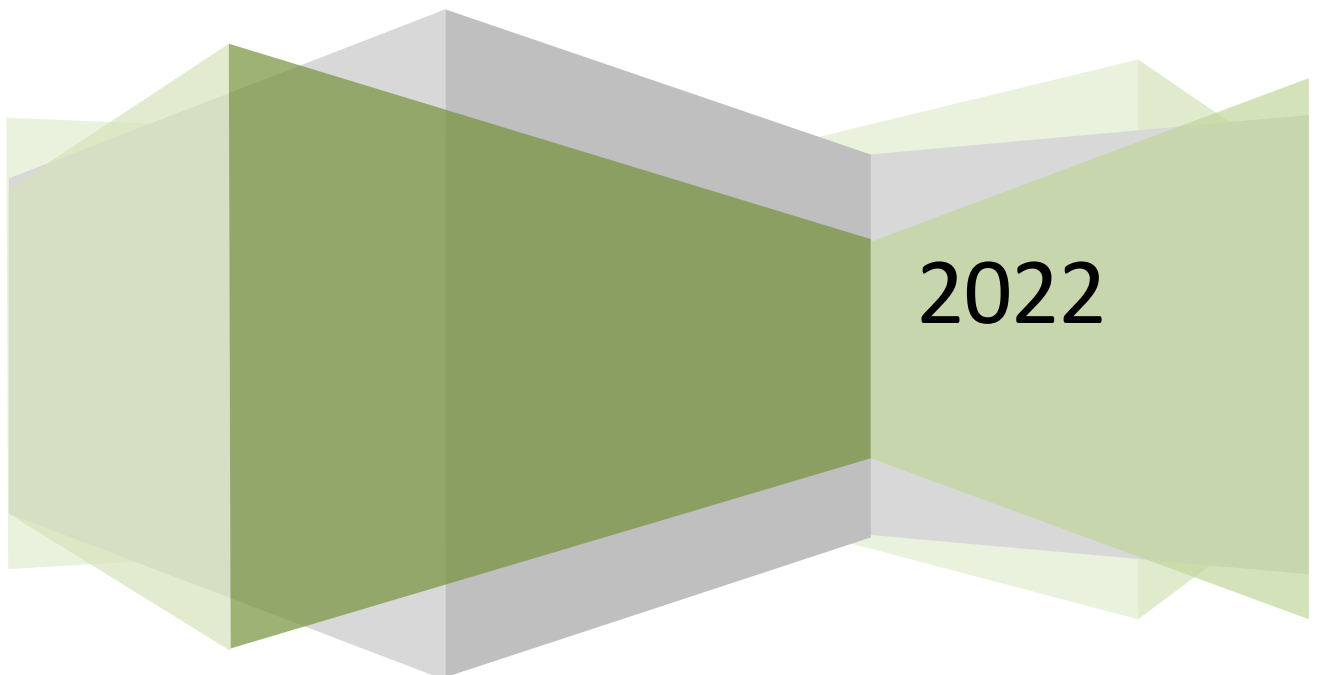




FÆRDER
KOMMUNE

VEI- og GATENORM



Vedtatt 26.10.2022
Sist revidert: 14.08.2023

Innholdsfortegnelse

1.	GENERELT	4
1.1	Formål.....	4
1.2	Hjemmel	4
1.3	Vei- og gatenormens oppbygging	4
1.4	Gyldighetsområde	4
1.5	Endringer av vei- og gatenormen.....	4
1.6	Dispensasjon fra vei- og gatenormen.	5
1.7	Klage på vedtak	5
1.8	Ikrafttreden	5
2.	FORUTSETNINGER FOR VEIPLANLEGGINGEN	5
2.1	Generelt.....	5
2.2	Kommuneplanen	5
2.3	Trafikksikkerhet og nullvisjonen.....	6
2.4	Universell utforming.....	6
2.5	Klima- og energiplan og Nullvekstmålet	6
2.6	Nasjonal gåstrategi.....	6
2.7	Sykelstrategi og sykkelløsninger.....	7
2.8	Arkitektur, miljøstandard og fartsgrenser	7
2.9	Vedlikehold og drift.....	7
3.	PLANBEHANDLING.....	8
3.1	Søknadsplikt etter Plan- og bygningsloven	8
3.2	Rammeplan for vei	8
4.	FORTETTING I EKSISTERENDE BOLIGOMRÅDER	9
4.1	Generelt.....	9
4.2	Fortetting langs private veier	9
4.3	Fortetting langs kommunale veier	9
5.	VEISTANDARDER	10
5.1	Om veier og gater.....	10
5.2	Offentlig eller privat vei.....	11
5.3	Veiklasser.....	11
5.4	Dimensjonerende kjøretøy	11
5.5	Veiklassetabell.....	12
5.6	Dimensjoneringstabell	13
5.7	Reguleringsbredder.....	14
5.8	Breddeutvidelse i kurver.	15
5.9	Typiske tverrsnitt.....	16
5.9.1	P30.....	16
5.9.2	P35.....	16

5.9.3	K45 (Boligvei).....	17
5.9.4	K50 (Adkomstvei).....	17
5.9.5	K60 (Samlevei).....	18
5.9.6	BG (Boliggate).....	18
5.9.7	AG (Adkomstgate).....	19
5.9.8	SG (Samlegate).....	19
5.9.9	GS35.....	20
5.9.10	KV30.....	20
5.10	Myke trafikanter.....	20
5.10.1	Fortau.....	21
5.11	Sykkel.....	21
5.12	Sambruksområder.....	23
5.13	Frisikt.....	23
5.14	Frisikt X-kryss.....	25
5.15	Sikt mellom gang- og sykkelvei og vei /avkjørsel.....	26
5.16	Fartsdempende tiltak.....	27
6.	PARKERING.....	28
6.1	Parkering langs kommunale veier og gater.....	28
6.2	Parkeringsplasser for personbil.....	28
6.3	Parkering for forflytningshemmede.....	29
6.4	Sykkelparkering.....	29
6.5	Mikromobilitet.....	30
7.	VEIBELYSNING, SKILTING OG VEINAVN.....	31
7.1	Veibelysning.....	31
7.2	Skilting og oppmerking.....	31
7.3	Veinavn.....	31
8.	AVKJØRSLER OG ATKOMSTER.....	32
8.1	Utforming og bygging av avkjørsel.....	32
8.2	Frisikt.....	32
8.3	Tekniske krav.....	33
8.4	Lengdeprofil.....	33
8.5	Detaljer.....	34
8.6	Kryssing av fortau.....	34
8.7	Vedlikeholdsansvar.....	34
9.	ELDRE REG. PLANER.....	35
9.1	Generelt.....	35
9.2	Dispensasjon.....	35
9.3	For smalt regulert.....	35
10.	KOMMUNAL OVERTAKELSE AV EKSISTERENDE PRIVAT VEI.....	36
10.1	Kriterier.....	36
10.2	Overtakelsesforretning.....	36
10.3	Brukernes (veilagets) ansvar.....	36
12.	DEFINISJONER.....	37

12.1	Veiloven § 1.....	37
12.2	Offentlig vei.....	37
12.3	Åpen for alminnelig ferdsel.....	37
12.4	Veilag.....	37
13.	REVISJONSLOGG.....	37
14.	VEDLEGG.....	38
14.1	Normalprofil P30-P35-K45-K50-K60	38
14.2	Normalprofil KV30-GS35-K45 med fortau	39
14.3	Normalprofil gater	40
14.4	Vendehammer og snuplass.....	41
14.5	Møteplass.....	42

1. GENERELT

1.1 Formål

Formålet med denne normen er å sikre at veianlegg planlegges og utføres slik at kommunens innbyggere sikres et velfungerende veinett som er tilpasset dagens krav.

Normen er et nødvendig dokument ved utarbeidelse av rammeplan vei for reguleringsplaner.

1.2 Hjemmel

Bestemmelsene i Vei- og gatenormen er gitt med hjemmel i:

- veilovens §13 og § 9 - 3
- plan- og bygningslovens § 18-1 og 27-4
- gjeldende kommuneplan
- i egenskap av kommunens eierrådighet over kommunale veier

1.3 Vei- og gatenormens oppbygging

Vei- og gatenormen er normverk for utførelse av veianlegg i Færder kommune og inneholder: Vei- og gatenorm med vedlegg.

Vei- og gatenormen beskriver formelle krav og rutiner som gjelder søknad for godkjenning av rammeplan vei.

For tekniske bestemmelser og gjennomføring av anlegg vises til Veibygningsnorm i Færder kommune.

1.4 Gyldighetsområde

Vei- og gatenormen gjelder for alle veianlegg som skal overtas av kommunen for drift og vedlikehold. Den gjelder også ved planlegging og etablering av private veianlegg. For eksisterende private veianlegg er det veilaget som er øverste myndighet, men ved eventuelle byggetiltak kan kommunen stille krav til veiens utforming.

Opparbeidelsen kan enten skje i kommunal regi, eller i privat regi som følge av pålegg etter Plan- og bygningslovens bestemmelser, eller ved at eiere av private veianlegg ønsker å overdra driftsansvaret til kommunen.

1.5 Endringer av vei- og gatenormen.

Endringer i vei- og gatenormen vedtas av Hovedutvalget for kommunalteknikk (HK).

Presiseringer, redaksjonelle og mindre tekniske endringer er delegert til kommunedirektøren.

1.6 Dispensasjon fra vei- og gatenormen.

Kommunen kan gi dispensasjon når det kan dokumenteres at alle sikkerhets- og funksjonskrav som stilles til anlegget vil bli oppfylt. Garanti for funksjonsdyktighet kan kreves i det enkelte tilfelle. HK har delegert myndighet til kommunedirektøren som kan godkjenne slike løsninger.

1.7 Klage på vedtak

Der det fattes enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven § 2,b med utgangspunkt i vei- og gatenormen kan vedtaket påklages i samsvar med forvaltningslovens kapittel VI. Klageinstans er HK.

1.8 Ikrafttreden

Vei- og gatenormen for Færder kommune trer i kraft når den er vedtatt av Hovedutvalget for kommunalteknikk.

2. FORUTSETNINGER FOR VEIPLANLEGGINGEN

2.1 Generelt

Utbygging av veier og gater i kommunen skjer som hovedregel i forbindelse med utbygging av boligfelt. Denne vei- og gatenormen er en del av grunnlaget for valg av løsninger i planleggingen. Normen gjelder også ved fortetting i eksisterende veier og gater. Planleggingsprosessen skal skje med hjemmel i plan og bygningsloven.

2.2 Kommuneplanen

Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 er kommunens overordnede styringsdokument og er retningsgivende for administrasjonens anbefalinger overfor kommunestyret, og for kommunestyrets valg av løsninger og tjenester til innbyggere i planperioden. Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til at Færder kommune skal planlegge areal og transport slik at klimautslippene blir minst mulig.

Samfunnsdelen har følgende målsettinger for samferdsel og infrastruktur:

- Færder kommune har et transportsystem som er trafikksikkert og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet
- - Færder kommune har et transportsystem som gir god framkommelighet, effektiv kommunikasjon og som ivaretar samfunnssikkerhet
- Innovasjon - Infrastrukturen må gjøre det mulig å ta i bruk nye og bedre løsninger innen samferdsel
- Areal - Kapasitet og investeringsbehov i infrastruktur kan ha arealmessige konsekvenser. Ny infrastruktur fordrer avklaring av arealbruk

Kommuneplanens arealdel gir føringer for utformingen av vei- og gatenettet i Færder.

2.3 Trafikksikkerhet og nullvisjonen

Nullvisjonen, en visjon for null drepte og varig skadde i trafikken, er utgangspunkt for all planlegging og prosjektering av infrastruktur for transport. Vei- og gatesystemet skal utformes slik at det hjelper trafikantene til riktig og sikker atferd.

Utenfor tettbygd strøk er det møte- og utforkjøringsulykkene som er den største utfordringen i forhold til oppfølging av nullvisjonen.

Innenfor tettbygde strøk er det behovet for å ivareta myke trafikanters sikkerhet som gir føringer for valg av løsninger.

Krav til fartsgrense i kombinasjon med fysiske løsninger skal beskytte fotgjengere og syklister mot alvorlig skade.

Følgende prinsipper legges til grunn i veiplanleggingen:

Veiene og gatene skal utformes slik at det inviteres til ønsket fart gjennom utforming og fartsgrenser. Løsningene skal være logiske og letteste for trafikantene. Hovedutfordringen å sikre gående og syklende. Utforming som medvirker til lav fart er viktig for å begrense risikoen for alvorlig skade ved ulykke.

2.4 Universell utforming

Veinettets oppgave er å transportere personer og gods. Veinettet skal utformes for alle typer trafikanter: bil, buss, syklister, fotgjengere, tungtransport, varelevering, distribusjon e.l..

Veinettet skal være tilgjengelig for alle, slik at alle kan leve et aktivt liv. Også de med redusert bevegelighet. I enkelte tilfeller er det nødvendig å prioritere mellom fremkommelighet og sikkerhet. Hovedregelen er at sikkerhet prioriteres.

Anbefalinger for universell utforming er vist i Statens vegvesens håndbok V129 «Universell utforming av veier og gater» Prinsipper om universell utforming skal legges til grunn ved utbygging og utbedring av veier og gater.

