



Arkivsak

26/09500-3

Saksbehandler

Anne Christine Lorck Heimdal

Saksgang

Særskilt klagenemnd

Møtedato

11.06.2026

Klage på avslag avkjørsel - Slagenveien 22, Tønsberg kommune

Innstilling fra fylkesdirektøren

Klagen tas ikke til følge. Begrunnelsen følger av saksutredningen.

Sammendrag

Saken gjelder klage på vedtak om avslag på søknad om etablering av ny avkjørsel fra fylkesvei 3122 Slagenveien til eiendommen Slagenveien 22 (gbnr. 1007/179) i Tønsberg kommune. Eiendommen består av en horisontaldelt tomannsbolig, med etablert avkjørsel via gnr. 1007 bnr. 271. Vedtaket er begrunnet i hensynet til trafiksikkerhet, og er fattet med hjemmel i Vegtrafikkloven § 40. Fylkesveg 3122 Slagenveien er klassifisert under streng holdningsklasse i fylkeskommunens «Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesveg», som betyr at det skal være en streng holdning ved behandling av avkjørselssaker for denne veien.

Bakgrunn og saksgang

En søknad om etablering av ny avkjørsel til fylkesvei fra eksisterende eiendom, resulterte i vedtak om avslag. Vedtaket ble påklaget. Spørsmålet i saken er om klagen gir grunnlag for å oppheve eller endre vedtaket.

Saksopplysninger

Herman og Ida Sofie Heggertveit, søkte den 30.09.2025 om ny avkjørsel fra fylkesvei 3122 Slagenveien til eiendommen Slagenveien 22 (gbnr. 1007/179) i Tønsberg kommune.

Eiendommen Slagenveien 22 er en horisontaldelt tomannsbolig, med to seksjoner. Boligeiendommen ble etablert i 1930, og seksjoner ble opprettet i 1981. Heggertveit har vært eier av seksjon 1 siden 2025. Roger og Lill Isaksen har vært eiere av seksjon 2 siden 2022. Tomten eies i sameie. Adkomst til eiendommen er via veiparsell med gbnr. 1007/271, med avkjørsel fra fylkesvei. Veiparsellen eies av Isaksen, som eier seksjon 2 i Slagenveien 22.

I søknaden fremgår at seksjon 1 ikke har lovfestet eller sikret adkomst til offentlig vei, og at formålet er å etablere en permanent avkjørsel fra gbnr. 1007/179 til Slagenveien for å opprette lovlig adkomst og parkeringsmulighet. Det er opplyst at trafikken forventes å bestå av ordinær personbilbruk for husholdningen, og ikke vil medføre økt trafikkbelastning i området.

I brev datert 07.11.2025, fra Vestfold fylkeskommune v/team veiforvaltning, heretter «underinstans», ble det gitt tilbakemelding om at man stilte seg negativ til etablering av ny avkjørsel til Slagenveien 22, seksjon 1. Det ble påpekt manglende areal til snu og manøvrering på egen eiendom, og trafiksikkerhetsrisiko ved rygging ut på gang-/sykkelveg og fylkesveg. Det ble også påpekt dårlig sikt ved ønsket avkjørsel, og at manglende frisikt medfører økt risiko for ulykker og fremkommelighet. Videre ble det vist til Vestfold fylkeskommunes holdningsklasser knyttet til avkjørsler fra fylkesvei, og at sentrumsområdene har meget streng holdningsklasse for etablering av nye avkjørsler. Det betyr at antall avkjørsler skal være strengt begrenset, og nye avkjørsler kun tillates dersom det foreligger særskilte behov og alle tekniske krav kan oppfylles. Det ble opplyst at saken kunne bli vurdert på nytt med en løsning som ivaretok hensyn til areal for snu- og manøvrering på eiendommen og frisikt. Alternativt ble det anbefalt søknad om utvidet bruk av etablert avkjørsel.

Det ble den 05.02.2026 gitt supplerende opplysninger fra søker. Når det gjaldt manøvrering og snuplass ble det vist til utarbeidet situasjonsplan, oppdatert med illustrert sporingskurve for personbil. Det er opplyst at det på eiendommen er et manøvreringsareal som er tilstrekkelig for snu- og manøvrering av personbil, slik at rygging ut på gang- og sykkelvei, og fylkesvei ikke er nødvendig. Når det gjelder sikt mot vei, er det opplyst at sikthindrende gjerder og vegetasjon innen frisiktsonen vil bli fjernet eller holdt nede dersom avkjørselen godkjennes, slik at kravet til frisikt kan oppfylles. Vedr. felles avkjørsel er det opplyst at avkjørselen fra gbnr. 1007/271 er utilstrekkelig utformet, og at felles bruk forsterker svakhetene. Kravet til frisikt kan ikke ivaretas mot vest pga bygning, gjerde og hekk. Det er beskrevet dårlig sikt både mot gang- og sykkelvei og mot fylkesvei. Sikthindringer og siktlinjer er beskrevet og vist på kart og bilder. Søkers vurdering var at utvidet bruk av eksisterende avkjørsel ikke ville godkjennes basert på dagens krav. Dersom det skulle gis tillatelse, er søkers vurdering at det ikke ville være gunstig for trafiksikkerheten at to husholdninger benytter samme avkjørsel, da det pga dårlig sikt åpner for uheldige situasjoner. Søker oppsummerer med at det ikke er noen tekniske hindringer mot å godkjenne ny avkjørsel, at eksisterende avkjørsel ikke ivaretar dagens tekniske krav slik at en søknad om utvidet bruk ikke kan forventes å bli godkjent, og at det heller ikke er en heldig løsning ut fra trafiksikkerhetshensyn. Etablering av ny avkjørsel vil gi gbnr. 1007/179 lovlig adkomst til egen eiendom som ivaretar tekniske krav innenfor normene for trafiksikkerhet.

Vedtak om avslag på søknad om ny avkjørsel er datert 17.03.2026. Det ble fattet følgende vedtak: *«Med hjemmel i vegloven § 40 avslår vi søknad om etablering av avkjørsel fra fylkesvei 3122 Slagenveien til eiendommen gnr. 1007 bnr. 179 - seksjon 1 i Tønsberg kommune.»*

I begrunnelsen for vedtaket står følgende:

«Fylkeskommunen skal i vurdering legge vekt på framkommelighet og trafiksikkerhet på veien det er søkt om avkjørsel fra.»

Vi har vurdert søknaden på nytt og kommet fram til at vi ikke kan godkjenne etablering av ny avkjørsel på eiendommen gnr. 1007 bnr. 179 – Seksjon 1.

I vår tilbakemelding datert 30.09.2026 har vi vist til holdningsklassen for utvidet bruk eller etablering av nye avkjørsler. Holdningsklassen for fylkesvei 3122 Slagenveien inngår i holdningsklassen streng. Det betyr at antall avkjørsler skal være strengt begrenset, og nye avkjørsler tillates kun dersom det foreligger særskilte behov og at alle tekniske krav kan oppfylles. Nye avkjørsler skal som hovedregel inngå i reguleringsplan. Det er i tillegg et mål om å redusere antall direkteavkjørsler for å ivareta trafiksikkerheten og for å redusere kontaktpunktene ut mot myke trafikanter, samt opprettholde veiens funksjon som hovedferdselsåre. Oversikt over holdningsklassene kan dere se i våre [Retningslinjer](#) for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei.

Fylkesvei 3122 Slagenveien er i tillegg til en hovedferdselsåre for biltrafikken inn til sentrum en hovedakse for syklistene. Avkjørselen til eiendommen vil krysse denne hovedaksen for syklistene samt gående.

