

Retningslinjer for kommunale veger og gater i Ringsaker kommune



Innholdsfortegnelse

1. Generelle bestemmelser	5
1.1 Hensikt med retningslinjene	5
1.2 Bruk av retningslinjene	5
1.3 Hjemmelsgrunnlag	5
1.4 Universell utforming	6
1.5 Bestemmelser om kabler og ledninger	6
1.6 Søknad om tillatelse til gjennomføring av tiltaket	7
1.7 Gravemelding og påvisning	7
1.8 Arbeidsvarsling	7
1.9 Grunnerverv og naboinformasjon	7
1.10 Midlertidig drift og vedlikehold av veger	7
1.11 Forutsetninger for overtakelse	8
1.12 Garanti	9
2 Vegklasser og gateutforming	10
2.1 Oversikt over de ulike vegklassene	10
2.2 Samletabell og definisjoner	11
2.3 Generelt om reguleringsbredder	14
2.4 Trafikkmengde	14
2.5 Samleveger	15
2.5.1 Sa1 Samleveg i boligområder, fartsgrense 50 km/t	15
2.5.2 Sa2 Samleveg i næringsområder, fartsgrense 50 km/t	16
2.5.3 Sa3 Samleveg i spredt bebyggelse	17
2.6 Adkomstveger	18
2.6.1 A1 Adkomstveg i boligområder, fartsgrense 30 km/t	18
2.6.2 A2 Adkomstveg i næringsområder, fartsgrense 50 km/t	19
2.6.3 A3 Adkomstveg i spredt bebyggelse, fartsgrense 50 km/t, ÅDT < 300	20
2.6.4 FA1 Felles adkomstveger	21
2.7 Gang- og sykkelveger	22
2.7.1 G/S Gang- og sykkelveger	22
2.7.2 T Turveger	23
2.8 Gateutforming	23
2.9 Kjøremåter	24
2.9.1 Dimensjonerende kjøretøy	25
3 Byggegrenser	26
3.1 Generelt	26
3.1.1 Uregulerte områder	26
3.1.2 Regulerte områder	26
3.2 Byggegrenser i kryss	27
3.3 Garasjer/uthus	27
3.4 Trafokiosker	28
3.5 Plassering av avfallsbeholdere og postkasser nær veg	28

4	Vegkryss, frisikt, snuplasser og renovasjon	29
4.1	<i>Utforming av kryss og avkjørsler</i>	29
4.2	<i>Frisikt</i>	30
4.3	<i>Siktkrav i kryss og avkjørsler</i>	32
4.4	<i>Snuplasser</i>	34
4.5	<i>Renovasjon</i>	34
5	Anlegg for myke trafikanter	36
6	Parkering	38
7	Kollektivtrafikk	40
8	Fartsdempende tiltak	41
9	Støy	42
10	Andre dimensjonerende faktorer	43
10.1	<i>Bruksklasse</i>	43
10.2	<i>Stigning</i>	43
10.3	<i>Grøftebredder i forhold til drenering</i>	43
10.4	<i>Skråningshelning</i>	45
10.5	<i>Overhøyde</i>	45
10.6	<i>Breddeutvidelse</i>	45
10.7	<i>Overflater / kanter</i>	45
10.8	<i>Snølager</i>	45
10.9	<i>Veg- og gatebelysning</i>	46
10.10	<i>Grøntområder langs veger og gater i offentlige rom</i>	46
11	Vedlegg	47

1. Generelle bestemmelser

1.1 Hensikt med retningslinjene

Hensikten med retningslinjene er å etablere en felles forståelse av planlegging og etablering av kommunale veger og gater i Ringsaker kommune. Retningslinjene vil gi forutsigbarhet i form av helhetlige krav og lik standard for alle parter i planleggings- og utbyggingsfasen.

1.2 Bruk av retningslinjene

Retningslinjene er basert på Statens Vegvesens håndbøker. I enkelte tilfeller vil kravene i retningslinjene avvike fra håndbøkene. I disse tilfellene gjelder de kommunale retningslinjene foran håndbøkene.

Kravene som fremkommer i de kommunale retningslinjene er minimumskrav og skal som hovedregel følges. Retningslinjene vil ikke være fullstendig utfyllende, og det kan dukke opp tilfeller der kravene virker uhensiktsmessige.

Ved valg av løsninger som strider mot de kommunale retningslinjene, skal utbygger søke kommunen om fravikelse fra retningslinjene. Søknaden skal begrunnes og sendes kommunen for behandling. Kommunen skal besvare søknaden skriftlig. Dette gjelder også for løsninger som er innarbeidet i helhetlige planer.

Søknader sendes til følgende enheter i Ringsaker kommune:

- Planseksjonen, for saker knyttet til planbehandling
- Byggesaksavdelingen, for saker knyttet til byggesaksbehandling
- Teknisk drift, for saker knyttet til teknisk utforming

Krav gitt i Plan- og bygningsloven (<http://www.lovdatab.no/all/nl-20080627-071.html>) med forskrifter, Veglova (<http://www.lovdatab.no/all/nl-19630621-023.html>) og reguleringsplaner med reguleringsbestemmelser, gjelder foran de generelle kravene i retningslinjene.

Det gjøres oppmerksom på at figurer ikke er i målestokk. Påskrevne mål skal følges.

1.3 Hjemmelsgrunnlag

Lov av 21. juni 1963 – Veglova – gir i § 13 Samferdselsdepartementet adgang til ved forskrift å gi bindende bestemmelser om utforming og standard for offentlig veg. Etter forskriftens (FOR 2007-03-29) § 3 kan Vegdirektoratet innenfor rammen av forskriften fastsette utfyllende bestemmelser – veg- og gatenormaler – som skal sørge for at både planlegging og bygging av alle offentlige veger følger gitte tekniske krav. Slike normaler er utgitt av Vegdirektoratet i håndbok 017 "Veg- og gateutforming" og håndbok 018 "Vegbygging" (<http://www.vegvesen.no/Faq/Publikasjoner/Handboker>)

I forskriftens § 3 nr. 5 er bestemt: "Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet."

I likhet med en rekke andre kommuner har Ringsaker kommune sett behov for en nærmere lokal tilpasning av de sentrale bestemmelser fra Vegdirektoratet. Der står kommunen fritt å gi slike bestemmelser innenfor rammen av Samferdselsdepartementets forskrifter og de sentrale normaler utgitt av Vegdirektoratet. Kommunen kan dessuten selvstendig gi regler om utførelse av veganlegg mv. etter gjeldende Plan- og bygningslov (PBL), LOV 2008-06-27 § 18-1 2.ledd. Krav til utførelse av private veger (private veger eller veger som er åpen for alminnelig ferdsel, men som ikke skal overtas av kommunen) bygger på bestemmelsene i pbl. § 18-1 2.ledd. Ringsaker kommunes retningslinjer er i seg selv ikke juridisk bindende. Retningslinjene

implementeres i de respektive reguleringsplaner. Det er således gjennom den enkelte reguleringsplan at retningslinjene gjøres juridisk bindende, og da basert på Plan- og bygningsloven.

Retningslinjene kommer til anvendelse og forutsettes fulgt opp ved planbehandling etter Plan- og bygningsloven og i den konkrete byggesaksbehandling etter PBL. §§ 27-4, 18-1, 28-7, 20-1 mv. og i kontrollfasen etter § 24-1.

1.4 Universell utforming

Anbefalinger for universell utforming i veg- og gatesystemet er vist i Statens Vegvesens håndbok 278: *Veileder for universell utforming* (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>).

Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utbygging og utbedring av veger og gater. Universell utforming innebærer utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Gater og gatekryssinger må utformes enkelt og logisk slik at trafikkmiljøet blir lett å forstå og huske. Enkle gatesnitt med langsgående linjer og klart definerte kryssingssteder vinkelrett på fortau, korte kryssingsavstander og klare skiller mellom trafikantgrupper gjør trafikkmiljøet lett å forstå for alle.

Gangarealer skal anlegges med flatt og jevnt belegg, og må framstå med kontrast til omgivelsene. Det settes krav til maks stigning på gangarealer for å tilfredsstillere universell utforming (rullestolbrukere). Spesielt i sentrumsområder skal man tilfredsstillere disse kravene.

På gang- og sykkelveger utenfor sentrum må kravet til universell utforming vurderes opp mot den generelle stigningen på vegene i området.

Blinde og synshemmede har behov for ledelinjer. Det beste er om ledelinjene er naturlige, for eksempel fortauskant, asfaltkant, rekkverk/gjerde, mur, hekk eller fasade. Andre ganger må kunstige ledelinjer etableres for å opprettholde kontinuiteten.

Adkomst til planområdet skal tilfredsstillere retningslinjenes krav til stigningsforhold.

Produkter og omgivelser skal utformes slik at de kan brukes av alle mennesker i så stor utstrekning som mulig uten behov for spesiell tilpasning.

1.5 Bestemmelser om kabler og ledninger

Forholdet mellom kabler/ledninger og offentlig veg er regulert i Vegloven. Henvendelser om anlegg av kabler og ledninger over, under eller langs kommunal veg skal rettes til kommunen.

Samarbeidet mellom teknisk drift, planseksjonen, byggesaksavdelingen, tiltakshaver og kabel- og ledningseiere anbefales å starte opp i en tidlig planfase, slik at de ulike parters behov og interesser blir ivaretatt på en forsvarlig måte. Av estetiske og praktiske grunner skal alle kabler så langt det er mulig legges i grunnen som jordkabel. Det skal utarbeides en samlet oversikt over de ulike parters plassbehov og disponering av vegens tverrprofil innenfor følgende hovedretningslinjer:

- Kabler/ledninger plasseres som hovedregel innenfor vegens reguleringsbredde.
- Kabler/ledninger legges normalt langs hver sin vegkant.
- For veger og gater med fortau eller gang- og sykkelveg skal kjørebane være fri for langsgående kabler og ledninger som ikke har tilknytning til veg- og trafikktekniske anlegg. Kabler/ledninger legges da langs fortau/gang- og sykkelveg.
- I gater hvor det anses sannsynlig at det skal etableres gatevarme i fortau, legges kabler/ledninger i trekkerør under varmekablene.

Avstand mellom grøftebunn/topp asfalts og topp beskyttelseslag for kabler og kabelrør skal være minimum 0,6 meter. For legging av øvrige ledninger vises det til spesifikasjoner i Ringsaker kommunes *Retningslinjer for kommunale VA-ledninger*.

1.6 Søknad om tillatelse til gjennomføring av tiltaket

Alle tiltak som faller inn under disse retningslinjene krever søknad og tillatelse i henhold til forskrift til PBL om saksbehandling og kontroll. Unntatt er offentlige veger som er detaljert avklart i reguleringsplan, jfr. Byggesaksforskriften § 4-3. Søknad etter PBL må innsendes av et foretak som kan godkjennes for ansvarsrett (SØK). Søknaden blir behandlet av byggesaksavdelingen. For dokumentasjonskrav, se egen veileder.

Prosjektering (PRO) og utførelse (UTF) med tilhørende kontroll skal utføres av foretak som tilfredsstillere kravene i henhold til PBL om foretak for ansvarsrett. Byggearbeider, inkludert graving, kan ikke starte før igangsettingstillatelse er gitt.

1.7 Gravemelding og påvisning

Før arbeid i eksisterende kommunal veg settes i gang, herunder også grunnundersøkelser, må søknad om graving i offentlig veg være ferdig utfylt og godkjent av teknisk drift.

Før arbeid, herunder også grunnundersøkelser, settes i gang, skal alle aktuelle instanser varsles for påvisning av VA-ledninger, kabler for energitransport, TV-, signal- og telekabler.

1.8 Arbeidsvarsling

Under arbeid på offentlig veg skal det være utarbeidet en skiltplan og eventuelt trafikkavviklingsplan i henhold til Statens Vegvesens håndbok 051 *Arbeidsvarsling* (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>). Planen skal godkjennes av den aktuelle vegmyndighet.

Ved stenging av kommunal veg skal teknisk drift fatte vedtak.

1.9 Grunnerverv og naboinformasjon

Det skal alltid foreligge tillatelse/avtale med grunneier før tiltak gjennomføres. En godkjent reguleringsplan gir ikke alene tillatelse til å gjøre inngrep på annen manns grunn.

En godkjent reguleringsplan som ikke er eldre enn 10 år gir grunnlag for ekspropriasjon. Søknad om dette kan sendes kommunestyret dersom det ikke lykkes å inngå frivillige avtaler med grunneierne.

Ekspropriasjon er en tidkrevende og kostbar prosess. Frivillige avtaler bør derfor tilstrebes.

Nabovarsling i henhold til PBL er en pålagt minimumsvarsling. For å oppnå godt samarbeid med berørte naboer og trafikanter er det ut over dette viktig med god informasjon både før og under arbeidene.

1.10 Midlertidig drift og vedlikehold av veger

Vedlikehold av veger påhviler tiltakshaver/utførende fram til vegen er overtatt til offentlig drift og vedlikehold. Dette omfatter også renhold av tilliggende veger som blir tilsølt i forbindelse med anleggsdriften.

1.11 Forutsetninger for overtakelse

Ved regulering skal det tas stilling til om vegen skal være privat eller offentlig. I kommunestyresak 64/97 ble det vedtatt følgende retningslinjer for overtakelse av veger og gateløys:

Nyanlegg:

Ved private nyanlegg fastlegges vilkårene for evt. kommunal overtagelse i en utbyggingsavtale mellom utbygger og Ringsaker kommune. Det er en praksis for at utbyggingsavtalen godkjennes av formannskapet.

Gamle anlegg:

Det skal være tungtveiende grunner for overtagelse av private anlegg, og kommunen eller andre offentlige etater må ha interesse av å overta anleggene. En henvendelse om overtagelse må være skriftlig, og inneholde begrunnelse for hvorfor det søker om overtagelse. Det foreslås at formannskapet gis myndighet til å avgjøre slike saker.

Følgende legges til grunn ved formannskapets vurdering av overtagelse:

Veg:

Vegen kan overtas dersom den ligger i nærhet av sentrumsområder og det er naturlig at vegen overtas. Overtagelse kan også skje dersom dette vil føre til mer rasjonell drift.

I de tilfeller der kommunale vann- og avløpsledninger ligger i en privat veg, kan vegen overtas dersom dette er nødvendig for å vedlikeholde ledningene.

Følgende krav settes:

- Eierne skal oppruste vegen til kommunal standard før overtagelsen
- Overtagelsen skal skje vederlagsfritt
- Grunn til vegbane og minimum 1,5 meter til grøft på hver side måles opp og overskjøtes vederlagsfritt til kommunen
- Det skal være snumulighet

Gateløys:

Gateløys kan bare overtas ut fra trafikkmessige hensyn.

Følgende krav settes:

- Eierne skal oppruste anleggene til kommunal standard før overtagelse
- Overtagelsen skal skje vederlagsfritt

Drift og vedlikehold av anlegget påhviler tiltakshaver/ansvarlig utførende inntil veganlegget er overtatt. Overtakelsen skjer ikke før anlegget som helhet er ferdigstilt i henhold til kravene i kommunens retningslinjer. Hvis kravene ikke er oppfylt, kan kommunen nekte å overta anlegget. Dette gjelder selv om deler av anlegget er satt i drift tidligere.

Del av veg kan overtas etter særlig avtale og når den tilfredstiller Ringsaker kommunes retningslinjer.

Før overtakelse må tiltakshaver legge fram avtaler/erklæringer som viser at nødvendig grunn til vegformålet er ervervet/kjøpt. Tiltakshaver må også dokumentere at kart- og delingsforretning i henhold til inngåtte avtaler er gjennomført av kart- og oppmålingsavdelingen, slik at ervervet grunn blir overført til Ringsaker kommune.