2.5 Klima- og energiplan og Nullvekstmålet

Kommunens Klima- og energiplanen har som mål at veksten i persontransport tas med kollektiv, gange og sykkel. Kommunen skal legge til rette for at flere av kommunens ansatte velger gange, sykkel eller kollektivtransport til jobb. I tillegg skal det gjennomføres tiltak som stimulerer til at flere elever sykler eller går til skolen.

Nullvekstmålet innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og kan betraktes som en kombinasjon av fire tiltak: å redusere personbiltransport og å fremme hver av de tre alternative transportmåtene gange, sykkel og kollektiv.

2.6 Nasjonal gåstrategi

Strategien retter seg først og fremst mot hverdagsgåing, det vil si der gåing inngår som et transportmiddel for å nå daglig gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. Den legger også vekt på gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport.

Fokuset er først og fremst på gåing i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder. Det er her flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger.

Gåstrategien har to hovedmål:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

2.7 Sykkelstrategi og sykkelløsninger

I "Nasjonal sykkelstrategi", som er en del av Nasjonal transportplan 2014-2023, er hovedmålet å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle.

«Separasjon mellom gående og syklende er et viktig strategimål.»

Statens vegvesens Håndbok V122 «Sykkelhåndboka» legges til grunn for valg av type sykkelanlegg.

2.8 Arkitektur, miljøstandard og fartsgrenser

Krav til støy og luftforurensing er definert gjennom nasjonale mål, forskrifter og retningslinjer.

Tilpassing til landskap og miljø skal vektlegges. God vei- og gatearkitektur er et mål.

Veiers og gaters geometriske utforming bestemmes ut fra planlagt trafikkmengde, fartsgrense, veifunksjon og landskapets form. Det tilstrebes en jevn og sikker fart på kommunens veier. Gang og sykkelveier kan gå parallelt med kjøreveien eller i egen trase.

2.9 Vedlikehold og drift

Opprettholdelse av veikapitalen og veiens funksjonalitet er avhengig av drift og vedlikehold.

Kommunal drift og vedlikehold ivaretar denne funksjonen på kommunale veier. For beboere eller innbyggere i boligområder langs privat vei kreves det en god organisering med etablerte veilag for å få dette til.

3. PLANBEHANDLING

3.1 Søknadsplikt etter Plan- og bygningsloven

Veianlegg er søknadspliktig etter PBL § 20 -1, bokstav L.
Det vises for øvrig til Færder kommunes veibyggingnorm.

3.2 Rammeplan for vei

For områder hvor det skal utarbeides reguleringsplan skal det også utarbeides en kommunalteknisk plan.

Rammeplan for vei er en del av kommunalteknisk plan som skal leveres sammen med planforslaget, og skal inneholde:

- Plan, lengde og tverr- profil inklusive fyllinger og skjæringer. Fyllinger og skjæringer skal reguleres til veiformål.
- Angitte mål for radius i svinger, og angivelse av breddeutvidelse der dette følger av normen
- Angitte mål for radius i høydebrett og lavbrett
- Beskrivelse av eventuelt ytterligere areal for sikring på topp av skjæringer/ fyllinger med rekkverk der det er nødvendig, samt beskrivelse av sikring av fjellskråninger mot ras.
- Løsninger for veivann/drenering av veilegemet (må samordnes med rammeplan for VA).
- Beskrivelse av avkjørsler inkl. lengdeprofil av avkjørsler 6 meter fra veikant hovedvei.
- Siktforhold for vei og avkjørsler.
- Veilys (offentlige veier)
- For private veier skal det beskrives hvem som skal eie veien, og hvordan drift- og vedlikehold planlegges organisert.

4. FORTETTING I EKSISTERENDE BOLIGOMRÅDER

4.1 Generelt

Omfanget av fortetting vil ha betydning når veiforholdene skal vurderes. Større utbygginger/oppgraderinger vil ofte være krevende fordi det kan medføre store inngrep på eiendommene langs veien, og frivillige grunnavståelser kan være vanskelig. Trafikksikkerheten prioriteres alltid i forbindelse med fortetting.

4.2 Fortetting langs private veier

Før opprettelse eller endring av eiendom til bebyggelse eller oppføring av bygning blir godkjent, skal byggetomta enten være sikret lovlig atkomst til vei som er åpen for alminnelig ferdsel, eller ved tinglyst dokument eller på annen måte være sikret veiforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillende.

I forbindelse med en byggesøknad eller søknad om fradeling har kommunen i henhold til plan og bygningsloven § 27-4 anledning til å vurdere den private veiens bredde og utforming, helt frem til vei som er åpen for alminnelig ferdsel. Det er kommunens frie skjønn som brukes i slike saker, og det fokuseres særlig på forhold som sikt-, fallforhold, bredde, og generell trafikksikkerhet.

Det forutsettes at veisystemet for boligområdet har kryssløsning mot kommunal vei som kan godkjennes. Sikt- og fallforhold er viktig når dette vurderes.

Ved større utbygginger forutsettes det utarbeidet reguleringsplan. Krav til veistandard må da tilpasses Færder kommunes vei- og gatenorm.

4.3 Fortetting langs kommunale veier

Ved en fortetting vil det være nødvendig å vurdere tiltak knyttet til veibredde, sikt fra atkomster, i veikryss og andre forhold.

Det vises for øvrig til Tabell 2 - Veiklassetabell angående nødvendig veistandard.

5. VEISTANDARDER

5.1 Om veier og gater

Veier og gater er forskjellige i både funksjon og utforming.

En vei kobler steder sammen og er en transportåre som primært ligger utenfor tettsteder. Utformingen er tilpasset fart, trafikkmengde, dimensjonerende trafikant/kjøretøy og landskapet. I Færder kommune vil transportnettet utformes som veier utenfor sentrumsområdene.

En gate er en strekning som fungerer både som ferdselsåre, møteplass og opphold. En gate har fasader som vender mot gaten og skaper en visuell avgrensning med egne arkitektoniske kvaliteter. Veier har ofte høyere fartsgrense enn gater, mens gater ofte har bedre tilgjengelighet enn vei. Gater finnes først og fremst i sentrum av byer og tettsteder, men også i sentrumsnære boligområder. Kommuneplanen gir blant annet føringer for hva som betegnes som sentrumsområder.

I randsone til sentrumsområder vil det kunne være uklart om det skal bygges vei eller gate.

Tabell 1 - Karakteristiske kjennetegn for gater og veier. (Selberg, 2011).

	Gater	Veier
Romforståelse	Bygningene i gaten ligger inn mot fortau som sammen med andre elementer danner visuelt avgrensede rom.	Bygningene langs veien ligger langt fra hverandre og danner visuelt åpne rom.
Tverrsnittoppbygning	Bebyggelse – fortau – kantstein – kjørebane. Tverrsnittet kan også bestå av flere elementer: forhage, sykkelfelt, buffersone og trerekke.	Bebyggelse eller terreng – gang/sykkelvei – grøft – kjørebane.
Byggelinje	Bebyggelsen ligger inntil en byggelinje med fast avstand til gaten.	Bebyggelsen ligger fritt i forhold til en byggegrense.
Trafikksystem	Nettstruktur med ulik grad av differensiering mellom gater. En viss grad av separering. Kan både være funksjonsdelt og blandet trafikk.	Spesialisert trafikksystem med ulik grad av differensiering, med eller uten separering. Funksjonsdelt trafikk.
Ruter i nettverket	Flere alternative rutevalg.	Styrt reiserute med få alternativer.

I sentrumsområder skal det i utgangspunktet opparbeides gater og ikke veier. Gateprofilen skal ivareta sentrumsområdets behov for god tilrettelegging for myke trafikanter og ha en god estetisk utforming med eventuell stedstilpasset beplantning, materialbruk og møblering, samt nødvendig parkering.

Gater deles normalt inn i soner for aktivitet, møblering og transport. I vei- og gatenormalen defineres disse arealene som veggsoner, ferdselssoner, møbleringssoner, kantsteinsoner, buffersoner, kjørebane, midtdeler og sykkelfelt. Vegetasjon og arealer for håndtering av overvann og snølagring kan inngå som del av midtrabatt, møbleringssoner eller veggsoner.

5.2 Offentlig eller privat vei

Veier som betjener færre enn 26 boliger og/eller fritidsboliger skal i utgangspunktet være private. Private veier skal ha liten trafikkmengde som ikke inngår i et gjennomgående veinett med mye gjennomgangstrafikk. Veier som betjener allmenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter skal være kommunale. I spesielle tilfeller kan veiklasse P35 etableres som offentlig vei og klassifiseres da som K35

Nye private veier skal ha utgangspunkt i offentlig vei (kommunal eller fylkesvei).

5.3 Veiklasser

Planlegging skal utføres i h.h.t. Plan og bygningsloven, dette dokument, Færder kommunes Veibyggningsnorm, samt Håndbok N100 og N200 fra Statens vegvesen. Håndbok N100 og N200 brukes for forhold som ikke er omtalt i Færder kommunes dokumenter. Kommunen kan bestemme hvilke kriterier som skal legges til grunn ved hvert enkelt prosjekt. Kommunen kan også bestemme andre grunngitte løsninger.

Veiene eller veistandarden knyttes direkte til veiens funksjon og/eller til trafikkmengdene (antall boenheter eller ÅDT) veien skal betjene.

5.5 Veiklassetabell brukes for å finne veiklassen som kreves.

Med inngangsparametere som antall boenheter og funksjon bestemmes minste reguleringsbredde og veiklasse.

Minste reguleringsbredde er den teoretiske reguleringsbredden for en idealvei uten fortau, GS-vei, skjæring, fylling, tilleggsbredde for rekkverk, breddeutvidelser i kurver osv.

K-en i **K45** angir at veien er kommunal. Tallet 45 angir at dekkebredden skal være 4,50 meter.

Offentlig vei skal som hovedregel være minst 100m lang med atkomst til minst 26 eiendommer/boenheter

5.4 Dimensjonerende kjøretøy

Veier skal dimensjoneres slik at de normalt kan trafikkeres av kjøretøy med aksellast BK 10, inntil 4,5 m fri høyde og inntil 2,55m bredde.

GS-veier skal bygges slik at de normalt kan trafikkeres av kjøretøy med aksellast BK8 inntil 3 m fri høyde og inntil 2,50 m bredde.

5.5 Veiklassetabell

Tabell 2 - Veiklassetabell

Klasse	P30 ^{1,2,3}	P35 ^{1,2,3}	K45	K50	K60	BG	AG	SG	GS35	KV30
Funksjon ⁴	Privat Fellesadkomst	Privat adkomstvei	Kommunal boligvei	Kommunal atkomstvei	Kommunal samlevei	Boliggate	Adkomstgate	Samlegate	GS-vei med adkomst til eiendommer	Adkomstvei/ samlevei Veierland
Boenheter ⁵	2-10 Maks lengde 100m	11-25	Min.26 Boliger / fritidsboliger	Skole, barnehage Offentlig- institusjon Kontor / forretning	Næring med tungtrafikk, Vei med kollektivtrafikk	Kun boliger	Tilførsel til Boliggater - Næring	Sentrumsgater	Maks 10	
ÅDT opptil kjøretøy	50	125	500	1000	5000					
Minste reg.bredde ⁶	5,5m	7	8	8,5	10				7	6,5
Asfaltdekke ⁷	3m	3,5m	4,5m	5m	6m	4,5m	5m	6m	3,5	3m ⁸
Skulder	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,5+0,5m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m	0,25+0,25m
Sidareal (grøft) ⁹	Min. 1+1	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5	1,5+1,5
Dim. fartsgrense	20	20	30	30-40	40-60	30	30	30-40		
Dim.kjøretøy	Personbil	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Vogntog(VT)	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Lastebil	Traktor
Dim. kjøremåte ¹⁰	C	C	C	B/C	B					
Fortau/GS-vei	Nei	Nei	Fortau fra 50 boenheter	Skole/barnehage: GS-vei Næring: fortau/GS-vei	GS-vei	Fortau hvis ÅDT over 250	Fortau	Fortau	-	
Min. bredde fortau/GS-vei			Fortau 2,5m	GS-vei iht.Tabell 5- Bredder for gang- og sykkelvei og sykkelvei med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)	GS-vei iht. Tabell 5- Bredder for gang- og sykkelvei og sykkelvei med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)	Fortau 2,5	Fortau 2,5	Fortau 2,5		

1 Det skal være snuplass i enden av blindveier Det vises til vedlegg for utforming. Er det ikke vendehammer i henhold til vei- og gatenormal må det etableres felles renovasjonsløsning ved hovedvei. Avfallsbeholdere skal ikke plasseres lenger enn 15m fra hovedveien .

2 Veien skal kun betjene tilhørende boliger og fritidsboliger.

3 For privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel kan Færder kommune stille krav om en annen utførelse

4 Tilførselsveier, internveier som gangveier inn til boligblokk, kjørevei inn til boligblokk's garasje og lignende overtas ikke til kommunal drift og vedlikehold.

5 Fritidsbolig regnes som boenhet ved beregning av trafikkmengder

6 Det skal beregnes tillegg i bredde for skjæring, fylling, breddeutvidelser i kurver, utvidelse for veirekkverk osv.

7 Vei med mindre bredde enn K45 med lengde mer enn 150 m skal ha møteplass for hver 150 m. Utforming møteplass er vist på vedlegg.

