riving av eksisterende bebyggelse, fastsettes byggegrensen slik at forholdene blir lagt til rette for ny fasadeetablering. Dette kan f.eks. skje ved at den nye byggegrensen også fastsettes som en byggelinje i reguleringsplanen, dvs. en linje som fasaden til nybygg skal følge.

- e. I områder med middels tett bebyggelse kan det også fastlegges en forholdsvis trang byggegrense. Hensynet til drift av vegen, trafiksikkerhet og planer om vegutvidelser vil i slike område kunne ivaretas også ved en byggegrenseavstand som er mindre enn angitt i vegloven. I slike tilfeller bør imidlertid ikke kjøreatkomsten være regulert direkte til riksvegen, men til lokalvegnettet i området.

Ved fastsetting av byggegrenser i denne typen områder kan det også være viktig at forholdene legges til rette for helhetlige fasadeløsninger, jf. punkt d over.

- f. Bebyggelse som er lokalisert nær riksveg kan representere en stor kulturhistorisk, miljømessig og/eller økonomisk verdi. Riving for å gi rom til utvidelse, gang- og sykkelveg eller annet, vil i slike tilfeller ofte ikke være den riktige løsningen.

Veg- og trafikkinteressene bør fortrinnsvis ivaretas innenfor eksisterende veg- og trafikkarealer, f.eks. ved å bedre trafiksikkerheten ved fartsdempende tiltak eller ved å omdisponere trafikkarealet.

- g. I endel tilfeller kan miljømessige hensyn tilsi at det i reguleringsplanen er nødvendig å avsette utvidete byggegrenser i forhold til angitte byggegrenser i vegloven. Dette kan f.eks. være aktuelt i tilfeller hvor særlig forurensingsutsatt bebyggelse er uønsket nær vegen, jf. DEL I kapittel 4.4 i retningslinjene her. Utvidete byggegrenser kan også av estetiske og/eller økonomiske grunner være et aktuelt alternativ til andre tiltak for å redusere forurensningsulempene ved vegen.
- h. Området mellom bebyggelsen og vegen er ofte lite attraktivt for uteopphold, og blir - spesielt i tilknytning til nærings- og kontorbygg - derfor ofte brukt til lagring eller parkering. For å kunne sikre tilfredsstillende estetisk kvalitet, kan det i slike områder være nødvendig med beplantning eller tilsvarende avbøtende tiltak. Dette kan gjøre det nødvendig med utvidete byggegrenser i forhold til de angitte byggegrenser i vegloven. I tillegg til å fastsette utvidete byggegrenser i reguleringsplanen, vil det i slike tilfeller kunne være aktuelt med reguleringsbestemmelser som setter krav om opparbeiding av området mellom vegen og bebyggelsen.
- i. Ved bruløsninger gjelder byggegrensene som om riksvegen lå i terrengnivå. Anvisningene foran bør i hovedsak anvendes også i slike tilfeller. Hensynet til sikkerheten for dem som eventuelt skal bo eller oppholde seg under eller ved siden av bruene, tilsier imidlertid noe større varsomhet med å regulere inn byggegrenser langs riksvegen som er mindre enn angitt i vegloven.

3.3 Saksbehandling ved søknader om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan

Dersom kommunen ønsker å innvilge en søknad om dispensasjon fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan, må dette enten skje ved:

- dispensasjon fra reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 7,
- vedtak om mindre vesentlig reguleringsendring, jf. plan- og bygningsloven § 28-1 nr 2,
- vedtak om endring i reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 28-1 nr 1, eller
- vedtak om ny plan, jf. plan- og bygningsloven §§ 20-6 siste ledd og 27-2.

Saken må uansett forelegges vegkontoret før kommunen avgjør saken. Ved utarbeiding av ny reguleringsplan og ved endring - herunder også mindre vesentlig endring - av reguleringsplan, vil Statens vegvesen kunne ivareta sine interesser gjennom uttalelse og eventuelt klage eller innsigelse til planforslaget/planendringsforslaget, jf. plan- og bygningsloven §§ 15, 27-1, 27-2, 27-3 og 28-1.

Ved dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 7 fra byggegrense fastsatt i reguleringsplan, skal vegmyndighetene gis mulighet til å uttale seg før dispensasjon gis, jf. § 7 siste ledd. Dersom kommunen gir dispensasjon i strid med slik uttalelse, kan vegmyndighetene påklage dispensasjonsvedtaket, jf. plan- og bygningsloven § 15 annet ledd. Det er viktig at vegkontoret benytter denne klageretten i tilfeller hvor kommunen gir dispensasjon i strid med det som er fastsatt i retningslinjene her.

Det forhold at byggegrensen er fastsatt i reguleringsplan, har formelt sett trolig ikke den virkning at behovet for dispensasjon etter vegloven § 30 tredje ledd faller bort. På bakgrunn av den saksbehandlingen som er nødvendig etter plan- og bygningsloven, bør vegkontoret likevel ikke kreve behandling etter vegloven i tillegg.

I tilfeller hvor byggegrensen ikke er vist på reguleringsplankartet eller fastsatt i bestemmelsene til reguleringsplanen, gjelder de alminnelige byggegrenseavstandene i vegloven. I slike tilfeller kan det oppstå spørsmål om hvilket lovverk søknader om dispensasjon fra byggegrensen skal behandles etter. I brev av 11. juni 1991 til Samferdselsdepartementet har Miljøverndepartementet konkludert med at det må søkes om dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 7 selv om byggegrensen ikke er tatt inn i reguleringsplan, men leses direkte av vegloven § 29.