Når kommunen har gitt ferdigattest skal tiltakshaver begjære overtakelsesforretning i henhold til PBL. Når anlegget er godkjent og overtakelsesforretning avholdt, tilfaller veganlegget med nødvendig veggrunn (grunn til vegbane og minimum 1,5 meter til grøft på hver side) vederlagsfritt til Ringsaker kommune, mot at kommunen overtar vedlikeholdet.

Sammen med alle ovennevnte dokumenter skal tiltakshaver/ansvarlig utførende levere tegninger "som bygget" og innmålingsdata i SOSI-format.

1.12 Garanti

Når kommunen skal overta et anlegg fra en annen tiltakshaver, kan kommunen påberope seg reklamasjonsrett tilsvarende reglene i alminnelige kontraktstandarder for utførelse av bygge- og anleggsarbeider. Tiltakshaver skal dokumentere at det er stilt garanti i henhold til reglene.

Kommunen bekoster drift og vedlikehold i garantitiden. Eventuelle feil og mangler som oppstår i garantitiden utbedres av tiltakshaver/ansvarlig utførende. Unntatt fra dette er vedlikehold av grøntanlegg.

Ved tiltak hvor det er etablert grøntanlegg utover kun et vegetasjonsdekke, skal tiltakshaver/ansvarlig utførende sørge for vedlikehold av grøntanlegget i garantitiden. Det omfatter gjødsling, ugressbekjempelse, klipping, beskjæring og utskifting av døde planter. Ved garantitidens utløp skal grøntanlegget ha hatt en naturlig utvikling. Dersom vegetasjonen ikke har hatt en naturlig utvikling kan kommunen kreve vedlikeholdsperioden forlenget med ett og ett år om gangen.

2 Vegklasser og gateutforming

2.1 Oversikt over de ulike vegklassene

Ved alle nye utbygginger skal kommunens retningslinjer følges. Hvordan de ulike vegtypene skal utformes fremgår av de klassene vegsystemet er delt inn i. For veger som ikke dekkes av de nedenfor nevnte klassene vises det til Statens Vegvesens håndbøker.

I sentrumsområder skal det opparbeides gater og ikke veger, det vil si et gateprofil som ivaretar et sentrumsområdes behov for god tilrettelegging for myke trafikanter, eventuell beplantning, parkering og god estetisk utforming.

I Ringsaker kommune er vegsystemet delt inn i følgende klasser:

Samleveg	Sa1 Sa2 Sa3	Boligområder, 50 km/t, ÅDT < 1500 Næringsområder, 50 km/t, ÅDT < 5000 Spredt bebyggelse
Adkomstveg	A1 A2 A3 FA1	Boligområder, 30 km/t Næringsområder, 50 km/t Spredt bebyggelse, 50 km/t, ÅDT < 300 Felles adkomstveger, 6-8 boenheter
Gang- og sykkelveger	G/S T	Gang- og sykkelveg Turveger
Gateutforming	Se Statens Vegvesens håndbok 017 <i>Veg- og gateutforming</i> (http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker)	

2.2 Samletabell og definisjoner

	Sa1	Sa2	Sa3	A1	A2	A3	FA1	G/S	T
Reguleringsbredde (m) ¹	11-17,5	14-19,5	11,5-18	7,5-11	11,5-X	8-9	7	7	3
Vegbredde (m)	6	7	6,5	4,5-5,25	7,5	5-6	3,5	3,5	-
Kjørebanebredde (m)	5,5	6	5,5	4-4,5	6	4	3	3	-
ÅDT (maks. ant. kjt. i døgnet)	1500	5000				300			
Maks. ant. boenheter (hovedbruksenhet ekskl. sekundærleilighet)				Skille ved 50/80			6-8		
Maks. stign. fri strekn. (%) ²	8	7	8	8	7	8	8	³	
Maks. stign. kryss (%)	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5			
Dimensjonerende kj.tøy (type)	L	VT	L	L	L	L	R		
Tverrfall, ensidig fall el. Takfall (%)	3 T	3 T	3 T	3 T	3 T	3 E	3 E		
Byggegrense uregulerte områder, bebyggelse (m), målt fra senterlinje veg	15	15	15	15	15	15	15	15	
Byggegrense regulerte områder, bebyggelse (m), målt fra formålsgrense veg	4	9	9	4	9	4	4	4	-
Avstandskrav for garasje, vinkelrett (m)	5	5	5	5	5	5	5	-	-
Avstandskrav for garasje, parallelt (m)	1	1	1	1	1	1	1	-	-
Byggegrense, kryss (m)	40x40	40x40	40x40	30x30	30x30	30x30	20x20	20x20	-
Frihøyde (m)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	2,5	-
Radius på kjørebane kant i kryss (m)	6	6	6	6	6	6	4	-	-
Krav til brøytbar standard	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei
Direkte boligavkjørsler	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja	-	-
Bruksklasse (BK)	10	10	10	10	10	10	10		

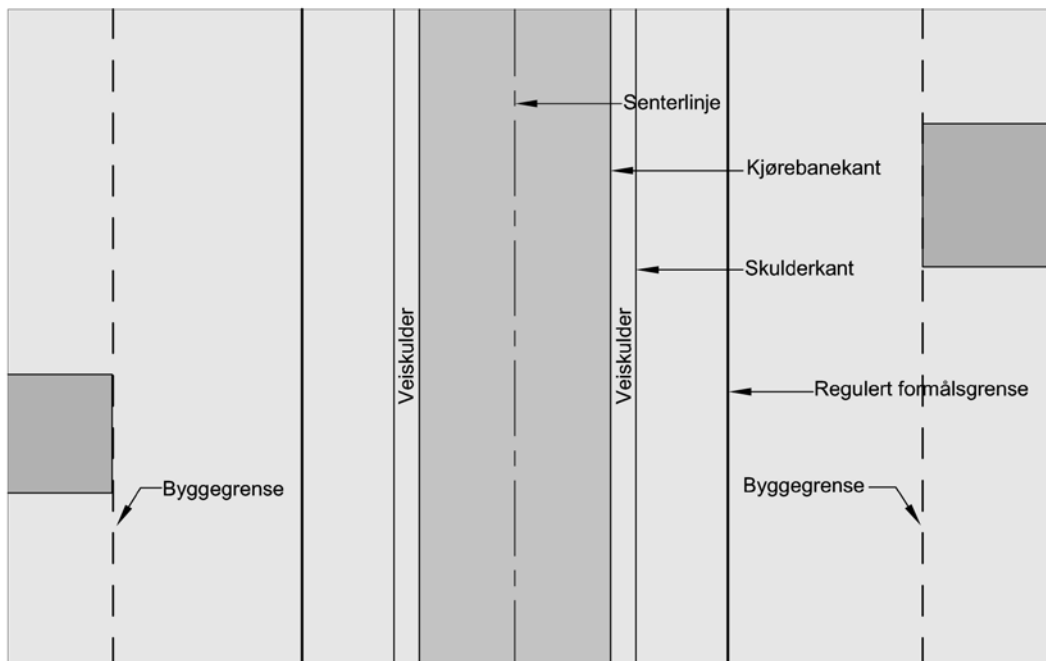
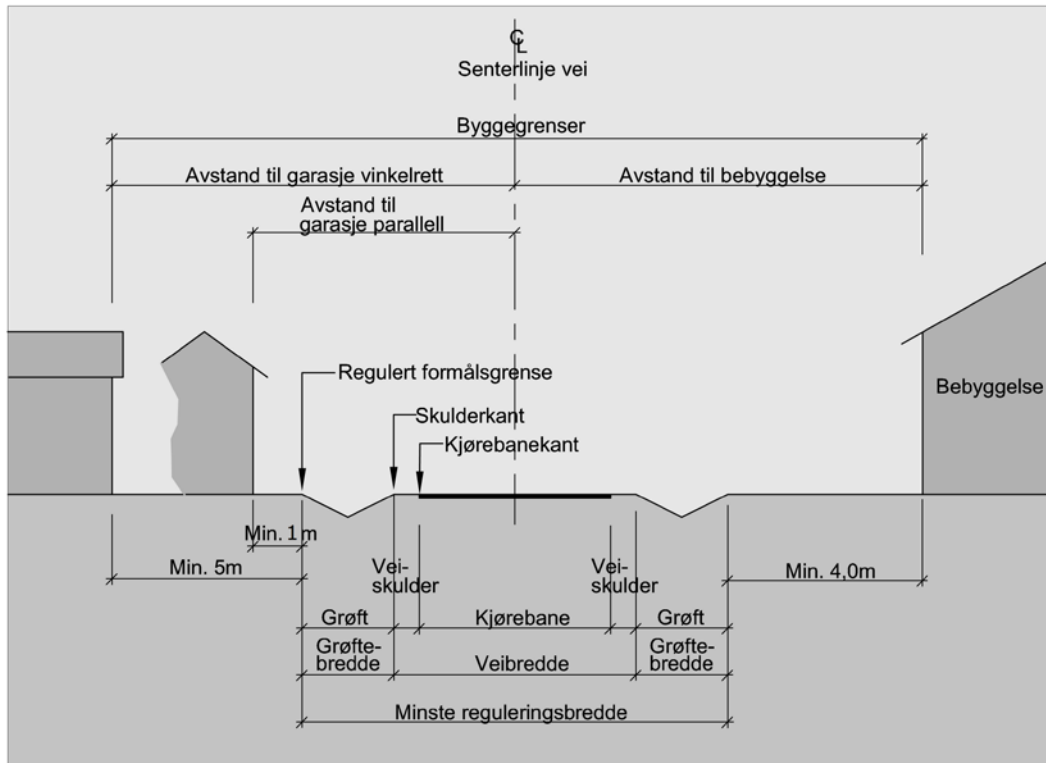
Figur 1: Samletabell - krav til utforming i de ulike vegklassene

¹ Avhenger av krav til løsning for myke trafikanter

² Ved krav til anlegg for myke trafikanter, må stigning på veg ses i sammenheng med stigning på fortau/gang- og sykkelveg.

³ Se Figur 39

Definisjoner (forklaring til parametere i samletabell)



Figur 2: Skisser som forklarer definisjoner til samletabell 1

Definisjoner (forklaring av parametere i samletabell)

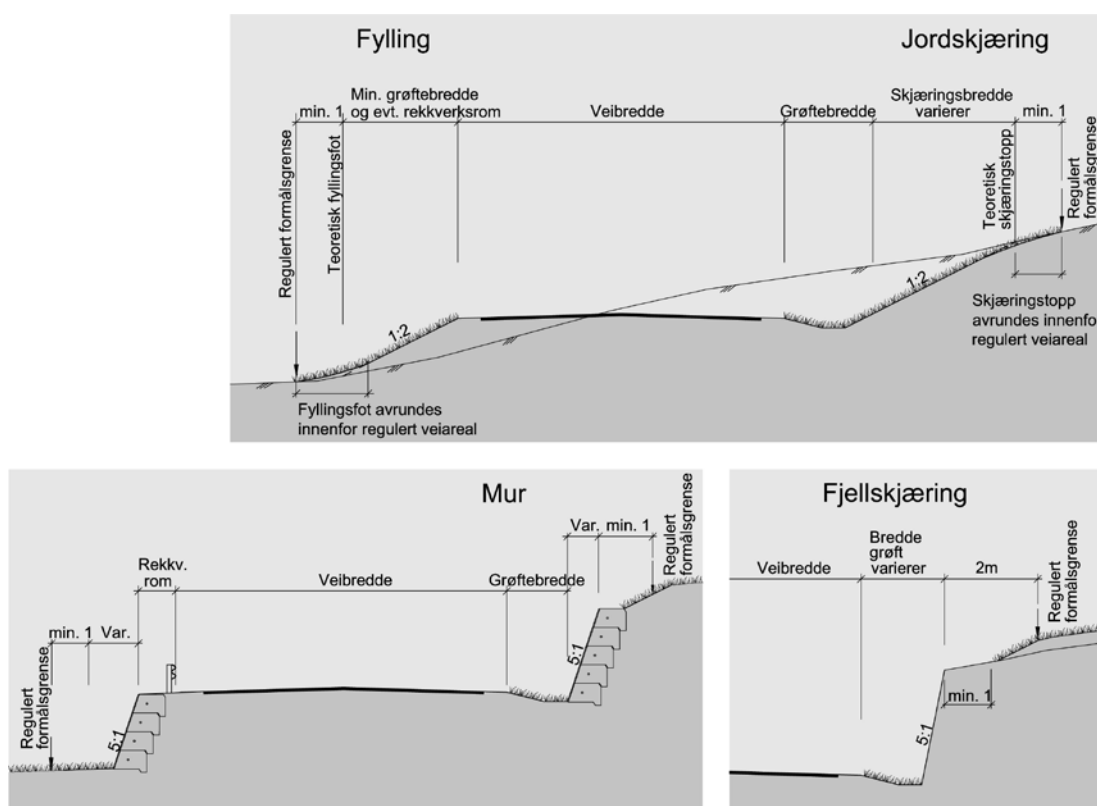
Reguleringsbredde	Verdiene i samletabellen angir det areal som skal erverves/fradeles til vegformål. Ved fylling/skjæring vil det som regel bli behov for å utvide den angitte reguleringsbredden. Fylling/skjæring skal for alle offentlige veger inngå i reguleringsbredden.
Vegbredde:	Bredden av vegbanen inkludert vegskulder/bankett.
Kjørebanebredde:	Bredden av den asfalterte vegbanen, unntatt bredden av eventuelt asfaltert skulder/bankett.
ÅDT:	Årsdøgntrafikk er det antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.
Maks. stigning:	Krav til maksimal stigning gjelder i innerkurve
Dimensjonerende kjøretøy:	Når dimensjonerende kjøretøy er angitt, betyr dette at vedkommende kjøretøy kan komme fram med normalt kjøremønster, mens kjøretøyklassen over kan komme fram med et tillempet kjøremønster.
Tverrfall:	Kjørebanelens helning på tvers av vegens lengdeakse.
Avkjørsel:	Kjørbar tilknytning til veg- eller gatenettet for en eiendom eller et begrenset antall eiendommer.
Kryss:	Sted hvor en veg munner ut i eller krysser en annen veg.

2.3 Generelt om reguleringsbredder

På figurene som viser vegklassenes reguleringsbredder, er vegbredde og grøftbredde inkludert i reguleringsbredden. En slik reguleringsbredde forutsetter at terrenget vegen anlegges i ikke medfører skjæringer eller fyllinger. Utslagene som evt. skjæringer eller fyllinger utgjør, vil medføre en større reguleringsbredde. Reguleringsgrensen settes i disse tilfeller min. 1 m utenfor topp jordskjæring/bunn fylling og min. 2 m utenfor skjæringstopp fjell (se figurer).

Det forutsettes at det utarbeides detaljplan av vegene som grunnlag for reguleringen, slik at nødvendig skrånings- og fyllingsutslag kommer fram. Ved fjellskjæringer må nødvendige fanggrøfter ivaretas. Ved fyllinger som tilsier krav til rekkverk må areal til dette avsettes, min. 0,7 m.

Noen ganger kan det være aktuelt å sette opp en mur i forbindelse med anlegg av veg. I utgangspunktet settes reguleringsgrensen som vist på figuren (min. 1 m utenfor topp/bunn mur). Når vegen er bygget vil eiendomsgrensene fastsettes endelig gjennom kartforretning.



Figur 3: Prinsipp for reguleringsgrense ved jordskjæring og -fylling, fjellskjæring og mur

2.4 Trafikkmengde

Trafikkmengde i prognoseåret skal legges til grunn ved dimensjonering. Prognoseåret er 20 år etter forventet åpningsår. For samleveger angis trafikkmengde i ÅDT, mens trafikkgrunnlag for adkomstveger gis etter antall boenheter.