Det er en klar sammenheng mellom antall avkjørsler og risiko for trafikkulykker. Flere direkte avkjørsler til en hovedvei øker konfliktpotensialet mellom gjennomgående trafikk og kjøretøy som skal inn eller ut av eiendommer. For å redusere denne risikoen er det et overordnet mål å begrense antall avkjørsler til fylkesveier. Dette prinsippet praktiseres både gjennom overordnede planer og i enkeltsaksbehandling. Færre konfliktpunkter gir mer forutsigbar trafikkavvikling for både kjørende og myke trafikanter.

Søker har vist til i den nye søknaden, datert 25.02.2026, at det er mulig å etablere snu- og manøvreringsplass, samt vist til at det vil bli etablert friskt på 3x35 meter fra en eventuell ny avkjørsel og til gang- og sykkelvei.

Fylkeskommunen vurderer imidlertid at disse tiltakene ikke oppveier de trafikale ulempene som en etablering av ny avkjørsel vil medføre. Av hensyn til trafiksikkerheten for de myke trafikantene, kan ikke veimyndigheten gi tillatelse til etablering av ny avkjørsel. Dette gjelder særlig på bakgrunn av dagens trafikale og arealmessige forhold, samt usikkerheten knyttet til en eventuell fremtidig utvidelse og justering av sykkelveinettet. Etablering av ny avkjørsel vil etter en helhetsvurdering anses å kunne skape ytterligere konfliktpunkter og dermed kunne medføre til økt risiko for trafikkfarlige situasjoner for myke trafikanter, noe som ikke er forenlig med våre krav og prinsipper til trafiksikkerhet.»

Klage på vedtak er datert 03.04.2026. I klagen står blant annet følgende:

«INNLEDNING

Klagen gjelder avslag på søknad om etablering av avkjørsel etter vegloven § 40.

Etter klagers syn bygger vedtaket på mangelfull vurdering av faktiske forhold, utilstrekkelig individuell behandling, samt en interesseavveining hvor sentrale rettslige hensyn ikke er tillagt tilstrekkelig vekt.

Det er i vedtaket lagt til grunn at det er mulig å etablere både tilstrekkelig friskt og tilfredsstillende snu- og manøvreringsareal på eiendommen. Avslaget er dermed ikke begrunnet i manglende oppfyllelse av tekniske krav, men i en overordnet vurdering av trafiksikkerhet og prinsippet om å begrense antall avkjørsler.

Når dette medfører at eiendommen blir stående uten lovlig adkomst så er ikke avslaget forholdsmessig.

RETTLIG UTGANGSPUNKT OG HJEMMELSGRUNNLAG

Etablering av avkjørsel reguleres av vegloven § 40, som gir forvaltningen adgang til å tillate eller avslå avkjørsler etter en konkret og skjønnsmessig vurdering.

Dette skjønnnet er ikke fritt, men må utøves i tråd med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper, herunder krav til:

- *forsvarlig saksopplysning*
- *relevant hensynsbruk*
- *konkret og individuell vurdering*
- *forholdsmessighet*

Videre følger det av forvaltningsloven §§ 24 og 25 at vedtak skal begrunnes slik at det er mulig å etterprøve hvordan skjønnnet er utøvd.

Statens vegvesens håndbøker, herunder N100 (Veg- og gateutforming), gir normgrunnlag for vurdering av trafiksikkerhet, herunder krav til friskt og manøvrering. Disse er retningsgivende, men kan ikke erstatte den konkrete vurderingen etter loven.

KRAV TIL LOVLIG ADKOMST

Det følger som et grunnleggende utgangspunkt i plan- og bygningsretten at bebyggelse eiendom skal ha lovlig adkomst til offentlig vei, jf. plan- og bygningsloven § 27-4.

Bestemmelsen gir uttrykk for et generelt prinsipp om at eiendommer skal ha en reell og lovlig adkomstløsning. Selv om foreliggende sak gjelder avkjørsel etter vegloven, må dette hensynet inngå i den samlede interesseavveiningen.

Eiendommen gnr. 1007 bnr. 179 har ikke egen, lovlig adkomst til offentlig vei. Den avkjørselen som benyttes av seksjon 2 er etablert på en separat eiendom (gnr. 1007 bnr. 271) og utgjør ikke en del av eiendommens selvstendige adkomstgrunnlag.

Den omsøkte løsningen innebærer således etablering av en selvstendig og varig lovlig adkomst.

Et avslag innebærer i realiteten at eiendommen fortsatt blir stående uten slik adkomst, uten at det er påvist gjennomførbare alternativer. Dette tilsier at det må stilles skjerpede krav til begrunnelsen for avslaget.

PRESISERING AV BEGREPSBRUK OG EIENDOMMENS ADKOMSTFORHOLD

I vedtaket benyttes formuleringer som «ny avkjørsel» og «lovlig avkjørsel» på en måte som kan gi inntrykk av at det er tale om en ytterligere avkjørsel til en eiendom som allerede har en eksisterende løsning.

Det presiseres at eiendommen ikke har egen avkjørsel til offentlig vei. Problemstillingen gjelder etablering av første selvstendige og lovlige adkomst til eiendommen, ikke en økning i antall avkjørsler.

Denne presiseringen har betydning for den interesseavveiningen som skal foretas etter vegloven § 40.

Det fremgår av vedtaket at seksjon 1 ikke har avkjørsel, mens seksjon 2 har etablert avkjørsel.

Dette gir etter klagers syn en misvisende fremstilling av eiendommens adkomstforhold.

Det bemerkes at søknaden formelt er fremmet av eier av seksjon 1. Tiltaket gjelder imidlertid etablering av avkjørsel til eiendommen gnr. 1007 bnr. 179 som sådan, og ikke en særskilt løsning knyttet til én seksjon isolert sett, noe vedtaket kan gi inntrykk av ved konsekvent bruk av «gnr. 1007 bnr. 179 – Seksjon 1».

Eiendommen gnr. 1007 bnr. 179 som sådan har ikke egen lovlig adkomst til offentlig vei. Den avkjørselen som benyttes av seksjon 2 er etablert via en separat eiendom (gnr. 1007 bnr. 271) og utgjør ikke en felles eller eiendomsbasert løsning.

Det foreligger dermed ikke en eksisterende, selvstendig og varig adkomst for eiendommen som sådan.

FORHOLDET TIL TEKNISKE KRAV

Det legges til grunn i vedtaket at det er mulig å etablere tilstrekkelig friskt og tilfredsstillende snu- og manøvreringsareal på eiendommen.

Avslaget er således ikke begrunnet i at den omsøkte løsningen ikke oppfyller gjeldende tekniske krav eller normer.

Vurderingen gjelder dermed ikke hvorvidt tiltaket er teknisk forsvarlig, men en overordnet avveining av andre hensyn.

KONSEKVENSER FOR INTERESSEAVVEININGEN

Når det legges til grunn at krav til sikt og manøvrering kan oppfylles, tilsier dette at tiltaket etter etablerte normer anses som trafiksikker ved korrekt utforming.

Et avslag på et slikt grunnlag må derfor bygge på konkrete forhold ved den aktuelle situasjonen som tilsier at normkravene ikke er tilstrekkelige i dette tilfellet.

Vedtaket viser til at avkjørselen vil krysse en hovedakse for syklistene og gående, samt til trafikale forhold på stedet. Dette er relevante momenter, men gjør seg gjeldende for en rekke eiendommer langs tilsvarende veger.