8 Grusdekke

9 I gater må det etableres med tilstrekkelig vedlikeholdsareal. Vedlikeholdsarealet kan inngå som en del av kantsteinsone, midtrabatt, møbleringssone eller veggssone.

10 Dimensjonerende kjøremåte er beskrevet i Statens vegvesens håndbok N100

5.6 Dimensjoneringstabell

Tabell 3 - Dimensjoneringstabell

Vei-klasse	Minste reg.bredde ¹¹ (m)	Grøft (m)	Skulder (m)	Asfalt-dekke (m)	Maks stign. ¹² %	Min horisontal kurvatur ¹³ (m)	Breddeutvidelse ¹⁴ ved min. horisontal kurvatur (m)	Min høybrekks radius (m)	Min lavbrekksradius (m)	Tverrfall ¹⁵ %	Bygge grense garasje ¹⁶ vinkelrett (m)	Byggegrense garasje parallell (m) ¹⁵	Stoppsikt (m)	Radius i kryss ¹⁷ (m)
P30	5,5	1+1	0,25X2	3	12,5	15	-	200	150	3	5	2	20	4
P35	7	1,5+1,5	0,25X2	3,5	10	30-15	0-1,0	200	150	3	5	2	20	9
K45	8	1,5+1,5	0,25X2	4,5	10	30-15	0-1,0	200	150	3	5	2	20	9
K50	8,5	1,5+1,5	0,25X2	5	10	30-15	0-1,0	200	150	3	5	2	20	9
K60	10	1,5+1,5	0,5X2	6	10	30-15	0-1,0	200	150	3	5	2	20	9
BG	-	1,5+1,5	0,25X2	4,5	8	-	-	-	-	3	5	2	20	9
AG	-	1,5+1,5	0,25X2	5	8	-	-	-	-	3	5	2	20	9
SG	-	1,5+1,5	0,25X2	6	8	-	-	-	-	3	5	2	30	9
GS35	7	1,5+1,5	0,25X2	3,5	8	10	-	200	150	3	5	2	30	9
KV30	6,5	1,5+1,5	0,25X2	3	8	10	-	200	150	3	5	2	30	9

11 Tillegg for fortau, gsvei, veimurer, rekkverk, skjæring, fylling, breddeutvidelser etc.

12 Fri strekning. Se også eget avsnitt om breddeutvidelse

13 Den høyeste verdien angir minimum horisontalkurve uten breddeutvidelse, den laveste verdien angir minimum kurve med maks. breddeutvidelse

14 Det interpoleres breddeutvidelse iht. tabell 5.8. Utvidelsen øker omvendt proporsjonalt med reduksjon av horisontalkurve i kolonne til venstre.

15 Færder kommune kan stille krav om takfall

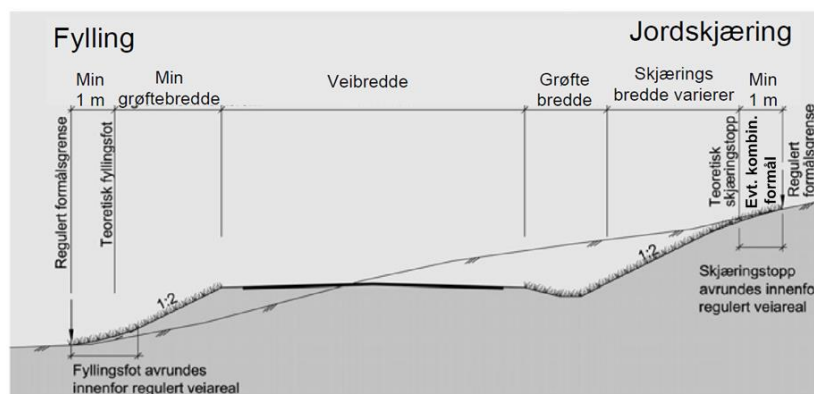
16 Målt fra regulert formålsgrænse

17 Radius reduseres ved tilstrekkelig bredde på primærvei. Se Statens vegvesen håndbok V121

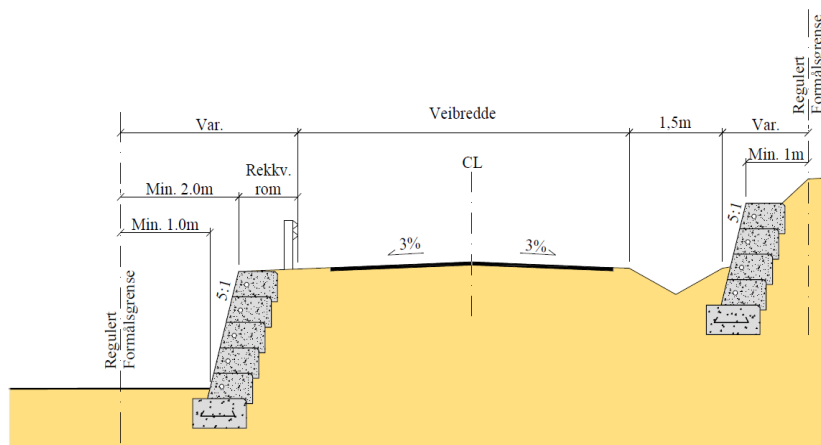
5.7 Reguleringsbredder.

Reguleringsbredden skal sikre nødvendig vei- og sideareal for veien/gaten. Total reguleringsbredde avhenger av veiens og gatens funksjoner. I veier skal minimum reguleringsbredde være totalen av nødvendig veibredde, veiskuldre, eventuelle fortausareal/gangarealer og vedlikeholdsareal. Vedlikeholdsarealet skal sikre nødvendig areal for snølagring, samt håndtere overvann og teknisk infrastruktur (lysmaster m.m.).

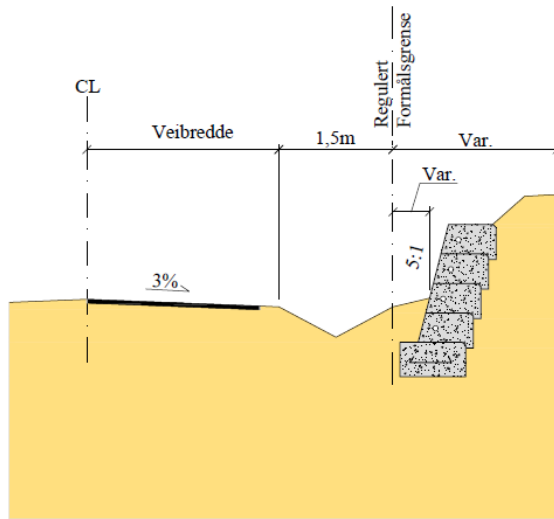
Ved kryss bør det stilles større krav til dokumentasjon (sporing av kjøretøy) for å sikre nødvendig regulert veiareal.



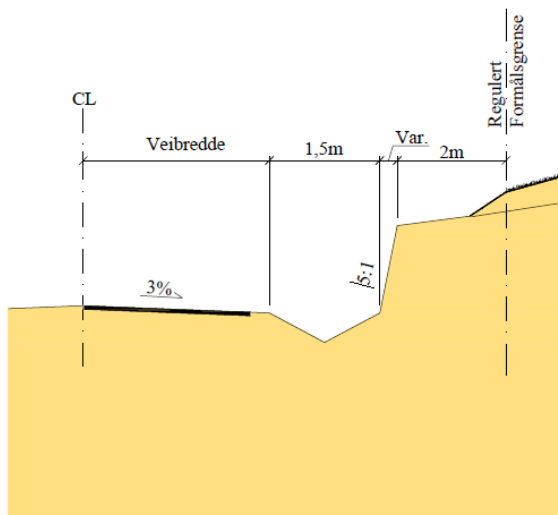
Figur 1 - Prinsipp for reguleringsgrense der vei ligger i skjæring og fylling



Figur 2 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur er en del av veianlegget



Figur 3 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur skal være en del av privat eiendom



Figur 4 - Prinsipp for reguleringsgrense ved fjellskjæring

Figurene viser reguleringsbredder i forbindelse med veimur, rekkverk, skjæring og fylling
 Det må også legges til nødvendig areal ved breddeutvidelse.

5.8 Breddeutvidelse i kurver.

Tabell 4 - Breddeutvidelse brukes for å finne nødvendig bredde. For veier større en K45 må behovet for breddeutvidelse vurderes.

Tabell 4 - Breddeutvidelse

Radius m	30	25	20	15
Utvidelse m	0	0,3	0,7	1,0

Breddeutvidelsen skal opparbeides gradvis fra 0 m til full utvidelse over en lengde på 5 m (før kurven), og reduseres tilsvarende over 5 m (etter kurven).

5.9 Typiske tverrsnitt

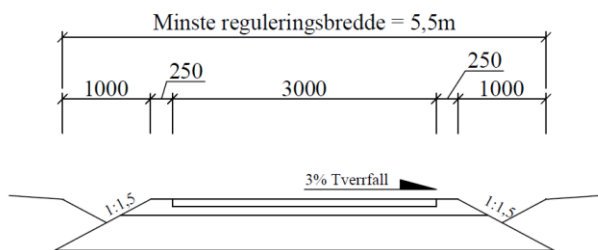
5.9.1 P30

P30 vei har vanligvis adkomstfunksjon til 10 eller færre boliger.

Dimensjonerende hastighet skal være 30 km/t.

Det skal være snuplass i enden av blindveier. Kravet om snuplass kan fravikes hvis hentepunkt for avfallsbeholdere etableres ved veiens utgangspunkt.

Normalprofil P30



Figur 5 - Normalprofil P30

5.9.2 P35

P35 vei har vanligvis adkomstfunksjon til 25 eller færre boliger.

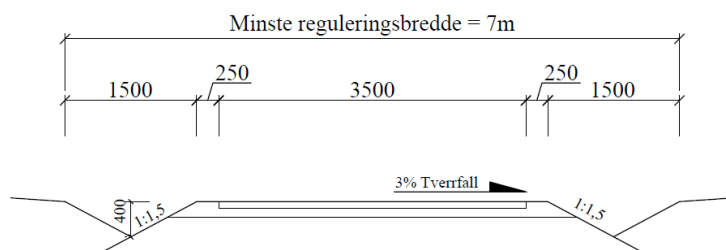
Dimensjonerende hastighet skal være 30 km/t.

Det skal være snuplass i enden av blindveier.

P35 kan i spesielle tilfeller overtas til kommunal drift og vedlikehold. Det forutsetter oppbygging iht. Færder kommunes veibyggnorm.

Møteplasser skal etableres hvis veiens lengde overstiger 150m. Veien skal breddeutvides med 1m i 10m lengde mot kryss.

Normalprofil P35

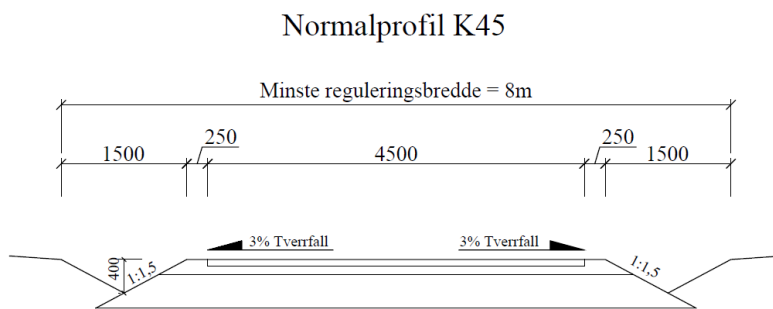


Figur 6 - Normalprofil P35

5.9.3 K45 (Boligvei)

K45 er adkomstvei for boliger og fritidsboliger og skal utformes slik at farten blir lav. Dimensjonerende fartsgrense skal være 30 km/t. Adkomstvei bør ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk. Når adkomstveien utformes som en blindvei skal den alltid utformes med en snuplass/snuhammer med hensyn til tilrettelegging for større kjøretøy og plass til snølagring i enden av veien.

Veier med flere enn 50 tilknyttede boenheter skal etableres med fortau. Syklende benytter veibanen.

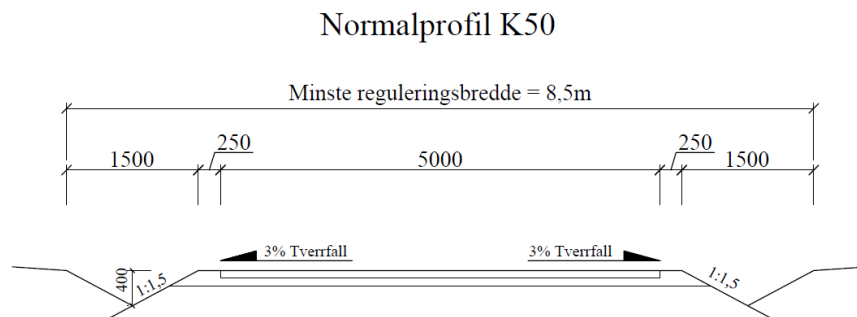


Figur 7 - Normalprofil K45

5.9.4 K50 (Adkomstvei)

K50 er adkomstvei for barnehage, skole og næring m.m. og skal utformes slik at farten blir lav. Dimensjonerende fartsgrense skal være maksimalt 40 km/t. I forbindelse med skole, barnehage, idrettsanlegg eller lignende skal hastigheten være 30km/t. Adkomstvei bør ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk. Når adkomstveien utformes som en blindvei skal den alltid utformes med en snuplass/snuhammer med hensyn til tilrettelegging for større kjøretøy og plass til snølagring i enden av veien.