Miljøverndepartementets lovforståelse har ikke blitt akseptert av alle kommunene. Dette har ført til noe usikkerhet om hvilket lovgrunnlag søknader om dispensasjon fra byggegrense skal behandles etter i regulerte områder, men hvor byggegrensen ikke er tatt inn i reguleringsplanen.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil Statens vegvesen kunne ivareta sine interesser ved behandling etter plan- og bygningsloven. Dersom den aktuelle kommunen legger til grunn Miljøverndepartementets lovforståelse, bør det derfor ikke være grunn til å kreve særskilt behandling av dispensasjonssøknaden etter vegloven § 30. Dersom kommunen velger å se bort fra Miljøverndepartementets lovforståelse, og mener at vegkontoret er eneste rette dispensasjonsmyndighet, bør vegkontoret behandle søknaden etter vegloven § 30.

3.4 Hvordan byggegrenser bør framgå av reguleringsplanen

For opptegning av byggegrense på reguleringsplankart og fastsettelse av reguleringsplanbestemmelser om byggegrenser, bør Miljøverndepartementets gjeldende veileder (for tiden T-1128) legges til grunn.

Hensynet til dem som blir berørt, tilsier at byggegrensene bør gå fram av reguleringsplanen. Dette bør fortrinnsvis skje ved at byggegrensene tegnes inn på plankartet. Reguleringsbestemmelser bør nyttes til å gi utfyllende bestemmelser om byggegrensene.

Om byggegrenser ikke framgår av reguleringsplanen gjelder veglovens byggegrensebestemmelser. I slike tilfeller vil det imidlertid være uheldig at vegkontoret fatter vedtak om avvikende byggegrenser etter vegloven. Årsaken er at informasjon om arealbruken innen det regulerte området blir gjort mindre tilgjengelig om ikke alle forhold går fram

av reguleringsplanen. Dette betyr at vegkontoret - i forbindelse med planarbeidet - bør sikre at byggegrenser langs riksveg går fram av alle reguleringsplaner.

I tilfeller hvor eiendommer delvis blir regulert, og byggegrensen inngår i reguleringsplanen, vil byggegrensen for den regulerte delen av eiendommene formelt sett kunne være forskjellig fra byggegrensen for den uregulerte delen av eiendommene. For den regulerte delen vil byggegrensen fastsatt i reguleringsplanen gjelde, og for den uregulerte delen vil byggegrensen framgå av vegloven § 29. Ved å utvide reguleringsplanens avgrensning, vil slike tilfeller kunne unngås.

Bygninger som gjennom reguleringsplan skal gis dispensasjon fra byggegrensen, kan f.eks. markeres med tykk strek innenfor planens byggegrense. I reguleringsbestemmelsene til planen kan det fastsettes at disse bygningene kan gjenoppføres uten dispensasjonsvedtak i tilfelle brann eller annet forfall.

Bebyggelse som skal få stå så lenge bygningene blir holdt vedlike, bør gis særskilt omtale i bestemmelsene til reguleringsplanen for at dette forholdet skal framgå klart av planen. Disse bygningene vises bare på reguleringsplankartet i den utstrekning de framgår av kartgrunnlaget.

Om ikke annet går fram av bestemmelsene til reguleringsplanen, vil det være nødvendig å søke om dispensasjon for tilbygg eller vesentlig bruksendring.

Dersom en reguleringsplan går til offentlig veg på den ene siden av vegen, eventuelt til og med vegen, kan det fastsettes byggegrense på denne ene siden av vegen som fraviker den generelle byggegrensen etter vegloven § 29.

Byggegrenser mot offentlig veg kan og bør fastsettes gjennom reguleringsplanen også for andre områder enn det som er regulert til byggeområder, f.eks. landbruksområder.

Det forhold at byggegrensen langs vegen bør framgå av reguleringsplanen, kan medføre visse praktiske problemer. Når byggegrensen fastsettes i reguleringsplanen, må reguleringsplanens avgrensning være slik at byggegrensen kommer innenfor reguleringsgrensen. Samtidig er det i Miljøverndepartementets veileder (for tiden T-1128) forutsatt at alle arealer som ligger innenfor planavgrensningen skal defineres inn under ett eller flere av arealbrukskategoriene listet opp i plan- og bygningsloven § 25. Dette vil være uproblematisk om kommunen og Statens vegvesen er enige om arealbruken mellom vegområdet og byggegrensen.

Dersom det er konflikt mellom kommunen og Statens vegvesen om arealbruken eller andre forhold, og Statens vegvesen utarbeider og fremmer reguleringsplan selv etter plan- og bygningsloven § 9-4, er det innført begrensninger i Statens vegvesens mulighet til å foreslå arealbruk mellom byggegrensen og vegområdet. Dette framgår av Miljøverndepartementets og Samferdselsdepartementets retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (for tiden T-1057). Dersom kommunen heller ikke vil godta den arealbruken som Statens vegvesen foreslår i samsvar med retningslinjene for vegplanlegging, kan en alternativ løsning være å regulere arealet som "*spesialområde*", spesifisert som f.eks. "*byggeforbudssone*", jf. plan- og bygningsloven § 25 nr 6.

Med hilsen

Olav Søfteland