Det fremgår ikke hvordan den konkrete utformingen av den omsøkte avkjørselen medfører en særskilt risiko utover det som normalt må påregnes.

MANGLENDE VURDERINGER AV ALTERNATIVE LØSNINGER

Fylkeskommunen har tidligere vist til etablering av felles avkjørsel via naboeiendommen bnr. 1007 gnr. 271.

Denne løsningen er vurdert og avvist i søknaden, blant annet på grunn av manglende rettslig grunnlag og store trafikksikkerhetsmessige utfordringer.

I det påklagede vedtaket er denne vurderingen ikke kommentert og det kan dermed fremstå som om fylkeskommunen ikke har funnet grunn til å imøtegå vurderingene som er redegjort for.

Når et tidligere foreslått alternativ er redegjort for som ikke gjennomførbart, må det fremgå av vedtaket hvordan dette er vurdert. Fraværet av en slik vurdering gjør det uklart om det foreligger reelle alternative løsninger.

VEKTLEGGING AV FREMTIDIGE FORHOLD

Det vises i vedtaket til usikkerhet knyttet til fremtidig utvikling av sykkelveinettet.

Etter klagers syn må vurderingen etter vegloven § 40 ta utgangspunkt i eksisterende forhold og vedtatte planer. Generell usikkerhet knyttet til fremtidige endringer kan vanskelig tillegges avgjørende vekt uten konkret planforankring.

INTERESSEAVVEINING OG FORHOLDSMESSIGHET

Etter vegloven § 40 skal det foretas en konkret interesseavveining.

I denne saken står hensynet til trafikksikkerhet opp mot et grunnleggende behov for lovlig adkomst til eiendommen. Vedtaket inneholder etter klagers syn ikke en synlig slik interesseavveining.

Selv om det fremgår at eiendommen ikke har egen avkjørsel, er dette ikke behandlet som et selvstendig og relevant moment i vurderingen etter vegloven § 40.

Når:

- *tekniske krav kan oppfylles*
 - *konkrete risikoforhold ikke er påvist*
 - *alternative løsninger ikke er dokumentert gjennomførbare*
 - *eiendommen mangler selvstendig lovlig adkomst*
- tilsier dette etter klagers syn at avslaget ikke er forholdsmessig.*

OPPSUMMERING OG PÅSTAND

Vedtaket bygger etter klagers syn på:

- *uklar begrepsbruk og faktum*
- *manglende vurdering av relevante anførsler*
- *utilstrekkelig konkretisering av trafiksikkerhetsrisiko*
- *en interesseavveining hvor sentrale hensyn ikke er tilstrekkelig vektlagt*

Generelle retningslinjer synes tillagt avgjørende vekt på bekostning av en konkret vurdering etter vegloven § 40, herunder hensynet til å sikre eiendommen en selvstendig og lovlig adkomst.

På denne bakgrunn anmodes det om at vedtaket omgjøres og at det gis tillatelse til etablering av omsøkt avkjørsel.

I brev den 16.04.2026 ble det bekreftet mottak av klage, opplyst om at vedtaket ble opprettholdt og at saken ville bli sendt til særskilt klagenemnd for behandling.

Oversendelsesbrev til særskilt klagenemnd datert 14.05.2026 ble sendt til klager den 18.05.2026.

I oversendelsesbrevet står blant annet følgende:

«Faktaopplysninger:

Fylkesveinummer: 3122 Slagenveien

Fartsgrense: 50 km/t ved ønsket avkjørselspunkt, 30 km/t ved eksisterende avkjørsel

Holdningsklasse avkjørsel: Streng

Trafikkmengde: 5400 årsdøgnstrafikk, hvorav 5% lange kjøretøy (Estimert 2025)

Gang- og sykkelvei: Ja

Avstander: Træleborg skole (1.-7. trinn) 0,7 km

Byskogen skole (1.-10. trinn) 2,2 km

Tønsberg sentrum 0,3 km

Kommuneplan: Kombinert bebyggelse og anleggsformål

Reguleringsplan: Uregulert»

«Om fylkeskommunens rolle og vedtakets omfang

Vedtaket er fattet med hjemmel i veglova §40 og gjelder tilknytningspunktet/avkjørsel fra fylkesvei. Fylkeskommunens vurdering er begrenset til forhold som har direkte betydning for trafiksikkerhet og fremkommelighet på fylkesveien.

Fylkeskommunen har ikke myndighet til å avgjøre privatrettslige spørsmål om eiendomsrett, bruksrett eller veirett, intern organisering mellom seksjoner, eller rett til bruk av privat adkomstparsell, med mindre slike spørsmål får direkte betydning for fylkesveien. Dette innebærer at spørsmål om rett til bruk av adkomstparsell med gbnr. 1007/271 må avklares mellom partene. Søknaden bærer videre preg av at partene i sameiet ikke er enige om bruk av adkomstparsellen og det naturlige er da at dette

avklares i jordskifteretten, noe som ligger utenfor fylkeskommunens vedtaksmyndighet etter veglova §40.»

«Bakgrunn for avslaget:

Fylkeskommunen skal ved behandling av avkjørselssøknader legge vekt på trafiksikkerhet og fremkommelighet på veien det er søkt om avkjørsel fra. Enhver avkjørsel er et potensielt konfliktpunkt som kan påvirke disse hensyn. For å forvalte disse oppgavene på og langs veien, er det viktig å regulere antall avkjørsler og aktiviteten i avkjørslene langs fylkesveien.

I vedtaket er det lagt til grunn at fv. 3122 Slagenveien – i tillegg til å være en hovedferdselsåre for kjøretøy – er en hovedakse for syklist og gående, og at en ny avkjørsel vil krysse denne akse for syklist og gående. Det er videre lagt til grunn at økt antall direkteavkjørsler øker konfliktpotensialet og risiko for trafikkulykker, og at et overordnet mål er å begrense avkjørsler for å redusere konfliktpunkter mellom kjørende og myke trafikanter, samtidig som man ivaretar veiens funksjon.

Søker har gjort rede for at det kan etableres snu- og manøvreringsareal og friskt, men fylkeskommunen har vurdert at dette ikke oppveier de trafikale ulempene ved å etablere et nytt konfliktpunkt på strekningen, særlig av hensyn til myke trafikanter og den samlede trafiksikkerheten.

Fv. 3122 Slagenveien er klassifisert under veifunksjonsklasse D, lokal samlevei. Dette er veier som fungerer som bindeledd for lokaltrafikk og knytter sammen bosetningsområder og sentrumsområder. Fylkesveien er også en av hovedaksene inn til sentrum for gående og syklende.

Grunnet funksjonsklasse, trafikkmengde, trafiksikkerhet og at veien er en del av sentrumsområdet har fylkesvei 3122 Slagenveien holdningsklasse streng for behandling av avkjørselssøknader:

- Nye avkjørsler skal begrenses og skal som hovedregel inngå i reguleringsplan.
- Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan tillates når utbygningen er i samsvar med formålet i gjeldene kommuneplan og vegnormalens krav til teknisk utforming er ivarettatt
- Driftsavkjørsler til landbruket skal begrenses, men kan aksepteres. Tillatelse forutsetter at teknisk utforming iht. vegnormalen er i varetatt.

Ved behandling av søknader legges det også vekt på kommunale og fylkeskommunale politisk vedtatte planer av betydning, og byens fremtidige utvikling.