For de vegene man ikke har tall for ÅDT, kan følgende omregningsmodell brukes som utgangspunkt:

I all bebyggelse

I spredt bebyggelse

I tett bebyggelse

$$\text{ÅDT} = \text{Antall boenheter} \times 6$$

$$\text{Antall gående} = \text{Antall boenheter} \times 0,2$$

$$\text{Antall gående} = \text{Antall boenheter} \times 2,0$$

2.5 Samleveg

2.5.1 Sa1 Samleveg i boligområder, fartsgrense 50 km/t

Forutsetninger:

- Veg som knytter adkomstvegene til hovedvegene.
- Samlevegene skal ikke være lengre enn 2 km.
- Samleveg i boligområde med maksimal fartsgrense 30, 40 eller 50 km/t. Maksimal fartsgrense 30 – 40 km/t ved skoler, barnehager, butikksentre etc.
- Direkte avkjørsler til samleveg skal normalt ikke forekomme.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

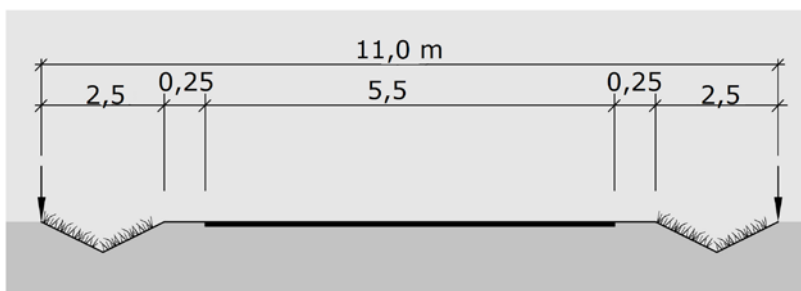
Anlegg for myke trafikanter

Det skal bygges gang- og sykkelveg når potensialet for gående og syklende passerer 50 og ett eller flere av følgende kriterier er oppfylt:

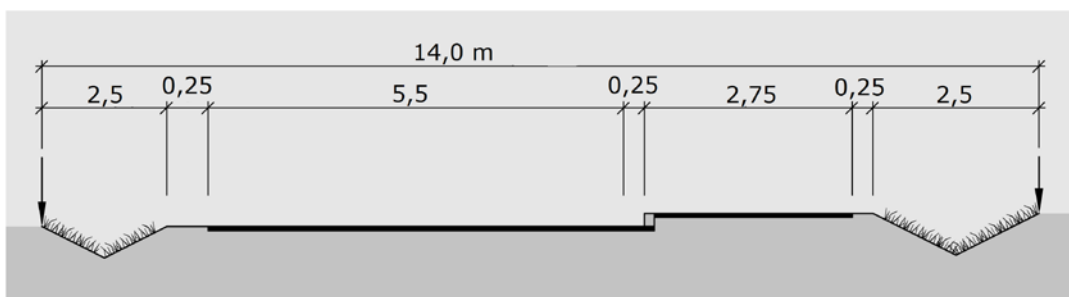
- Fartsgrense 50 km/t eller høyere
- ÅDT over 1000

Det skal bygges fortau eller gang- og sykkelveg når alle nedenstående kriterier er oppfylt:

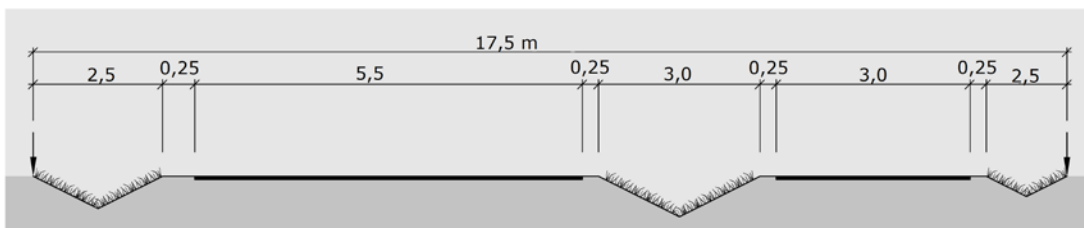
- Fartsgrense lavere enn 50 km/t
- ÅDT under 1000
- Antall boenheter er mer enn 50



Figur 4: Tverrprofil Sa1 uten fortau eller gang- og sykkelveg



Figur 5: Tverrprofil Sa1 med fortau



Figur 6: Tverrprofil Sa1 med gang- og sykkelveg

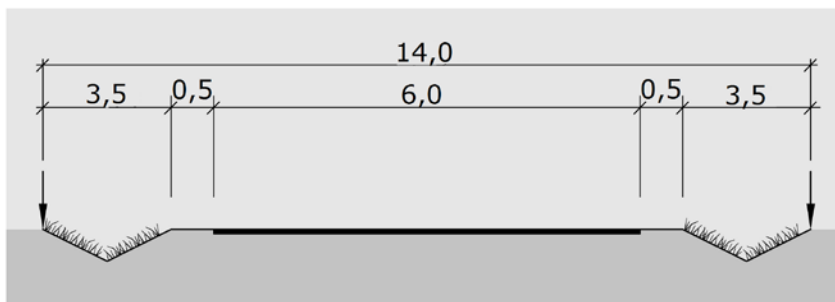
2.5.2 Sa2 Samleveg i næringsområder, fartsgrense 50 km/t

Forutsetninger:

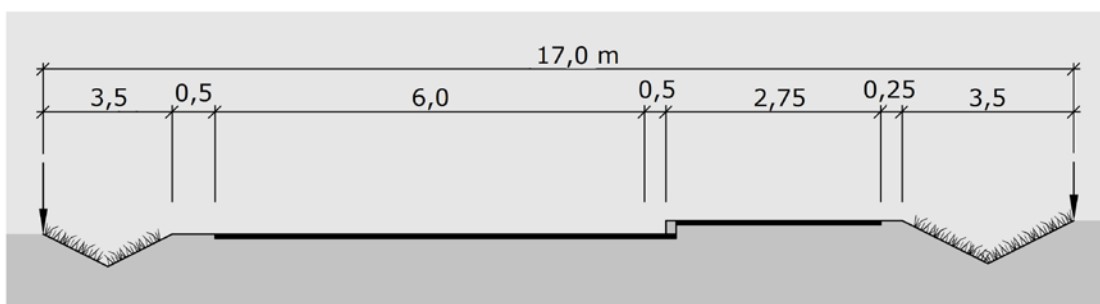
- Veg som knytter adkomstvegene til hovedvegene.
- Maksimalt fartsnivå er 50 km/t.
- Direkte avkjørsler til samleveger skal normalt ikke forekomme.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Anlegg for myke trafikanter

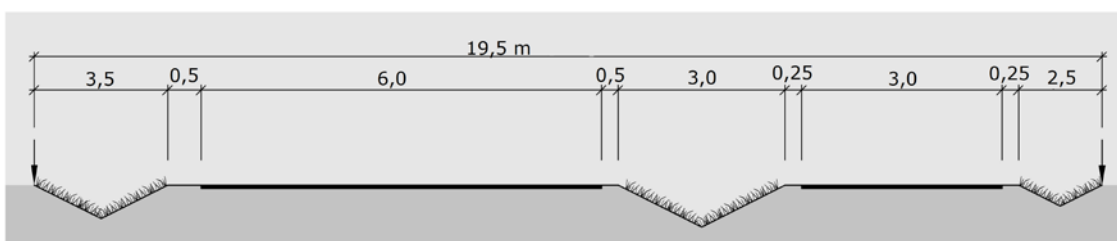
Som hovedregel skal det etableres anlegg for myke trafikanter. Aktuelle løsninger kan være ensidig fortau eller separat gang- og sykkelveg.



Figur 7: Tverrprofil Sa2 uten fortau eller gang- og sykkelveg



Figur 8: Tverrprofil Sa2 med fortau



Figur 9: Tverrprofil Sa2 med gang- og sykkelveg

2.5.3 Sa3 Samleveg i spredt bebyggelse

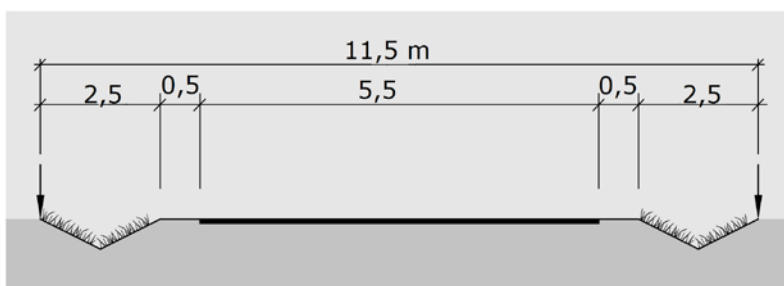
Forutsetninger:

- Veg med blandet transport og adkomstfunksjon.
- Viktige veger i bygda eller veg fra bygd til bygd.
- Avkjørsler samles, enkeltavkjørsler tillates i svært begrenset omfang
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

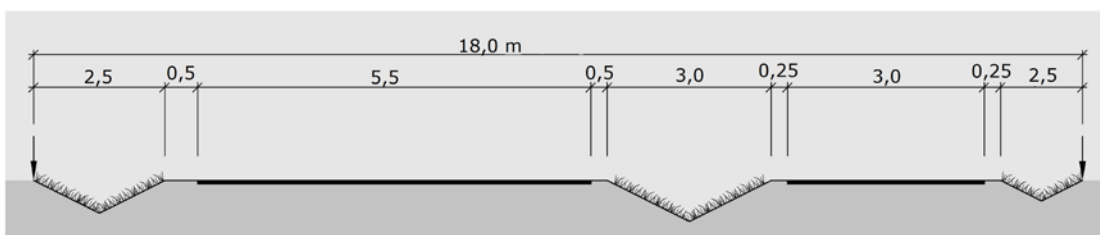
Anlegg for myke trafikanter

Det skal bygges gang- og sykkelveg når potensialet for gående og syklende passerer 50 og et eller flere av følgende kriterier er oppfylt:

- Fartsgrense 50 km/t eller høyere
- ÅDT over 1000



Figur 10: Tverrprofil Sa3 uten fortau eller gang- og sykkelveg



Figur 11: Tverrprofil Sa3 med gang- og sykkelveg

2.6 Adkomstveger

2.6.1 A1 Adkomstveg i boligområder, fartsgrense 30 km/t

Forutsetninger:

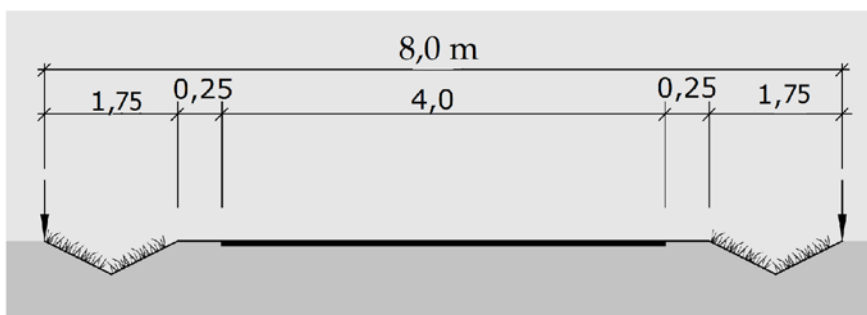
- Veg med hovedsakelig adkomstfunksjon til boliger.
- I boligområder utformes adkomstvegene normalt som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m. Sløyfer skal ikke være lengre enn 600 m.
- Maksimalt fartsnivå er 30 km/t.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler, men det kan være en fordel om de slås sammen.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Anlegg for myke trafikanter

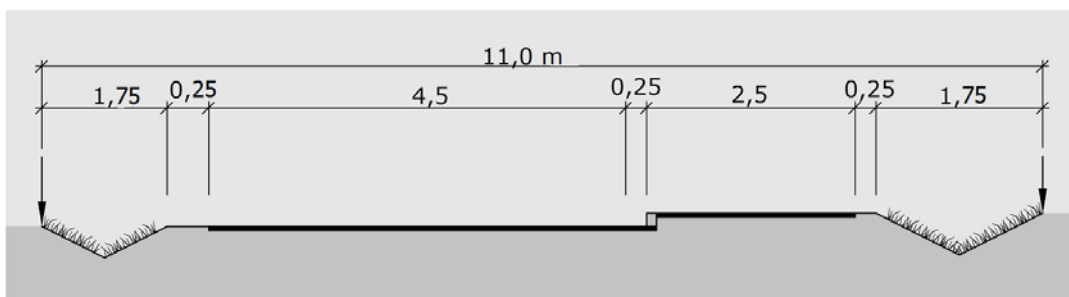
Det er ingen krav til egen gang- og sykkelveg. Adkomstveger til mer enn 50 boenheter (80 boenheter i sløyfe) skal ha ensidig fortau.

Normalprofil

For veger inntil 50 boenheter i blindveg eller 80 boenheter i sløyfe kan 1-felts veg benyttes. På strekninger hvor stigningen er mer enn 7,0 % skal kjørebanelen økes med 1,5 m. For veger over 50/80 boenheter i blindveg/sløyfe skal 2-felts veg benyttes.



Figur 12: Tverrprofil A1, inntil 50/80 boenheter



Figur 13: Tverrprofil A1, over 50/80 boenheter

2.6.2 A2 Adkomstveg i næringsområder, fartsgrense 50 km/t

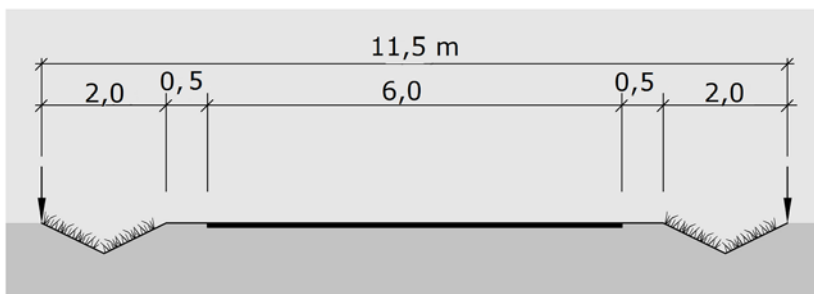
Forutsetninger:

- Veg med adkomstfunksjon til næringsområder og stikkveger innenfor industriområder.
- Maksimalt fartsnivå er 50 km/t.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Anlegg for myke trafikanter

Som hovedregel skal det etableres anlegg for myke trafikanter. Aktuelle løsninger kan være ensidig fortau eller separat gang- og sykkelveg.

Normalprofilet



Figur 14: Tverrprofil A2

2.6.3 A3 Adkomstveg i spredt bebyggelse, fartsgrense 50 km/t, ÅDT < 300

Forutsetninger:

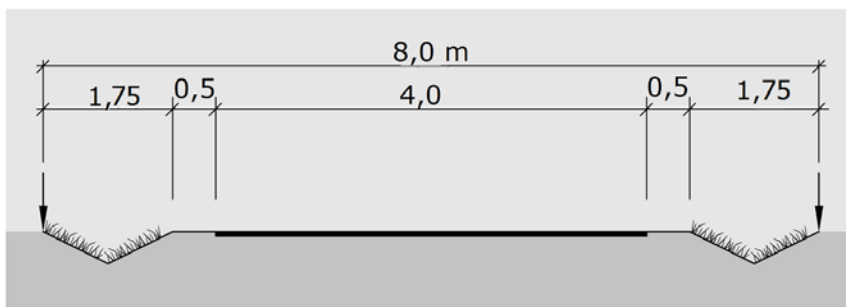
- Veg med hovedsakelig adkomstfunksjon til boliger eller mindre virksomheter/bedrifter.
- Adkomstvegene skal ikke være lengre enn 3 km.
- Veg med øvre grense ÅDT 300.
- Maksimalt fartsnivå er 50 km/t.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Anlegg for myke trafikanter

Tiltak for gang- og sykkeltrafikken vurderes i hvert enkelt tilfelle. Aktuell løsning kan være utvidelse av vegskuldre til 1 meter på hver side.