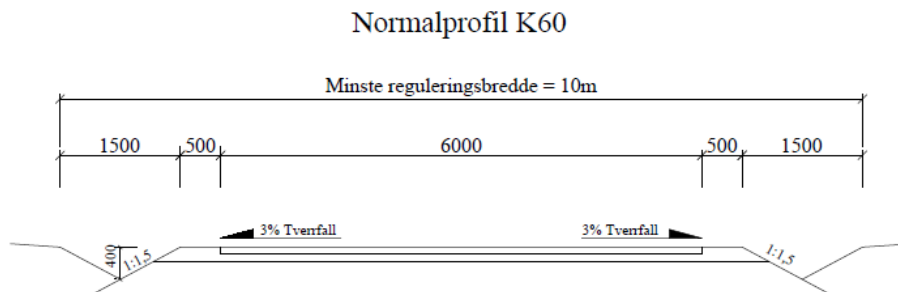
Adkomstvei til skole og barnehage skal alltid etableres med gang- og sykkelvei eller fortau og tilrettelegging for sykkel i veibanen. Adkomstvei til næring skal minimum ha fortau.



Figur 8 - Normalprofil K50

5.9.5 K60 (Samlevei)

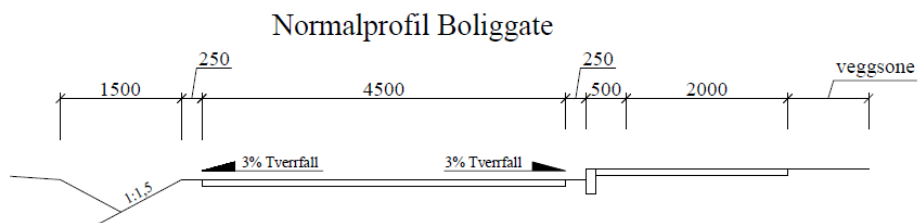
K60 samlevei forbinder adkomstveiene med hovedveiene (riks- og fylkesveier) og har en blandet transport- og adkomstfunksjon. K60 benyttes på veier med kollektivtrafikk og til næringsområder med stor andel tungtrafikk. Dimensjonerende fartsgrense for samleveier skal være maksimalt 50 km/t. Samleveier skal alltid etableres med gang- og sykkelvei.



Figur 9 - Normalprofil K60

5.9.6 BG (Boliggate)

Boliggate benyttes for gater som kun har adkomst- og oppholdsfunksjon for boliger, og hvor fartsgrensen maksimalt skal være 30 km/t. Boliggater med ÅDT over 250 skal etableres med fortau.



Figur 10 - Normalprofil Boliggate

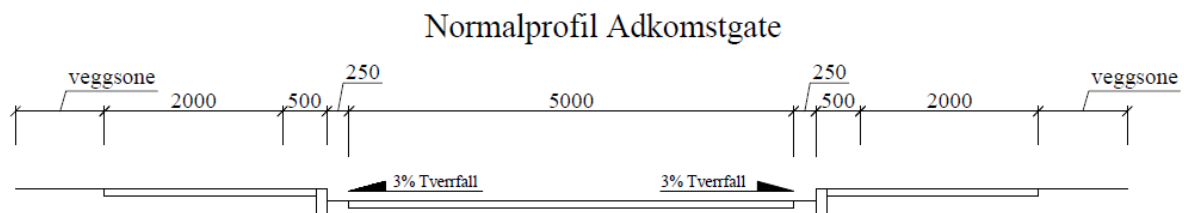
5.9.7 AG (Adkomstgate)

Adkomstgater benyttes for gater som hovedsakelig har adkomst- og oppholdsfunksjon, og hvor fartsgrensen maksimalt skal være 30 km/t. Adkomstgater fungerer som tilførselsgate til bolig-gater og kan ha gjennomgangstrafikk. Adkomstgater bygges normalt med to smale felt. Gateparkering kan innpasses en- eller tosidig etter behov og tilgjengelig plass.

Adkomstgater etableres med fortau, syklende benytter kjørebane eller egne sykkelfelt.

Det må etableres tilstrekkelig med vedlikeholdsareal. Vedlikeholdsarealet skal sikre nødvendig areal for snølagring, håndtere overvann og teknisk infrastruktur (lysmaster m.m.).

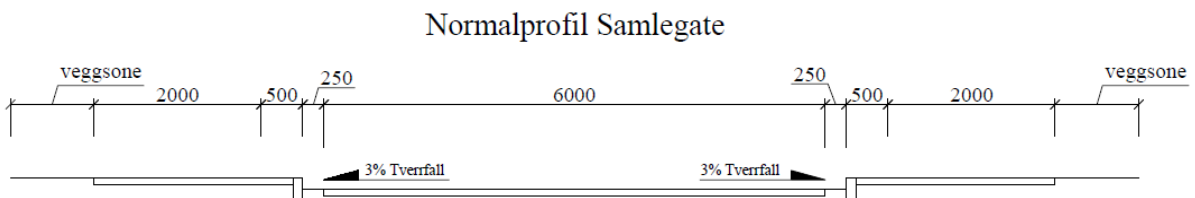
Trafikkanleggene må vanligvis tilpasses eksisterende bebyggelse.



Figur 11 - Normalprofil Adkomstgate

5.9.8 SG (Samlegate)

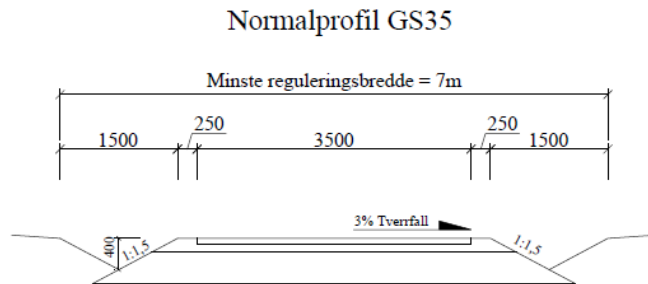
Samlegater benyttes for gater i tett bebyggelse med blandet funksjon (transport, opphold, forretninger og andre virksomheter). Samlegater bygges med to felt. Kjørefeltbredden bør være 3,0 m + 0,25 m skulder mot kantstein. Gateparkering innpasses en- eller tosidig etter behov og tilgjengelig plass. Samlegater etableres med fortau, syklende benytter kjørebane eller egne sykkelfelt. Det må etableres tilstrekkelig med vedlikeholdsareal. Vedlikeholdsarealet skal sikre nødvendig areal for snølagring, håndtere overvann og teknisk infrastruktur (lysmaster m.m.). Trafikkanleggene må vanligvis tilpasses eksisterende bebyggelse.



Figur 12 - Normalprofil Samlegate

5.9.9 GS35

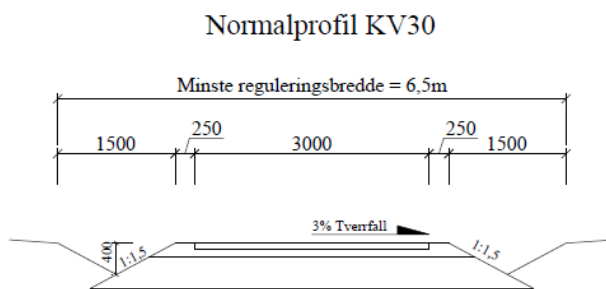
Minstestandard for gang og sykkelvei med adkomst til boligeiendommer



Figur 13 - Normalprofil GS35

5.9.10 KV30

Minstestandard for kommunale veier på Veierland



Figur 14 - Normalprofil KV30

5.10 Myke trafikanter

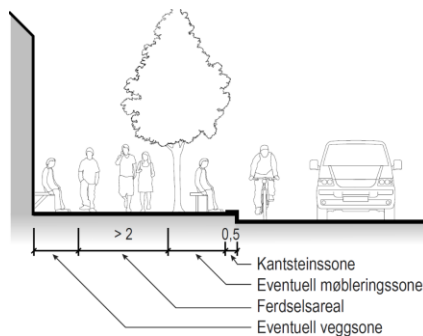
Valg av løsning for myke trafikanter styres bl.a. av trafikkmengde og fartsgrense/fartsnivå, målpunkter i tilknytning til veien, adkomst til skole og barnehage. Anlegg for gående og syklende må utformes slik at anlegget oppleves trafikksikkert. Veiene og gatene skal dekke behov for fotgjengere i alle aldre, størrelser og med ulik fysisk og kognitiv ferdighet. Behovene til barn, eldre og personer med funksjonsnedsettelse skal vektlegges spesielt i planleggingen.

Nye boligveier, adkomstveier og samleveier skal ha fortau eller gang- og sykkelvei dersom ÅDT > 250. Adkomstveier til skole og barnehage skal alltid etableres med gang- og sykkelvei eller fortau og tilrettelegging for sykkel i veibanen.

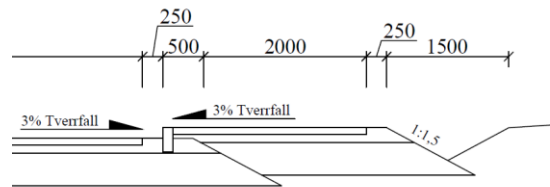
5.10.1 Fortau

Fortau benyttes i boligveier og gater

Fortau skal etableres med minimum 2,5m bredde (2m ferdselsareal og 0,5m kantsteinsone)



Figur 15 - Prinsippnitt fortau gate



Figur 16 - Tverrsnitt fortau boligvei

5.11 Sykkel

Valg av løsning for syklistenes styres bl.a. av trafikkmengde og fartsgrense/fartsnivå. Anlegg for syklende må utformes slik at anlegget oppleves trafiksikkert.

Anlegg for syklende skal også være tilrettelagt for mikromobilitet som de siste årene har hatt en svært stor vekst og økt popularitet som transportmiddel. Mikromobilitet er et fellesbegrep for forflytning med mindre og lette transportmidler som benyttes kun av én person, f.eks. sparkesykkel, skateboard, mfl. Disse vil ofte være elektriske der hjelpemotoren i dag tillates til å oppnå en hastighet på opptil 20 km/t.

Elsykler har også hatt en svært stor vekst i de senere årene. I dag tillates hjelpemotoren til å oppnå en hastighet på opptil 25 km/t. Syklende vil ha ulikt fartsnivå. Dette kan variere mye, de fleste vil ha et fartsnivå fra ca. 10 til 40 km/t.

El-sykler vil også ligge innenfor dette spennet. Det er hovedsakelig i stigninger at el-syklister vil ha høyere fart enn andre syklistene.

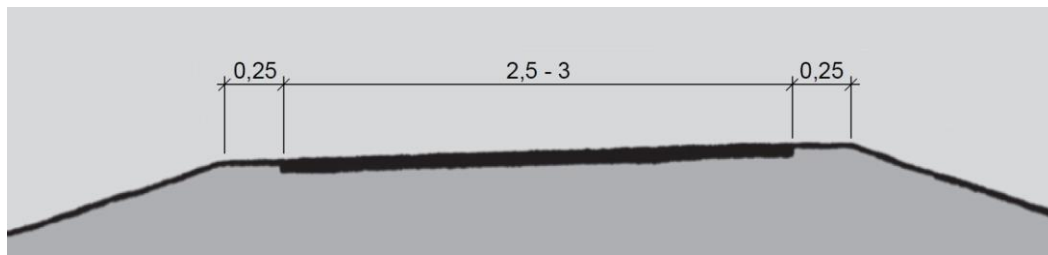
Som følge av den nylige og raskt økende populariteten for elsykler og mikromobilitet har det de siste årene skjedd flere endringer i regelverket for å sikre trygg bruk av fremkomstmidlene. Det gjøres derfor oppmerksom på at de nyeste reglene skal følges til enhver tid for tilrettelegging og utforming.

Gang- og sykkelveier skal bygges iht. Statens vegvesens Håndbok N100 og Håndbok V122 sykkelhåndboka. Sykkelveien etableres med minimum 0,25m skulder. Bredde på sykkelvei fastsettes i henhold til tabell 5.

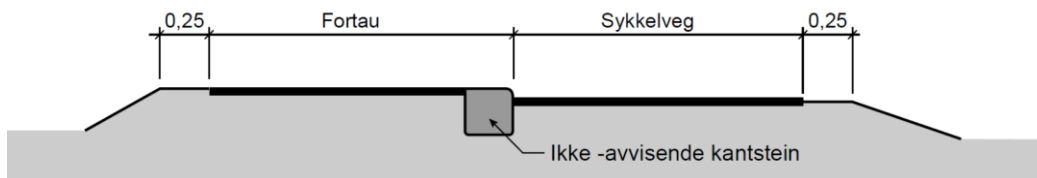
Dimensjonerende trafikkmengde for gang- og sykkelveier i henhold til statens vegvesen håndbok V122 Sykkelhåndboka.

Tabell 5- Bredder for gang- og sykkelvei og sykkelvei med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykelveg=2,5 Fortau=1,5	Sykelveg=2,5 Fortau=2,0	
300 - 1500	Sykelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykelveg=4,0 Fortau=2,0	Sykelveg=4,0 Fortau=2,5	



Figur 17 - Gang- og sykkelvei (mål i m).



Figur 18 - Sykkelvei med fortau (mål i m).