Det er i oversendelsesbrevet vist til og redegjort for mobilitetsplan for Tønsberg sentrum (vedtatt 2021), Bypakke Tønsberg-regionen, handlingsprogram Bypakke Tønsberg-regionen 2026-2029 (forslag 2025), Interkommunal kommunedelpen for gange, sykkel og kollektiv (ikke vedtatt). Videre står følgende: «Dette forsterker at fylkeskommunens veiforvaltning på Slagenveien må ha særlig vekt på trafiksikkerhet og sammenhengende løsninger for myke

trafikanter, og at etablering av nye avkjørsler som øker konfliktpotensialet trekker i motsatt retning av disse målene.»

I oversendelsesbrevet er klagers anførsler kommentert, og det avsluttes med en konklusjon:

«Kommentarer til klagers anførsler

1. Påstand: Eiendommen mangler sikret/lovlig adkomst – avslag er uforholdsmessig.

Klagen bygger på at seksjon 1 ikke har sikret/lovfestet adkomst og at ny avkjørsel derfor er nødvendig. Grunnboken dokumenterer imidlertid at adkomstparsell gbnr. 1007/271 er en egen matrikkelenhet og eies av eierne av seksjon 2 på omsøkt eiendom gbnr. 1007/179. Spørsmålet om seksjon 1 har (eller bør få) rett til å bruke adkomst over gbnr. 1007/271 dermed et privatrettslig spørsmål om veirett/bruksrett og intern fordeling mellom partene i sameiet. Dette ligger utenfor fylkeskommunens myndighetsområde etter veglova §40 og må avklares mellom partene eller ved jordskifteretten. Historisk korrespondanse fra Tønsberg kommune den 28.05.1984 knyttet til eiendommen understøtter at adkomstkonflikt vurderes som privatrettslig («Bør løses partene imellom»).

2. påstand: Tekniske krav kan oppfylles – derfor bør avkjørsel tillates.

Det kommer frem av søknad at søker har anført at snu- og manøvreringsareal og frisikt kan etableres, men at fylkeskommunen likevel avslår fordi tiltaket etablerer et nytt konfliktpunkt på en strekning der hensynet til myke trafikanter er tungtveiende.

I sentrumsnært område, og særlig langs en hovedakse for syklist/gående, kan veimyndigheten etter en helhetsvurdering vektlegge konfliktpunktreduksjon og trafikk sikkerhet tungt selv om tekniske minimumskrav kan oppfylles. Dette understøttes også av mobilitetsplan, bypakke og handlingsprogrammet, som legger til grunn tiltak for å styrke gang- og sykkelveiene, herunder konkret tiltak på Slagenveien.

3. Påstand: Eksisterende avkjørsel tilfredsstiller ikke krav – derfor må ny avkjørsel etableres.

At eksisterende adkomstløsning eventuelt ikke oppfyller dagens krav til frisikt, gir ikke i seg selv grunnlag for å etablere en ytterligere avkjørsel som øker antall konfliktpunkter på fylkesveien. Dette peker i stedet mot at rettigheter/bruk må avklares privatrettslig (evt. jordskifteretten), og at eventuelle utbedringer må vurderes innenfor eksisterende adkomstspor uten å etablere et nytt konfliktpunkt langs fylkesveien. Vi vil videre kunne akseptere at eksisterende avkjørsel kan tilfredsstille frisiktkrav på 3x25 meter istedenfor 3x35 meter, grunnet stedlige forhold som sikthindrende bolig i vest. Dette vil være en bedre løsning enn å etablere et nytt konfliktpunkt. Alternativt kan begge seksjoner i Slagenveien 22 vurdere å benytte eksisterende avkjørsel fra Tordenskjolds gate via gbnr. 1007/102.

4. *Påstand: Vedtaket er mangelfullt begrunnet/for lite individuelt.*

Vedtaket beskriver konkrete, stedlige forhold som er relevante etter veglova §40: streng holdningsklasse, Slagenveien som hovedakse for syklende og gående, konfliktpunktproblematikk og helhetsvurdering av trafiksikkerhet. Vedtaket omtaler også innsendte opplysninger om friskt og manøvrering, men konkluderer med at hensynet til myke trafikanter veier tyngst.

Konklusjon

Vestfold fylkeskommune har foretatt en helhetlig vurdering etter veglova §40. Etablering av ny avkjørsel fra fv. 3122 Slagenveien til gbnr. 1007/179 vil etablere et nytt konfliktpunkt på en strekning som er sentrumsnær og hvor hensynet til myke trafikanter er særlig vektlagt.

En avkjørsel er knyttet opp mot en eiendom. Det er derfor ikke slik at en eiendom skal ha flere avkjørsler, selv for en eiendom med flere seksjoner, eksempelvis flermannsboliger og leilighetsbygg.

Planforankringen i mobilitetsplan og bypakke forsterkes av forslaget til handlingsprogrammet 2026-2029 og interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv, hvor Slagenveien er konkret omtalt for å styrke gang- og sykkeltilbud og fjerne «missing links». Dette taler for en restriktiv praksis for nye avkjørsler som øker konfliktpotensialet.

Videre er den sentrale begrunnelsen for søknaden knyttet til privatrettslig rett til bruk av adkomst over gbnr. 1007/271, som dokumentert eies av eierne av seksjon 2. Dette må avklares mellom partene eller ved jordskifteretten og kan ikke løses ved å etablere en ny avkjørsel til ulempe for fylkesveien og dens mange trafikanter.

Det er også slik at eiendommen ligger i sentrum og har mange tilgjengelige parkeringsplasser i umiddelbar nærhet.

Videre kan denne saken få en presedensvirkning for lignende saker og tilsidesette trafiksikkerhet og fremkommelighet på veiene våre. Dersom klagen ikke opprettholdes, bør det forventes at fylkeskommunen vil motta flere lignende saker som først og fremst bør avklares privatrettslig og gjennom jordskifteretten.

På denne bakgrunn anbefales det at vedtaket av 17.03.2026 opprettholdes og at klagen ikke tas til følge.»

Brev med supplement til klage er datert 25.05.2026. Det er vist til at oversendelsesbrevet inneholder nye anførsler og en saksutredning som ikke fremgår av avslagsvedtaket, og bedt om at supplementet legges frem i saken.

Det fremgår blant annet følgende av supplement til klage:

«2. Fylkeskommunen sammenblander to atskilte spørsmål

Oversendelsesbrevet behandler adkomstspørsmålet som om det er en privatrettslig sameieintern konflikt som jordskifteretten må løse. Dette er en sammenblanding av to rettslig adskilte spørsmål:

- Spørsmål 1: Har matrikkelenheten gbnr. 1007/179 lovlig adkomst til offentlig vei i veglova/plan- og bygningslovens forstand?
- Spørsmål 2: Har partene i sameiet uenighet om bruk av adkomstparsell gbnr. 1007/271?

Fylkeskommunen besvarer utelukkende spørsmål 2, og unngår spørsmål 1. Men veglova § 40 og pbl. § 27-4 regulerer spørsmål 1. Adkomstparsellen gbnr. 1007/271 eies av eierne av seksjon 2 privat og inngår ikke i sameiet. Matrikkelenheten gbnr. 1007/179 har derfor ingen tinglyst, avtalefestet eller hevdett rett til denne parsellen. At det eksisterer en fysisk mulighet for å kjøre over en annens eiendom er ikke det samme som en rettslig sikret adkomst.

Fylkeskommunen kan ikke konstatere at eiendommen «har adkomst» uten å vurdere om denne adkomsten er rettslig sikret. En slik vurdering er ikke foretatt i noen av de foreliggende dokumentene.

