

Bymiljøetaten

Postboks 636 Løren
0507 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
2026/02707-4

Saksbehandler
Gro Wallinger Kvamme

Dato
10.04.2026

Plan- og bygningsetatens innspill til Veglovutvalget

Det vises til kopi av brev fra byrådsavdeling for miljø- og samferdsel datert 09.03.2026 der det bes om at Bymiljøetaten koordinerer høringssvar med Plan- og bygningsetaten og andre etater, til veglovutvalget. Det henvises videre til brev fra Bymiljøetaten datert 13.03.2026 der det bes om konkrete høringsinnspill fra etater innen 10.04.2026. Plan- og bygningsetaten sender herved over vårt høringsinnspill til veglovutvalget til Bymiljøetaten for koordinering av kommunens høringssvar.

Innledning

Vegloven og plan- og bygningsloven (pbl.) henger svært tett sammen. Det følger blant annet av begge lovene at nye samferdselsanlegg skal reguleres etter plan- og bygningslovens bestemmelser om arealplaner. Denne løsningen i seg selv skaper ikke de store utfordringene isolert sett der vegmyndigheten er forslagsstiller og reguleringsplanen som sådan skal regulere et rent samferdselstiltak. Det gir mening at også samferdselsanlegg er et reguleringsformål på lik linje med andre arealformål, og at plan- og bygningslovens planbestemmelser gis anvendelse på reguleringen av slike. Men til tross for dette er lovene i for liten grad koordinerte, og det medfører mange utfordringer både for statlig og kommunal vegmyndighet, og for plan- og byggesaksmyndighetene.

Plan- og bygningsetaten viser til presentasjon for veglovutvalget om tematikken i innspillsmøtet 03.03.2026. Etaten ønsker å supplere presentasjonen med et skriftlig høringsinnspill som både gir noen overordnede betraktninger som etaten anser som sentrale for dagens utfordringer, samt gir mer konkrete tema for å illustrere hva utfordringene består i.

Noen overordnede prinsipper i plan- og byggesakslovgivningen

Plan- og bygningsloven er sektorovergripende

Plan- og bygningsloven er en sektorovergripende lov. Dette følger blant annet av forarbeidene til loven, Ot. Prp. nr. 32 (2007-2008) hvor følgende merknad står til lovens formålsbestemmelse § 1-1:



Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune

oslo.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom

Besøksadresse:
Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse:
Boks 364 Sentrum, 0102 Oslo

Sentralbord: +47 21 80 21 80
Veiledningstelefonen: +47 23 49 10 00
postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Org. Nr.: NO 971 040 823 MVA

«...Paragrafen gir signaler om at plan- og bygningsloven er et sektorovergripende verktøy for samfunnsutviklingen i kommuner og regioner.»

Regulering av areal innebærer at mange tema som er regulert i egne særlover blir berørt i større eller mindre grad i en konkret reguleringsplan. Lovgiver har ivaretatt dette på litt ulikt vis avhengig av hvilken særlov det er snakk om. Plan- og bygningsloven har både bestemmelser i plandelen og i byggesaksdelen av loven som skal ivareta en samhandling og medvirkning fra sektormyndigheter. Innledningsvis holder det å peke på at samordningsplikten imidlertid kun trer inn under gitte forutsetninger.

Vegloven anses å være en sektorlov/særlov. Det er en av lovene som er tettest knyttet til plan- og bygningsloven, men hvor samordningsbestemmelsene i både plan- og byggesaksdelen av loven faktisk i stor grad ikke omfatter de mest utfordrende situasjonene som oppstår mellom vegmyndigheten og plan og byggesaksmyndigheten. Dette utdypes nedenfor.

Prinsippet om at planmyndigheten er underlagt fritt skjønn

Gjennom å ha åpnet opp for at samferdselsanlegg skal reguleres etter plan- og bygningsloven, har lovgiver samtidig åpnet opp for at det er et handlingsrom for planmyndigheten. Plan- og bygningslovens kap. 11 og 12 gir planmyndigheten frihet til å regulere den arealbruken som planmyndigheten anser å gi best planfaglig løsning for et område, også når det kommer til samferdselsanleggene, så lenge det er faglig begrunnet. Utfordringen er at disse arealene ofte skal overtas av vegmyndigheten, og de har strenge krav til utforming. For å tydeliggjøre utfordringen dette skaper, trengs et eksempel:

I en allerede utbygd by er arealene ofte svært begrenset. Likevel skjer det stadig byutvikling, blant annet gjennom fortetting og ny arealbruk m.m. Både planmyndigheten og vegmyndigheten i kommunen kan være omforente om at det er behov for et fortau for å ivareta myke trafikanter i området. For den kommunale vegmyndigheten er det viktig at dette fortauet får en gitt bredde og at det opparbeides etter deres krav som følger av kommunens gatenormal. Vegmyndigheten er sektormyndighet i denne sammenhengen. Vegmyndighetens interesse knytter seg til fortauet og dets utførelse for at den kommunale vegmyndigheten skal kunne overta det til drift og vedlikehold i fremtiden.

For planmyndigheten er det langt flere hensyn å ivareta, hvor fortau er et av mange hensyn, og hvor det svært ofte er slik at flere av hensynene som skal ivaretas er motstridende. Planmyndigheten får en krevende oppgave med å avveie interessene for å få til en best mulig by. Noen ganger innebærer det å inngå kompromisser. Det vil f.eks. ved arealknapphet kanskje være slik at fortauet blir regulert, men at det må reguleres noe smalere enn det som følger av vegmyndighetens normaler, fordi det er det beste man får til akkurat der. I slike situasjoner vil planen, når den er vedtatt i bystyret, også få rettsvirkning for vegmyndigheten. Men det vil kunne gi utfordringer ved gjennomføringen av planen og gi utfordringer for en fremtidig overtakelse av kommunen for dette arealet.

Slike situasjoner oppstår nettopp fordi lovene ikke er tilstrekkelig koordinerte. Det er forsøkt løst gjennom en fravikssordning som kommunal vegmyndighet forvalter. Men hva er hjemmelen for en slik ordning? Gatenormalene er ikke juridisk bindende. Og hva skal planmyndigheten gjøre hvis kommunal vegmyndighet sier nei til fravik? Hvilke alternativ har kommunen da? Kan planmyndigheten likevel regulere et areal i strid med vegmyndighetens ønsker? Vi forstår det slik

at plan- og bygningsloven gir en slik mulighet, ettersom disse normalene ikke er juridisk bindende som sådan, men det gir utfordringer ved gjennomføring av planen. Vegnormal-tematikken blir utdypet nedenfor.

Plan- og bygningsloven er en offentligrettslig lov

Plan- og bygningsloven er en offentligrettslig lov fordi den gir kommunen myndighet til å regulere arealbruk for å ivareta samfunnshensyn, og fordi det er kommunen som er byggesaksmyndighet og som forvalter lovens bestemmelser overfor innbyggerne. Det skaper utfordringer at plan- og bygningsloven er en offentligrettslig lov, når vegloven fremstår å være en lov som både skal ivareta den offentlige forvalterrollen, men hvor det også er slik at loven regulerer grunneierinteressene til vegmyndigheten. Dette skaper utfordringer i plansaker der vegmyndigheten spiller inn ulike tema, og hvor det ikke sjelden også spilles inn tema som er av privatrettslig karakter som plan- og bygningsmyndigheten ikke har anledning til å ivareta gjennom plan- og bygningslovens bestemmelser. Dette kan eksemplifiseres med blant annet mulige skader på eksisterende vegtunneler når byggetiltak skal gjennomføres. Dette må løses grunneiere imellom, etter annet regelverk enn plan- og bygningsloven.

Regulering i nærheten av statlige tunneler/bruer

Den manglende koordineringen mellom plan- og bygningsloven og vegloven gir utfordringer når det kommer til regulering av bebyggelse- og anleggstiltak i nærheten av eksisterende statlige vegtunneler eller i nærheten av statlige veganlegg over eksisterende bruer. Veglovens bestemmelser i lovens kap. V, blant annet om avstand til riksveg, tar tilsynelatende kun stilling til ordinære veganlegg på terreng/ i vertikalnivå 2 i reguleringsplankartet. I tettbygde strøk, herunder Oslo, er det svært mange situasjoner der dette settes på spissen og der vegloven ikke ivaretar statens interesser og forvalterrolle for tunnelen tilfredsstillende nok. Plan- og bygningsloven åpner for regulering på terreng, og i pressede områder er det også et sterkt politisk ønske med utbygging, særlig av boliger. Disse situasjonene skaper store utfordringer både for vegmyndigheten og for planmyndigheten fordi lovens anviste fremgangsmåte for statlig berørt myndighet etter plan- og bygningsloven ikke egentlig gir en tilstrekkelig god løsning.

Plan- og bygningsloven åpner for at enhver kan fremme et planinitiativ, jf. pbl. § 12-3, andre ledd. Kommuneplanen avsetter også store deler av byggesonen i Oslo kommune til områder for bebyggelse og anlegg, uavhengig av om det ligger noen statlige tunneler i grunnen under. Det er også klare politiske føringer for blant annet økt boligbygging.

Vegloven har bestemmelser om hvem som forvalter de statlige riksveganleggene, og i veglovens kap. V er det blant annet bestemmelser om i hvilke tilfeller statlig myndighet skal ha søknad om tillatelse til behandling, før det eventuelt kan bygges, typisk hvis det er nærmere enn veglovens avstandskrav.

Situasjoner der det skal oppføres byggetiltak over tunnel eller rett i nærheten av tunnel er imidlertid ikke regulert i vegloven. Statlig vegmyndighet har like fullt ansvaret for vegsikkerheten, i dette tilfellet, tunnelsikkerheten. Men hvordan skal deres interesser bli ivare tatt i plansaken? Her oppstår en tydelig interesse motsetning som er krevende å ivareta i reguleringsprosessen for planmyndigheten.

Om statlig myndighets involvering i planprosessen, herunder innsigelse

Plandelens bestemmelser åpner for at berørt statlig myndighet skal involveres blant annet ved at de mottar planinitiativet med mulighet for å sende inn forhåndsuttalelse. Det er også bestemmelse i pbl. § 5-4 som gir statlig myndighet anledning til å fremme innsigelse til reguleringsplanen. Dette er en form for statlig brems på det kommunale selvstyret i konkrete saker. Men fra planmyndighetens ståsted virker det ikke som statlig vegmyndighet finner at ordningen med innsigelsesadgang gir tilstrekkelig sikkerhet.

Hvis kommunen, utbygger og vegmyndighet ikke kommer til enighet verken underveis i planprosessen eller i meklingsmøte med statsforvalter, vil innsigelsen hefte ved plansaken når plansaken vedtas i bystyret. Planen får ikke rettsvirkning i bystyret i de tilfellene fordi plansaken da må sendes departementet (KDD) for endelig behandling, som da skal vurdere innsigelsen. Enten tas innsigelsen til følge, da får ikke reguleringsplanen rettsvirkning- da må den sendes i retur og tilpasse endringer i tråd med det innsigelsesmyndigheten krever, hvis den private forslagsstilleren fortsatt ønsker det. Men i motsatt fall kan departementet lande på at innsigelsen ikke tas til følge, da stadfestes planen, som så får rettsvirkning og forslagsstiller kan da starte med byggeprosjektet sitt.

Det er en risiko for vegmyndigheten å ha en slik innsigelse hengende ved plansaken hele vegen, uten å ha noen garanti for at departementet vil ta innsigelsen til følge. Det er derfor det i stedet oftest er slik i plansaker at statlig vegmyndighet fremmer innsigelse, men med det mål for øyet å forhandle. Vegmyndigheten fremsetter krav som vilkår for at innsigelsen trekkes. Ofte er også privat forslagsstiller interessert i at plansaken sendes til politisk behandling uten innsigelser. Å ha en innsigelse heftende ved planen er uforutsigbart også for utbygger. Forslagsstiller er derfor ofte villig til å forsøke å imøtekomme statlig vegmyndighet sine krav. Problemet er at vegmyndigheten ofte forutsetter at det inntas bestemmelser til reguleringsplanen som skal ivareta deres interesser som forvalter og eier av tunnelanlegget. Dette er forståelig all den tid vegloven ikke har bestemmelser som ivaretar vegmyndigheten i slike tilfeller. Utfordringen for plan- og byggesaksmyndigheten er at de bestemmelsene som ønskes tatt inn i planen fra vegmyndighetens side ofte ikke er lovlige. Ønsket bestemmelse er ikke hjemlet i plan- og bygningslovens opplisting i § 12-7 som uttømmende sier hva det kan gis bestemmelser om. Det handler ofte om rene saksbehandlingsregler, som i seg selv ikke er lov. Det handler også ofte om at statlig vegmyndighet ønsker å godkjenne prosjekteringen blant annet av fundamenteringsmetoden. Utfordringen her er at plan- og bygningsloven bygger på et ansvarsrettssystem i byggesaker. Det innebærer at tiltaket prosjekteres og utføres av ansvarlige foretak. Heller ikke byggesaksmyndigheten godkjenner prosjektering i byggesaker. Da kan det iallfall ikke være et krav i en planbestemmelse om at statlig myndighet skal godkjenne prosjektering- det vil stride mot plan- og bygningsloven.