I områder hvor det etableres gater og ikke veier kan det tilrettelegges for syklende med bruk av egne sykkelfelt. Sykkel felt etableres iht. statens vegvesens håndbøker.

Mellom gang- og sykkelvei og kjøreveg skal det være trafikkdeler med bredde i henhold til Tabell 6 - Minste avstand mellom vei og gang- og sykkelvei. Mindre bredde kan benyttes dersom det settes opp rekkverk.

Tabell 6 - Minste avstand mellom vei og gang- og sykkelvei

Fartsgrense vei (km/t)	Avstand mellom vegkant og gang-/og/eller sykkelveikant (m)
30, 40	1
50, 60	1,5
70, 80	3

5.12 Sambruksområder

Enkelte traseer med lave trafikkmengder kan være aktuelle som sambruksområder. I sambruksområder har ingen trafikantgrupper regulertprioritet. Alle trafikantene er likestilte og må tilpasse seg hverandre.

SAMBRUKSOMRÅDE

Et sambruksområde formes med svært få reguleringer i form av skilt, fysisk separering og oppmerking. Gatene utformes på en slik måte at biltrafikken beveger seg langsomt og på de myke trafikanters premisser. Prinsippet er at når trafikkmengden og hastigheten er lav er det ikke behov for å skille trafikantgruppene fra hverandre. Målet er at trafikanter skal samhandle for å finne hvem som skal vike og hvem som skal passere først istedenfor å ha klare regler og reguleringer.

Sambruksområder utformes på en slik måte at kjørende velger et fartsnivå på 15-20 km/t. Gatene angir ulike soner ved hjelp av variasjon i gatebelegget. Gategulvet anlegges flatt uten kantstein eller nivåforskjeller. For å unngå høy fart og «fortrinnsrett» bør kjørefelt kombineres med kurver, innsnevringer eller andre tiltak. For sambruksområder skal ÅDT < 250 og ingen trafikantgrupper skal være prioritert. Sambruksområder forutsetter en rimelig jevn fordeling mellom forskjellige trafikantgrupper, i hvert fall mellom gående og kjørende.

Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk eller kollektivtrafikk.

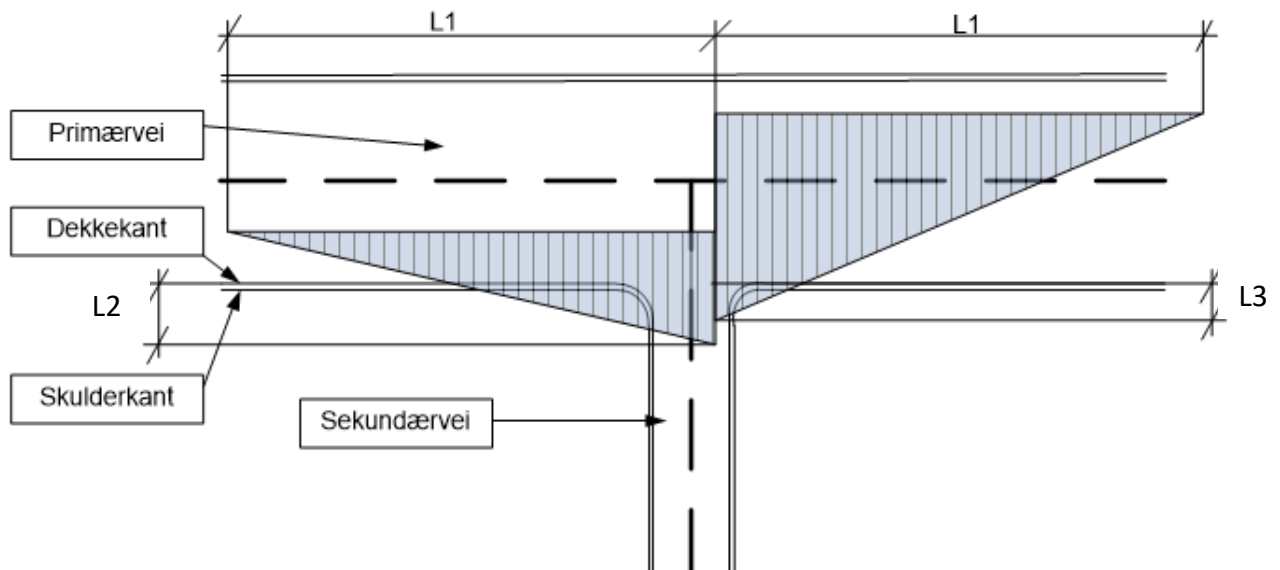
Skal ikke være oppdelt i kjørebane og fortau og skal ikke ha gjennomgående høydeforskjeller i gatens tverrprofil.

Gatetun er et eksempel på sambruksområde beregnet for opphold og lek med svært begrenset tilgang og omfang av motorisert trafikk. Skilt 540 anvendes for å etablere gatetun i bolig-gater hvor det er iverksatt spesielle fysiske tiltak for å etablere areal for alle trafikantkategorier hvor all ferdsel skjer på fotgjengeres vilkår.

5.13 Frisikt

I T-kryss og avkjørsler skal følgende siktkrav tilfredsstilles:

Innen sikktrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over kjørebanenivå for primærveien. Enkeltstående trær (stamme, ikke krone), stolper og liknende kan stå i sikktrekanten, men kravet til sikkerhetssoner i Håndbok N101 Rekkverk må være tilfredsstillt. Øyepunktet kan regnes å være i senter vei dersom veien er smalere enn K50. I reguleringsplaner skal frisikt reguleres med egen hensynsone.



Figur 19 - Frisikt T-kryss

Tabell 7 - frisikt

Frisikttabell for kryss og avkjørsel		30km/t			40km/t			50km/t		
	ÅDT sekundærvei ¹⁸	L1	L2	L3	L1	L2	L3	L1	L2	L3
¹⁹ Uregulert T-kryss	ÅDT<100	20	20	4	30	20	6	45	20	6
"	100<ÅDT<500	20	20	6	30	20	6	45	20	10
"	ÅDT>500	20	20	6	30	20	10	45	20	10
²⁰ Avkjørsel	ÅDT<50	20	3	3	30	3	3	45	4	4
"	ÅDT>50	20	4	4	30	4	4	45	6	6
Forkjørregulert T-kryss	ÅDT<100	24	4	4	36	4	4	54	6	6
"	100<ÅDT<500	24	6	6	36	6	6	54	10	10
"	ÅDT>500	24	6	6	36	6	6	54	10	10

¹⁸ 18 stk boenhet regnes å ha ÅDT =5. For øvrig vises til Statens vegvesen Håndbok V713 Trafikkberegninger

¹⁹ Kryss med ordinær vikeplikt fra høyre

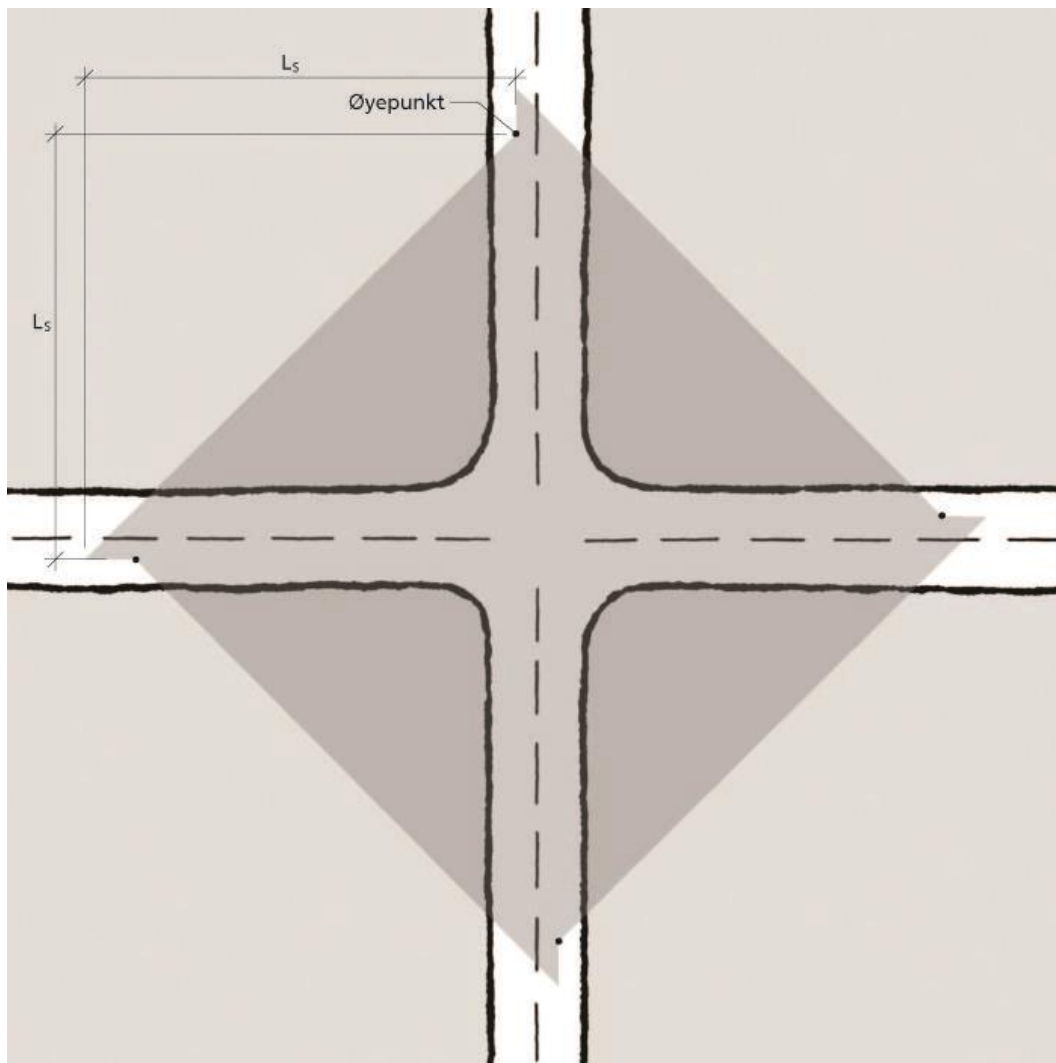
²⁰ Se vedlegg for bygging og vedlikehold av avkjørsel

5.14 Frisikt X-kryss

Det stilles andre krav til sikt i et X-kryss enn til T-kryss.

Innenfor frisiktsonen skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå for primærveien. Enkeltstående trær (stamme, ikke krone), stolper og liknende kan stå i siktretkanten, men kravet til sikkerhetssoner i Håndbok N101 Rekkverk må være tilfredsstillt.

Øyepunktet kan regnes å være i senter vei dersom veien er smalere enn K50.



Figur 20 - Frisikt uregulert X-kryss

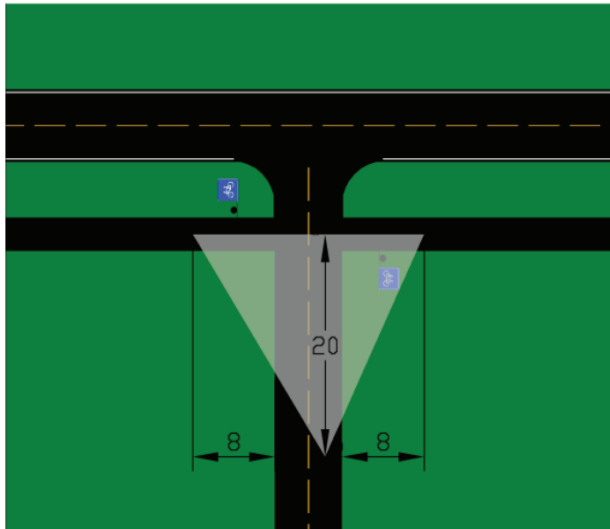
Tabell 8 - Frisikt uregulert X-kryss

Frisikttabell	30 km/t	40 km/t	50 km/t
L_s	20 m	30 m	45 m

5.15 Sikt mellom gang- og sykkelvei og vei /avkjørsel

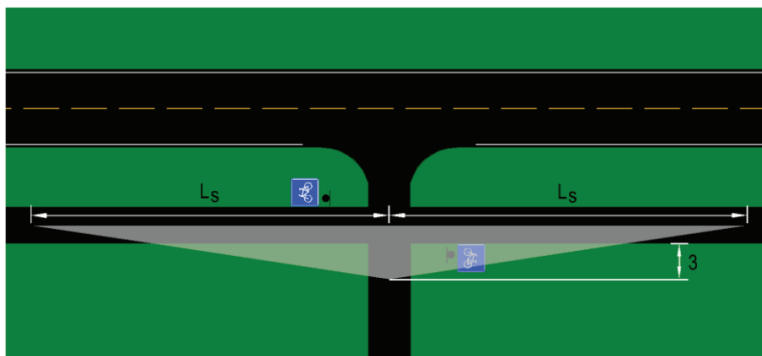
Sikt mellom gang- og sykkelvei og vei der syklende har vikeplikt skal være i henhold til Figur 22.

Dersom gang- og sykkelveien/sykkelveien har et fall på mer enn 3 % bør sikt lengden økes inn i gang- og sykkelveien/sykkelveien fra 8 til 10 meter i den ene retningen.



Figur 21: Sikt mellom gang- og sykkelvei / sykkelvei med fortau og vei der syklende har vikeplikt (mål i m)

Sikt mellom gang- og sykkelvei og avkjørsel der kryssende trafikk har vikeplikt skal være i henhold til Figur 23.