3. Påstanden om én avkjørsel per eiendom er faktisk feil

Oversendelsesbrevet anfører at «En avkjørsel er knyttet opp mot en eiendom» og at eiendommen allerede har avkjørsel. Dette er faktisk uriktig.

Den avkjørselen det siktes til er etablert fra gbnr. 1007/271, som er en separat matrikkelenhet. Det er altså ikke en avkjørsel til gbnr. 1007/179, men en avkjørsel til nabotomten som tilfeldigvis benyttes av én seksjon. Omsøkt eiendom har ingen egne godkjente avkjørsler. Det er nettopp dette som er grunnlaget for søknaden.

4. Seksjon 2s eierskap til adkomstparsellen har vært kjent gjennom hele saken

Oversendelsesbrevet presenterer det som et avklarende faktum at adkomstparsell gbnr. 1007/271 eies av eierne av seksjon 2. Det bemerkes at dette forholdet har vært opplyst av klager i søknad, supplementsbrev og klage. Det er ikke ny informasjon som endrer sakens faktiske grunnlag, og det har aldri vært anført at parsellen tilhører sameiet. Klagen er nettopp begrunnet i at seksjon 2s eiere ervervet parsellen privat den 2. januar 2022, og at gbnr. 1007/179 som følge av dette står uten selvstendig rettslig sikret adkomst.

5. Fylkeskommunens anbefalte løsning er objektivt dårligere på det hensynet som begrunner avslaget

Dette er den sentrale indre selvmotsigelsen i oversendelsesbrevet, og den gjør at vedtaket ikke kan opprettholdes etter alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper. Fylkeskommunen sier samtidig følgende:

- Avslaget begrunnes i hensynet til myke trafikanter og ønsket om å redusere antall konfliktpunkter på Slagenveien.

- Den omsøkte avkjørselen oppfyller det tekniske kravet til friskt (3x35 m) og er dokumentert med normkonformt snu- og manøvreringsareal i søknaden av 25.02.2026. Fylkeskommunen aksepterer dette teknisk, men avslår likevel.
- Eksisterende avkjørsel på gbnr. 1007/271 oppfyller ikke normkravet til friskt (3x35 m). Fylkeskommunen aksepterer redusert krav på 3x25 m grunnet sikthindrende bolig i vest. • Adkomstparsellen har heller ikke normkonformt snuareal. Praktisk snu er mulig, men normkravet er ikke tilfredsstilt. Ved felles bruk for to husholdninger vil kjøretøy i praksis måtte rygge ut på fylkesveien.
- Den anbefalte løsningen er likevel at begge seksjoner benytter denne avkjørselen.

Den logiske konsekvensen av denne anbefalingen er:

- To husholdninger med motgående biltrafikk gjennom én avkjørsel som ikke oppfyller normkrav til verken friskt eller snuareal, der kjøretøy må rygge ut på en fylkesvei med 5400 årsdøgntrafikk og gang- og sykkelvei.
- Økt trafikkvolum gjennom nøyaktig det konfliktpunktet fylkeskommunen ønsker å begrense, med flere og ikke færre manøvrer mot gang- og sykkelveien.

Fylkeskommunen avslår altså en løsning som oppfyller alle tekniske normkrav, til fordel for en løsning som ikke oppfyller normkrav til verken friskt eller snuareal. Selv et redusert siktkrav på 3x25 innfris ikke i dag og vil kreve at gjerdet og hekk mot gbnr. 1007/101 må fjernes (se bilde i klagen).

Dersom hensynet til myke trafikanter er avgjørende, taler det for den omsøkte løsningen, ikke mot den.

Når det anbefalte alternativet er teknisk svakere på begge relevante punkter og introduserer tilleggsfaren med motgående trafikk til eiendommen, så foreligger ikke en reell interesseavveining etter veglova § 40. Hensynet til trafiksikkerhet er brukt som avslagsgrunn, men ikke faktisk vektlagt i sammenligningen av alternativene.

6. Planforankringen i oversendelsesbrevet er delvis basert på uvedtatte dokumenter
Oversendelsesbrevet trekker frem fire plandokumenter som forankring for avslaget. Det bemerkes at to av disse ikke har rettslig vekt som vedtatte styringsdokumenter:

- Handlingsprogram Bypakke Tønsberg-regionen 2026–2029 er i oversendelsesbrevet selv beskrevet som «forslag 21.09.2025». Et forslag til handlingsprogram er ikke et vedtatt styringsdokument og kan ikke tillegges samme vekt som vedtatte planer.
- Interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv er i oversendelsesbrevet beskrevet som et høringsutkast fra 2019 som «aldri ble vedtatt». Et uvedtatt høringsutkast fra 2019 har ingen rettslig bindende virkning og kan ikke gi selvstendig grunnlag for avslag i 2026.

Klager bestrider ikke at vedtatte planer som Mobilitetsplan for Tønsberg sentrum er relevante momenter. Poenget er at generelle planmål om bærekraftig mobilitet, uavhengig av rettslig status, ikke erstatter den konkrete og individuelle vurderingen veglova § 40 krever. Det fremgår ikke av oversendelsesbrevet hvordan én avkjørsel til én eksisterende bolig konkret forverrer måloppnåelsen i disse planene ut over det generelle.

7. Tordenskjolds gate-alternativet er ikke dokumentert gjennomførbart

Oversendelsesbrevet foreslår at «begge seksjoner i Slagenveien 22 kan vurdere å benytte eksisterende avkjørsel fra Tordenskjolds gate via gbnr. 1007/102».

Dette er en tredje eiendom som hverken seksjon 1 eller eierseksjonssameiet har noen tinglyst rett til. Fylkeskommunen dokumenterer ikke at det foreligger noen rettslig adgang til bruk av denne eiendommen, og foreslår altså «skaff deg en rettighet du ikke har» som begrunnelse for avslag. Dette er ikke en reell alternativvurdering, og oppfyller ikke forvaltningslovens krav til forsvarlig saksopplysning etter § 17.

8. Holdningsklassen og trafiksikkerhetshensynet må vike for eiendommens grunnleggende adkomstbehov

Klager bestrider ikke at fv. 3122 Slagenveien har holdningsklasse streng, eller at reduksjon av konfliktpunkter er et legitimt hensyn etter veglova § 40. Disse hensynene er reelle. Spørsmålet er ikke om de er relevante, men om de er tungtveiende nok til å begrunne avslag i denne konkrete situasjonen.

Holdningsklasse streng innebærer etter fylkeskommunens egne retningslinjer at nye avkjørsler tillates dersom det foreligger særskilte behov og tekniske krav kan oppfylles. Begge vilkår er oppfylt her: særskilt behov foreligger nettopp fordi eiendommen mangler enhver selvstendig rettslig sikret adkomst, og tekniske krav er dokumentert oppfylt i søknaden av 25.02.2026. Fylkeskommunens egne retningslinjer åpner altså for tillatelse i dette tilfellet.

Det generelle prinsippet om én avkjørsel per eiendom er begrunnet i ønsket om å unngå unødvendig fragmentering av vegfronten mot offentlig vei. Det prinsippet passer på situasjoner der en eiendom ønsker en ekstra avkjørsel for bekvemmelighets skyld. Her er situasjonen den motsatte: eiendommen har ingen avkjørsel og søker om den første og eneste. Prinsippet er ikke konstruert for å ramme denne situasjonen. Det er videre et alminnelig forvaltningsrettslig prinsipp at generelle retningslinjer må vike der en mekanisk anvendelse gir et urimelig resultat. Et resultat der en bebygd boligeiendom står uten lovlig adkomst fordi veimyndigheten avslår den eneste gjenstående gjennomførbare løsningen, er et slikt urimelig resultat.