Normalprofilet

Atkomstveger bygges med ett kjørefelt, dersom det etableres tilstrekkelig med møteplasser. Feltbredden skal være 4 m.



Figur 15: Tverrprofil A3

2.6.4 FA1 Felles adkomstveger

Forutsetninger:

- Private veger med eller uten snuplass for renovasjonsbiler, se 4.4 og/eller 4.5.
- Boligveg med mindre enn 6 – 8 boliger i blindveg.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

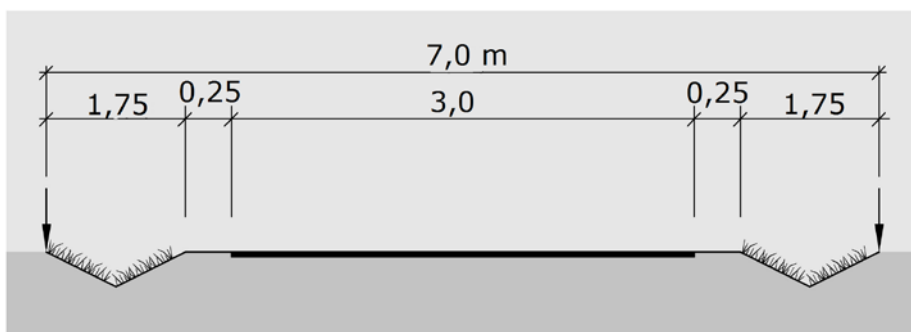
Normalprofilet

Vegen skal ha minimum 3 m kjørebane, pluss 0,25 m skulder på hver side.

Minste regulerte bredde på vegarealet er 7 m.

Vegen kan bygges med ett kjørefelt. Møteplasser for personbiler i avkjørslene.

Det skal sikres areal for langtidslagring av snø, lik bredden av kjørefeltene.



Figur 16: Tverrprofil FA1

2.7 Gang- og sykkelveger

2.7.1 G/S Gang- og sykkelveger

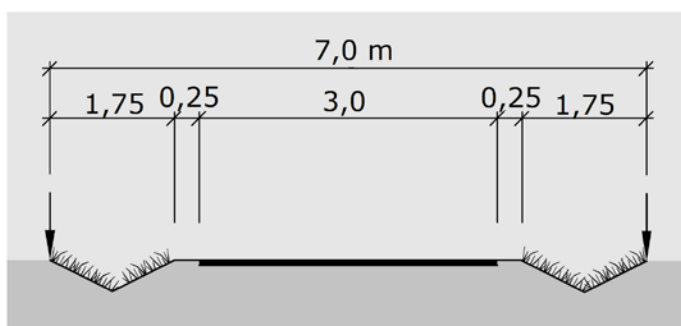
Forutsetninger:

- Gang- og sykkeltrafikken må tilpasses trafikforholdene og være del av en helhetlig plan.
- Gang- og sykkelvegen skal oppleves som et like bra eller bedre alternativ enn bilvegen.
- Det skal tilrettelegges for parkering av sykkel ved egnede steder, slik som ved skoler, kollektivterminaler, forretningsentra o.l.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Normalprofilet

Fri høyde i underganger skal være minimum 3,0 m. Sykkelvegen i undergangen skal ha samme tverrprofil som resten av sykkelvegen, men minimum 4,0 m mellom veggene.

Ved forstøtningmur bør bredde på gang- og sykkelveg økes til 3,5 meter.



Figur 17: Tverrprofil G/S

Sikt

Ved fall under 3,0 % er stoppsiktlengden 20 m.

Ved fall over 5,0 % er stoppsiktlengden 40 m.

Ved fall mellom 3,0 og 5,0 % interpoleres lengden.

I enden på lengre nedoverbakker bør stoppsikten settes til 40 m.

Fri sikt måles ved øyehøyde 1,5 m og hinderhøyde 0 m

Belysning

Gang- og sykkelvegen skal belyses.

2.7.2 T Turveger

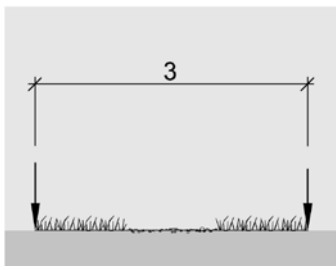
Forutsetninger:

- Turveger i naturområder.
- Det skal tilstrebes så liten stigning som mulig.
- Normalt gruset overflate.
- Parametere i samletabell (Figur 1) skal følges.
- Se kapittel 1.2 vedr. avviksbehandling.

Normalprofil

Regulert bredde skal normalt være 3 m.

Det stilles ingen krav til grøfteareal og snølager.



Figur 18: Tverrprofil T

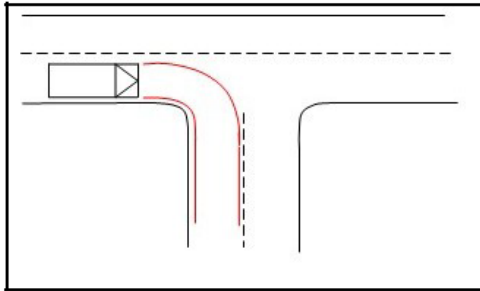
2.8 Gateutforming

Se Statens Vegvesens håndbok 017 *Veg- og gateutforming*
(<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>)

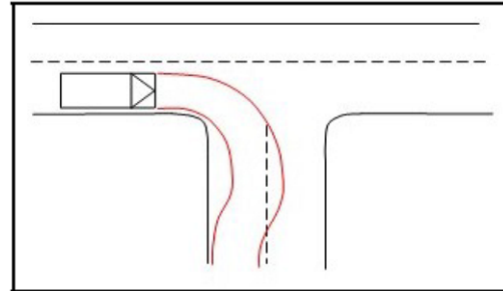
2.9 Kjøreåter

Dimensjonerende type kjøretøy skal kunne kjøre gjennom krysset med kjøremåte A. Større kjøretøy skal kunne kjøre gjennom krysset med kjøremåte B. Et kryss dimensjonert for P skal kunne trafikkeres av L med kjøremåte B.

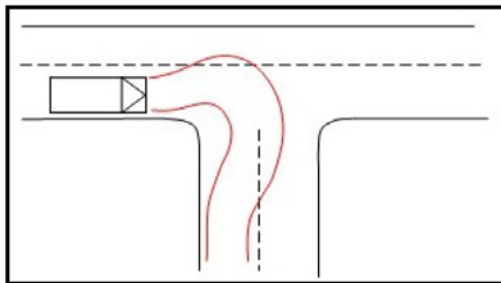
Noen kryss er så smale at motgående kjørefelt også må tas i bruk av store kjøretøy. Dette kalles kjøremåte C. Kjøremåte C kan brukes når det er liten trafikk ($\text{ÅDT} < 100$) både på sekundærveg og primærveg.



Figur 19 Kjøremåte A



Figur 20 Kjøremåte B

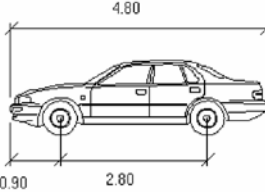
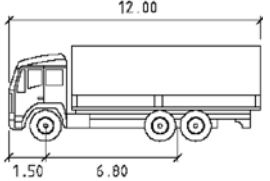
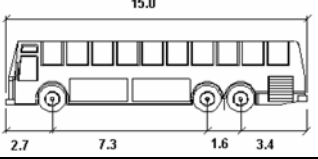
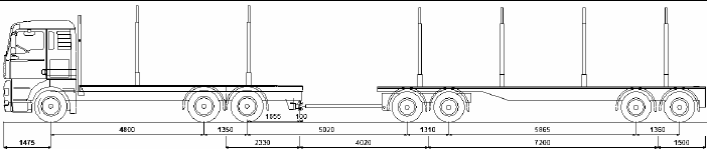


Figur 21 Kjøremåte C

2.9.1 Dimensjonerende kjøretøy

Vegklasse: **Dimensjonerende kjøretøy:**

Sa1	L
Sa2	VT
Sa3	L
A1	L
A2	VT
A3	L
FA1	Renovasjonsbil (tilsvarer L)

	<p>Personbiler, vare og kombibiler(P) Lengde: 4,8 m Bredde: 1,8 m Svingradius: 6 m</p>
	<p>Lastebiler (inkl. brannbiler med stige) (L) Lengde:12 m Bredde 2,55 m Svingradius: 12 m</p>
	<p>Boggibusser (B) Lengde: 15 m Bredde 2,55 m Svingradius 12,5 m</p>
	<p>Vogntog (VT) Lengde:22 m Bredde:2,6 m Svingradius:12,5 m</p>

Figur 22 Dimensjonerende kjøretøy

3 Byggegrenser

3.1 Generelt

Krav til byggegrenser framgår av samletabell (Figur 1) og etterfølgende utfyllende bestemmelser. Kravene gjelder private og offentlige veger. For byggegrenser langs fylkesveger, kontakt Statens Vegvesen.

Minimumsavstand mellom bolighus og regulert veggrunn er 4 m.

I uregulerte strøk langs riks- og fylkesveger vises til Veglovens byggegrensebestemmelser. Det samme gjelder områder med reguleringsplan uten viste byggegrenser.

For tiltak som ikke krever søknad iht. plan- og bygningsloven, kreves særskilte byggegrenser og tiltaket skal avklares med kommunens vegmyndighet. Frisiktsoner og plassbehov for snølagring skal hensyntas.

3.1.1 Uregulerte områder

I henhold til vegloven er byggegrensa 15 m fra senterlinje kommunal veg.

3.1.2 Regulerte områder

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan gjelder byggegrensene nedenfor.

Det kan tillates fravikelse fra retningslinjene ved tilpasninger til eksisterende bebyggelse og områdestruktur, eller der andre, særlige hensyn tilsier det.

Samleveger

Sa1: 4 m fra formålsgrense

Sa2: 9 m fra formålsgrense

Sa3: 9 m fra formålsgrense

Adkomstveger

A1: 4 m fra formålsgrense

A2: 9 m fra formålsgrense

A3: 4 m fra formålsgrense

FA1: 4 m fra formålsgrense

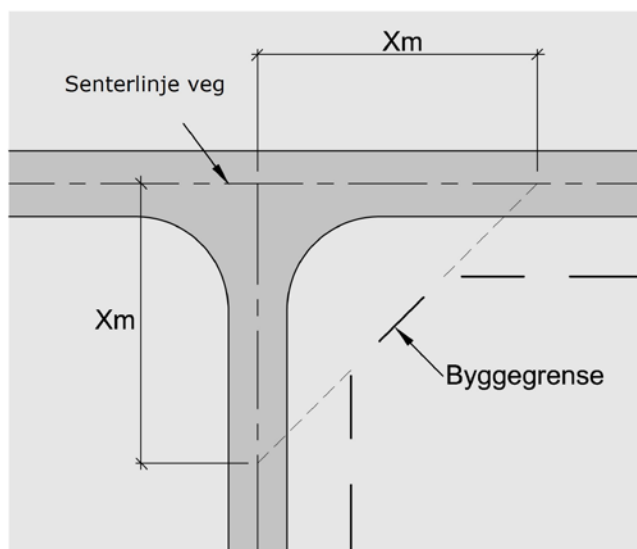
Gang- og sykkelveger

G/S: 4 m fra formålsgrense

3.2 Byggegrenser i kryss

Byggegrense i kryss fastsettes ved å måle langs senterlinje veg. Høyeste vegklasse er dimensjonerende. Kravene for de ulike vegklassene er:

	Sa1	Sa2	Sa3	A1	A2	A3	FA1	G/S
X meter =	40	40	40	30	30	30	20	20



Figur 23: Skisse som viser byggegrense i kryss

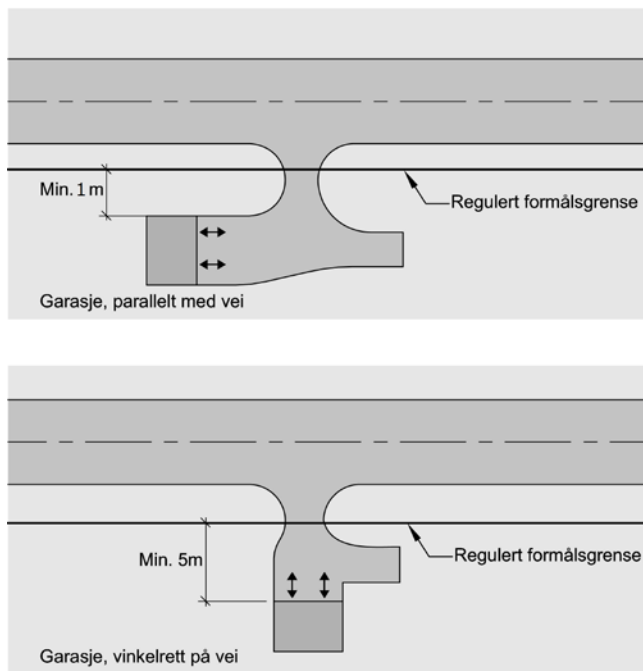
For friskt, se kapittel 4.2.

3.3 Garasjer/uthus

For plassering av garasje/uthus kan det gjøres unntak i reguleringsplanen.

Eks. på utforming av reguleringsbestemmelse:

"Frittliggende garasje/uthus inntil 50 m² kan oppføres inntil 1 meter fra grense mot boligeiendom eller felles lekeareal. Det samme gjelder avstand til felles avkjørsel når utkjørsel skjer parallelt med vegen. Når utkjøring fra garasje skjer direkte ut på vegen, skal avstand fra garasjeport til formålsgrense være minimum 5 meter."



Figur 24 Avstand ved plassering av garasje

3.4 Trafokiosker

Langs samleveger gjelder byggegrense for trafokiosker som for annen bebyggelse.

Særskilt byggegrense for trafokiosker gjelder mindre trafokiosker (inntil ca 2x2 m) og kan benyttes for adkomstveger. Byggegrensen skal være minst 1 m utenfor regulert veggrunn.

Ved vegkryss skal trafokiosker plasseres utenfor frisisiklinjer, men kan plasseres innenfor særskilt byggegrense for kryss.

Plassering av trafokiosker skal avklares med Ringsaker kommune.

3.5 Plassering av avfallsbeholdere og postkasser nær veg

Avfallsbeholdere og postkasser skal plasseres på egen eiendom, og ikke nærmere veg enn 1 m fra eiendomsgrense/regulert tomtgrense. Det er eiers ansvar å sørge for brøyting og snørydding foran disse. Krav til frisiko i avkjørsel skal tilfredsstilles.

Se for øvrig kapittel 4.5 om renovasjon.

4 Vegkryss, frisikt, snuplasser og renovasjon

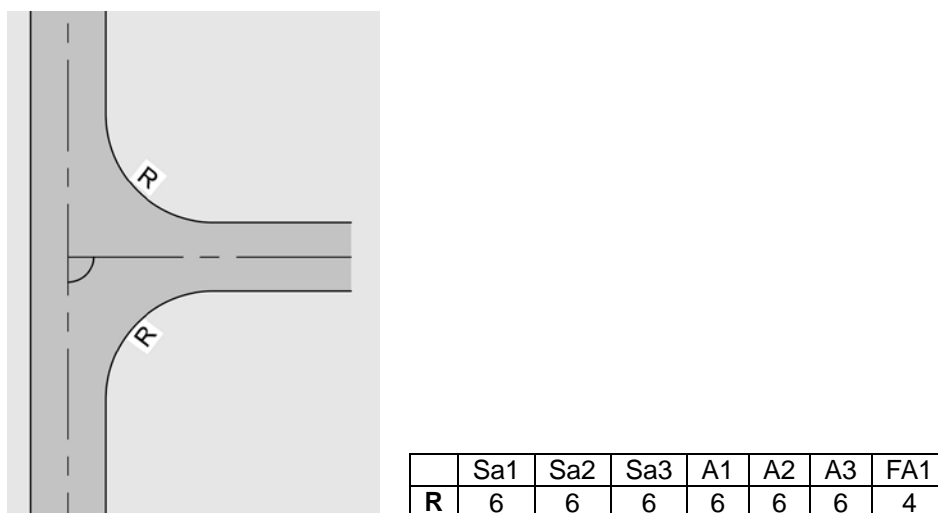
4.1 Utforming av kryss og avkjørsler

Vegkryss bør som hovedregel utformes som T-kryss med tilnærmet 90 grader vinkel (Figur 25). Vinkler mindre enn 70 og større enn 100 grader skal unngås.

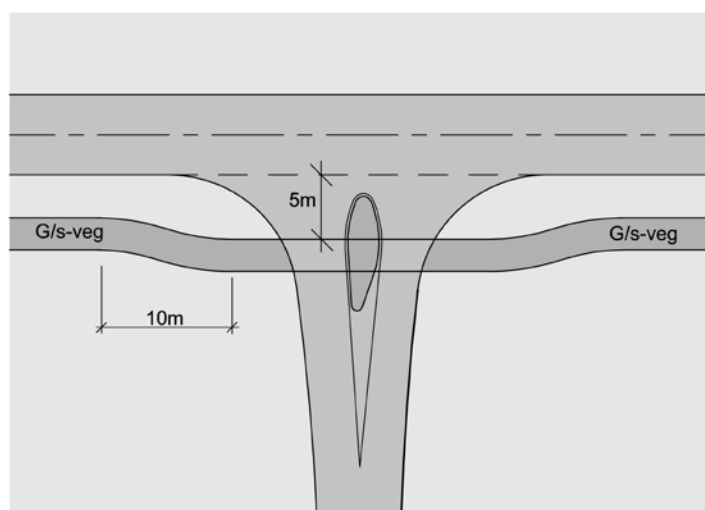
Rundkjøringer og kanalisering av kryss gjelder vanligvis riks- og fylkesveger, og beskrives ikke her. Det vises til Håndbok 017 *Veg- og gateutforming*
<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

Prinsippskisse for G/S-veggers føring gjennom vegkryss framgår av Figur 26.

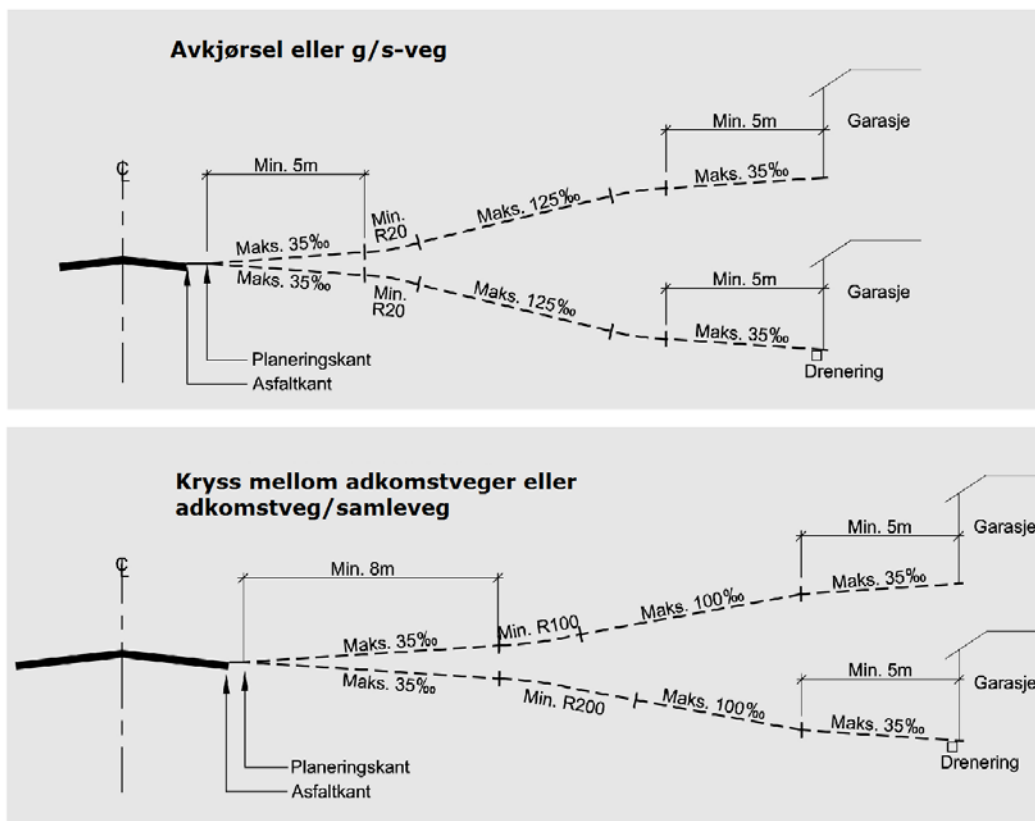
Vertikalprofil for vegkryss/avkjørsel framgår av Figur 27.



Figur 25: Prinsippskisse for utforming av kryss



Figur 26: Prinsippskisse for g/s-veggers føring gjennom vegkryss



Figur 27: Vertikalprofil for vegkryss/avkjørsler

4.2 Frisikt

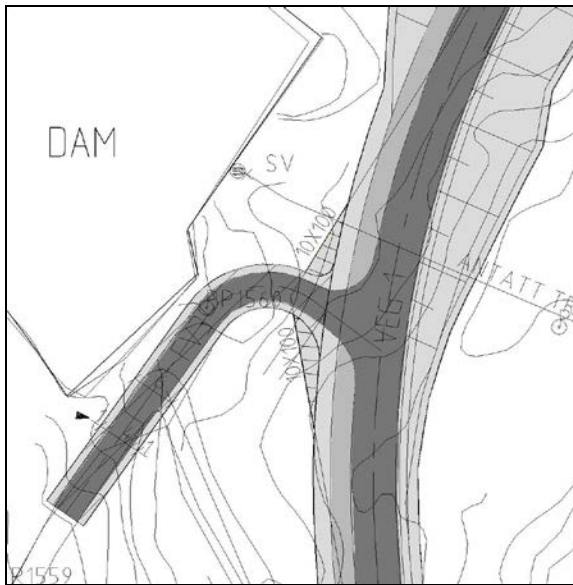
Å sørge for at avkjørsler og veger har god frisikt er viktig for trafikksikkerheten.



Frisikt bør angis som sektor og ikke bare som rettlinje. Når frisiktarealet får en form i forhold til tomta som tilsier liten nytteverdi, bør dette reguleres som vegareal.

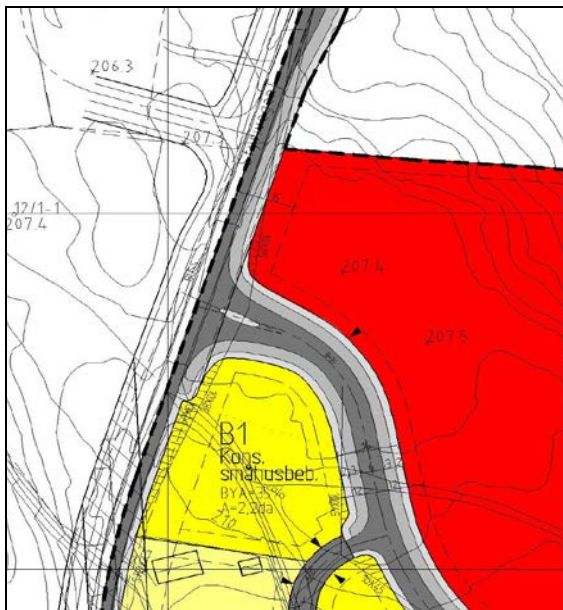
Innen frisiktområdet skal det være fri sikt over 0,5 m over planet mellom tilstøtende veger. Terreng, hekker/vegetasjon og gjerder må tilpasses dette kravet. Enkeltstående, oppstammede trær kan tillates innenfor frisiktarealet.

Langs samleveger i spredt bebyggelse (Sa3) skal frisiktarealer i kryss og avkjørsler reguleres som annen veggrunn (Figur 28).



Figur 28 Frisikt regulert som offentlig veggrunn: Annen veggrunn-grøntareal.

Langs samleveger i bolig- og næringsområder, adkomstveger og fellesveger reguleres frisiktarealer som tomtegrunn og klausuleres gjennom reguleringsbestemmelser. (Figur 29)



Figur 29 Frisikt som følger regulert tomtegrunn / regulert areal

Eksempel på utforming av reguleringsbestemmelse - frisikt:

”Frisiktsone i vegkryss er vist på plankartet. I frisiktsoner skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 meter over kjørebaneivå for primærvegen.”

4.3 Siktkrav i kryss og avkjørsler

Krav til frisikt i alle avkjørsler og veg/gate som har vikeplikt ut i primærveg (gjennomgående veg), framgår av Figur 30 og Figur 31.

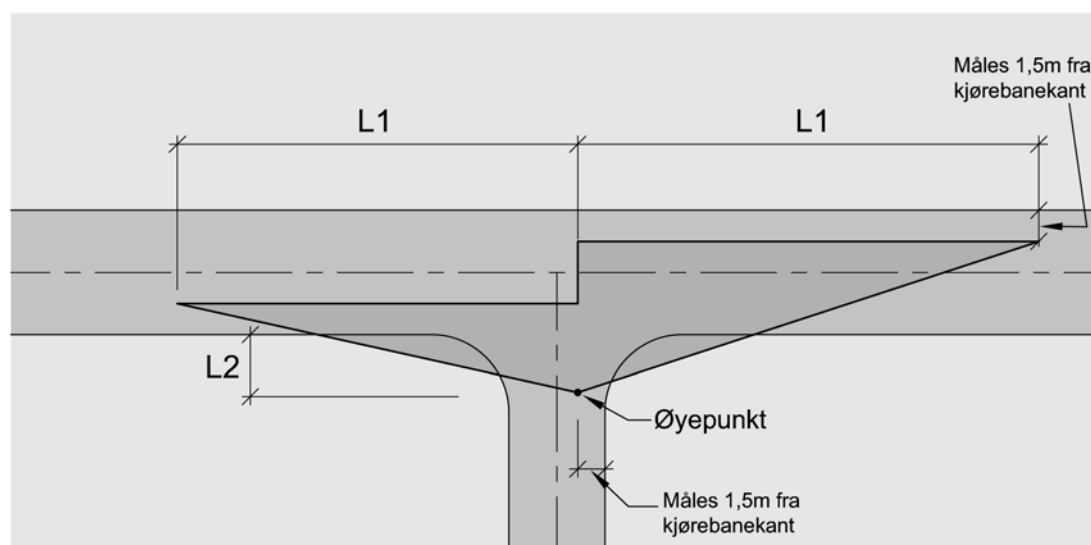
Når veger/gater ikke er regulert med vikepliktskilt (regelen om vikeplikt fra høyre gjelder i krysset), benyttes også Figur 30 for å bestemme frisiktkravene, men det stilles i tillegg de samme frisiktkrav fra "gjennomgående" veg til høyre inn i sideveg, se Figur 32.

Kryss med fylkesveg og stamveger dimensjoneres med frisiktkrav satt i Statens vegvesens Håndbok 017 "Veg og gateutforming". (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>)

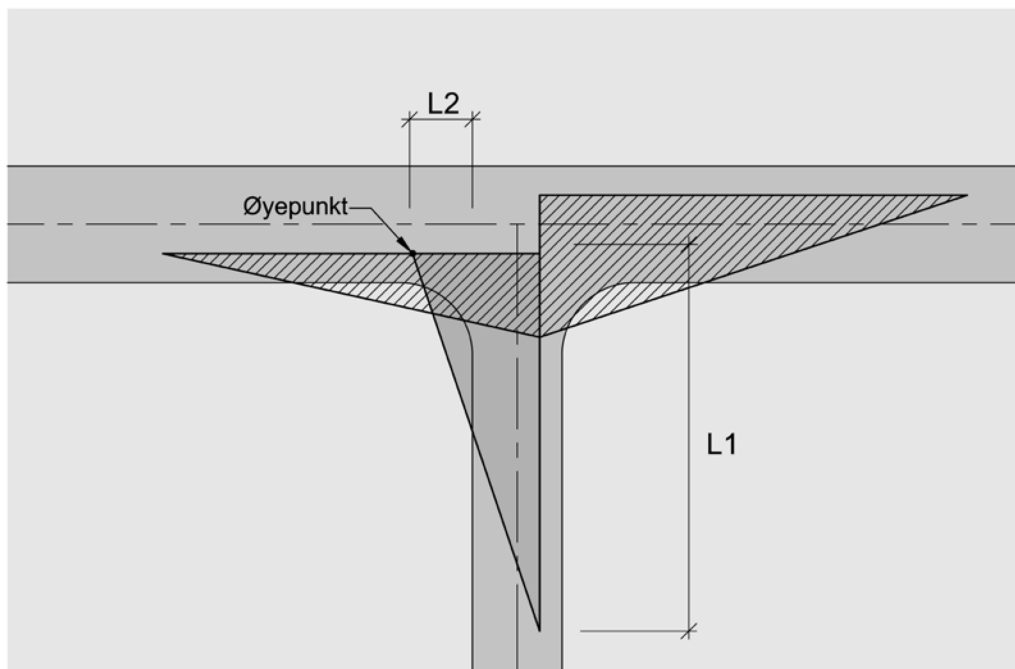
Trafikkmengde på sekundærveg		Fartsgrense på primærveg				
		30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	80 km/t
Avkjørsel med liten trafikk: ÅDT < 50	L1	20	30	45	80	100
	L2	3	3	4	4	4
Avkjørsel med stor trafikk: ÅDT > 50	L1	20	30	45	80	100
	L2	4	4	6	6	6
Kryss med liten trafikk: ÅDT < 100	L1	20	30	45	80	100
	L2	4	4	6	6	6
Kryss med middels trafikk: 100 < ÅDT < 500	L1	20	30	45	80	100
	L2	6	6	6	6	10
Kryss med stor trafikk: ÅDT > 500	L1	20	30	45	80	100
	L2	6	6	10	10	10

Figur 30: Krav til frisikt i avkjørsler (alle) og veg/gate som har vikeplikt ut i primærveg

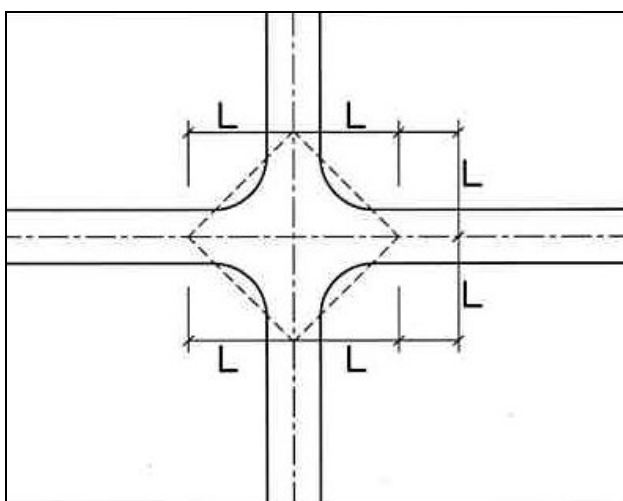
For forkjørsregulerte T-kryss multipliseres L1 fra Figur 30 med 1,2.



Figur 31: Frisikt i avkjørsel og veg/gate med vikeplikt ut i primærveg. For forkjørsregulerte T-kryss multipliseres L1 fra Figur 30 med 1,2.

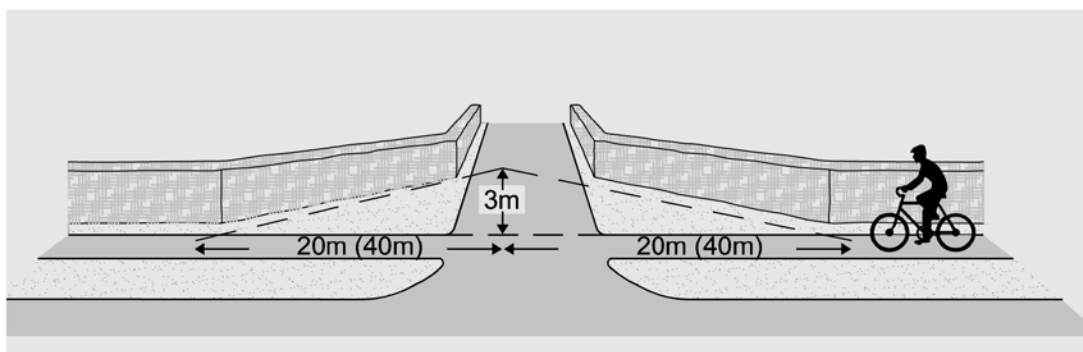


Figur 32: Frisikt i kryss hvor høyreregelen gjelder mellom vegene/gatene

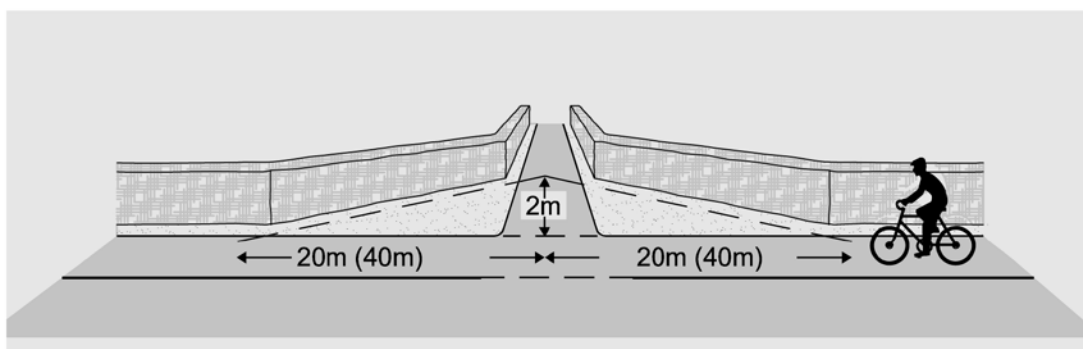


Figur 33: Sikt (L1) i uregulerte X-kryss

Med gang- og sykkelveg eller fortau langs veg skal det legges inn frisikt for dette i tillegg – se Figur 34. Frisikten settes normalt til 3 x 20 m, men økes opp til 40 m der det er fall på gang- og sykkelvegen/fortauet. Når avkjørsel krysser fortau, settes frisikten normalt til 2 x 20 m (med økning opp til 40 m ved fall) – se Figur 35.



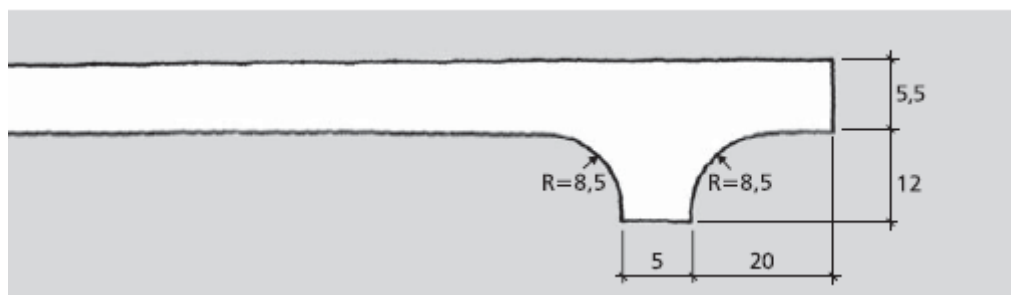
Figur 34: Frisikt i vegkryss mot gang- og sykkelveg eller fortau. Hinder høyere enn 0,5 meter skal plasseres utenfor sikttrikant.



Figur 35: Frisikt i avkjørsel mot fortau. Hinder høyere enn 0,5 meter skal plasseres utenfor sikttrikant.

4.4 Snuplasser

Det skal etableres snuplasser/vendehammerer i enden på alle kommunale vegger. Vendehammerer skal normalt være avkjørselsfrie.



Figur 36: Vendehammer for lastebil (L), mål i meter

4.5 Renovasjon

Det vises til administrativ veileder fra Hias IKS: "Adkomstforhold for renovasjonsbiler".

Dimensjonerende aksellast: Minimum 13 tonn på bruere og 10 tonn på veg. Ønskelig standard tilsvarende bruksklasse (BK) på tilstøtende offentlig veg.

Vegbredde

Vegbredden skal være minimum 4,0 meter. Med vegbredde menes kjørebane pluss skulder på hver side.

Ned til 3,5 meters bredde kan aksepteres om vegen ellers blir regnet som god.

Breddeutvidelser

I fyllinger høyere enn 2 meter (målt på ytterkant skulder) skal vegbredden økes med 0,5 meter.

Stigning

Maksimal stigning i lassretningen skal normalt ikke overstige 10 %.

Bæreevne

Vegen må kunne tåle transport på alle årstider med mindre vegen er stengt.

Kurvatur

Minste tillatte radius for horisontalkurvatur er 10 meter målt i senterlinja.

Vedlikehold

- Brøyting av veg og snuplass
- Brøytetikker for markering av vegkant om vinteren
- Strøing av veg og snuplass
- Kvisting – lysåpning i bredde på minimum 4 meter og høyde 4,5 meter
- Påse ekstra vedlikehold i vårløsningen
- Det aksepteres maksimalt 30 meter rygging
- Sikring mot utforkjøring ved spesielt risikable veger

5 Anlegg for myke trafikanter

For å avgjøre om det skal bygges egne anlegg for myke trafikanter, se krav for de ulike vegklassene. Fortau utløses blant annet på grunn av ÅDT, antall gående, antall boenheter, vegens hastighet, gangvegssystem på tilhørende veger etc. Hvis det er bygget fortau/gang- og sykkelveg langs en adkomstveg som munner ut i en samleveg, skal det bygges fortau/gang- og sykkelveg langs samlevegen også.

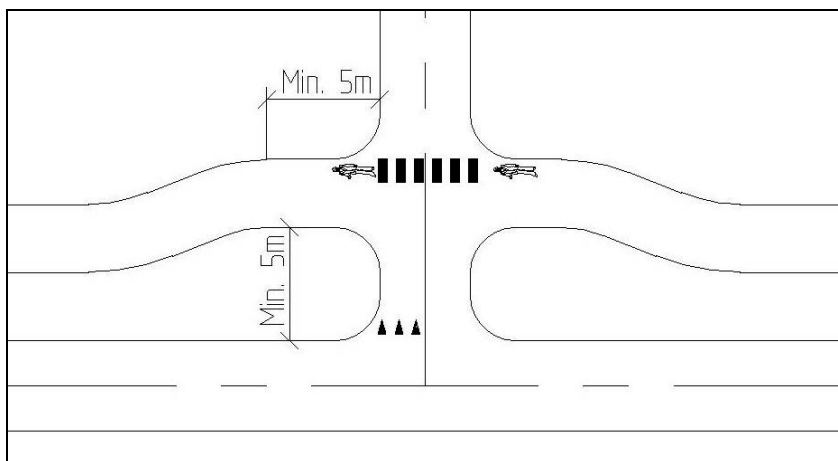
Gang- og sykkelvegen kan følge traseen til vegen. Dersom det er hensiktsmessig, kan traseen avvike fra traseen til samlevegen. Avstanden mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg skal i utgangspunktet være 3 m. Unntaksvis, ved spesielle forhold, kan det omsøkes fravikelse ned til 1,5 m mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. I slike tilfeller skal gang-/sykkelvegen sikres med kjøresikkert rekkverk.

Ved spesielle tilfeller (f.eks separat gang- og sykkelvegssystem på tvers) kan kommunen dispensere fra disse kravene. Hvert enkelt tilfelle må vurderes spesielt. Målet er å lage et helhetlig, trygt og effektivt gang- og sykkelvegssystem gjennom aktuelt område.

Mange av de alvorligste ulykkene skjer ved påkjørsel av myke trafikanter i kryss i tettbygde strøk. Det er derfor viktig at farten er lav i kryssområder, der man også har kryssing med myke trafikanter. Stram utforming av kryss bør tilstrebes der det er myke trafikanter. Det fører til lav fart og kortere kryssingsavstander for gående og syklende.

Gangfelt

Gangfelt skal ikke tegnes inn på reguleringsplanen.



Figur 37: Gangfelt

Langsgående gang- og sykkelveg bør trekkes minimum 5 m fra primærvegen når den krysser en sekundærveg. Gangfelt bør legges der det er naturlig for gående å krysse, fortrinnsvis i forbindelse med kryssområder.

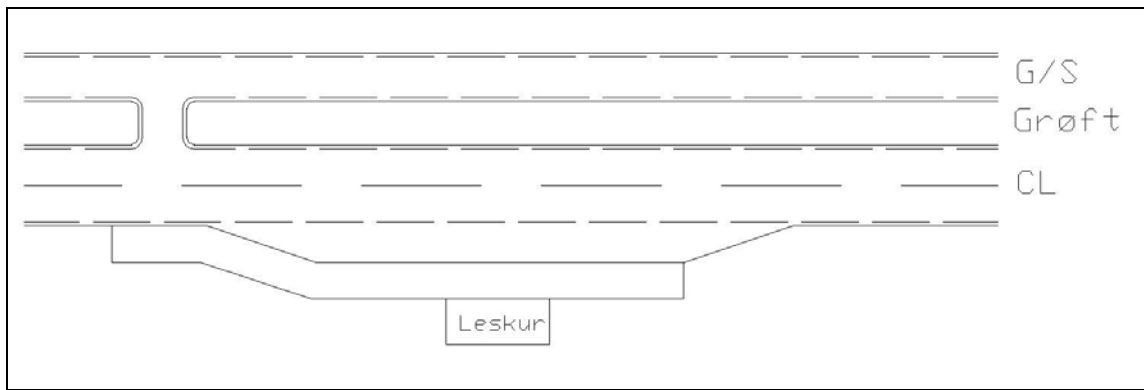
Gangfelt bør ligge minst 2,0 m fra kjørebaneveggen av parallellgående veg.

Ved fartsgrense 50 km/t, skal bredden på gangfelt være minst 3,0 m.
Ved fartsgrense 60 km/t, skal bredden på gangfelt være minst 4,0 m.

For å gjøre kryssingen av veg enklere for blinde og svaksynte, skal gangfeltet (første hvite stripe) starte ca. 5 cm fra fortauskant.

Tilrettelagt kryssing

Der gang- og sykkelveg ligger på motsatt side av veg og grøft i forhold til bussholdeplass og det ikke er gangfelt, må det tilrettelegges for kryssing for gående og syklende. Dette kan gjøres ved å bygge en minimum 2 meter bred asfaltert overgang mellom busslomme og gang- og sykkelvegen. Overgangen plasseres slik at myke trafikanter kan krysse sikkert bak bussen.



Figur 38 Prinsskisse av overgang fra busslomme til gang- og sykkelveg

6 Parkering

Bestemmelse til plan- og bygningslovens § 11 – 9 nr. 5 – Parkering i Ringsaker kommune, Hedmark (Vedtatt av kommunestyret i Ringsaker den 14.11.12, sak nr. 12/42, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-9 nr 5)

§ 1 Generelle bestemmelser

Bestemmelsen anvendes ved nybygg, hovedombygging, tilbygg eller endret bruk av eksisterende bygninger.

For utforming av permanente parkeringsplasser skal den til enhver tid gjeldende håndbok fra Statens vegvesen om "Veg- og gateutforming" (Håndbok 017), legges til grunn. Kommunens veileder vil gi ytterligere føringer.

Kommunen vurderer i hvert tilfelle om behovet for parkeringsplasser er tilfredsstillende ivaretatt. Det kan i særlige tilfeller gis dispensasjon.

Alle arealer regnes etter NS 3940 – bruksareal (BRA).

Ved beregning av antall parkeringsplasser skal sluttantallet alltid rundes oppover til nærmeste hele tall.

Minimum 5 % av parkeringsplassene til ansatte og besøkende bør være tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne (minimum 1 plass). Plassene skal være tydelig merket og ligge så nær inngangene som mulig.

Sentrum defineres som sentrumsområde for Brumunddal og Moelv slik det framgår av kommuneplanen.

§ 2 Bolig

Boliger i sentrum skal ha minimum 12 parkeringsplasser pr. 1 000 m².

Boliger utenfor sentrum skal ha minimum 1 parkeringsplass per boenhet < 70 m² og 2 plasser per boenhet ≥ 70 m². Det må i tillegg være avsatt nødvendig plass til gjesteparkering.

For 1-roms boenheter (hybler) som er tilknyttet vanlig boenhet, stilles det ikke krav til parkeringsplass.

For omsorgsboliger ol. gjelder bestemmelsene i § 5.

§ 3 Kontor og forretninger

Kontor og forretninger i sentrum skal ha minimum 12 parkeringsplasser pr. 1 000 m².

Kontor og forretning utenfor sentrum skal ha minimum 20 parkeringsplasser pr. 1 000 m².

I tillegg skal det avsettes nødvendig lasteareal for varetransport.

§ 4 Industri- og lagerbebyggelse

Industri og lagerbebyggelse skal ha minimum 10 parkeringsplasser pr. 1 000 m².

§ 5 Andre typer bebyggelse

Institusjoner, omsorgsboliger, forsamlingslokaler, skoler, idrettsanlegg, kafeer mv. og andre bygningsanlegg, hvor spesielle forhold gjør seg gjeldende, skal ha tilstrekkelig med parkeringsplasser for biler og sykler og tilfredsstillende inn- og utkjøringsforhold. Fastsettelse av p-krav skal avklares tidlig i planprosessen etter en dokumentasjon fra tiltakshaver, og fastsettes endelig i byggesaken.

§ 6 Sykkelparkering

For blokkbebyggelse skal det være felles sykkelparkering for hver oppgang tilsvarende 1 - 2 plasser pr. leilighet.

For forretnings- og kontorbebyggelse bør det være 3 - 4 parkeringsplasser for sykkel opptil 100 m² BRA og 1 plass pr. 50 m² BRA forretningsareal utover 100 m².

Viktige kollektivknutepunkt/bussholdeplasser, skoler mv. skal ha gode parkeringsmuligheter for sykkel.

§ 7 Reduserte krav ved sambruk

For sambruk og fellesløsninger kan krav om parkeringsplasser reduseres til 70 %.

Ved parkering på fellesareal for flere eiendommer skal vilkår om slik parkering tinglyses som en heftelse på vedkommende eiendom. Parkeringsanlegg skal være permanent og i samsvar med vedtatt arealplan.

§ 8 Frikjøp av parkeringsplass

I stedet for å opparbeide biloppstillingsplasser på egen grunn eller på fellesarealer kan kommunen samtykke i at det innbetales et beløp pr. manglende parkeringsplass til kommunens parkeringsfond for bygging av parkeringsanlegg.

Frikjøpsordningen omfatter ikke boliger.

Frikjøpsbeløpet fastsettes i kommunens gebyrregulativ

Det settes som vilkår i byggetillatelsen at fastsatt frikjøpsbeløp skal være innbetalt før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest gis for bygningsarealer som berøres av frikjøpet.

7 Kollektivtrafikk

Adgang for busser, samt holdeplasser/snuplasser, skal planlegges i samarbeid med kommunen og det aktuelle busselskap. Holdeplasser kan utformes som kantsteinsstopp/stopp langs vegkant eller fullverdig busslomme. Kantsteinsstopp blir sett på som et fartsreduserende tiltak. Fullverdige busslommer er mer aktuelle i spredt bebyggelse og vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 0,75-1,0 m ved holdeplassen.

Holdeplasser skal utformes i henhold til Statens Vegvesens håndbøker.

Trafikk til skoler:

Det skal anlegges adskilte snuplasser for busstrafikk og korttidsparkering for personbiler.

8 Fartsdempende tiltak

Hensikten med fartsdemping og fartsdempende tiltak er i første rekke å bedre trafikksikkerheten. Nullvisjonen, der målet er at ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i trafikken, er det som legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet.

Det vises til Statens Vegvesens håndbok 072 *Fartsdempende tiltak*.
(<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>)

Fartsdempende tiltak er først og fremst aktuelle på adkomstveger og samleveger i boligområder. Fartsdempende tiltak bør ikke brukes der ÅDT er høyere enn 5000.

Fartsdempende tiltak kan gjøres ved fysiske eller andre tiltak.

Fartshumper

- Sirkelhump
- Modifisert sirkelhump
- Trapeshump
- Fartspute

Anbefalt høyde er 10 cm for alle ovennevnte, bortsett fra fartsputer, som anbefales 8,3 cm høye. Humptyper høyere enn 10 cm anbefales ikke brukt.

Humper brukes ikke på veger med fartsgrense 50 km/t eller høyere. Humpene må ikke plasseres i skarpe kurver eller i sterk stigning.

Fartsgrense	Anbefalt avstand mellom humper
30 km/t	Ca 75 meter
40 km/t	Ca 100 meter

Andre fysiske tiltak

- Innsnevring av veg fra vegkant eller til ett kjørefelt
- Sideforsyning
- Kombinasjon innsnevring/sideforskyvning
- Rundkjøringer
- Miljøgater
- Gatetun
- Rumlefelt

Andre tiltak

- Skilting
- Oppmerking
- Vekslede ensidig parkering
- Visuelle virkemidler

9 Støy

Det vises til T-1442/2012 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* (http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/lover_reglere/retningslinjer/2012/retningslinje-stoy-arealplanlegging.html?id=696317) og Statens vegvesens håndbok 064 *Nordisk beregningsverktøy for vegtrafikkstøy* (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>). Disse skal legges til grunn ved planlegging og bygging av veger.

Det er et mål å begrense støyulempene mest mulig ved god planlegging på et tidlig stadium, for å unngå avbøtende tiltak. Vegens linjeføring, kapasitet, fartsgrense, trafikale løsninger og byggegrenser er forhold som har betydning for støy.

Skjermingstiltak

Støyskjermer og støyvoller brukes for å skjerme utendørs oppholdsarealer og /eller bolig. Fasadetiltak kan være nødvendig for å oppnå tilfredsstillende støynivå inne i oppholdsrom, se Statens Vegvesens håndbok 248 *Fasadeisolering mot støy* (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>).

10 Andre dimensjonerende faktorer

10.1 Bruksklasse

Alle kommunale veger skal dimensjoneres for å tåle en belastning tilsvarende bruksklasse (BK) 10.

10.2 Stigning

Samle- og adkomstveger i boligområder skal ha maks stigning 8,0 %.

Samle- og adkomstveger i næringsområder skal ha maks stigning 7,0 %.

Samle- og adkomstveger i spredt bebyggelse skal som hovedregel ha maks stigning 8,0 %.

For gang- og sykkelveger skal det tilstrebes så liten stigning som mulig. Krav til stigningsforhold er vist i figur 39.

	Utendørs - sentrumsområder	Turveger – gangveger utenom sentrumsområder
Stigning:		
Lengde < 3 m	1:12 – 8 %	1:12 – 8 %
Lengde 3 m – 35 m	1:20 – 5 %	1:12 – 8 %
Lengde 35 m – 100 m	1:20 – 5 %	1:15 – 7 %
Lengde over 100 m	1:20 – 5 %	1:20 – 5 %
Tverrfall	Maksimalt 2 %	Maksimalt 2 %
Repos 160 cm x 160 cm	For hver 60 cm stigning	Hvis mulig – kan være ved siden av vegen
Nivåsprang	2 cm +/- 3 mm	2 cm +/- 3 mm

Figur 39: Maksimale stigningsforhold for anlegg for myke trafikanter

Utenfor sentrum kan det tillates stigning på 1:12 eller unntaksvis 1:10. I naturområder og andre områder utenfor tettsteder bør en tilstrebe så liten stigning som mulig.

I situasjoner der det er vanskelig å oppnå tilfredsstillende stigningsforhold, på grunn av naturgitte eller andre forhold, bør det vurderes tiltak som hvilemuligheter og fast underlag i anlegget/langs turvegen etc.

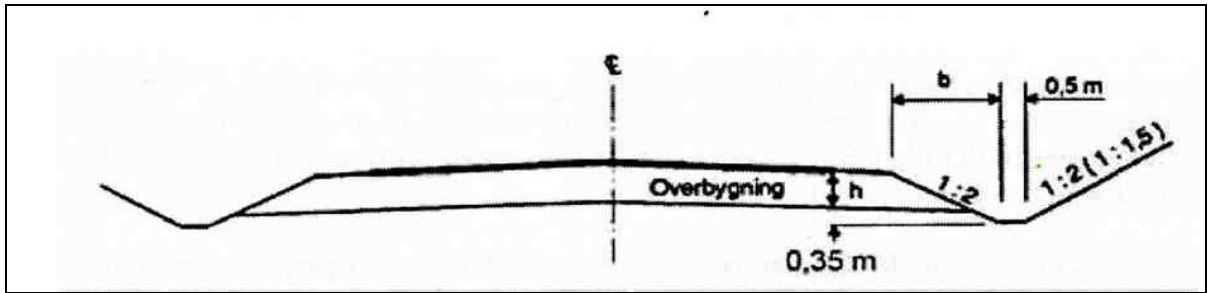
10.3 Grøftebredder i forhold til drenering

Grøftebreddene skal primært følge vegklassene, men må tilpasses generert behov for drenering av vegoverbygning, bestemt av grunnforholdene og valg av åpne/lukkede grøfter. Eksempler for drenering av overbygningen er beskrevet i Statens Vegvesens håndbok 018 *Vegbygging* (<http://www.vegvesen.no/Faq/Publikasjoner/Handboker>).

Dersom det er fare for at vann blir stående i overbygningen, må det sikres at vannet dreneres ut. Dette kan løses ved å benytte åpne grøfter, med bunn 0,35 m under overbygningen eller ved lukket drenering. Valg av løsning vil gi nødvendig bredde på regulert areal, og skal avklares i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. Det skal som hovedregel benyttes åpen drenering.

Minimum bredde (b) ved dyp sidegrøft (åpen drenering), avhengig av overbygningstykkelse (h):

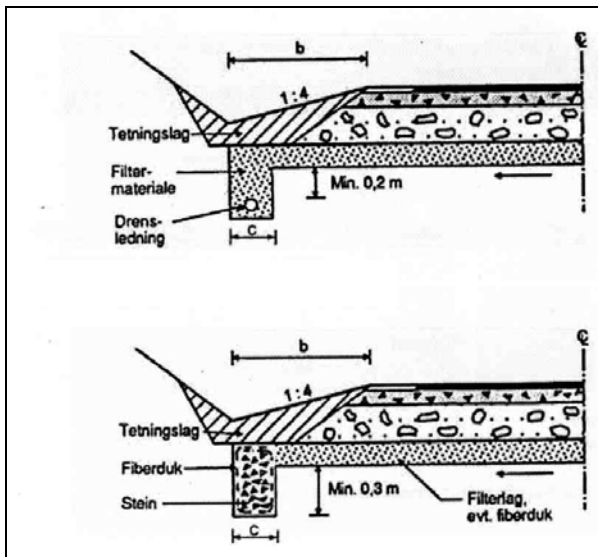
Tykkelse på vegoverbygning h (m)	Nødvendig bredde b(m)
0,15	1,0
0,25	1,2
0,5	1,7
0,7	2,1
1	2,7



Figur 40 Åpen drenering

Minimum bredde (b) ved grunn sidegrøft (lukket drenering):

Standardklasse	Nødvendig bredde b (m)
S	1,0 m (grøftedybde 0,25 m)
A/FA	0,8 m (grøftedybde 0,20 m)
GS	0,8 m (grøftedybde 0,20 m)



Figur 41 Lukket drenering

Ved bruk av lukket drenering ønskes primært løsning med dreneringsledning. Ved bynære strøk bør rabattløsninger vurderes.

For håndtering av overvann bør det vurderes om vegsystemet kan benyttes som flomveg. For mer informasjon knyttet til klimatilpasset overvannshåndtering, se Norsk Vanns *Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering* (<http://www.norskvann.no/kompetanse/va-bokhandelen/rapporter/product/166-r162-veiledning-i-klimatilpasset-overvannshandtering>).

10.4 Skråningshelning

For jordskrånninger (skjæringer og fyllinger) med stabile masser benyttes normalt helning 1:2. Fjellskjæringer og murer skal ha helning 4:1. Ved 80 km/t skal skråningene normalt ha helning 1:4. Ved vanskelige grunnforhold må skråningshelningene vurderes. Der dette ikke kan løses innenfor vegklassenes forslag til vegbredder i reguleringsplanen (ved store terrenginngrep), må forholdene sees på spesielt.

Grunnforhold		Med spes. overflatetiltak
Stein	1:1,5	1:1,25
Grus	1:2	1:1,5
Sand $C_u \geq 5$	1:2	1:1,5
Finsand/silt <ul style="list-style-type: none">• Tørr• Lagdelt• vannmettet	1:3 Vurderes Vurderes	1:2 Vurderes Vurderes
Leire <ul style="list-style-type: none">• Skjæringsdybde 0-10• Skjæringsdybde > 10	1:3 1:3*	1:2*
*Stabilitet mot dyperegående glidninger skal undersøkes		

Figur 42: Største skråningshelning (h:l)

10.5 Overhøyde

Krav om bruk av overhøyde gjelder kun for vegger av klasse Sa3. For andre kjøreveger gjelder tverrfallverdien på 3 %. Se samletabell (Figur 1).

10.6 Breddeutvidelse

I krappe kurver skal samleveger breddeutvides.

Breddeutvidelse av adkomstveger og felles adkomstveger bør vurderes for å ivareta trafikksikkerhet.

- For FA-veger foretas breddeutvidelsen med 1,0 m gjennom hele kurven ved $R < 50$ m
- For adkomstveger foretas breddeutvidelsen med 1,5 m gjennom hele kurven ved $R < 50$ m
- For A1-veger foretas breddeutvidelse med 1,0 m i 10 m lengde mot kryss.

For øvrig vises det til Statens vegvesens håndbøker.

10.7 Overflater / kanter

Det skal tilstrebes å benytte granitt som kantstein og dekkestein.

10.8 Snølager

For alle vegklassene er tilstrekkelig areal til snølager ivaretatt i grøftearealet, se normalprofilen. Minimum areal til snølager bør være minst halvparten av brøytet vegbredde. Skulder og grøfter kan benyttes. Ved ett felts veg bør snølager være lik brøytet areal. Snølager må ikke være til hinder i gangareal, ved kryssing av veg eller i adkomst til parkeringsplasser for bevegelseshemmede.

For ikke avkjørselsfrie vegger i småhusbebyggelse, er det behov for å avsette areal til ytterligere langtidslagring av snø. Det skal sørges for at areal tilsvarende 5-10 % av vegarealet i tillegg til snølageret i grøftearealet. For ikke avkjørselsfrie vegger og plasser i tett bebyggelse skal det avsettes areal til langtidslagring av snø, som tilsvarer 65 % av brøytet areal. Arealene skal plasseres hensiktsmessig med tanke på drift og ha god avrenning.

10.9 Veg- og gatebelysning

Statens Vegvesens håndbok 264 *Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning* (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>) legges til grunn for planlegging og utførelse av veg- og gatebelysning. Alle veger, gater og gang-/sykkelveger skal som hovedregel belyses. Gjennomføring av lysberegning og/eller prøvebelysning bør vurderes.

Veglys skal bedre trafiksikkerheten, spesielt for myke trafikanter. Vegbelysningsanleggene skal gi god belysning med lavest mulig energiforbruk til lavest mulig kostnad. Viktige faktorer en må ta hensyn til for å gi god vegbelysning er blant annet:

- Luminansnivå og luminansjevnhet
- Belysning i vegens sideområder
- Kontraster
- Lysfarge
- Blending
- Vegdekker
- Visuell føring

Det er tre hovedprinsipper for plassering av lysmaster langs veg:

- Ensidig
- Tosidig (parallelt, sikksakk)
- Midt

Hovedprinsippet bør være at en velger en løsning hvor én rad master løser oppgaven. Ved ensidig plassering bør mastene plasseres inn mot stigende terreng. Langs gang- og sykkelvegen skal mastene plasseres minst 1 m fra asfaltkant på denne. Der det er parallell veg og gang- og sykkelveg skal mastene plasseres på motsatt side av gang- og sykkelvegen i forhold til veg.

Lyspunkthøyde:

Vegtype	Lyspunkthøyde
Store kryssområder	Inntil 20 m
Hovedveger	8 – 12 m
Lokal- og sideveger	6 – 9 m
Plasser/terminaler	6 – 10 m
Gang- og sykkelveger (hvis de er separat belyst)	4 – 6 m

10.10 Grøntområder langs veger og gater i offentlige rom

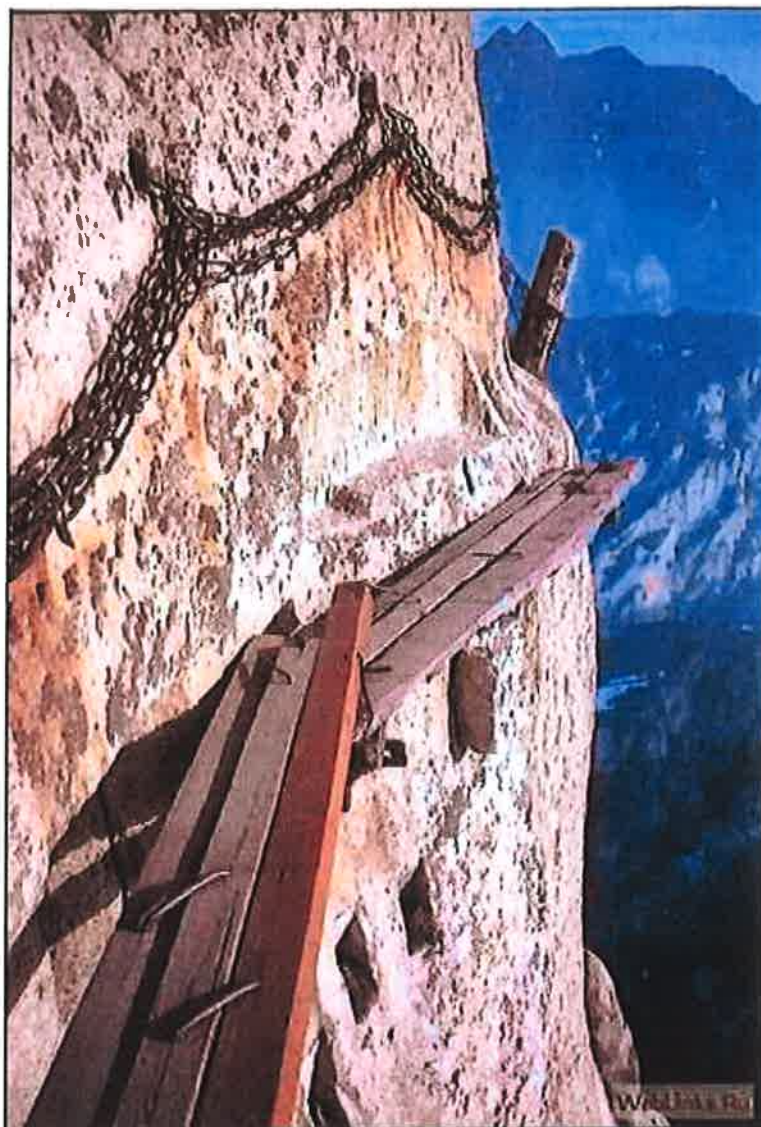
Det vises til Ringsaker kommunes egne retningslinjer vedrørende grønntområder (kommer i løpet av 2014).

11 Vedlegg

"Adkomstforhold for renovasjonsbiler", administrativ veileder fra Hias IKS

Adkomstforhold for renovasjonsbiler

Administrativ veileder



15. april 2009



Bakgrunn.

Henting og transport av avfall fra husholdningene skjer med biler med spesialbygde påbygg der avfallet komprimeres for å effektivisere transporten. Bilene krever en viss minstestandard for atkomstvegene som skal kjøres og tilstrekkelig areal for snuplass.

Veilederen kan benyttes i de tilfellene der det oppstår uenighet mellom abonnent/vegeier og renovatøren (Nortransport AS) om hvorvidt den private eller offentlige vegen er kjørbær og om det er tilfredsstillende snuplass. Veilederen bør også benyttes i forbindelse med utbyggingsplaner. I tillegg bør veilederen benyttes ved en helhetlig gjennomgang av private vegger.

Veilederen er utarbeidet i samarbeid mellom Nortransport AS og Hias IKS og den har vært presentert i teknisk koordineringsgruppe.

Kommunens renovasjonsforskrifter er relativt generelle på dette området. I slike saker vil det uansett måtte benyttes et visst skjønn. For at skjønnsutøvelsen ikke skal bli alt for tilfeldig er det behov for en veileder med mer entydige kravspesifikasjoner.

I denne sammenheng er det to aktuelle vegtyper:

- Offentlige vegger der allmennheten har rett til bruk av vegen.
- Private vegger. Her har vegeier rett til å stenge for allmenn ferdsel. Dersom vegen ikke har tilfredsstillende standard bør stegning vurderes for at vegeier ikke skal kunne pådra seg et ansvarsforhold.

Av gjeldene regelverk gjelder følgende:

- Det er abonnentens ansvar å sørge for forsvarlig disponering av sitt eget avfall og dermed sette avfallsbeholderen fram slik at renovatøren kan hente avfallet.
- Stedet der avfallsbeholderen skal hentes, må ha vegstandard og snuplass slik at renovasjonsbilen kan komme trygt fram uten å forvolde skade på veg og kjøretøy og heller ikke utsette sjåføren for unødig fare.

Aktuelle lover og forskrifter.

Renovasjonsforskriftene.

"§ 7a. Plassering og tomning av oppsamlingsenhetene Hamar, Loten, Stange.

Hovedregelen er at avfallsbeholderne skal settes frem til offentlig veg kvelden før tomning.

Avfallsbeholderne plasseres på et plant underlag maksimum 3 meter gangavstand fra vegkanten langs den vegen renovatøren kjører. Plassering må skje slik at renovatøren ikke hindres i sitt arbeide. Abonenten er ansvarlig for å fjerne hindringer, rydde snø og strø foran beholderne.

Avfallsbeholdere kan også plasseres ved private vegger, dersom følgende forutsetninger oppfylles:

- det er minimum 5 abonnenter langs vegen.*
- vegen må være kjørbær med de biltyper som benyttes til renovasjon. Kommunen i samråd med renovator avgjør dette.*
- det må være tilfredsstillende snuplass i nærheten av siste abonnent/renovasjonsavtale langs vegen.*
- abonentene er ansvarlige for vedlikehold,*

brøyting og strøing av vegen. Brøyting/strøing må skje så tidlig at vegen er klar til renovatøren kommer.

Renovatoren skal normalt utføre tømmingen i tidsrommet kl. 06.00 - 21.00. Ved innkjøring av bevegelige helligdager, kan tidsrommet endres.

§ 7b. Plassering og tomning av oppsamlingsenhetene Ringsaker.

Hovedregelen er at avfallsbeholderne skal settes frem til maksimalavstanden fra kjørbare veg etter gebyrregulativet kvelden før tømming. Avfallsbeholderne plasseres på et plant underlag. Plassering må skje slik at renovatøren ikke hindres i sitt arbeid. Abonnten er ansvarlig for å fjerne hindringer, rydde sno og strø foran beholderne. Kommunen i samråd med renovatør avgjør hva som er kjørbare veg.

Som kjørbare veg regnes veg som oppfyller følgende forutsetninger:

- *minimum det antall abonnenter langs vegen som fastsettes i gebyrregulativet.*
- *vegen må være kjørbare med de biltyper som benyttes til renovasjon.*
- *det må være tilfredsstillende snuplass i nærheten av siste abonnent/renovasjonsavtale langs vegen.*
- *abonnentene er ansvarlige for vedlikehold, brøyting og strøing av vegen. Brøyting/strøing må skje så tidlig at vegen er klar til renovatøren kommer.*

Renovatoren skal normalt utføre tømmingen i tidsrommet kl. 06.00 - 21.00. Ved innkjøring av bevegelige helligdager kan tidsrommet endres."

Kommentar:

Kjørbare veg med de biltyper som benyttes til renovasjonen.

- I dette ligger at de bilene som vanligvis benyttes skal kunne komme fram.
- Det skal være en biltype med to-kamret komprimatørpåbygg da hele innsamlingsystemet er basert på at det samles inn to fraksjoner hver gang.

I Ringsaker er minimum antall abonnenter langs private veger ikke fastsatt i gebyrregulativet. Praksis har imidlertid etablert seg til en bolig. Dette medfører at renovasjonsbilene kjører fram til samtlige husstander dersom vegstandard og snuplassen er tilfredsstillende. I Hamar, Løten og Stange skal det være min. 5 hus langs vegen for at renovasjonsbilen kjører fram. Dette er fastsatt i forskriften.

Forurensningsloven.

§ 30. Kommunal innsamling av husholdningsavfall m.v.

Kommunen skal sørge for innsamling av husholdningsavfall. Forurensningsmyndigheten kan i forskrift eller i det enkelte tilfellet pålegge kommunene å innføre ordninger for sortering av avfallet. Et slikt pålegg må baseres på en samlet vurdering av kostnadene dette vil innebære i forhold til de miljøfordeler som oppnås.

Kommunen kan gi forskrifter om at den kommunale innsamling bare skal gjelde i tettbygd strøk, at visse slag husholdningsavfall skal holdes utenfor den kommunale innsamling, og at visse slag avfall skal holdes adskilt. Kommunen kan etter søknad unnta bestemte eiendommer fra den kommunale innsamling.

Kommunen kan gi forskrifter som er nødvendig for å få til en hensiktsmessig og hygienisk oppbevaring, innsamling og transport av husholdningsavfall. Uten kommunens samtykke må ingen samle inn husholdningsavfall. Forurensningsmyndigheten kan i særlige tilfeller ved forskrift eller enkeltvedtak bestemme at kommunens samtykke ikke er nødvendig.

Kommentar:

Kommunen er pliktig til å ha en renovasjonsordning. Abonnenten har en plikt til å betale for ordningen og holde oppsamlingsutstyr i samsvar med de kommunale renovasjonsforskriftene. Av dette følger det at abonnenten har et klart ansvar for å sette fram avfallet slik at det kan hentes av renovatøren. Abonnenten er eier og ansvarlig for avfallet inntil avfallet er tomt i renovasjonsbilen. På det tidspunkt avfallet tømmes i renovasjonsbilen er kommunen eier og ansvarlig for avfallet.

Plan- og bygningsloven.

§ 66. Atkomst og avløp

1. Eiendom kan bare deles eller hebygges dersom byggetomta(ene) enten er sikret lovlig atkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel eller ved tinglyst dokument eller på annen måte er sikret vegforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillende. Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. vegloven av 21. juni 1963¹ §§ 40-43.

Hvor vegforbindelse etter kommunens skjønn ikke kan skaffes uten uforholdsmessig vanske eller utgift kan kommunen godta en annen ordning.

Vegloven av 1963.

Aktuelle temaer

- Bruk og vedlikehold
- Fordeling av kostnader
- Vegforeninger for bruksberettigede til vegen
- Vegiers ansvar når vegen er åpen for allmenn ferdsel.
 - Stegning med bom og off. skilt - privat skilt er ikke tilstrekkelig

Friluftsløven av 1957.

Private vegger i utmark

- Vegier vurderer og bestemmer om en veg skal være åpen for allmenn ferdsel
- En veg er åpen for allmenn ferdsel dersom den ikke er stengt med bom.
- Allemannsretten gir likevel adgang for ridende og ferdsel til fots.

Vegtrafikkloven av 1965.

- "En hver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke volder skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret"
- Loven gjelder kjøring med motorkjøretøyer uansett om vegen er privat eller offentlig.

Forskrifter om skilting.

- §45 i skiltforskriften - trafikkskilting private veger
- Regionvegkontoret er skiltmyndighet for private veger

Arbeidsmiljøloven.

Lovens formål er:

- "a) å sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon, som gir full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og med en velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet,*
- b) å sikre trygge ansettelsesforhold og likebehandling i arbeidslivet,*
- c) å legge til rette for tilpasninger i arbeidsforholdet knyttet til den enkelte arbeidstakers forutsetninger og livssituasjon,*
- d) å gi grunnlag for at arbeidsgiver og arbeidstakerne i virksomhetene selv kan ivareta og utvikle sitt arbeidsmiljø i samarbeid med arbeidslivets parter og med nødvendig veiledning og kontroll fra offentlig myndighet,*
- e) bidra til et inkluderende arbeidsliv."*

I en konkret sak har advokat Stein Hervik hos advokatfirmaet Johnsrud, Sanderud og Skjærstad AS, gjort bl.a. følgende betenkning av ansvarsforholdene:

"De rettslige utgangspunktene er at sjåføren har et straffesankjonert ansvar etter vegtrafikkloven og at hans arbeidsgiver har et ansvar overfor sjåføren iht. arbeidsmiljøloven. Sjåføren kan av disse grunner ikke pålegges å kjøre på strekninger hvor det ikke er forsvarlig. Et annet rettslig utgangspunkt er renovasjonsforskriftens § 7 b, som sier at avfallsbeholdere skal plasseres innenfor en viss avstand fra "kjørbar veg""

Generelt om ansvarsforhold.

- Vegcier kan komme i ansvarsforhold
 - Dårlig vedlikehold som årsak til skade
 - Vegcier kan bli erstatningsansvarlig og må betale skaden
 - Dersom vegen er i uforsvarlig stand plikter vegcier å stenge vegen.

Forslag til administrativ veileder for vegstandard.

Vegstandard for renovasjonsbiler.

Vegen skal kunne trafikkeres med lass hele året, unntatt i teleløsningsperioder og i perioder med mye nedbør. I disse periodene, om vegen er stengt, må abonnenten selv sørge for å sette fram husholdningsavfallet til kjørbar veg.

Dimensjonerende aksellast: Min. 13 tonn på bruer og 10 tonn på veg. Ønskelig standard tilsvarende BK på tilstøtende offentlig veg.

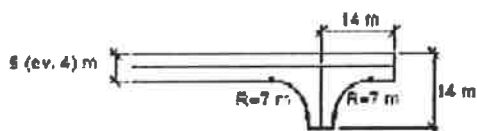
I spesielle tilfeller kan det aksepteres at vegene kjøres på sommeren mellom 14. april og 14. oktober. I vinterhalvåret (14. oktober – 14. april) må beholdene settes fram til avtalt sted.

Abonnenten må kunne dokumentere at vegen har en tilfredsstillende standard etter denne administrative veilederen. Ved uenighet kan dokumentasjonen kreves utarbeidet av fagkyndig instans.

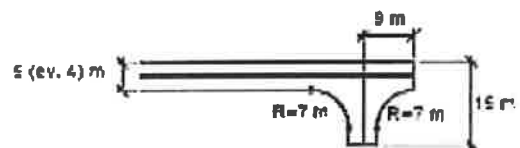
Kjørbar veg.

- **Vegbredde**
Vegbredden skal være minimum 4.0 m. Med vegbredde menes kjørebane pluss skulder på hver side.
Ned til 3,5 m. kan aksepteres om vegen ellers blir regnet som god
- **Breddetutvidelser**
 - I fyllinger høyere enn 2 m (målt på ytterkant skulder) skal vegbredden økes med 0,5 m.
- **Stigning**
 - Maksimal stigning i lassretningen skal normalt ikke overstige 10 %.
- **Bæreevne**
Må kunne tåle transport på alle årstider med mindre vegen er stengt.
- **Kurvatur**
 - Minste tillatte radius for horisontalkurver er 10 m. målt i senterlinjen.
- **Vedlikehold**
 - Brøyting av veg og snuplass.
 - Brøytestikker for markering av vegkant på vinteren
 - Strøing av veg og snuplass
 - Kvisting – lysåpning i bredde på min. 4 m. og høyde 4,5 m.
 - Påse ekstra vedlikehold i vårløsningen
Det aksepteres maks. 30 meter rygging
 - Sikring mot utforkjøring ved spesielt risikable veger

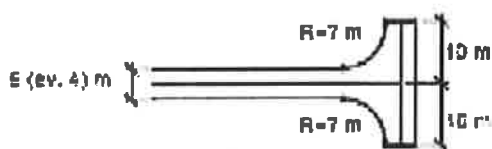
Snuplass med vendhammer.



Alt. 1.

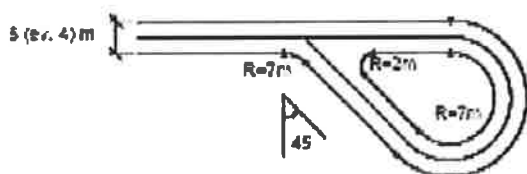


Alt. 2.

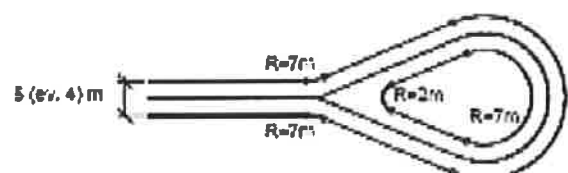


Alt. 3.

Snuplass med rundkjøring.



Alt. 1.



Alt. 2.

Oppsummering – vurdering av adkomstforhold.

Det foretas en konkret vurdering i de enkelte sakene. Den administrative veilederen legges til grunn. I noen tilfeller kan en fravike enkelte krav dersom vegstandarden for øvrig er god.

Det skal tas hensyn til at renovasjonen skal kunne skje på en forutsigbar og god måte for abonnenten. Det må også legges vekt på at sikkerheten til de som utfører det praktiske arbeidet.

- Dersom vegen ikke er kjørbær med renovasjonsbilen, må beholderen settes fram til kjørbær veg.
- Det er renovatoren som avgjør om vegen kan kjøres og som har ansvaret etter trafikklovgivningen.
- I spesielle tilfeller kan det aksepteres at vegene kjøres på sommeren mellom 14. april og 14 oktober. I vinterhalvåret (14. oktober - 14. april) må beholderne settes fram til avtalt sted.
- Dersom vegen ellers er i god forfatning, kan enkelte krav i denne veilederen fravikes.

Ny saksbehandlingsrutine etter at myndighet er delegert til Hias:

1. Abonnenten og renovatoren forsøker å bli enige. Dette dokumenteres i PA-KIS.
2. Dersom de ikke enes tas saken opp med Hias som sammen med renovatoren og abonnenten forsøker å finne en løsning. Hias fattet vedtak (1.gangs behandling).
3. Vedtaket kan påklages av partene. Klagen sendes Hias.
4. Hias fortar en ny vurdering og kan endre vedtaket. Dersom vedtaket opprettholdes går saken til kommunens klagenemnd for behandling.

[REDACTED]

[REDACTED]