Mulige løsninger

Plan- og bygningsetaten tenker at systemet i plan- og bygningsloven med både innsigelsesadgang og med den uttømmende opplistingen i § 12-7 av hva man kan ha bestemmelser om i plan, bør bestå som i dag. Dette fungerer godt og har mye for seg rent prinsipielt.

Den mest nærliggende løsningen er at ny veglov spesifikt tar for seg situasjoner med eksisterende vegtunnel, på lik linje med dagens veglovs bestemmelser til eksisterende veganlegg på terreng. Da vil det følge av vegloven i hvilke situasjoner vegmyndigheten skal koples på eller gi sin tillatelse. Eksempelvis ved at samordningsplikten i pbl. § 21-5 og muligheten til å uttale seg til

dispensasjonssøknader i pbl. § 19-1 utvides til å også omfatte tilfeller med eksisterende vegtunnel. Vegloven bør da også spesifikt si noe om situasjoner der det er åpnet for utbygging i reguleringsplan i nærhet til tunnel, slik at det skilles på saker for regulering av tiltak i nærheten av tunnel, og situasjoner der det kun søkes om en byggesak, som da enten er i tråd med gjeldende regulering eller ei. En slik tilnærming forutsetter at byggegrensene langs/over tunnel blir tydelig satt.

Når det kommer til byggesak, og det søkes om et byggetiltak som ligger utenfor en byggegrense mot eksempelvis en tunnel, burde kommunens handlingsrom være avklart så mye som mulig. Målet er at det bør være enkelt for kommunen å vite når den kan, og når den ikke kan gi tillatelse til et byggetiltak og eventuelt hvilke vilkår kommunen bør stille dersom det bygges i strid med reguleringsplan og tiltaket er avhengig av dispensasjon jf. pbl. §§ 19-1 og 19-2. Plan- og bygningsetaten er derfor avhengig av gode og tydelige uttalelser fra vegmyndigheten i disse sakene.

Vegloven bør også bli langt tydeligere på de ulike rollene vegmyndigheten har. Det er hensiktsmessig at ny veglov i større grad tydeliggjør vegmyndighetens ulike roller og eventuelt hvilket handlingsrom som ligger til de ulike rollene. I en planprosess vil det i all hovedsak være med bakgrunn i den statlige rollen som forvalter av veganleggene at vegmyndigheten kan fremme innsigelse. Plan- og bygningslovens § 5-4 utelukker at privatrettslige forhold kan begrunne innsigelser. Likevel gjøres dette innimellom fordi vegeier blant annet ønsker å sikre seg mot potensielle skader som kan oppstå på tunnel ved byggetiltak. manglende rolleforståelse. Men i hovedsak skyldes det at vegloven ikke er koordinert godt nok mot plan- og bygningsloven.

Det er likevel klart at statlig vegeier har anledning til å uttale seg i en plansak i kraft av å være grunneier, på lik linje med alle andre berørte naboer og grunneiere. Et eks kan være der det skal reguleres et større planområde som består av flere eiendommer, og der den ene eiendommen eies av SVV.

Vegnormaler

Vegloven er gammel og derfor lite tilpasset dagens virkelighet. Vegloven tar for det første ikke stilling til situasjoner som er svært vanlige i dag, nemlig at det er private som oppfører en del av samferdselsanleggene, til tross for at det er regulert med offentlig eierform, og tenkt overtatt av kommunen. Vi tenker her på realytelser hvor det er utbygger som i forbindelse med større utbyggingsprosjekter skal utføre opparbeidelsen av samferdselsanlegg som er regulert offentlige, og som senere er tenkt overtatt av kommunen for drift og vedlikehold. Utfordringen i så måte knytter seg i hovedsak til kommunens gatenormaler, og om anlegget som kommunen skal overta er opparbeidet av de private utbyggerne i henhold til den standarden det gis anvisning på der.

Hjemmelen for å utarbeide vegnormaler i veglova § 13 er delegert til staten ved Vegdirektoratet. Det synes å være enighet i fagmiljøene om at vegnormalene ikke er en forskrift jf. definisjonen i fvl. § 2. Vegnormalene er imidlertid forutsatt å ha en viktig rolle ved vegutbygging. Det henvises eksempelvis til forskrift om anlegg av offentlig veg § 3 nr. 6 første punktum der det står at «vegnormalene er en del av det tekniske grunnlaget for valg av løsning gjennom planlegging.».

Selv om kommunen ikke er delegert myndigheten til å lage vegnormaler, åpnes det opp for at kommunen kan ha enkelte fravik fra disse for kommunale veger jf. forskrift om anlegg av offentlig

veg § 3 nr. 4, uten at det spesifiseres hvordan disse fravikene skal fremgå og hvordan de skal godkjennes. Den henvises også til Holt & Winge sin juridiske utredning av forholdet mellom veglova og plan- og bygningsloven datert 25.09.2024, der det står følgende på s. 6:

«Vi har registrert at en rekke kommuner har vedtatt egne «kommunale vegnormaler». I flere av disse er anleggsforskriften § 3 nr. 4 oppgitt som «hjemmelsgrunnlag». Etter vårt syn gir ikke anleggsforskriften kommunene hjemmel til å fastsette egne generelle vegnormaler for kommunale veger, men bare grunnlag for å gi samtykke til avvik i enkelttilfeller. Etter reglene i anleggsforskriften er det bare SVV ved Vegdirektoratet (i noen tilfeller med krav om godkjenning fra SD) som kan fastsette utfyllende bestemmelser gjennom generelle vegnormaler.»

At vegnormalene ikke utgjør et rettsgrunnlag i seg selv, men samtidig skal være et viktig grunnlag, gjør det krevende for kommunen å avklare når et krav faktisk gjør seg gjeldene. Dette kompliseres ytterligere av at kommunens vegnormaler ofte har andre krav enn staten sine.

Dersom kommunen skal ha mulighet til å ha egne vegnormaler, anbefales det at lovutvalget for endring av veglova, ser på å endre forskrift om anlegg av offentlig veg § 3 nr. 2 til også å gjelde kommunenes adgang til å fastsette utfyllende bestemmelser, i tillegg til dagens bestemmelse som gir Statens vegvesen ved Vegdirektoratet denne muligheten.

Dersom utvalget vurderer å gjøre vegnormalene rettslig bindende for kommunens saksbehandling, eksempelvis ved at de får forskriftstatus, må det også sees på hvordan dette vil relatere seg til systemet i plan- og bygningsloven. Eksempelvis bør det avklares hva som er tilfellet dersom det reguleres inn en annen løsning i en reguleringsplan enn det som følger av vegnormalene.

Forholdet mellom vegnormaler og reguleringsplan

Etter dagens regelverk er ikke vegnormalene bindende direkte for vår plan- og byggesaksbehandling før de eventuelt blir gjort bindende igjennom et annet regelverk. For eksempel ved at en konkret løsning i vegnormalene, eller vegnormalene mer generelt blir gjort bindende i en reguleringsplan som blir vedtatt etter plan- og bygningsloven.

Selv om kommunen får mulighet til å lage egne vegnormaler, vil ikke problemet med vegnormalenes vegledende status være løst. Spesielt dersom vegnormalene ikke får forskriftstatus, eller blir bindende på en annen måte.

I så fall bør det også sees på hvordan kommunen kan følge opp intensjonene best mulig. Eksempelvis ved å endre hvordan man regulerer veganlegg slik at intensjonene i veg- og gatenormalene blir ivarettatt.

Plan- og bygningsetaten er klar over at denne fremgangsmåten kan ha enkelte svakheter. For det første vil man sjeldent ha kommet så langt i prosjekteringen på reguleringsplanstadiet at det er mulig å avklare vegløsningen på et detaljnivå. Det man risikerer ved å ha en for detaljert plan, er at det blir behov for planendringer eller flere dispensasjoner i forbindelse med senere byggesaksbehandling.

En annen svakhet tilnærmingen har, er at man ikke kan regulere slik at «enhver tids gjeldene» vegnormal blir bindende¹. Den gyldige tilnærmingen bli i så fall å binde en konkret datert veg- og gatenormal. Man vil derfor muligens ikke få en så dynamisk tilnærming som det man egentlig ønsker.

Oppfordringer til veglovutvalget

Det er ønskelig at veglovutvalget ser på mulighetene for å forankre hjemmelsgrunnlaget til å kunne vedta lokale kommunale vegnormaler direkte gjennom den nye veglova. Dette for å skape et sterkere rettslig grunnlag for hvordan kommunen selv kan utarbeide vegnormaler som følge av ny veglov.

Oslo kommune anbefaler å styrke den myndighet som ligger hos kommunene gjennom dagens veglov §§ 6, 9 og 12 ved å endre dagens § 13 slik at fylkeskommuner og kommuner gis myndighet til å fastsette vegnormaler. Det er på tilsvarende måte behov for å styrke kommunenes anledning til å etablere lokale normaler/forskrifter gjennom endring av forskrift om anlegg av offentlig veg § 3.

Samordning i byggesaksbehandling

Det foreligger flere misforståelser når det gjelder samordning mellom vegmyndigheten og plan- og byggesaksmyndigheten i kommunen. Plan- og bygningsetaten opplever at vegmyndigheten ofte tror at det foreligger samordningsplikt, når det egentlig ikke foreligger. Samordningsplikten følger av pbl. § 21-5 sett i sammenheng med byggesaksforskriften § 6-2. Vi har kun samordningsplikt med vegmyndigheten dersom «tiltaket er betinget av tillatelse eller samtykke fra annen myndighet» jf. pbl. § 21-5. Det er altså kun der den andre myndigheten må fatte en tillatelse eller gi et samtykke samordningsplikten med plan- og bygningsmyndigheten aktiveres. Grunnlaget for en tillatelse eller samtykke må være hjemlet i det aktuelle regelverket samordningsmyndigheten forvalter. Eksempelvis kan samordningsplikten etter pbl. § 21-5 slå inn dersom det søkes om en søknadspliktig avkjørsel og denne er avhengig av tillatelse etter veglova § 40 første ledd.

Selv om samordningsplikten ikke åpner opp for et samarbeid mellom vegmyndigheten og plan- og bygningsmyndigheten i saker som omhandler opparbeidelse av veg i relasjon til å vurdere kvaliteten på vegen, så har vi hatt en praksis i Oslo kommune om å ivareta dette igjennom å benytte samordningsbestemmelser i plan. Typisk vil dette være bestemmelser som sier at «byggeplanen for veg skal godkjennes av Bymiljøetaten» eller tilsvarende. Det er nå sikker rett at plan- og bygningsloven ikke gir hjemmel til å ha bestemmelser om intern kommunal samordning og godkjenning.

Veglovutvalget bør se på muligheten til å utvide samordningen mellom plan- og bygningsloven og veglova på en slik måte at vegmyndighetens interesser ivaretas på en god måte i disse sakene, særlig relatert til at det ofte er kommunal vegmyndighet som skal overta vegen når den er ferdig bygget.

¹ Se prinsippet i <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-12-7-reguleringsbestemmelse-som-viser-til-den-til-enhver-tid-gjeldende-parkeringsnorm/id3041179/>

Avkjørsel til offentlig veg

Når kreves avkjørselstillatelse?

Veglova § 40 krever at avkjørsel fra offentlig veg som ikke er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, krever godkjenning fra vegmyndighet. Veglova § 1 definerer veg eller gate som offentlig når den er åpen for allmenn ferdsel og blir holdt ved like av stat, fylkeskommune eller kommune. Plan- og bygningsloven og veglova er noe svakt koordinert og definisjonene samsvarer ofte ikke helt med hverandre.

Oslo kommune ønsker en klargjøring i de tilfellene vegen er regulert til offentlig veg, men ikke overtatt og driftet av kommunen. Hvilket avkjørselspunkt skal da godkjennes etter § 40-43 i forbindelse med byggesaker hvor det kreves ny/endret avkjørselstillatelse? Hvilken definisjon av offentlig veg skal kommunen legge til grunn i disse tilfellene? Gjelder vegloven foran plan- og bygningsloven i disse tilfellene?

Vi opplever også at praksis hos ulike kommuner varierer når man har regulert inn en avkjørsel/felles kjøreveg i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Vi ønsker også presisert hvorvidt planavklart avkjørsel/felles kjøreveg krever separat godkjenning etter veglova § 40 første ledd eller ikke.

Dokumentasjonskrav og kobling mellom byggesaksforskriften (SAK10) og Forskrift om avkjørsler fra offentlig veg

Ved etablering og vedlikehold av avkjørsel fra offentlig veg krever § 43 etter veglova at avkjørselen etableres i tråd med «regler som Vegdirektoratet fastsetter». Reglene for avkjørsel følger av *forskrift om avkjørsler fra offentlig veg*.

I plansaker hvor avkjørsel fastsettes i reguleringsplanen, er det først og fremst plasseringen som fastsettes på plankartet, normalt sett med en pil som markerer hvor avkjørsel skal plasseres. Ved regulert pil vil ikke avkjørselen være detaljprosjektert. Heller ikke ved den andre måten å regulere avkjørsel på, ved regulert felles kjøreveg der avkjørselens bredde og lengde er regulert i kartet, vil løsningen være detaljprosjektert med tanke på tekniske forhold ved avkjørselen.

I de ovennevnte forhold kan det derfor være usikkerhet knyttet til konsekvens og gjennomførbarhet, herunder hvilke terrenginngrep som kreves, hvor bratt den blir, siktforhold, om etablering av avkjørselen medfører behov for midlertidig eller permanent bruk av naboeiendom for etablering av støttemur, overbygning etc.

Hvordan sikres det i planleggingen etter plan- og bygningsloven, at vedtatt avkjørsel er gjennomførbar etter øvrige rammer i planen og krav fastsatt med hjemmel i veglova?

Byggesaksforskriften oppramser i § 5-4 hvilke opplysninger og underlag som skal foreligge i byggesøknad. Den sier noe om atkomst både i § 5-4 bokstav j og i vegledning til § 5-4 bokstav m om hvilket tegnings- og kartgrunnlag som skal inkluderes i søknaden, men ikke spesifikt hvilken dokumentasjon som skal fremlegges knyttet til avkjørsel.

Der avkjørsel er avklart i plan, og ikke trenger «løyve» etter veglova § 40 første ledd, mener vi det kan være hensiktsmessig å gjøre endringer i veglova slik at kommunen har klarere hjemmel for å innhente dokumentasjon for å behandle «plan for avkjørsel» etter veglova § 40 tredje ledd. Eksempelvis plantegning og snitt-tegninger som dokumenterer at kravene i forskrift om avkjørsel fra offentlig veg er ivaretatt. I tillegg hadde det vært nyttig om veglova hadde vært tydelig på når

slik dokumentasjon skal sendes inn. Kan loven åpne for at det også sendes inn ved behandlingen av reguleringsplanen?

Oslo kommune savner også en avklaring av hvorvidt man har «avklart» en avkjørsel i plan dersom man kun har regulert inn en avkjørselspil.

Søknad om avkjørselstillatelse uten at atkomst er sikret

Plan- og bygningsloven § 27 stiller krav til sikret atkomst og godkjent avkjørsel fra offentlig veg før bygging og endring av byggetomt. Ved søknad om avkjørselstillatelse (utenom byggesak) er det i noen tilfeller ikke sikret atkomst gjennom private avtaler fra byggetomt frem til avkjørselspunktet.

Vi stiller spørsmål ved om vegmyndighet etter veglova §§ 40-43 bør kunne avvise søknaden om avkjørselstillatelse, på bakgrunn av manglende rettigheter til planlagt atkomstveg. Vi viser til plan- og bygningsloven § 21-6 som har en slik avvisningshjemmel der det er åpenbart at tiltakshaver ikke har nødvendige private rettigheter til å gjennomføre tiltaket som omsøkes.

Vennlig hilsen

Gro Wallinger Kvamme
saksbehandler
seksjon styring

Bernhard Andreas Caspari
assisterende etatsdirektør

Dokumentet er godkjent digitalt.

Mottakere:
Bymiljøetaten

Kopi til:
Byrådsavdeling for byutvikling