9. Eiendommens særegne karakter gjør den lite egnet som presedens

Oversendelsesbrevet anfører at innvilgelse kan få presedensvirkning. Klager bestrider dette. Eiendommen er geografisk inneklemt mellom fylkesveien i sør og jernbanelinjen i nord, noe som eliminerer enhver alternativ adkomstmulighet som normalt ville vært tilgjengelig for eiendommer langs Slagenveien. Det er denne kombinasjonen av fysisk innestengthet og manglende alternativer som begrunner søknaden, ikke et ønske om bekvemmelighet eller økt trafikk.

Adkomstforholdene er i tillegg dokumentert uavklarte siden minst 1984. Av korrespondansen fra Tønsberg bygningssjef datert 28.05.1984 fremgår det at byggesaken på daværende tidspunkt ikke kunne behandles fordi adkomstretten over

arealet vest for eiendommen, merket «passasje» på situasjonskartet fra 1984, ikke var rettslig avklart. Det arealet ble aldri formelt sikret for eiendommen.

Det er det samme arealet som i 2022 ble ervervet privat av eierne av seksjon 2 og matrikulert som gbnr. 1007/271. Adkomstspørsmålet som stod ubesvart i 1984 er dermed det samme spørsmålet saken gjelder i dag, nå forsterket av at arealet er overført til privat eierskap utenfor sameiet. Videre foreslo bygningssjefen i Tønsberg allerede i 1984 en alternativ avkjørsel til eiendommen som en varig løsning på situasjonen.

Et avslag vil ikke løse dette. Det vil videreføre en uavklart situasjon som har bestått i over 40 år. En tillatelse her vil ikke skape presedens for ordinære avkjørselssøknader langs Slagenveien, fordi kombinasjonen av jernbane i nord, fylkesvei i sør og en historisk uavklart passasjesituasjon ikke finnes i andre saker.

10. Forholdsmessighet

Et avslag etter veglova § 40 må stå i rimelig forhold til de ulempene det påfører søker.

Når:

- tekniske krav kan oppfylles,
- ingen konkrete risikoforhold er påvist ut over det generelle,
- de påviste alternative løsningene enten mangler rettslig grunnlag eller objektivt sett gir lavere trafikk sikkerhet, og
- resultatet av avslaget er at eiendommen står uten lovlig adkomst i strid med pbl. § 27-4,

er avslaget ikke forholdsmessig. Pbl. § 27-4 gir uttrykk for en grunnleggende rettsstatlig norm om at bebygde eiendommer skal ha sikret lovlig adkomst. Veglova § 40 er ikke konstruert for å skape eller videreføre et slikt rettsstridig resultat.

11. Påstand

På bakgrunn av ovenstående anmodes klagenemnda om å omgjøre vedtaket av 17.03.2026 og gi tillatelse til etablering av omsøkt avkjørsel fra fylkesvei 3122 Slagenveien til gbnr. 1007/179.»

Underinstansen har den 25.05.2026 gitt følgende kommentarer til klagers supplerende anførsler:

«1. Privatrettslig adkomst mot vurdering etter veglova § 40

Klager anfører at fylkeskommunen ikke har vurdert om eiendommen har rettslig sikret adkomst.

Fylkeskommunen presiserer at behandling etter veglova § 40 gjelder spørsmålet om det skal gis tillatelse til ny avkjørsel fra offentlig veg. Dette er en offentligrettslig vurdering, begrenset til trafikk sikkerhet og vegens funksjon.

Hvorvidt eiendommen har en rettslig sikret adkomst (tinglyst, avtalt eller hevdet) er et privatrettslig spørsmål som ikke avgjøres i denne typen sak. Manglende privatrettslig avklaring kan ikke i seg selv gi grunnlag for å etablere ny avkjørsel dersom dette anses uheldig av hensyn til trafikk sikkerhet.

2. Eiendommen har “ikke avkjørsel”

Klager anfører at eiendommen ikke har avkjørsel fordi eksisterende løsning ligger på annen matrikkelenhet.

Fylkeskommunen legger til grunn at det foreligger en faktisk etablert kjøre-atkomst til fylkesvegen via eksisterende avkjørsel. Vurderingen etter veglova § 40 tar utgangspunkt i trafikksituasjonen som helhet, ikke i eiendomsstrukturen.

Det avgjørende er at omsøkt tiltak vil etablere en ny, selvstendig avkjørsel og dermed et nytt konfliktpunkt på fylkesvegen.

3. Påstand om “indre selvmotsigelse” – trafiksikkerhet

Klager mener at omsøkt avkjørsel vil tilfredsstille tekniske krav sammenlignet med eksisterende avkjørsel, og konkluderer med at ny avkjørsel må være bedre.

Fylkeskommunen mener at denne sammenligningen treffer ikke det rettslige vurderingstemaet.

Veglova § 40 innebærer ikke en vurdering av hvilken av flere løsninger som isolert sett er “best”, men om det er forsvarlig å tillate en ny avkjørsel sett opp mot:

- *samlet antall avkjørsler*
- *konfliktpunkter langs vegen*
- *veiens funksjon og trafikkbilde*

Det sentrale prinsippet er at det skal føres en restriktiv praksis med etablering av nye avkjørsler, selv der eksisterende løsninger ikke er optimale. Men vi bemerker at eksisterende løsning vil være optimal dersom friskten utbedres.

En tillatelse til ny avkjørsel vil:

- *etablere et nytt permanent konfliktpunkt*
- *på en strekning med betydelig aktivitet av myke trafikanter*
- *og dermed øke den samlede eksponeringen for konflikt*

Dette er et selvstendig og tungtveiende hensyn.

At eksisterende løsning ikke fullt ut tilfredsstiller normkrav i dagens situasjon, gir ikke grunnlag for å etablere en ny avkjørsel. Tvert imot tilsier gjeldende praksis at en bør unngå å øke antall avkjørsler, og i stedet håndtere utfordringer knyttet til eksisterende løsninger.

At en avkjørsel ikke er utformet som en møtestandardisert internvei for to møtende biler er ikke i seg selv særegent eller avgjørende. Slike forhold håndteres normalt gjennom lav fart, aktsomhet, tilpassing og praktisk kjøring mellom brukerne. Avkjørselstillatelser er videre lagt opp til at det skal være en smal bredde, da dette reduserer fart, gir bedre oversikt og fremmer trafiksikkerhet.

Steder der hvor det faktisk skal tilrettelegges for møtende trafikk i avkjørselen ved samtidig inn- og utkjøring vil være i kryss hvor det er stort behov for fremkommelighet.

Typisk der adkomsten betjener mer enn 10 boenheter eller minst 50 kjøretøy per døgn, noe som ikke er tilfellet i denne saken.

4. Planforankring og rettslig status

Klager påpeker at enkelte dokumenter ikke er vedtatt.

Fylkeskommunen er enig i at ikke alle dokumenter er juridisk bindende, men dette er heller ikke lagt til grunn.

Planene brukes som:

- *faglige føringer*
- *uttrykk for ønsket utvikling i området*

Særlig relevant er den gjennomgående målsettingen om:

- *å styrke gang- og sykkelaksene*
- *redusere konflikter mellom bil og myke trafikanter*

Dette er et saklig hensyn i vurderingen etter veglova § 40, uavhengig av planenes formelle status.