Figur 22: Sikt mellom gang- og sykkelvei / sykkelvei og avkjørsel (mål i m)

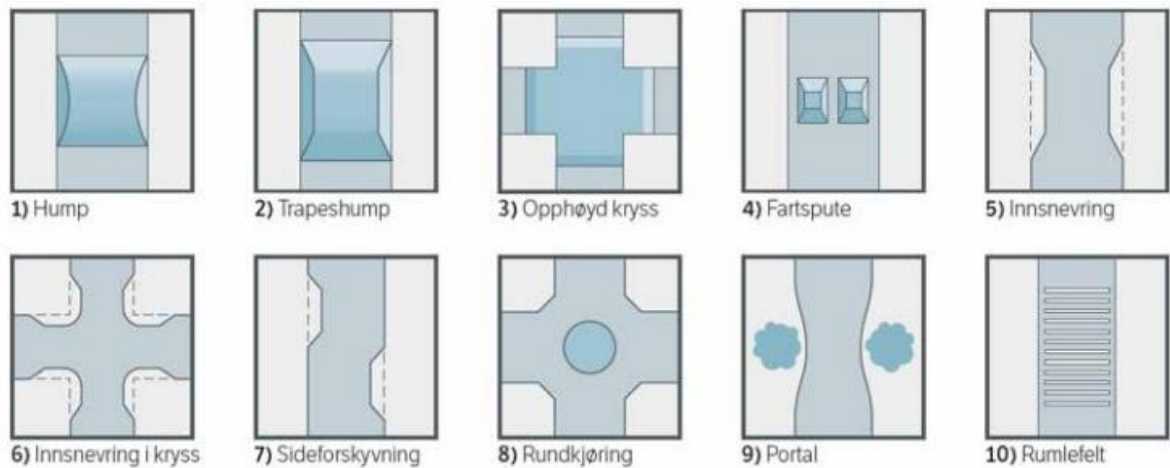
Stopsikt (L_s) for syklende skal være 25 m ved fall på under 3 %. Ved fall på over 5 % skal stopsikt settes til 40 m. Lengden interpoleres ved fall mellom 3 og 5 %.

Dersom trafikk på kryssende veg har vikeplikt for syklende på gang- og sykkelvei / sykkelvei skal sikten være i henhold til Håndbok V122.

5.16 Fartsdempende tiltak

Det er en klar sammenheng mellom fart og antall ulykker, og ikke minst ulykkenes alvorlighetsgrad. Overholdelse av fartsgrenser er derfor svært viktig. Skilting av fartsgrenser er ofte ikke nok for få trafikantene til å holde rett fart. Det er da nødvendig å gjennomføre fartsdempende tiltak.

Ulike fartsdempende tiltak er beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V128 «Fartsdempende tiltak»



Figur 23 - Fartsdempende tiltak

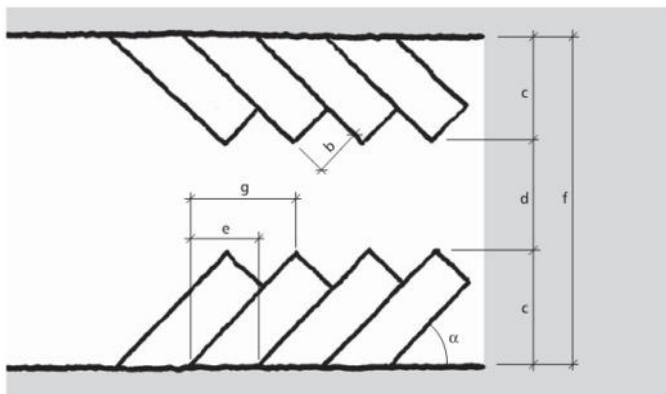
6. PARKERING

6.1 Parkering langs kommunale veier og gater

Det skal som hovedregel ikke avsettes plass til parkering på kommunale veier. Parkerte biler langs kjøreveien er både et framkommelighets-, vedlikeholds- og trafikksikkerhetsproblem. Langs kommunale gater kan det etableres langsgående parkering

Det tillates ikke løsninger med rygging ut i vei og gate fra parkeringsplass

6.2 Parkeringsplasser for personbil



Figur 24 - Dimensjoner for utendørs parkering for personbil

Bredden på parkeringsfelt for personbil bør være 2,5 m når kjøretøy parkerer ved siden av hverandre. Lengden på feltet bør være 5 m. Parkeringsplasser bør dimensjoneres som det framgår av Figur 24 og Tabell 9.

90° parkering gir som oftest mest effektiv plassutnyttelse (lavest brutto arealbruk pr bilplass), men vinkelen vil være avhengig av hvilken effektiv radbredde som er mulig

Tabell 9 - Krav til dimensjoner for personbilparkering. ¹Smale bredder bør ikke brukes der det er vegger, søyler eller andre hindre over kantsteinshøyde.

α [°]	b [m]	c [m]	d [m]	e [m]	f [m]	g [m]	Areal pr. plass når 10 plasser anlegges [m ²]	Areal pr. plass når 100 plasser anlegges [m ²]
45	2,30 ¹⁾	5,2	2,8	3,2	13,2	5,2	27,9	21,9
60	2,30 ¹⁾	5,5	4,0	2,7	15,0	3,2	24,7	20,4
90	2,30 ¹⁾	5,0	7,0	2,3	17,0	2,3	19,5	19,5
45	2,40	5,2	2,8	3,4	13,2	5,2	29,4	23,2
60	2,40	5,5	3,8	2,8	14,0	3,2	25,3	21,1
90	2,40	5,0	6,5	2,4	16,5	2,4	19,8	19,8
45	2,50	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60	2,50	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90	2,50	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0

6.3 Parkering for forflytningshemmede

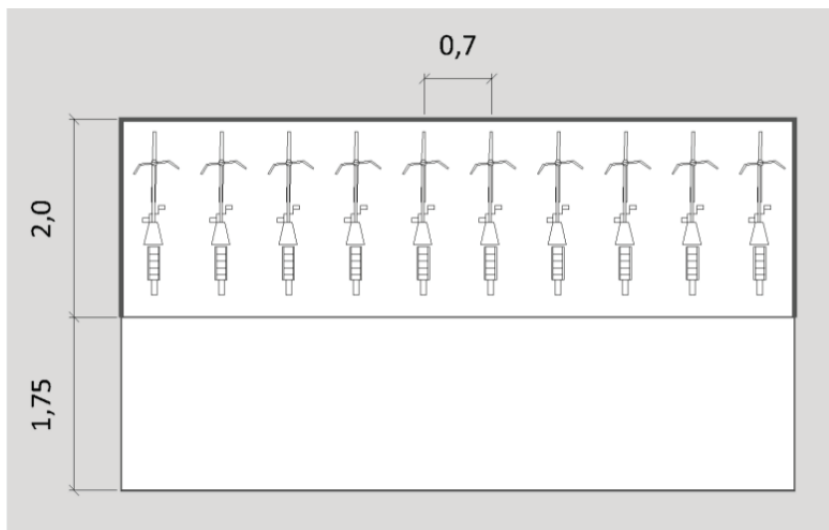
Plasser reservert for forflytningshemmede lokaliseres nært målpunkt/hovedinngang og utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn- og ut av kjøretøyet og videre inn mot målpunktet. Antallet vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Plassene bør ha bredde 4,5 m og lengde 6 m.

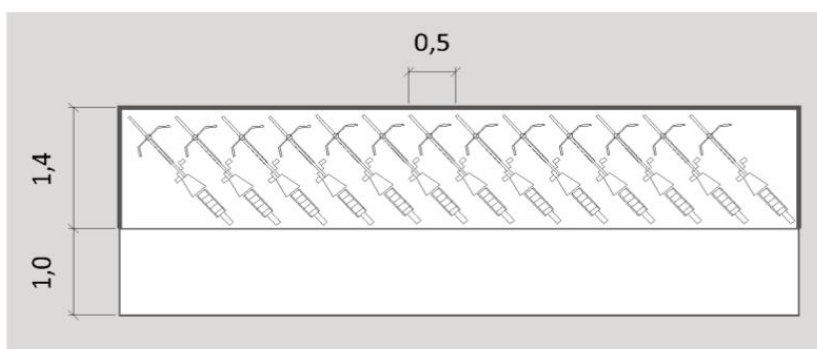
Krav til minimum antall plasser er gitt i Forskrift om vilkårsparkeering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)

6.4 Sykkelparkering

Sykkelparkering kan enten være vinkelrett parkering eller skrå parkering. Parkeringsarealet bør utformes som vist i Figur 25 eller Figur 26 iht. Tabell 10 Dimensjonerende mål sykkelparkeringsplasser



Figur 25: Sykkelparkering, vinkelrett parkering (mål i m)



Figur 26: Dimensjonering av sykkelparkering, skrå (mål i m)

Tabell 10 Dimensjonerende mål sykkelparkeringsplasser

Modell	Bredde sykkel- parkeringsplass (m)	Lengde sykkel- Parkeringsplass (m)
Standard sykkel:	0,7	2
Sykkel med 3 hjul:	1,2	2,3
Lastesykkel med 2 hjul:	0,75	2,7
Lastesykkel med 3 hjul:	1,2	2,3
Sykkel med vogn:	1,2	3,5

Følgende anbefales for et godt sykkelstativ:

- være lett å bruke - tilstrekkelig avstand mellom stativer og enkel adkomst
- ikke skade sykkelen
- passe til de fleste typer sykler - med tanke på hjulstørrelser, hjulbredder og rammeutforminger
- sikre mot tyveri - sykkelramme og for eller bakhjul må kunne låses fast i stativet
- se innbydende ut - estetisk tilpasses den øvrige gatemøblering
- lett å renholde og vedlikeholde
- plasseres utenfor ferdselsareal - gang- og sykkeltrafikk skal ikke hindres av parkerte sykler

For krav til sykkelparkering i forbindelse med utbygginger gjelder krav i kommuneplanens arealdel – utfyllende bestemmelser.

6.5 Mikromobilitet

I Færder kommune skal mindre utleiekjøretøy og/eller mikromobilitet, parkere innenfor oppmerkede parkeringsområder. Størrelsen på parkeringsområdet skal tilpasses behovet med minimum størrelse 1,5 x 3 meter. Parkeringsområdet bør ha fast dekke.

Egne parkeringsområder skal sikre et ryddig bybilde, samt forhindre at kjøretøy er til hinder for fotgjengere og andre.

Ved plassering er det viktig med god synlighet nært målpunkt og inngangsdører.

Parkeringsområdene må ikke være i konflikt med frisiktsoner.

7. VEIBELYSNING, SKILTING OG VEINAVN

7.1 Veibelysning.

Kommunale veier skal ha veilys. Det henvises til egen kommunal veilysnormal

7.2 Skilting og oppmerking

Det skal utarbeides skilt- og oppmerkingsplan for alle veier i henhold til Håndbok N302, N300, og R700.

Før oppsetting skal skilt- og oppmerkingsplanen godkjennes av kommunen.

Veier i boligområder skal utformes med tanke på fartsgrense på 30 km/t og nødvendige fartsdempende tiltak skal innarbeides i henhold til HåndbokV128. Kommunen skal bestemme utforming.

7.3 Veinavn.

Kommunen er ansvarlig for vedtak vedrørende veinavn. Veinavn bør bestemmes så tidlig som mulig i utbyggingsfasen. Tiltakshaver kan komme med navneforslag. Tiltakshaver er ansvarlig for oppsetting av nødvendige skilt. Plassering av slike skilt skal bestemmes i skilt- og oppmerkingsplan.

Forslag til veinavn kan sendes til kommuneutvikling geodata. Avgjørelsen om navn blir tatt i veinavnkomiteen

8. AVKJØRSLER OG ATKOMSTER

Avkjørsel for inntil 10 boenheter $\text{ÅDT} \leq 50$

8.1 Utforming og bygging av avkjørsel.

Når det skal bygges en avkjørsel, er det viktig at denne utformes slik at trafiksikkerheten for alle som ferdes langs veien er ivaretatt.

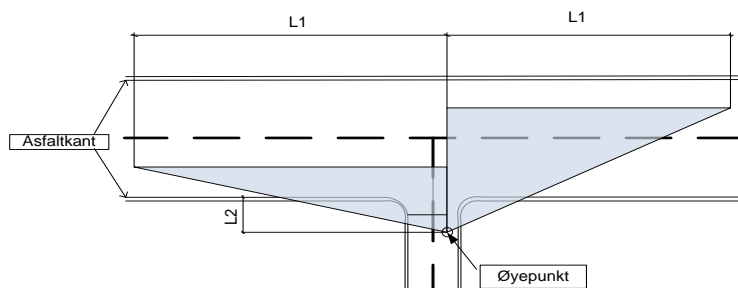
Alle tilpasninger til vei og fortau skal gjøres på egen eiendom. Tilpasninger skal gjøres slik at veiens tekniske standard og funksjon opprettholdes.

På bakgrunn av dette stilles det derfor krav til frisikt, svingradius og lengdeprofil når det skal bygges nye avkjørsler. I tillegg stilles det tekniske krav til opparbeidelsen av avkjørselen.

8.2 Frisikt

Innen sikktrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over kjørebanelnivå for primærveien. Enkeltstående trær (stamme, ikke krone), stolper og liknende kan stå i sikktrekanten, men kravet til sikkerhetssoner i Håndbok N101. Rekkverk må være tilfredsstilt.

Utbygger må fremlegge tinglyste erklæringer fra berørte grunneiere for fremtidig sikring av sikten.



Figur 27 - Frisiktsområde

Tabell 11 - Frisikt Avkjørsel

Frisikttabell	ÅDT avkjørsel	30km/t		40km/t		50km/t	
		L1	L2	L1	L2	L1	L2
	ÅDT<50	20	3	30	3	45	4
	ÅDT>50	20	4	30	4	45	6

8.3 Tekniske krav

Ved fall mot den offentlige vei må avkjørselen bygges og vedlikeholdes slik at den ikke leder overvann eller søle inn på primærveien. Det må heller ikke renne overvann fra primærveien og inn i avkjørselen.

I sonen hvor avkjørselen avskjærer primærveiens grøftesone skal det legges avløpsrør med minimum diameter 200 mm. Grøftevannet skal ha fritt løp inn i og ut av røret.

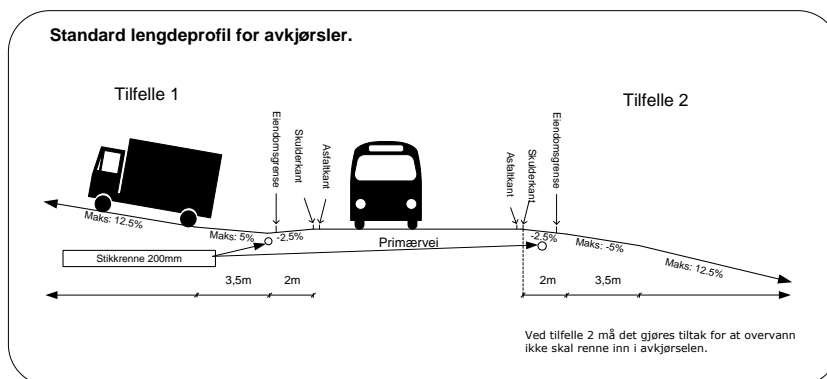
Avkjørselen skal i sin helhet tilpasses hovedveiens lengde- og tverrprofil

Det skal minimum etableres fast dekke (eksempelvis asfalt, belegningsstein e.l.) fra primærvei ut til veiens reguleringsgrense.

8.4 Lengdeprofil

Lengdeprofilen viser oppbygningen av avkjørselen.

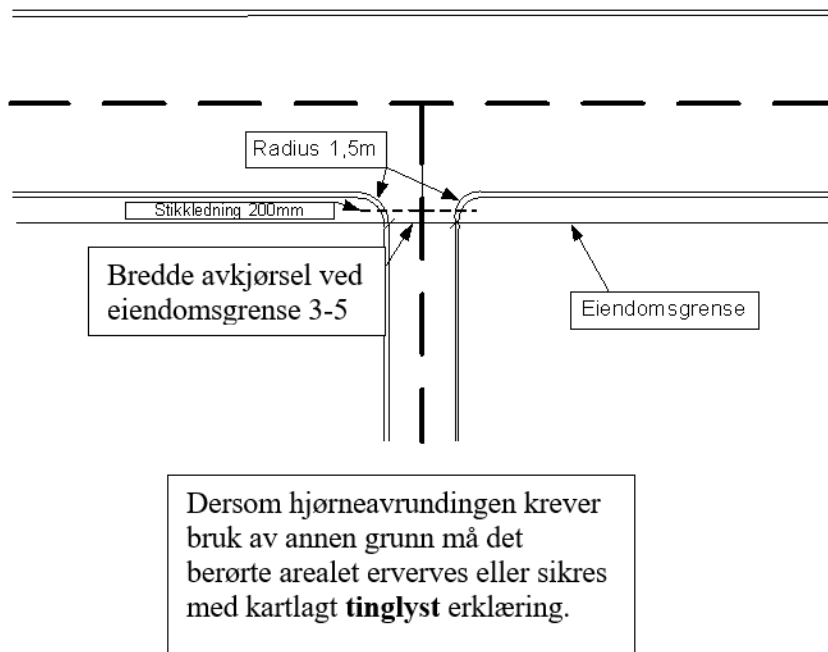
På de første 2 m fra skulderkant skal avkjørselen ha et jevnt fall på 1:40 (2,5 %). På de neste 3,5 m skal avkjørselen ha maksimal stigning/fall på 1:20 (5 %). Tillatt maksimumsfall deretter er 1:8 (12,5 %). Lengdeprofil er vist på fig. 8.2.



Figur 28 - Lengdeprofil avkjørsel

8.5 Detaljer

For avkjørsler med liten trafikk ($\text{ÅDT} < 50$ eller færre enn 10 boenheter) bør det lages en hjørneavrunding med radius $R=1,5\text{m}$, se fig 8.3.:



Figur 29 - Hjørneavrunding

Avkjørsler som har $\text{ÅDT} > 50$, eller med stor andel lastebiler og tunge kjøretøy, må utformes som kryss i henhold til Statens Vegvesens Håndbok N100.

8.6 Kryssing av fortau

Avkjørselens utforming mot fortau skal gjøres slik at veiens tekniske standard og funksjon opprettholdes. Bakkant fortau skal ha gjennomgående høyde.

Nedsenkning av kantstein fra 13 cm til 5 cm høyde skal skje over 2 m ut til hver side av avkjørselen.

8.7 Vedlikeholdsansvar

I forbindelse med etablering av avkjørsel skal tiltakshaver legge ned 200mm rør til stikkrenne. Avkjørselen med tilhørende siktområde, rør eller stikkrenne skal vedlikeholdes av grunneier eller bruker, uten hensyn til hvem som har bygget eller bekostet avkjørselen.

9. ELDRE REG. PLANER

9.1 Generelt

En del gamle reguleringsplaner har veiløsninger som ikke tilfredsstillter dagens vei- og gatenorm. Anses det at trafiksikkerheten og kapasiteten i veiplanen blir ivaretatt på en for dårlig måte, er det ikke ønskelig at reguleringsplanen kommer til utførelse. Administrasjonen vil da kunne anbefale midlertidig forbud mot tiltak, jfr. pbl 13-1.

Dersom det vedtas byggeforbud er dette gyldig i 4 år, jfr. § 13-2. I denne perioden må det utarbeides ny reguleringsplan for området. Dersom ny plan ikke er utarbeidet innen nevnte frist, skal søknader om byggetillatelse straks tas opp til behandling. Kommunen kan i særlige tilfeller forlenge fristen, jfr. § 13-3.

9.2 Dispensasjon

Dersom en reguleringsplan har dårlige veiløsninger kan det søkes om dispensasjon fra planen for å oppnå ønsket kvalitet. I utgangspunktet er kommunen restriktiv til dispensasjonssøknader, da det riktige vil være å endre reguleringsplanen.

Hvis allikevel planen har så god kvalitet at det kun er mindre endringer i veiløsningene som trengs for å få til en akseptabel plan, kan dispensasjonssøknad, på gitte vilkår, vurderes positivt.

9.3 For smalt regulert

Normalt bør reguleringsplanen vise skjæringer og fyllinger, men rent unntaksvis vil ikke dette være praktisk mulig.

Dersom det ikke er regulert bredt nok veiformål kan nødvendige skjæringer og fyllinger strekke seg utover reguleringsformåls grensene. Ved utbygging etter slik reguleringsplan må det innhentes skriftlige grunnavståelseserklæringer fra berørte grunneiere og overskjøtes til kommunen dersom det blir del av offentlig vei.

10. KOMMUNAL OVERTAKELSE AV EKSISTERENDE PRIVAT VEI.

10.1 Kriterier

Privat vei kan overtas til offentlig vei (kommunal drift og vedlikehold) forutsatt at følgende krav er oppfylt:

1. Veien skal ha utforming iht. kommunal vei- og gatenorm
2. Veien skal ha oppbygging iht. kommunal veibyggingnorm
3. Veiens grunn overskjøtes kostnadsfritt til kommunen.
4. Veien skal ha veilys. Veilyset skal være i forskriftsmessig stand.

10.2 Overtakelsesforretning

Det skal holdes overtakelsesforretning som rekvireres av brukerne (veilaget). I forbindelse med overtakelsesforretningen skal det føres protokoll. Brukerne må signere protokollen, (evt. veilagets leder).

10.3 Brukernes (veilagets) ansvar

Brukerne må i forbindelse med overtakelsen skrive en signert egenerklæring. I egenerklæringen må brukerne oppgi kjente feil eller svakheter.

Veien og dens avrenningssystem må tåle nedbørmengder tilsvarende normalen for 25 års nedbør for Færder.

12. DEFINISJONER

12.1 *Veiloven § 1.*

Offentlig vei er vei eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre veiar eller gater blir i denne lova å rekne for private.

Til vei blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveies samband med vei eller gate.

12.2 *Offentlig vei²¹*

For at en vei skal være definert som offentlig må den inngå i det offentlige budsjett for veivedlikehold og være *erklært* for det offentliges ansvar. I tillegg må den være åpen for alminnelig ferdsel.

12.3 *Åpen for alminnelig ferdsel²²*

Når vei er åpen for alminnelig ferdsel gjelder trafikkreglene. Privat vei kan være åpen for alminnelig ferdsel når den betjener funksjoner som f.eks. offentlig beferdet sti, butikk, skole, offentlig institusjon osv.

Ved bygging av atkomstvei eller fortetting til mer enn 10 boenheter skal veien og eventuelle kryss som hovedregel opparbeides til kommunal standard. Veien defineres som åpen for alminnelig ferdsel.

12.4 *Veilag²³*

Veiloven, utdrag fra § 54: Når privat vei blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av veien, å halde veien i forsvarlig og brukande stand.

Utdrag fra § 55: Dei som har plikter etter § 54 første ledd, utgjer eit veilag. Veilaget skal møtast ein gong i året eller når det er turvande. Det tek fleirtalsavgjerd i alle spørsmål som gjeld veifelleskapet og står for den daglege drifta.

13. REVISJONSLOGG

Revisjon	Dato	Endring
A	14.08.2023	Endret tabell 7 – Uregulert T-kryss 30km/t. L2 endret til 20m i samsvar med SVV håndbok N100

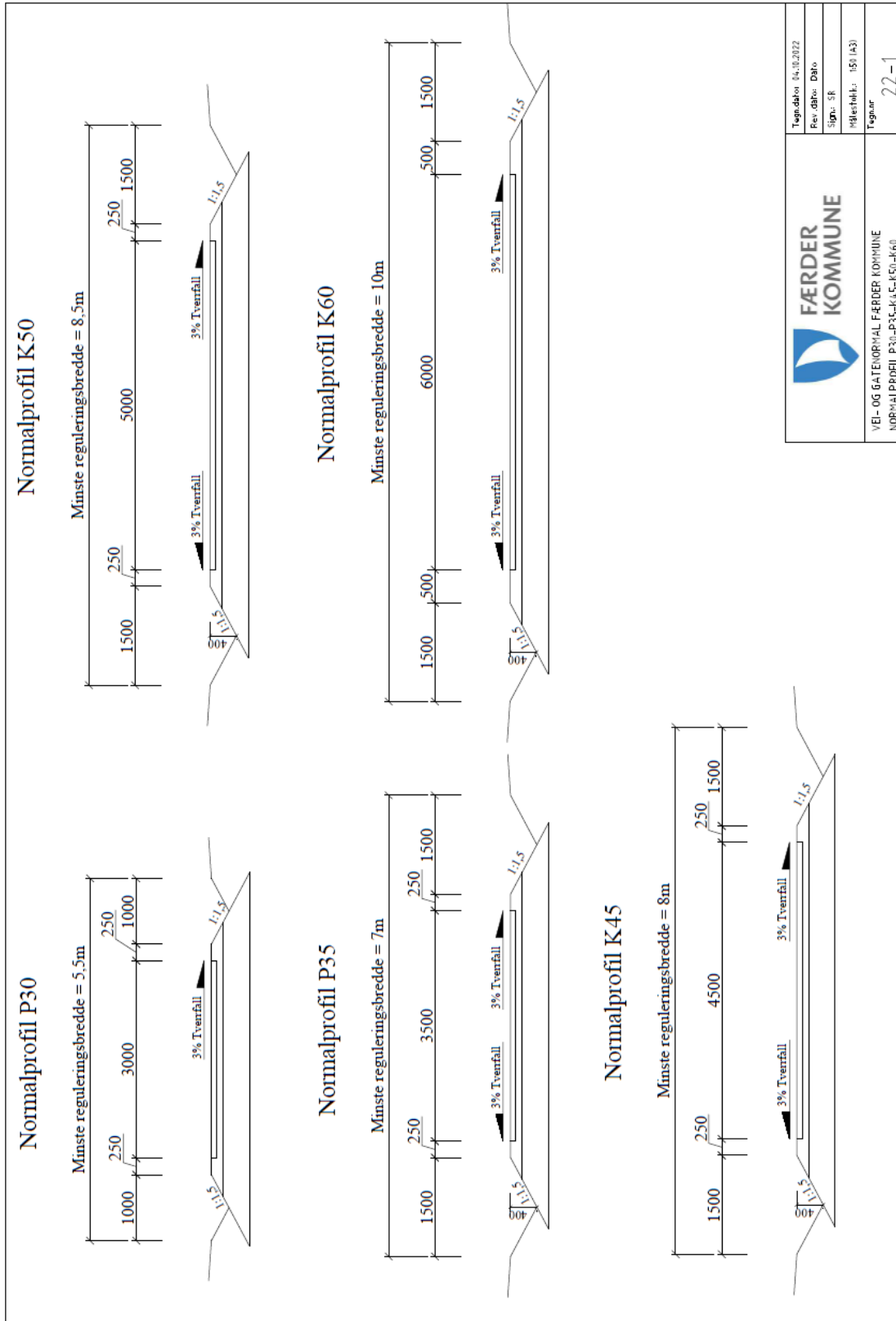
²¹ Det vises til Veilovens kommentarutgave av Arnulf og Gauer


²² Definisjon gjort på bakgrunn av følgende dommer: Rt. 1997 side 383, og Rt. 1936 side 884

²³ Se veiloven § 53-56 om privat vei.

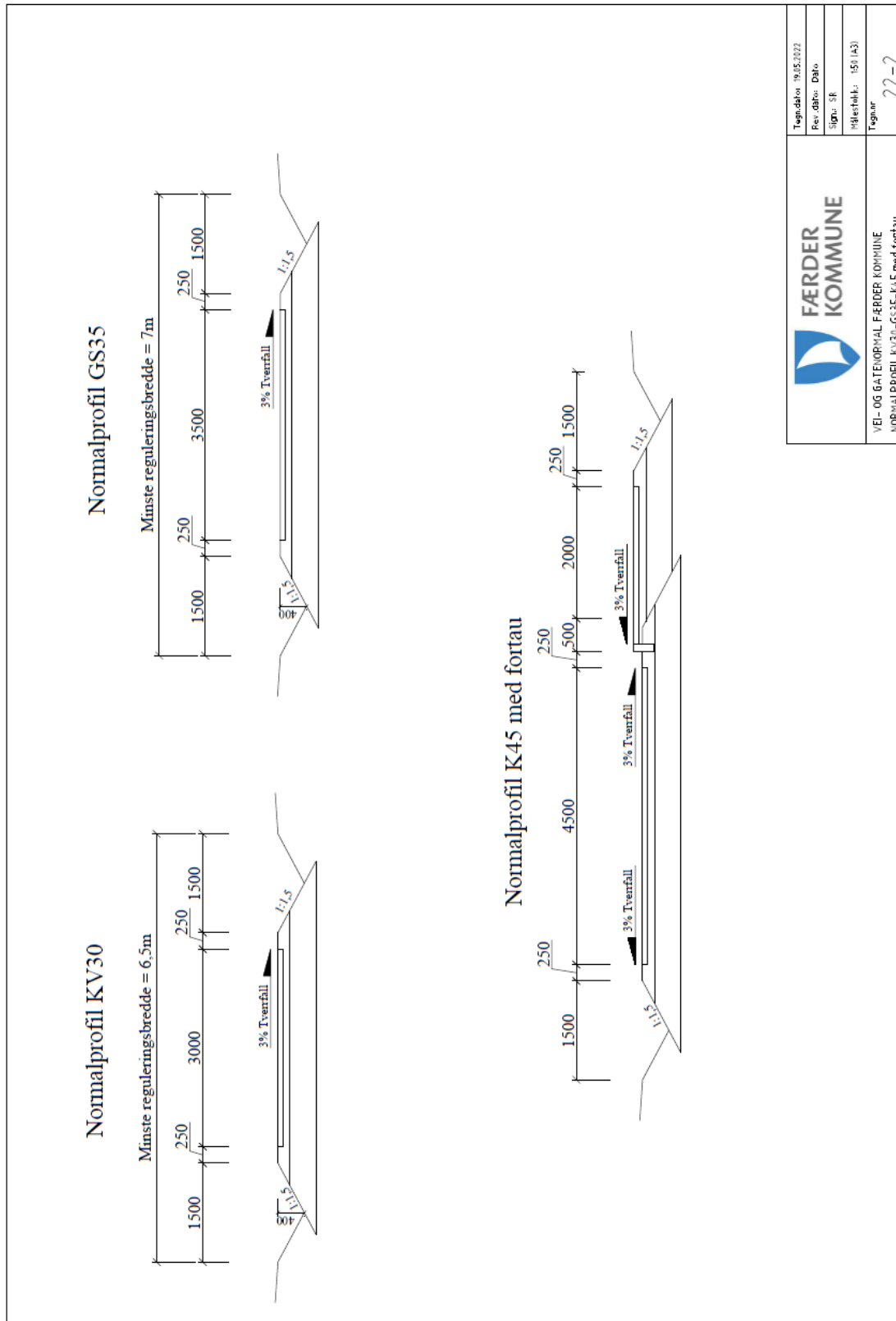
14. VEDLEGG


14.1 Normalprofil P30-P35-K45-K50-K60



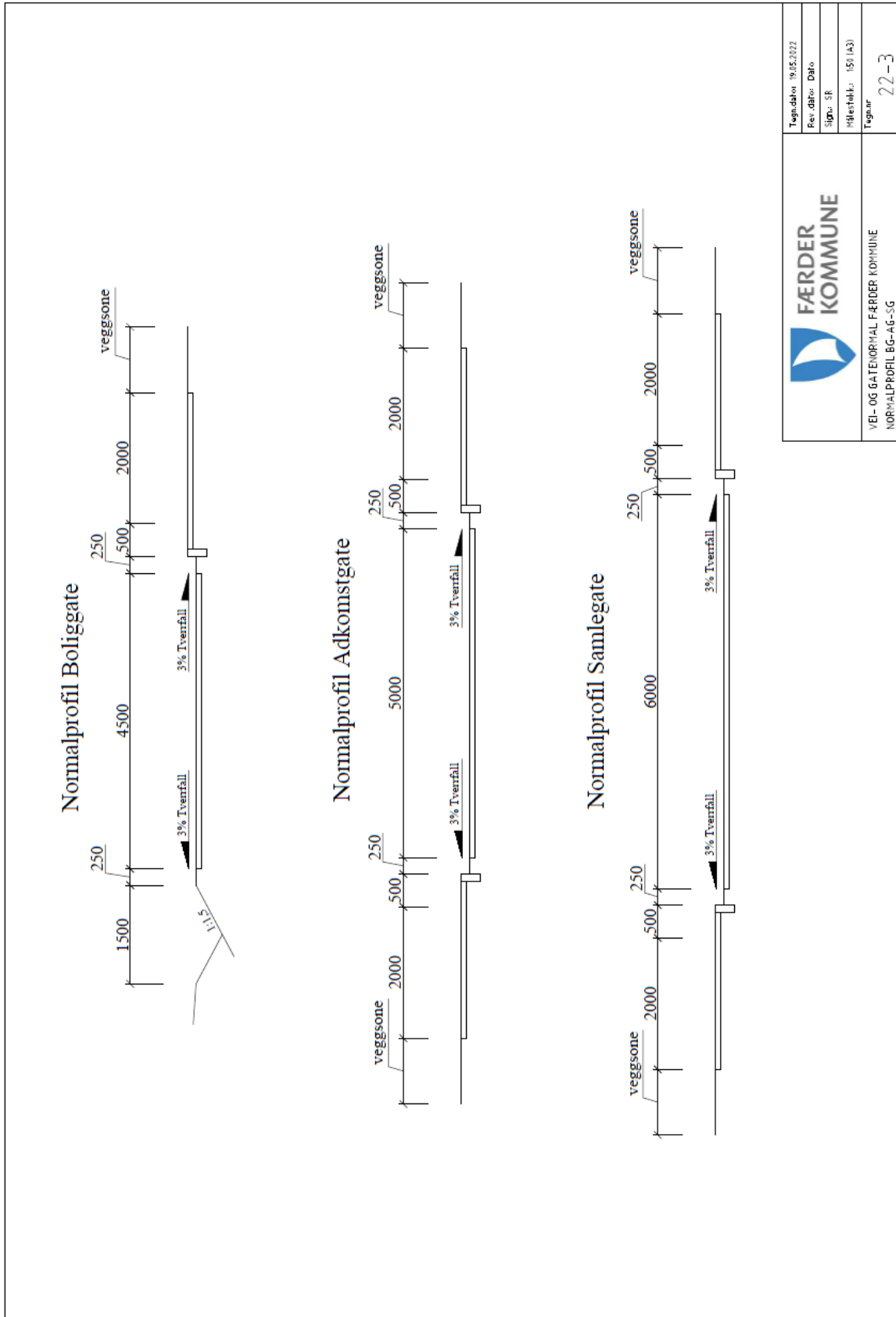
 FÆRDER KOMMUNE	Tegning: 14.10.2022 Rev. dato: DBA Sign.: SF Prosjekt: 1511A3
	Tegner: 22-1
	VEI- OG GATE-NORMAL FÆRDER KOMMUNE NORMALPROFIL P30-P35-K45-K50-K60


14.2 Normalprofil KV30-GS35-K45 med fortau



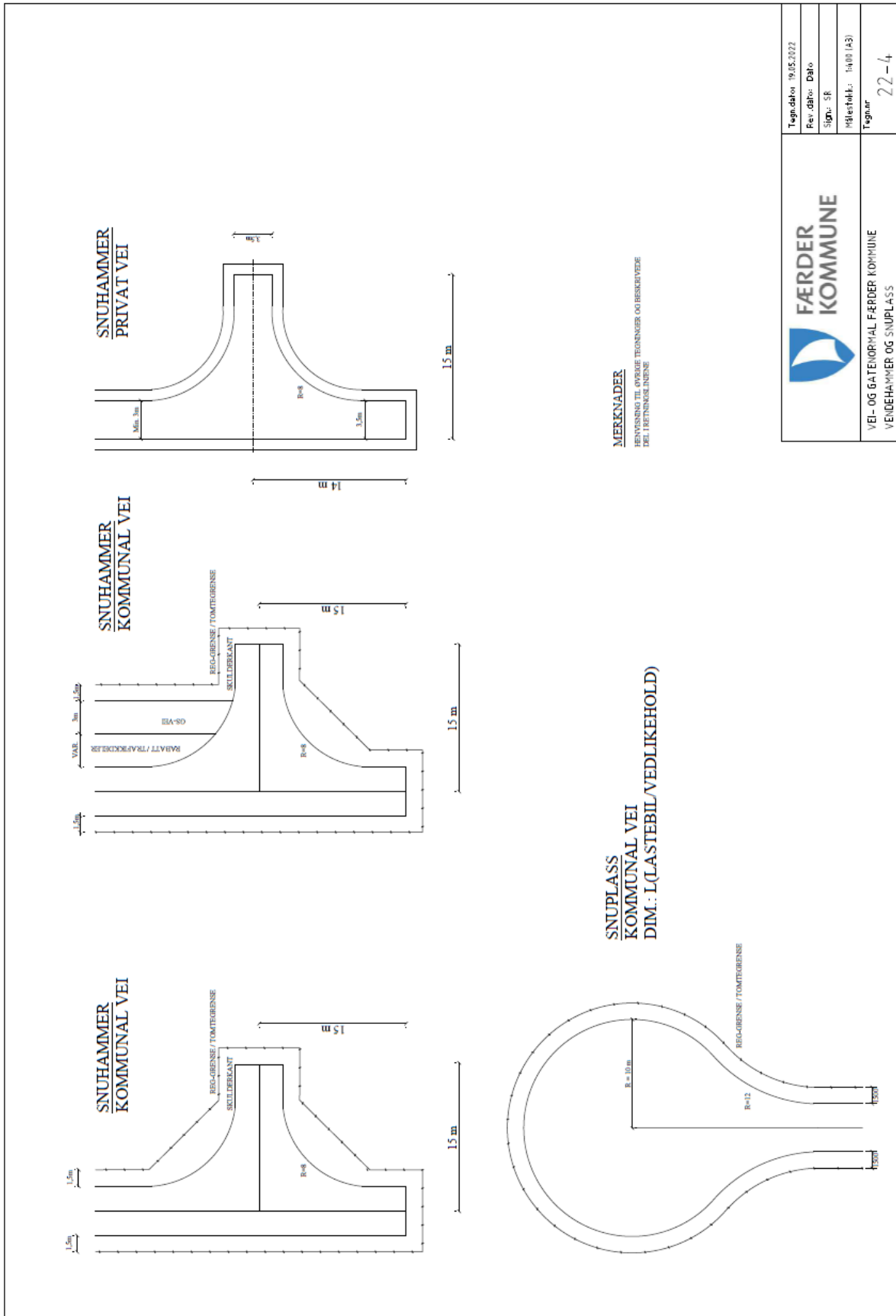
 FÆRDER KOMMUNE	Tegndato: 19.05.2022
	Rev. dato: Dato
	Sign: SR
	Målestokk: 1:50 (A3)
Tegner: 22-2	
VEI- OG GATENORMAL FÆRDER KOMMUNE NORMALPROFIL KV30-GS35-K45 med fortau	

14.3 Normalprofil gater



 FÆRDER KOMMUNE	Tegnedato: 19.05.2022
	Rev./dato: Dato:
	Sign.: SR
	Målestokk: 1:50 (A3)
Tegnar: 22-3	
VEI- OG GATENORM FÆRDER KOMMUNE NORMALPROFIL BG-AG-SG	

14.4 Vendehammer og snu plass



14.5 Møteplass