5. Tordenskjolds gate

Klager anfører at dette ikke er et gjennomførbart alternativ.

Fylkeskommunen presiserer at dette ikke er avgjørende for vurderingen. Poenget er ikke at dette er en konkret løsning, men at spørsmål om adkomst kan ha flere privatrettslige løsninger som må avklares utenfor denne saken.

6. Holdningsklasse – “særskilt behov”

Klager anfører at vilkårene for å tillate ny avkjørsel er oppfylt.

Fylkeskommunen bemerker at:

- *holdningsklasse “streng” åpner for unntak*
- *men forutsetter en konkret vurdering*

Selv om det foreligger et behov, er det ikke tilstrekkelig dersom:

- *tiltaket øker konfliktpunkter*
- *og svekker trafikksikkerheten på en sentrumsnær strekning*

Begge forhold foreligger her. I tillegg vektlegges det spesielt at saken er av privatrettslig art og bør løses gjennom enighet mellom seksjonene, eller tas gjennom jordskifteretten.

7. Presedens

Klager anfører at saken er unik.

Fylkeskommunen legger til grunn at avgjørelser i avkjørselssaker må vurderes også ut fra langsiktig praksis. Tillatelse til ny avkjørsel i en slik situasjon kan svekke prinsippet

om færrest mulig avkjørsler og gi grunnlag for tilsvarende krav i andre saker som egentlig burde løses gjennom privatrettslige løsninger eller jordskifteretten.

Selv om saken kan ha særtrekk, kan den ikke vurderes isolert fra denne praksisen.

8. Forholdet til pbl. § 27-4 «adkomst»

Klager viser til krav om lovlig adkomst.

Fylkeskommunen bemerker at bestemmelsen gjelder byggesaksbehandling og trer inn når en eiendom skal fradeles eller bebygges. Dagens avkjørselsløsning er lagt til grunn når eiendommen ble søkt oppført i 1929.

Rett til bruk av adkomstparsell må løses gjennom privatrettslige løsninger eller jordskifteretten. Alternativt gjennom andre tiltak som ikke øker antall konfliktpunkter på offentlig vei.

9. Forholdsmessighet

Klager anfører at vedtaket er uforholdsmessig.

Fylkeskommunen har vurdert at det på den ene siden er behov for avklaring om adkomst.

Mens på den andre siden:

- *økning i konfliktpunkter*
- *hensynet til myke trafikanter*
- *veiens funksjon som sentrumsnær ferdselsåre*

Disse hensynene er vurdert å veie tungt. At avslaget medfører ulemper for eiendommen, er ikke i seg selv avgjørende dersom tiltaket vurderes som uheldig i et trafiksikkerhetsperspektiv. Fylkeskommunen har i tillegg tro på at spørsmålet om bruk av adkomstparsellen vil løse seg dersom den tas gjennom jordskifteretten.»

Sakens dokumenter er opplistet nederst i dette saksfremlegget og følger vedlagt.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Klager har krav på å få sine klagegrunner vurdert, jf forvaltningsloven § 34. Saken gjelder en klage på et enkeltvedtak og må vurderes opp mot, og avgjøres i henhold til gjeldende regler og praksis. Klageinstansens beslutning er å anse som et enkeltvedtak som skal begrunnes, jf. forvaltningsloven § 24. Begrunnelsen for fylkesdirektørens innstilling følger av saksframlegget.

Klageinstansens beslutninger har i første omgang betydning for den konkrete klagesak, men kan også få betydning for andre saker. Det er jevnlig saker hos underinstans og klageinstans med liknende problemstillinger. Dersom det avvikes fra strenge normer og praksis omkring trafiksikkerheten, kan det gi uønskede ringvirkninger, med mindre det i den enkelte sak foreligger særegne forhold som lar seg begrunne konkret.

Konsekvenser for CRPD

CRPD (Convention on the Rights of Persons with Disabilities) er FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. CRPD er inkorporert i menneskerettsloven, jf. § 2 første ledd nr. 6.

Sentrale momenter i en avkjørselsvurdering er fremkommelighet og trafikksikkerhet. Dette er viktige hensyn å ivareta for alle som ferdes på vei, gang- og sykkelvei.

Fylkesdirektørens vurdering

Klagerett

Retten til å få realitetsbehandlet en klage forutsetter at vilkårene for dette er oppfylt. Beslutningen som påklages må være et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 28 (1), jf. § 2 (1) b. Klagefristen på 3 uker må være overholdt, jf. forvaltningsloven § 29 (1). Klagen må ellers oppfylle kravene til adressat, form og innhold, jf. forvaltningsloven § 32. Vilårene for klagerett anses oppfylt.

Klageinstansens myndighet

Ved realitetsbehandling av klage hos klageinstans, følger det av forvaltningsloven § 34 (2) blant annet at klageinstans «skal vurdere de synspunkter som klager kommer med». Klageinstansen kan eventuelt også ta opp forhold som ikke er berørt av klagen.

Utgangspunkt for avkjørselsvurderingen

Det rettslige utgangspunktet for vedtaket er veglova § 40 annet ledd:

«Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsle frå offentleg veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyremakta.»

Avkjørselsvurderingen tar utgangspunkt i formålsbestemmelsen i vegloven § 1 a:

«Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»

Det skal foretas en konkret helhetsvurdering i den enkelte sak. Sentrale momenter for vurderingen er fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Hensynet til trafikksikkerhet som et sentralt moment i vurderingen, og en streng holdning ved avkjørselsvurderinger etter veglova § 40 har gjennomgående blitt lagt til grunn. Dette følger blant annet av Høyesteretts dom Rt.1983 s. 1290.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken ble vedtatt av Stortinget i 2002, og er fulgt opp i nasjonale og lokale retningslinjer. I Nasjonal transportplan (2025-2036) er nullvisjonen ett av hovedmålene, og økt sikkerhet for gående og syklende er et hovedinnsatsområde. Dette er fulgt opp i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2026-2029). Nullvisjonen er lagt til grunn Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune 2023-2026

(2034). Den regionale planen omhandler blant annet temaet avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei, og det vises til Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei, vedtatt av Vestfold fylkeskommune i 2012. Det er presisert at trafiksikkerhet skal være et viktig premiss. Regional plan beskriver kriterier for holdningsklasser som et verktøy for behandling av enkeltsaker om avkjørsler og byggegrenser, som bidrar til likebehandling og forutsigbarhet.

Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei, pkt. 6.2, beskriver streng holdningsklasse slik:

- *Nye avkjørsler skal begrenses og skal som hovedregel inngå i reguleringsplan.*
- *Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel kan tillates når utbyggingen er i samsvar med formålet i gjeldende kommuneplan og vegnormalens krav til teknisk utforming er ivare tatt.*
- *Driftsavkjørsler til landbruket skal begrenses, men kan aksepteres. Tillatelse forutsetter at teknisk utforming i hht. vegnormalen er ivare tatt.*

Flere planer og planforslag for Tønsberg, blant annet mobilitetsplan for Tønsberg, vedtatt 2021, har fokus på å tilrettelegge for myke trafikanter.

Vurdering

Fremkommelighet og trafiksikkerhet er sentrale momenter i avkjørselsvurderingen. Det skal praktiseres en streng holdning ved avkjørselsvurderinger etter veglova § 40.

Slik det fremgår av saken, har fylkesvei Slagenveien 3122 streng holdningsklasse, som innebærer at nye avkjørsler skal begrenses, og som hovedregel inngå i reguleringsplan. Fylkesveien er en hovedferdselsåre for biltrafikk, samt for gående og syklende inn til sentrum. En ny avkjørsel til eiendommen vil krysse gang- og sykkevei langs fylkesveien. Eiendommen befinner seg 0,3 km fra Tønsberg sentrum. I 2025 var estimert årstdøgnstrafikk 5400, hvorav 5% lange kjøretøy. Fartsgrensen på stedet for omsøkt avkjørsel er 50 km/t.

Klager har vist til at etablering av ny avkjørsel vil ivareta krav til siktlinjer, noe avkjørselen via veiparsellen gbnr. 1007/271 ikke gjør i like stor grad. Det er beskrevet at det er mulig å tilrettelegge for rygging og manøvrering inne på eiendommen. Klager hevder at ny avkjørsel vil redusere bruken av eksisterende avkjørsel, og det vil bidra til bedre trafiksikkerheten.

Det fremgår av vedtakets begrunnelse at tiltakene ikke oppveier de trafikale ulempene som en ny avkjørsel vil innebære. Hensynet til trafiksikkerhet for myke trafikanter er særlig vektlagt. Etablering av en ny avkjørsel vil øke antallet konfliktpunkter, med negative konsekvenser for trafiksikkerheten, og at hensynet til myke trafikanter særlig skal vektlegges.

Underinstans har i vedtak og oversendelsesbrev gitt uttrykk for at adkomst via eksisterende avkjørsel ut fra trafiksikkerhetshensyn er en bedre løsning en etablering av ny avkjørsel. Dette uavhengig av om ny avkjørsel ville oppfylle tekniske krav.

Fylkesdirektørens vurdering er at en ny avkjørsel fra fylkesveien til Slagenveien 22 vil ha negative konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet. En ny avkjørsel via gang- og sykkelvei vil medføre en økt trafikkrisiko for myke trafikanter som benytter gang- og

sykkelveien. Fylkesvei Slagenveien er en hovedferdselsvei inn til sentrum, og er svært trafikkert, med høy årsdøgntrafikk. Eiendommen Slagenveien 22 har en sentral beliggenhet ved Tønsberg sentrum. Det er i nærheten flere kryssende veier mot fylkesveien, og kort avstand til rundkjøring nær Farmandstredet handlesenter og bussterminal. Det legges til grunn at økt antall avkjørsler generelt øker risikoen for trafikkulykker, og at avkjørsel over gang- og sykkelvei utgjør en særlig risiko for myke trafikanter. En ny avkjørsel til fylkesveien fra Slagenveien 22 vil medføre betydelig økt risiko for trafikkikkerheten, pga beliggenhet og trafikk.

Fylkesdirektøren er enig i underinstansens vurdering, og viser til at det er en svært streng praksis når det gjelder nye avkjørsler over gang- og sykkelvei. Fylkesdirektørens vurdering er at de sentrale, relevante hensyn er behandlet og korrekt vurdert av underinstansen, og viser til det som fremgår av vedtaket, oversendelsebrevet og kommentarer til klagers supplerende opplysninger.

Hensyn til trafikkikkerhet og likebehandling medfører at det må foreligge særlige grunner som lar seg begrunne konkret, dersom det skal gjøres unntak fra den strenge praksisen som gjelder i avkjørselssaker, og som er særlig streng ved avkjørsel over gang- og sykkelvei. Dersom tillatelse skulle gis, kan det få uønskede konsekvenser for trafikkikkerheten også i andre saker.

Et sentralt moment i klagen er en påstand om at eiendommen ikke har lovlig adkomst. Fylkesdirektøren presiserer at fylkeskommunen som veimyndighet ikke kan ta stilling til hvorvidt eiendommen har adkomstrett eller ikke, via eksisterende avkjørsel.

Det bemerkes likevel at det fremstår som sannsynlig at Slagenveien 22 siden eiendommen ble opprettet har hatt adkomstrett via veiparsellen fra Slagenveien, men at retten ikke har blitt tinglyst. Boligeiendommen Slagenveien 22 ble oppført i 1930. Eiendommen har ikke hatt annen mulighet for adkomst enn via veiparsellen. Adkomsten har blitt benyttet av Slagenveien 22 i over 94 år, uavhengig av hjemmelsforhold til veiparsellen, og før veiparsellen ble utskilt fra gbnr. 1007/102 i 1996.

Klager hevder at eiendommen er uten lovlig adkomst, i strid med Plan- og bygningslovens § 27-4. Det skal bemerkes at bestemmelsen gjelder ved byggesaksbehandling, ved oppføring eller endring av eignedom. Underinstansen opplyser at dagens avkjørselsløsning ble lagt til grunn da eiendommen ble søkt oppført i 1929. Dette er ikke dokumentert. Men det følger av opphevet bygningslov fra 1924 § 62 at bygging kan kreve godkjent adkomst.

Klagers påstand om at eiendommen mangler adkomstrett kan ikke legges til grunn i saken. Manglende avklaring av adkomstrett gir ikke grunnlag for etablering av ny avkjørsel.

Ved behov for å avklare adkomstrett, kan dette løses privatrettslig, eller ved at saken bringes inn for jordskifteretten eller ordinær domstol.

Eiendommen Slagenveien 22 har hele tiden befunnet seg mellom jernbanespor og Slagenveien, og har benyttet eksisterende adkomst med avkjørsel til fylkesveien.

Fylkesdirektøren kan ikke se at det foreligger særlige grunner i saken, som gir grunnlag for tillatelse til etablering av ny avkjørsel fra fylkesveien til eiendommen i Slagenveien 22.

Vedtaket om avslag ivaretar hensynet til fremkommelighet og trafiksikkerhet, på en sentrumsnær vei med mye trafikk. En ny avkjørsel fra fylkesvei over gang- og sykkelvei, vil medføre en økt trafikkrisiko for myke trafikanter.

Vedtaket om avslag er i henhold til langvarig praksis for denne type avkjørselssaker, og er verken uforholdsmessig eller urimelig.

Konklusjon/anbefaling

Fylkesdirektøren kan ikke se at klagen gir grunn til å endre fylkeskommunens vedtak om avslag. Fylkesdirektøren anbefaler at klagen ikke tas til følge.

Vedlegg:

1. Oversendelsesbrev 14.05.2026
2. Søknad om etablering av avkjørsel, 30.09.2025
3. Søkers begrunnelse - 20.09.2025
4. Midlertidig tilbakemelding fra VFK, 27.10.2025
5. Tilbakemelding fra VFK, 07.11.2025
6. Supplerende opplysninger mm fra søker, 05.02.2026
7. Vedtak, 17.03.2026
8. E-post oversendelse klage, 03.04.2026
- 8.1. Klage på vedtak, 03.04.2026
9. Midlertidig svar - oversendelse til særskilt klagenemd, 16.04.2026
10. Forespørsel om saksdokumentasjon - 04.05.2026
11. Tilbakemelding til klager på forespørsel om saksdokumentasjon, 05.05.2026
12. Korrespondanse vedr. byggesak fra 1984
13. Grunnbokutskrift veiparsell - gnr. 1007 bnr. 271
14. Grunnbokutskrift - Hovedenhet+seksjonering
15. Grunnbokutskrift seksjon 1 - gnr. 1007 bnr. 179
16. Grunnbokutskrift seksjon 2 - gnr. 1007 bnr. 179
17. E-post med oversendelsesnotat 18.05.2026
18. Supplement til klage 25.05.2026
19. Kommentarer til klagers merknader, 25.05.2026
20. Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesveg