

VEG- OG GATENORM FOR RINGERIKE KOMMUNE



RINGERIKE
KOMMUNE

Vedtatt av kommunestyret
24.06.2021



1. FORORD	5
1.1 - Hensikt og målgruppe.....	5
1.2 - Virkeområde	5
1.2.1 Spesielt om Miljøhensyn.....	5
1.3Hjemmelsgrunnlag	7
2. ALLMENNE BESTEMMELSER	8
2.1 Forskjellene på «skal, bør og kan»	8
2.2 Behandling av avvik	8
2.3 Veghierarki, klassifisering og regulering	8
2.3.1 Kriterier for skiltet mellom offentlig formål (kommunalt klassifisert veg) og privat veg	10
2.3.2 Overtakelse av privat klassifiserte veger til kommunalt drift og vedlikehold (kommunalt klassifisert)	11
2.4 Tilknytning til offentlig veg	12
3. OVERORDNETE FØRINGER	13
3.1 Prioritering av trafikantgrupper.....	13
3.2 Universell utforming	14
3.3 Trafikksikkerhet.....	14
3.4 Sykkeltrafikk.....	14
3.5 Kollektivtrafikk	14
3.6 Krav i forbindelse med utrykningskjøretøy	14
4. DEFINISJONER	15
5. VEG- OG GATEUTFORMING	17
5.1 Oversikt over dimensjoneringsklasser for veg- og gate	17
5.2 Samletabell og definisjoner.....	17
5.2.1 Hovedveg.....	19
5.2.2 Samleveg (SA).....	20
5.2.3 Adkomstveg (AD).....	21
5.2.4 Gate	23
5.2.5 Utstrekning av område for gatestandard og krav til gateutforming	23
5.2.6 Fortau	27
5.2.7 Gang- og sykkelveg (GS-veg)	27
5.2.8 Turveg (Tv)	29
5.3 Vegfundamentering og -dekker.....	29
5.4 Utforming av vegkryss	30
5.5 Frisikt	32
5.6 Fartsdempende tiltak	36
5.7 Snuplasser	36
5.8 Bruer og kulverter/underganger	37
5.9 Snøopplag.....	37
5.9.1 Avgrensning mellom sone 1 og 2 i øst mot Heradsbygda	38
5.9.2 Nordlig avgrensning mellom sone 1 og 2	38
5.9.3 Avgrensning mellom sone 1 og 2 i Haug/Åsa	38
5.10 Private avkjørsler	39
6. SYKKEL	40
6.1 Utforming av sykkelanlegg.....	40
6.2 Sykkelparkering	40
6.3 Skilting og oppmerking av sykkelanlegg	41

7. PARKERING	42
7.1 Allment	42
7.2 Utforming av parkeringsareal.....	42
7.3 Kantparkering.....	45
7.4 Utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede (HC-plasser)	45
7.5 Utforming av busstoppesteder	46
7.6 Busslomme	47
7.7 Kantstopp.....	48
7.8 «Timeglass» -holdeplass	48
8. VEGETASJON OG TREPLANTING	50
8.1 Vegetasjonsbetydning.....	50
8.2 Overordnede prinsipper for beplanting	50
8.3 Trær	51
8.3.1 <i>Treplanting</i>	52
8.4 Planting i rabatter og i sidearealer	53
9. SPESIELLE EMNER	54
9.1 Universellutforming	54
9.1.1 <i>Ledelinjer i gategrunn øy</i>	54
9.2 Belysning	55
9.3 Støy.....	56
9.4 RAL-farger	56
9.5 Trafikkskilt og skiltfundamenter	56
9.6 Signalregulert gangfelt.....	57
9.7 Kabler og ledninger.....	57
9.8 Rekkverk	57
9.9 Kantstein.....	58
9.10 Bommer og andre fysiske sperrer.....	59
9.11 Støttmurer	60
9.12 Møbleringssone	60
9.12.1 <i>Lehus</i>	61
9.12.2 <i>Benker</i>	61
9.12.3 <i>Rabatter</i>	62
9.12.4 <i>Kumløkk</i>	62
9.12.5 <i>Slukrister og overvannsrister</i>	62
9.13 Grøfter, stikkrenner etc.	63
9.14 Trafikkøyer	63
9.15 Overflatedekke på vegger, gang-/sykkelstier og fortau.....	63
9.16 Gatetun	64
10. KONTROLL, GODKJENNING OG OVERTAKELSE	65
10.1 Kontroller og overtakelsesforretning	65
10.2 «Som bygget» (As built) dokumentasjon	66
10.3 Garantistillelse	67
10.4 Eiendomsgrenser.....	67
10.5 Utbyggingsavtale	67
10.6 Overtakelse av privat klassifiserte vegger til kommunalt drift og vedlikehold (kommunalt klassifisert).....	68

11. REGULERINGSBREDDER OG BYGGEGRENSER	70
11.1 Reguleringsbredder.....	70
11.1.1 Fyllinger og jordskjæringer.....	73
11.1.2 Snøopplag.....	74
11.2 Avvik fra krav til vegutforming i reguleringsplan	74
11.3 Byggegrenser	74
11.3.1 Byggegrense for garasjer og boder	75
11.3.2 Byggegrense for Trafokiosker o.l.	76
11.3.3 Plassering av avfallsbeholdere, postkasser og lignende	77
11.3.4 Plassering av hekker og gjerder	77
12. KRAV TIL PLANMATERIALET	78
12.1 Detaljeringsgrad i forhold til plan- og bygningsloven	78
12.2 Teknisk tegningsgrunnlag	78
12.3 Byggesøknad	79
12.4 Byggeplaner (Utomhusplaner).....	79

1. FORORD

1.1 - Hensikt og målgruppe

Denne vei- og gatenormalen er ment å fungere som et oppslagsverk for kravene som stilles til vei- og gateplanlegging og utbygging i Ringerike kommune. Den viktigste målgruppen er planleggere og kommunale saksbehandlere.

Bruk av normalen skal sikre at alle veg- og gateanlegg i Ringerike bygges trafikksikre, universelt utformet, estetiske og slik at drift og vedlikehold kan skje med minst mulig kostnad for vegholder. Det gjør også at veg og gate som bygges av private har en standard som gjør at de kan overtas av kommunen.

1.2 - Virkeområde

Veg- og gatenormalen gjelder både for kommunale og private veger, gater og avkjørslr. Den gjelder også for forbindelser til kommunale veger og gater fra andre trafikkanlegg. Det forutsettes derfor at veg- og gatenormalen følges ved all planlegging og bygging av veger eller gater i Ringerike, uavhengig om de bygges av offentlige eller private aktører.

1.2.1 Spesielt om Miljøhensyn

Forurenset grunn

- Generelt gjelder [Forurensningsforskriften kapittel 2](#) ved terrenginngrep i områder hvor det har vært virksomhet som kan ha forurenset grunnen, og der det finnes tilkjørte forurensete masser eller det av andre årsaker er grunn til å tro at det er forurenset grunn. [Faktaark M-813 Grunnforurensning - bransjer og stoffer](#), gir en oversikt over forurensninger som kan ligge i grunnen etter ulike typer bransjevirkosomhet.
- Innenfor områderegulering Hønefoss gjelder § 3.1.1. Forurenset grunn.

- Kravet om tiltaksplan gjelder også for gravearbeider/terrenginngrep for tiltak som ikke er søknadspliktig etter plan- og bygningsloven. Dette vil for eksempel være graving for veganlegg, kraftoverføring, fjernvarmeanlegg, kabel- og rørtraseer. Unntak jf. Byggesaksforskriften § 4-3 vil likevel kunne omfattes av forskriften om opprydding i forurenset grunn så lenge det er snakk om graving som gir masseoverskudd og dermed omplassering av masser.

Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset

- [Faktaark M-1243 Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset](#), gjelder inntil forskrift er vedtatt.
- Overskytende jord- og steinmasser (inkl. asfalt og betong) fra samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall.
- Ikke-forurenset masse (innenfor normverdiene for forurenset grunn) skal deponeres på godkjent mottakssted, gjenvinnes eller nyttiggjøres.
- forurenset masse som ikke disponeres på eiendommen (i tråd med miljøvurderinger), skal leveres til godkjent deponi eller behandlingsanlegg med tillatelse etter forurensningsloven
- Kommunedelplan for masseforvaltning vil være førende (når den er vedtatt)

Fremmede organismer/naturmangfold

Jordmasser er en potensiell kilde til spredning av fremmede organismer. I henhold til Forskrift om fremmede organismer § 18 Alminnelige krav til aktsomhet, er det viktig å opptre aktsomt for å hindre at aktiviteten medfører uheldige følger for naturmangfoldet.

Forurensing/forsøpling - varslingsplikt

Generell varslingsplikt til brannvesenet gjelder ved akutt forurensing som er påtruffet ved graving og

eller er selvforskyldt (uhell). I tillegg gjelder varsling til kommunens forurensningsmyndighet, og stopp i arbeidet, ved påtruffet forurensning og eller forsøpling/avfall (deponi/villfylling ol.).

1.3Hjemmelsgrunnlag

Ringerike kommunes veg- og gatenormal er juridisk bindende gjennom plan- og bygningslovens (pbl) § 18- 1, 2. ledd, hvor kommunen i gis anledning til å gi kommuneplanbestemmelser om utførelse av «krav til opparbeidelse av veg og hovedledning for vann og avløpsvann». Dette omfatter også utførelse av private veger og veger som er åpen for alminnelig ferdsel, men som ikke skal overtas av kommunen. I Ringerike er slike bestemmelser hjemlet i kommuneplanens § 5.1.3 hvor det heter at: «Opparbeidelse av gaterom og trafikkareal skal skje i tråd med den til enhver tid gjeldende kommunale norm».

Ringerike kommunes veg- og gatenormal kommer derfor til anvendelse og forutsettes fulgt opp i både reguleringsplan etter pbl § 12 og i byggesaksbehandling etter pbl. §§ 27-4, 18-1, 28-7, 20-1 mv., samt i kontrollfasen etter pbl § 24-1. Avvik fra veg- og gatenormalen kan kun godkjennes ved behandling av søknad om dispensasjon eller gjennom vedtak i den enkelte reguleringsplan.

Ringerike kommunes veg- og gatenormal bygger også på vegloven. Etter § 13 i vegloven har Samferdselsdepartementet mulighet ved forskrift til å gi bindende bestemmelser om utforming og standard for offentlig veg. Slike normer utgis av Vegdirektoratet i håndbok N100 «Veg- og gateutforming» og håndbok N200 «Vegbygging». Krav i sentral forskrift gjelder for hele landet og kan normalt ikke fravikes.

I § 3 nr. 5 i forskriften til vegloven heter det at «Vegnормene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.» På bakgrunn av dette har Ringerike kommune, i likhet med en rekke andre kommuner, sett behov for en lokal tilpasning av de sentrale bestemmelsene fra Vegdirektoratet. Kommunen står fritt til å gi slike bestemmelser innenfor rammen av Samferdselsdepartementets forskrifter og de sentrale normer utgitt av Vegdirektoratet.

2. ALLMENNE BESTEMMELSER

2.1 Forskjellene på «skal, bør og kan»

Denne normalen bruker verbene 'skal', 'bør' og 'kan' med følgende betydning:

- Skal/må: Krav
- Bør: Anbefaling
- Kan: Alternativ/eksempel

2.2 Behandling av avvik

Ettersom at veg- og gatenormalen er juridisk bindende kan avvik fra normalen kun skje etter skriftlig søknad og påfølgende vedtak i kommunen, vanligvis fra administrasjonen. Ifølge kommunens delegeringsreglement er myndighet til å behandle slike søknader fordelt som følger:

For avvik fra byggetekniske krav (oppbygning/konstruksjon) rettes søknad om dispensasjon til behandling hos *Teknisk, kultur og idrett*.

For avvik fra krav i reguleringsplan kan det rettes søknad om enten dispensasjon eller planendring til behandling hos *Miljø og areal*.

2.3 Veghierarki, klassifisering og regulering

Det er et mål at flest mulig overordnede veger som er åpne for allmenn ferdsel reguleres med eierformål 'offentlig' og at de samsvarer med kommunal klassifisering.

Likeledes bør private veger som hovedsakelig brukes som stikkveger til boligeiendommer enten reguleres med eierformål 'fellesareal' eller være taus (dvs. vegene forblir private) og samsvare med privat klassifisering.

Mange av dagens veger og gater i Ringerike er klassifisert på tvers av eierformålene ovenfor. Utfordringen gjelder særlig for private veger som bør være offentlige (kommunalt klassifiserte). Mange av disse har en standard langt under krav for opptak til kommunal veg. Inntil de er ombygget for å innfri kommunal vegstandard unntas de fra regelen nedenfor.

Veger og gater skal klassifiseres etter følgende prinsipp:

Offentlige veger:

- Hovedveg (H)
- Samleveg (SA1/2)
- Adkomstveg (AD1/2)
- Gang- og sykkelveg

For bygging av slike veger kreves reguleringsplan. I reguleringskartet skal det for vegbanen benyttes arealformål 'Veg' (Sosi 2010) og betegnes o_Veg. I reguleringsbestemmelsene (jf. pbl § 12-7, nr.14) skal eierformål angi at vegen er offentlig formål.

Private veger:

- **Fellesatkomster, Stikkveger og interne veger i boligfelt mm.**

Når veiene betjener bygning /anlegg som benyttes av offentlige tjenester (renovasjon, brannvesen mv) kreves normalt reguleringsplan. Dersom de ikke de ikke benyttes av offentlige tjenester er det opp til kommunen å vurdere et eventuelt behov for regulering.
- **Andre private veger (utenom tettbebyggelse f.eks. skogsbilveg).**

Tekniske krav i denne normen gjelder ikke for slike type veger. For slike veger vurderer kommunen om reguleringsplan kreves.

For alle private veger skal det for vegbane i reguleringskartet benyttes arealformål 'Kjøreveg' (Sosi 2011). I reguleringsbestemmelsene (jf. pbl § 12-7, nr.14) skal eierformål angi at vegen er (privat) fellesareal, eller være taus (da underforstått som privat). Dvs. vegen er ikke offentlig formål.

- **Andre gang- og sykkelanlegg**

Interne smetter/snarveger i boligfelt og lignende og som har en hovedsakelig intern funksjon og ikke inngår som naturlig del av offentlig/allment tilgjengelig gang- og sykkelnettverk.

Disse bør reguleres med arealformål grønnstruktur – turveg (sosi 3031). I bestemmelsene bør det under 'kvalitet- og funksjonskrav' (jf. pbl 12-7 nr.2) angis minstebredde og kvalitet på overflate som beskrevet i kap. 5.2.8 «Turveg (Tv)». Videre bør bestemmelsene for eierformål (jf. pbl § 12-7, nr.14) angi at turvegen er (privat) fellesareal, eller være taus (da underforstått som privat). Dvs. turvegen er ikke offentlig formål.

2.3.1 Kriterier for skiltet mellom offentlig formål (kommunalt klassifisert veg) og privat veg

For nye veger:

I skillet mellom offentlige og private veger legges følgende kriterier til grunn for kommunal overtakelse:

- A) Samleveger som er en naturlig forlengelse/forbindelse mellom dagens/fremtidige kommunale veger.
- B) Atkomstveg som tjener som atkomst til natur/friluftsområder, anlegg/bygg eller andre områder av allmenn interesse.
- C) Boliggater (åpen for allmenn ferdsel) med atkomst til et visst antall boliger.
- D) Boliggater med atkomst til færre boliger enn i c), men er så lange at vedlikeholdskostnader for oppsittere blir uforholdsmessig store. Disse forutsettes vurdert enkeltvis.

Til pkt. c) defineres skillet mellom offentlig atkomstveg

(AD1) fra privat veg ved at atkomsten betjener:

A) flere enn 5 frittliggende eneboliger,

eller

B) boligfelt med flere enn 5-10 boenheter.

Punktene ovenfor gjelder all regulering/bygging av nye veger. For omklassifisering av forefinnende (private) veger til offentlig formål må også vegstandard legges til grunn som kriterium. Vegen må innfri kommunal vegstandard før kommunal overtakelse.

Ringerike kommunes forventning til inngåelse av utbyggingsavtaler (UBA) gjelder kommuneplanens

byggesoner i hele kommunen når en eller flere forutsetninger om avtaleinngåelse er til stede. Det kan ved

utarbeidelse av kommunedelplan (eller reguleringsplan for et større område) fattes mer særskilte vedtak om UBA for å gi bedre forutsigbarhet for utbygging innen planområdet.

Utkast til utbyggingsavtale skal utarbeides mellom tiltakshaver og Ringerike kommune før den legges ut til offentlig høring. Endelig utbyggingsavtale vedtas av Kommunestyret. Utbyggingsavtaler kan brukes for alle typer tiltak det er adgang til i plan- og bygningslovens § 17.

2.3.2 Overtakelse av privat klassifiserte veger til kommunalt drift og vedlikehold (kommunalt klassifisert)

Regulering

I regulering av veg skal tilleggsareal til vegbane (fortau, grøft, skjæring og fylling mv) alltid inngå. Dette omtales i kapitel 11, «Reguleringsbredder og byggegrenser».

Omfang og detaljeringsgrad for tekniske tegninger for de ulike planfaser skal tilpasses prosjektets størrelse og vanskelighetsgrad. Det stilles krav til at planmaterialet er tilstrekkelig detaljert. Krav til planmaterialet (tegningsgrunnlag, utomhus-/byggeplaner og lignende)

omtales ytterligere i kap.12 «Krav til planmaterialet».

Ved omklassifisering av veg fra privat til kommunal veg kreves det, dersom eierformål i gjeldende regulering ikke er i samsvar, endring av eierformål enten ved reguleringsendring eller mindre endring i reguleringsplan etter pbl §§ 12-14.

2.4 Tilknytning til offentlig veg

Tilknytningspunkt til offentlig veg krever avkjørselstillatelse etter Veglovens §§ 40-43.

Kommunen bestemmer i hvert enkelt tilfelle om vegen skal byggemeldes særskilt eller inngå i byggesøknad for hus eller delsøknad for tomt.

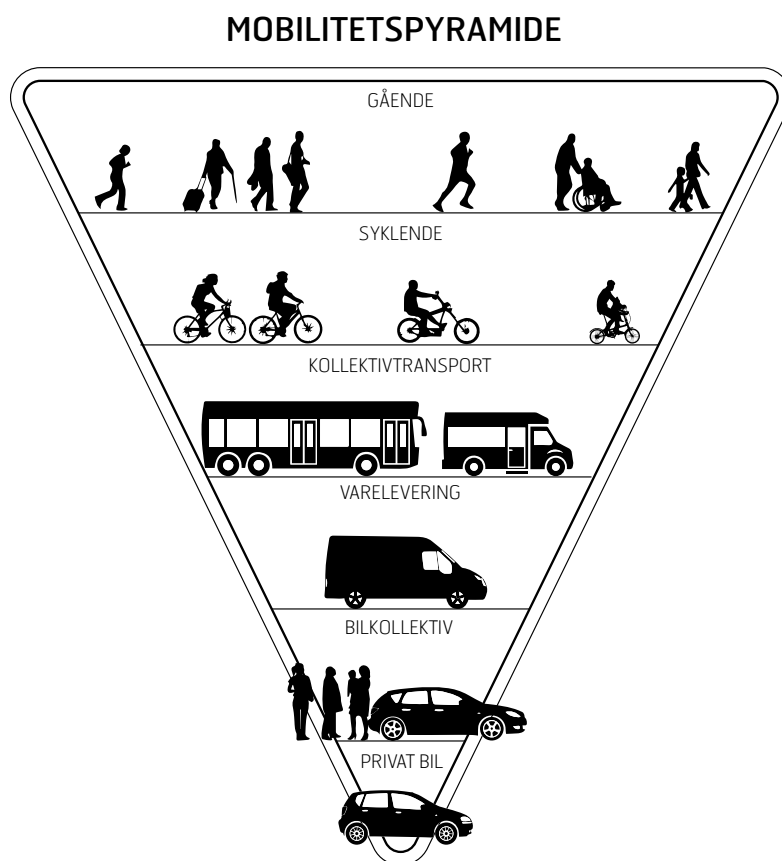
3. OVERORDNETE FØRINGER

3.1 Prioritering av trafikantgrupper

I utvikling av løsninger for veg- og gatenettet i Ringerike er det et mål i kommuneplanen å fremme framkommelighet og sikkerhet for trafikanter i følgende prioritet:

1. fotgjengere
2. syklister
3. kollektivtrafikk
4. biltrafikk

I all planlegging av veg og gate skal det vises hvordan slik prioritering er fulgt opp. Punktene nedenfor omtaler noen beslektede føringer som må følges.



Figur 3-1 Prioriteringsrekkefølge trafikantgrupper

3.2 Universell utforming

I all planlegging av trafikkanlegg stilles det krav til universell utforming. Anbefalinger for universell utforming i veg og gatesystemet er vist i Statens vegvesens Håndbok V129 «Universell utforming av veger og gater» <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>. Se også kap. 9.1, «Universell utforming»

3.3 Trafikksikkerhet

Ringerike kommune har utarbeidet egen trafikksikkerhetsplan som omhandler trafikksikkerhet. Denne finnes her: [Ringerike kommune](#)

3.4 Sykkeltrafikk

I all planlegging av trafikkanlegg skal løsning for sykkeltrafikk vises.

All opparbeidelse av sykkelanlegg i Ringerike skal i utgangspunktet følge normen i Statens vegvesen [Håndbok V122 «Sykkelhåndboka»](#).

Valg av løsning og type anlegg skal avklares med kommunen. Dette beskrives nærmere i kap. 6 «Sykkel».

3.5 Kollektivtrafikk

I all planlegging av trafikkanlegg skal løsning for kollektivtrafikk vises. Ringerike kommune er en del av Viken, og bruker derfor Kollektivplanen for Buskerud som retningsgivende. Denne finnes [her](#).

3.6 Krav i forbindelse med utrykningskjøretøy

I noen tilfeller har utrykningskjøretøy behov for mer plass enn det som går frem av Vegnormen og Statens Vegvesen sine håndbøker. Dette gjelder i hovedsak private veger og gårdstun med mer. Ringerike brann og redning har utarbeidet egen veileder for dette.

4. DEFINISJONER

Reguleringsbredde: Alle Samferdselsformål (dvs. veg med sideareal). 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 inkl. vegskulder/ bankett.

Kjørebanebredde: Bredden av den asfalterte vegbanen, unntatt bredden av evt. asfaltert skulder/ bankett.

Annen veggrunn: Vedlikeholdsareal (grøft/ skjæring/ fylling/ grønt) langs vegen.

ÅDT: Årsdøgnstrafikk er det antall kjøretøy per døgn som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år.

Maks. stigning: Krav til maksimal stigning gjelder i innerkurve.

Dimensjonerende kjøretøy: P = personbil, L = lastebil B= boggiebuss, VT = vogntog.

Når dim. kjøretøy er angitt, betyr dette at vedkommende kjøretøy kan komme fram med normalt kjøremønster, mens kjøretøyklassen over kan komme fram med et tillempet kjøremønster (SVV N100, kap. F.1.2).

Horisontalkurve: Vegens kurvatur i horisontalplanet. Krav til radius gjelder vegens senterlinje.

Vertikalkurve: Vegens kurvatur i vertikalplanet. I kryss er kravene til minimum buelengde større.

Tverrfall: Kjørebanehelning på tvers av vegens lengdeakse

Stoppsikt: Fri sikt over den teoretiske minste lengde som medgår til reaksjon og oppbremsing.

Avstand mellom kryss: Avstand målt mellom de kryssende vegers senterlinjer.

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.

G/S: Gang- og sykkelvei

AD1 og 2: Adkomstvei 1 for bolig, adkomstvei 2 for bolig/næring/skole

SA1 og 2: Samleveg 1 for boligområder med inntil 100 hovedbruksenheter, samleveg 2 for blandet transport til bolig- og industriområder.

Taus: Vegen er eller forblir privat

Vegformål: Areal som er tilknyttet vegen, dvs. kjørebane, vegskulder, grøft og evt. vedlikeholdsareal.

5. VEG- OG GATEUTFORMING

Ved all planlegging og utbygging skal veg- og gatenormalen følges. Hvordan de ulike vegtypene skal utformes framgår av de veg- og gateklassene vegsystemet er delt inn i.

5.1 Oversikt over dimensjoneringsklasser for veg- og gate

Ringerike kommune har i sin veg- og gatenorm begrenset dimensjoneringsklassene til å gjelde:

- Hovedveg
- Samleveg
- Adkomstveg
- Gate

I tillegg kommer **Gang- og sykkelveg** og **Turveg**.

Profiler for de ulike vegklassene framgår av underkapitler for hver enkelt vegklasse.

Til hver enkelt vegklasse er det knyttet ulike krav. Alle vegklasser er beskrevet i håndbok N100. Eventuelle tillegg, presiseringer og unntak refereres under.

«Tabell 5-1 Samletabell – krav til utforming i de ulike vegklassene» på neste side gir en oversikt over de ulike vegklasser og krav som er knyttet til disse.

5.2 Samletabell og definisjoner

Følgende tabellen presiserer krav til utforming av veger og gater (neste side):

Veg- og gateklasse

For gater se kap. 5.2.4 «Gate», for Turveg se kap. 5.2.8 «Turveg (Tv)»

	Samleveg bolig SA1	Samleveg bolig /næring /skole og barnehage SA2	Adkomstveg bolig, Brukes kun unntaksvis ved svært få boenheter AD1	Adkomstveg bolig /næring /skole og barnehage AD2	Felles avkjørsel (kjøreveg)	Gang- og sykkelveg GS-veg	Fortau langs veier
Regulering: Arealformål, Eierform	Veg	Veg	Veg	Veg	Kjøreveg	Gang- og sykkelveg	Fortau
	Offentlig	Offentlig	Offentlig	Offentlig	Felles/ privat	Offentlig	Offentlig
Asfaltert bredde m.	5,0	6,0	4,0	5,0	3,0 ¹⁾	3,0	2,5
Skulderbredde (gruset) m.	2 x 0,25	2 x 0,25	2 x 0,25	2 x 0,25	-	2 x 0,25	0,25
Vegbredde m.	5,5	6,5	4,5 ²⁾	5,5 ²⁾	3,0	3,5	-
Vedlikeholdsareal m. Tabell 5-1 ⁴⁾	min. 2 x 1,5	min. 2 x 1,5	min. 2 x 1,5	min. 2 x 1,5	2 x 1,0	min. 2 x 1,5	-
Minste totalbredde/ reguleringsbredde	8,5	9,5	7,5	8,5	5,0	6,5	-
Dim. Kjøretøytype ¹⁰⁾	Boggibuss	Vogntog	Lastebil	Boggibuss	Lastebil	Traktor	-
Dim. Fartsgrense km/t	50	50	30	30	30	-	-
Dim. Kjøremåte ¹¹⁾	B	B	C	B	C	-	-
Maks. stigning fri strekning %	8	8	10	10	12,5	8 ⁵⁾	8 ⁵⁾
Maks. stigning kryss % ¹²⁾	6	6	7	7	-	-	-
Min. horisontalkurve rettlinje m. ⁴⁾	60	60	20	30	10	15	-
Min. horisontalkurve i kryss m.	150	150	50	70	20	-	-
Min. høybrekksradius m.	500	500	150	200	-	50	-
Min. lavbrekksradius m.	400	400	150	150	-	50	-
Tverrfall, ensidig eller takfall %	min.3	min.3	min.3	min.3	min.3	maks.3	maks.2
Byggegrense (fra senterlinje veg) m. ³⁾ ⁴⁾	15	15	10	12,5	-	7	-
Byggegrense i kryss m. ⁴⁾	40 x 40	40 x 40	30 x 30	40 x 40	-	20 x 20	-
Hjørneavrunding i kryss R, m.	6	12	4	6	-	-	-
Fri høyde/ lysåpning m.	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	3,40	2,25
Aksellast tonn	10	10	10	10	Ingen krav	10	10

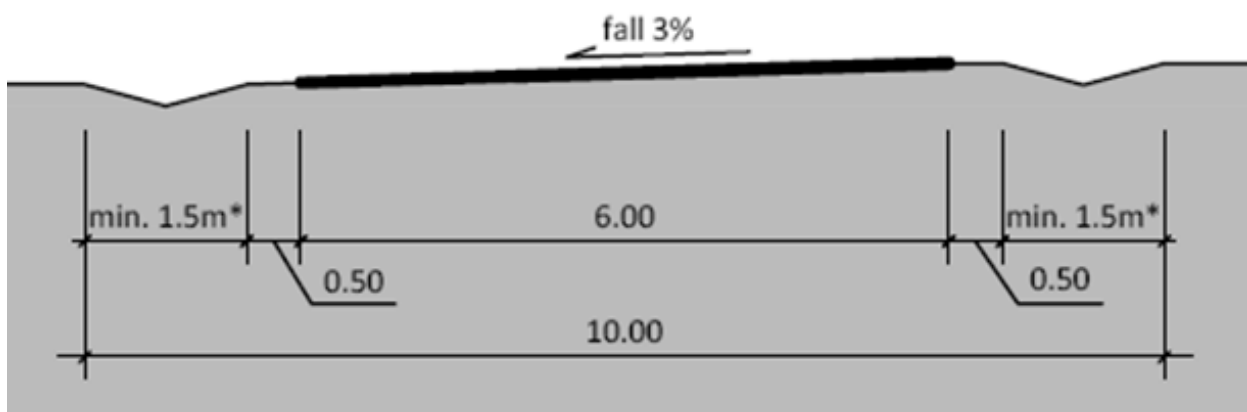
Tabell 5-1 Samletabell - krav til utforming i de ulike vegklassene

- 1) Unntak fra krav til fast dekke kan vurderes dersom avkjørselen betjener få boliger.
- 2) I veger med kurver, $R < 50$ m, skal vegen breddeutvides med 1,5 m i hele kurvens lengde.
- 3) Byggegrense kan bestemmes særskilt i kommuneplan etter hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9 pkt nr 5.
- 4) Gjelder ikke gater.
- 5) Se Statens vegvesens Håndbok 278, Veileder i universell utforming

- 10) Dimensjonerende kjøretøytype SVV N100, kap F.1.2
- 11) Dimensjonerende kjøremåte SVV N100, kap F.2
- 12) Maks. stigning kryss SVV V120, kap 6.1.11

5.2.1 Hovedveg

Hovedveger (deriblant riks- og fylkesveger) er forbindelse mellom samleveger i differensiert vegsystem. Avkjørsel skal etableres etter overordnet plan (reguleringsplan), og begrenses.



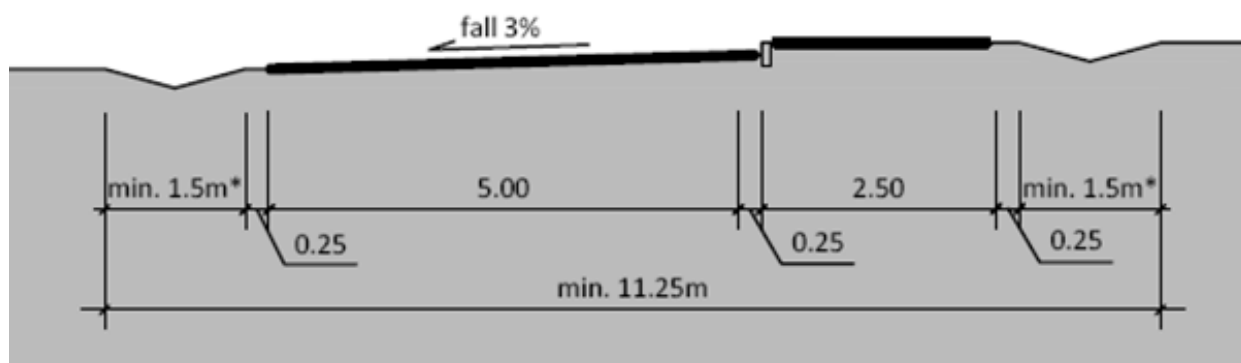
Figur 5-1 Tverrprofil hovedveg

5.2.2 Samleveg (SA)

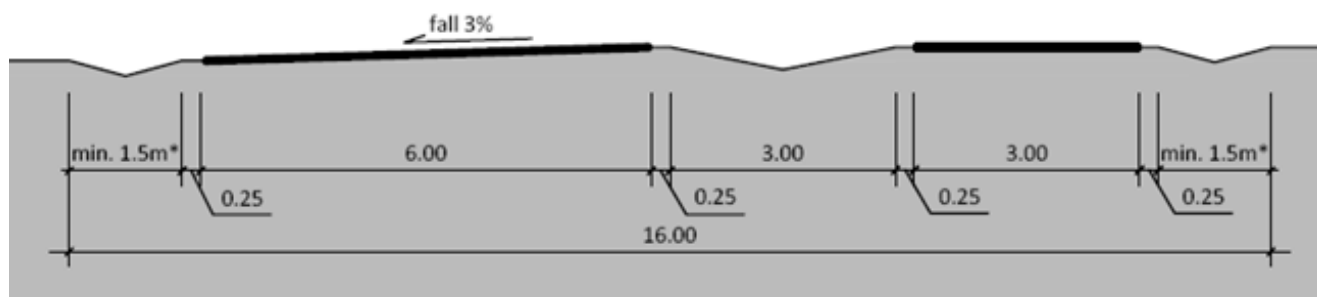
Samleveger forbinder adkomstvegene med hovedvegene (riks- og fylkesveger) og har en blandet transport- og adkomstfunksjon.

- Dimensjonerende fartsgrense skal være 40-50 km/t.
- Årsdøgnstrafikk (ÅDT) bør ikke være >5000 kjt/døgn.
- Samleveger bør ikke være lenger enn 2 km.
- Samleveger dimensjoneres for kjøretøytype boggibuss.
- Stigning skal ikke overstige 8 %, med unntak av stigningslengde under 100 m der inntil 10 % kan benyttes.
- Avkjørsler skal begrenses og etableres etter overordnet plan (reguleringsplan).

SA1 er samleveg i boligområder med inntil 100 hovedbruksenheter. ÅDT skal ikke overstige 1000.



Figur 5-2 Typisk snitt av samleveg SA1, bolig. *) Se figur 5-31 Snøsonkart



Figur 5-3 Typisk snitt av samleveg SA2, bolig, næring, skole og barnehage. *) Se Figur 5-31 Snøsonkart

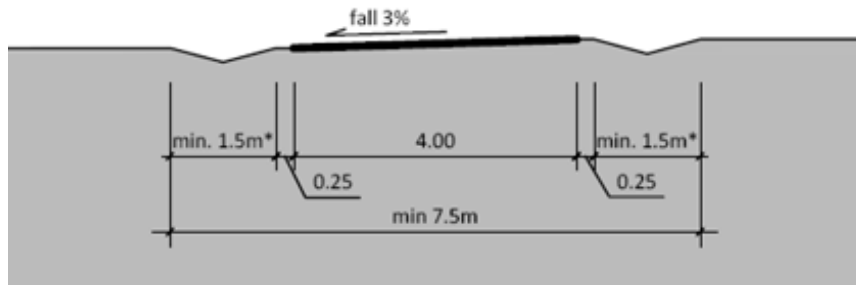
SA1 skal bygges med fortau hvis ikke kravet til gang-/sykkelforbindelser er ivaretatt på annen måte.

Samleveg **SA2** skal brukes i områder med blandet transport til bolig- og industriområder. **SA2** skal bygges med gang- og sykkelveg hvis ikke krav til gang- og sykkelforbindelser er ivaretatt på annen måte. Unntaksvis kan **SA2** bygges med fortau.

5.2.3 Adkomstveg (AD)

Adkomstveg er en veg med primært adkomstfunksjon, f.eks. boligadkomst, og skal utformes slik at farten blir lav.

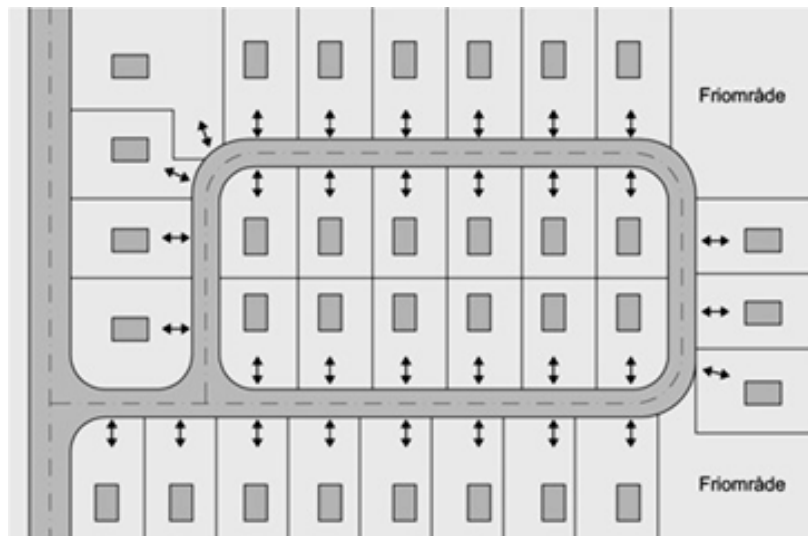
- Dimensjonerende fartsgrense skal være 30 km/t.
- Adkomstveg bør ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk.
- Når adkomstvegen utformes som en blindveg skal den alltid utformes med en snuplass/ snuhammer med hensyn til tilrettelegging for større kjøretøy og snølagringsplass i enden av vegen.
- Blindveger bør ikke være lenger enn 250 m, og utformet i sløyfe på maks. 600 m.
- Adkomstveg til bolig dimensjoneres for typekjøretøy lastebil etter kjøremåte C. Øvrige adkomstveger dimensjoneres for typekjøretøy boggibuss etter kjøremåte B.
- Stigninger bør ikke overstige 7 % for adkomstveg med kjørebanebredde 4 m og 10 % for bredere kjørebane (stigning måles langs innerkurve).
- Vertikalkurveradiene bør ikke være mindre enn 100 m.



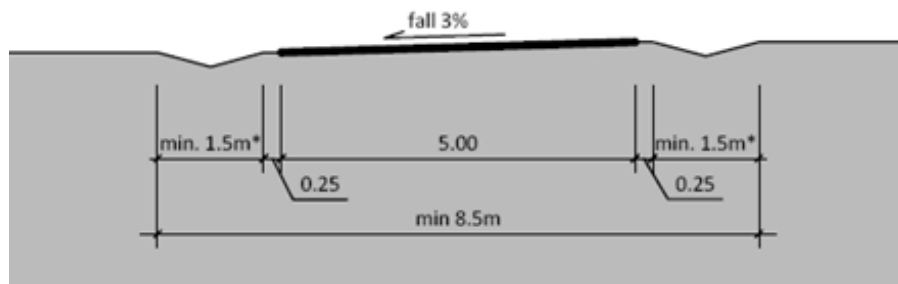
Figur 5-4 Tverrprofil Adkomstveg



Figur 5-5 Prinsippskisse. Blindveg



Figur 5-6 Prinsippskisse sløyfe



Figur 5-7 Typisk snitt av adkomstveg, næring, skole, idrett, barnehage. Adkomstveg bolig er lik men da med vegbredde på 4 meter og totalbredde på 7,5 meter *) Se figur 5-31 Snøsonkart

5.2.4 Gate

I sentrumsområder (som vist i kap. 5.2.5) skal det opparbeides gater og ikke veger. Det vil si en gateprofil som skal ivareta sentrumsområdets behov for god tilrettelegging for myke trafikanter. Den skal ha en god estetisk utforming med eventuell stedstilpasset beplantning, materialbruk og møblering, samt nødvendig parkering.

For beskrivelse av kantstein, belysning, belegg på fortau, farge mørk grønn (RAL 6012), kryssutforming/plassering av gangfelt, gatemøblering se kapittel 9, «Spesielle emner», vegetasjon i kapittel 8, «Vegetasjon og treplanting»

Det som skiller en gate fra en adkomstveg eller samleveg er at den har en mer bymessig utforming. Gaten er innrammet av bebyggelse langs en fast byggelinje som rammer inn gateløpet. En gate har også sideanlegg i form av fortau på begge sider, med en møbleringssone på en eller begge sider av gateløpet. Fartsgrensen i en gate bør være 30 km/t for å ivareta sikkerheten til kryssende fotgjengere.

I enkelte tilfeller kan det være aktuelt å anlegge kantparkering langs gateløpet. Det avsettes da 2,0 m bredde til langsgående parkering. Langsgående parkering bør inngå som en del av møbleringssonen, se Figur 5-8, Figur 5-9, Figur 5-10 og Figur 5-11.

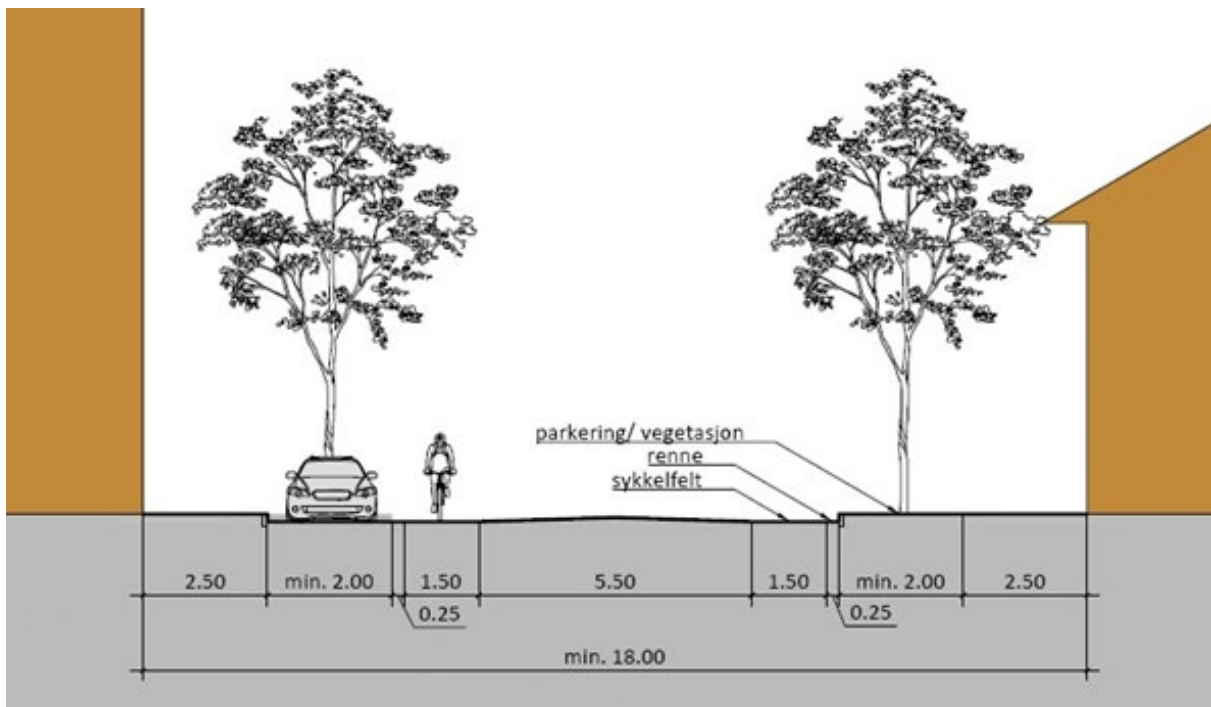
Hvis gaten inngår i en viktig sykkelrute med ÅDT over 4-5000 og fartsgrense over 30 km/t bør det anlegges sykkelfelt. Sykkelfelt kombinert med langsgående parkering bør unngås, men dersom dette benyttes må parkeringsbredden økes med 0,5 m av hensyn til sikkerhetssone for åpning av dør.

I bolig-gater med lav ÅDT og fartsgrense 30 km/t kan det etableres gatetun hvor gående kan benytte kjørebanelen.

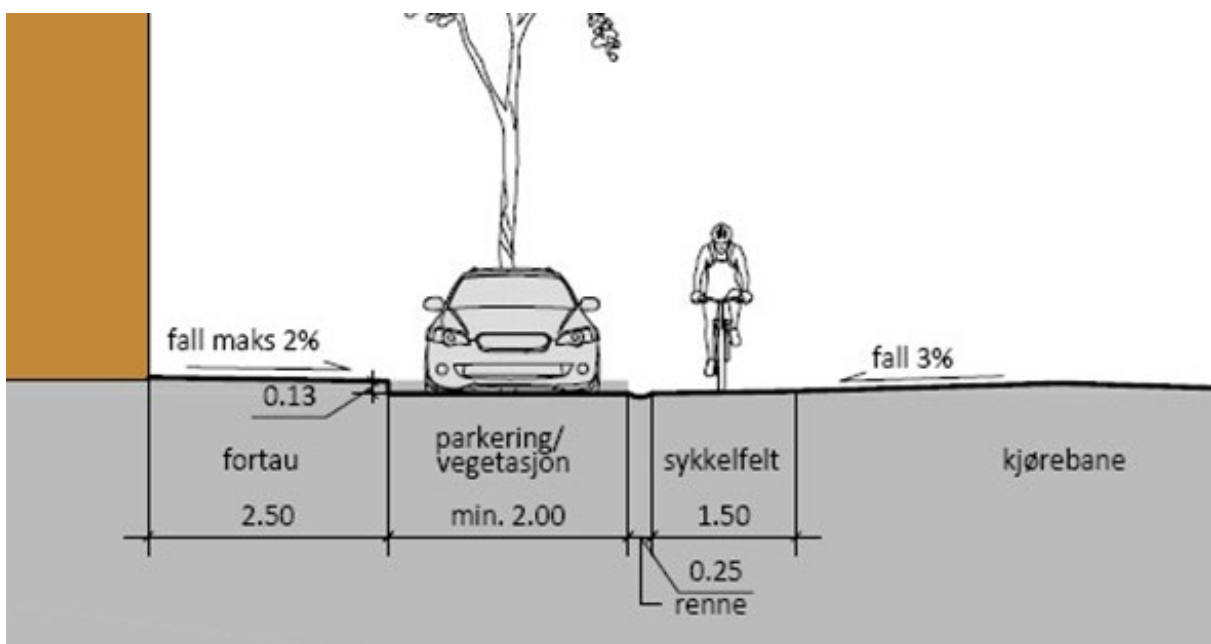
Forøvrig henvises det til Statens Vegvesens Håndbok V129 – Universell utforming av veger og gater.

5.2.5 Utstrekning av område for gatestandard og krav til gateutforming

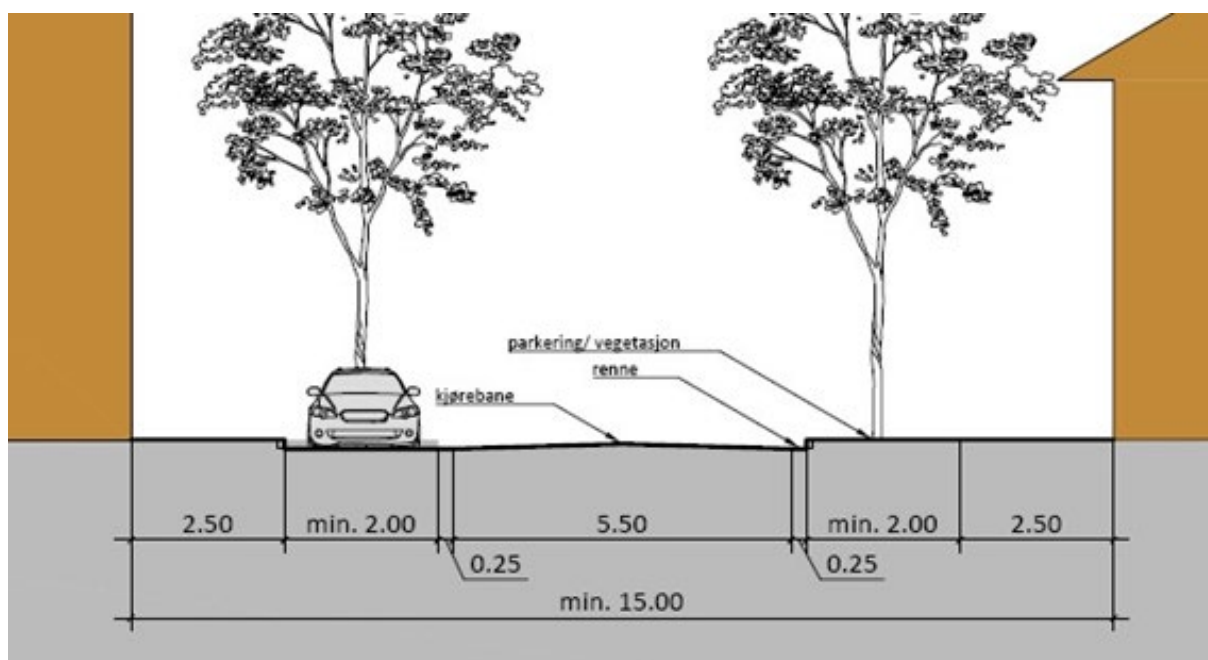
Innenfor bygrensene skal det i utgangspunktet alltid etterstribes gatestandard som beskrevet i kapittel 5.2.4. Dette vil også gjøres gjeldende i kommunens tettsteder der det er naturlig å etablere en gatestruktur.



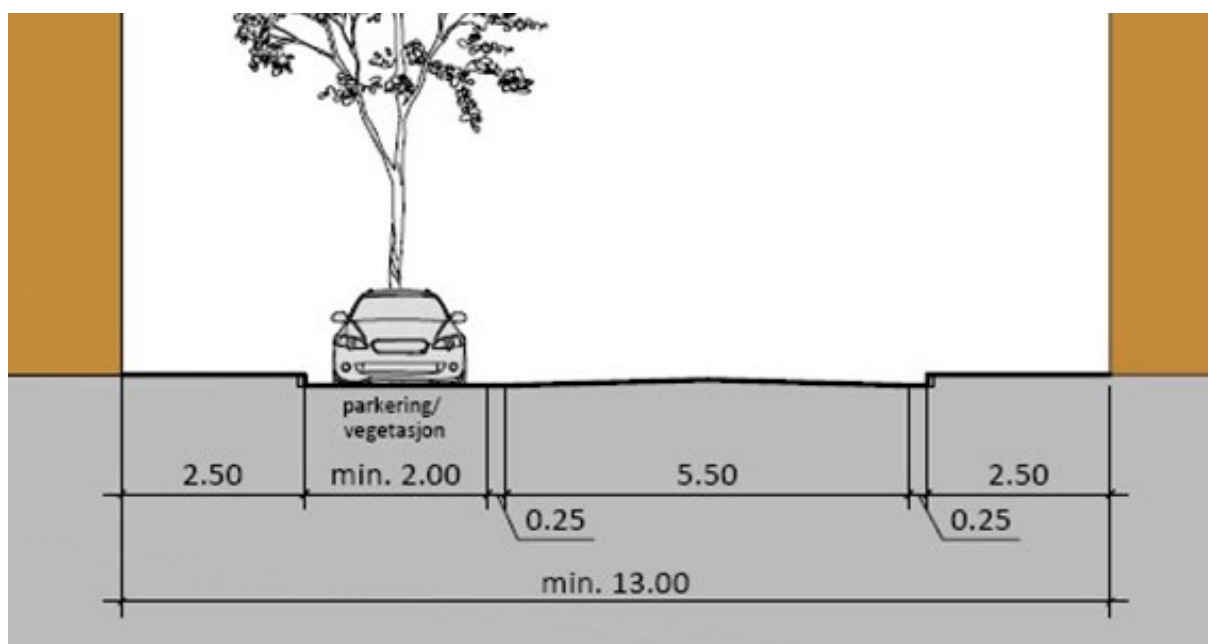
Figur 5-8 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring, sykkelfelt og vegetasjons-/parkeringszone



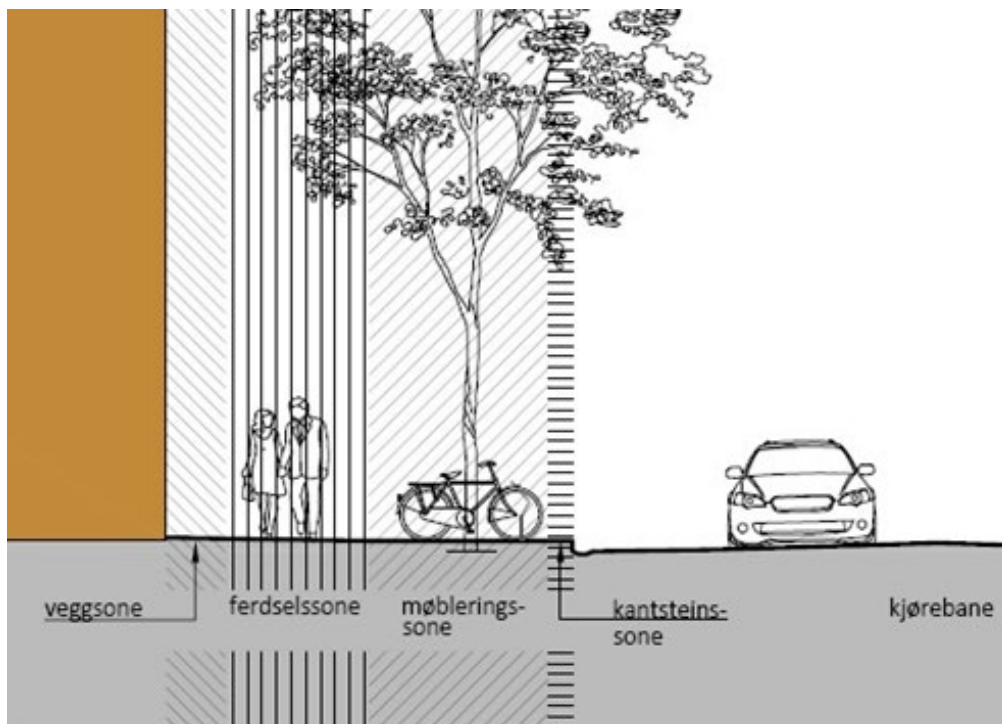
Figur 5-9 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring, sykkelfelt og vegetasjons-/parkeringszone



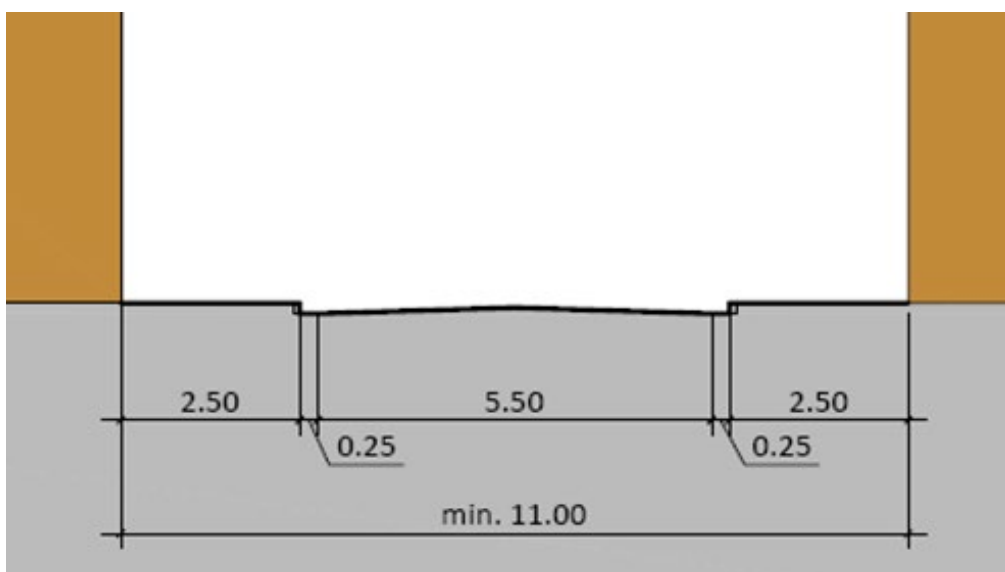
Figur 5-10 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring, sykkelfelt og vegetasjons-/parkeringssone på begge sider av gata



Figur 5-11 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring, sykkelfelt og vegetasjons-/parkeringssone på en side av gata



Figur 5-12 Soneinndeling i fortau



Figur 5-13 Eksempel på en tverrprofil i en kommunal gate med tovegskjøring

5.2.6 Fortau

Fortau skal normalt ha en bredde på minimum 2,5 m. Fortau skal være gjennomgående også forbi innkjørsler. Forbi innkjørsler anlegges nedsenk i kantstein med vis 2 cm.

Langs gate skal fortau utformes sammenhengende og gjennomgående over hele kvartal. Ved gatehjørner skal kantstein være nedsenket i hele hjørneavrundingen.

5.2.7 Gang- og sykkelveg (GS-veg)

Valget av løsning styres av trafikkmengde og fartsgrense/fartsnivå. Som en veiledning vises det til Statens vegvesens Håndbok V122 – Sykkelhåndboka. I den grad det er mulig skal gående og syklende skilles.

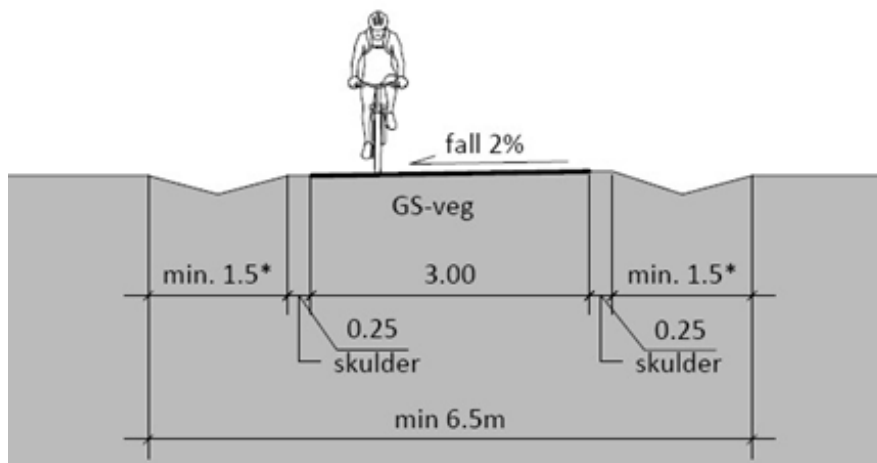
Syklistene kan i prinsippet «plasseres» på fire steder langs vegen:

- I gang- og sykkelveg
- I sykkelfelt
- I sykkelveg med fortau/gangareal
- I kjørebanelen sammen med øvrig trafikk

Vegnettet bør planlegges slik at gang- og sykkeltrafikken i størst mulig grad følger bilvegen parallelt. Både gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau/gangareal bør ha minst like gunstig reisetid og bedre stigningsforhold som alternativ bilveg.

Gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau/gangareal skal ikke benyttes som adkomstveg til boliger. Minste horisontalradius på gang- og sykkelveger og sykkelveg med fortau/gangareal er 15 m. Fri høyde i underganger skal minimum være 3,4 m.

Et sykkelfelt er et eget kjørefelt for sykkeltrafikk i kjørebanelen. Sykkelfelt skal anlegges på begge sider av vegen og plasseres i ytterkant av kjørefeltene. Det er adskilt fra kjørebanelen med en tydelig oppmerket hvit stiplet stripe (1008 Skillelinje) og merkes opp med 1039.2 Sykkelsymbol. Det må også skiltes med enten 521.1 eller 521.2 Sykkelfelt (jf. kap. 3.3 i Statens vegvesens Håndbok V129 «Universell utforming av veger og gater» <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>).

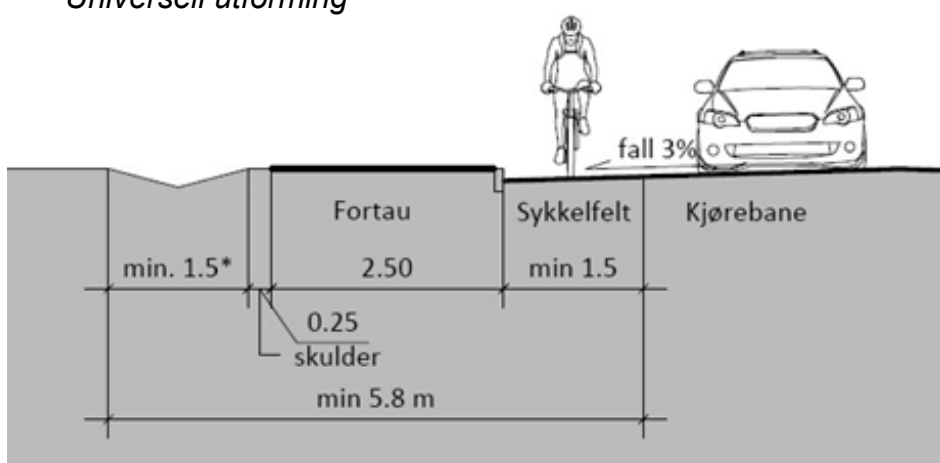


Figur 5-16 Typisk snitt av frittliggende gang-/sykkelveg. *) Se figur 5-31 Snøsonekart

På sykkelveger skal det være mulig sykle i begge retninger. Dette får konsekvenser for utforming av krysningspunkter. Der det anlegges en sykkelveg med fortau/gangareal bør sykkelvegen ligge nærmest tilliggende veg. De farligste punktene på en sykkelveg er i kryss med annen veg eller gate og må derfor vies stor oppmerksomhet.

Gangarealer må ikke utformes med en stigning brattere enn 1:20 (5 %) for å tilfredsstille universell utforming (rullestolbrukere). Ved vanskelige forhold kan brattere stigning vurderes, men da må lengden begrenses og det må legges inn hvilerepos. I byggeforskriften er det tillatt stigning på inntil 1:12 (8 %) for korte strekninger (bør ikke overstige 3 meter).

For universell utforming gjelder følgende krav: Strekninger med lengde opp til 35 m kan ha stigning 1:10 og strekninger opp til 100 m kan ha stigning på 1:15. I Ringerike kommune settes kravene til maks stigning på gang- og sykkelveger utenfor sentrum til 10 % (1:10). I unntakstilfeller kan 12,5 % (1:8) aksepteres over kortere strekninger. For øvrig vises det til SVV's *Håndbok V129 Universell utforming*



Figur 5-17 Typisk snitt av sykkelfelt (sf) i kjørebane. Sykkelfeltets bredde varierer med vegens fartsgrense

5.2.8 Turveg (Tv)

Nye turveger bør reguleres med minst 3 m bredde der dette er mulig.

Turveger brøytes ikke, og skal heller ikke inngå i det primære gang- og sykkelvegssystemet. Maksimal stigning bør likevel ikke overstige 25 %.

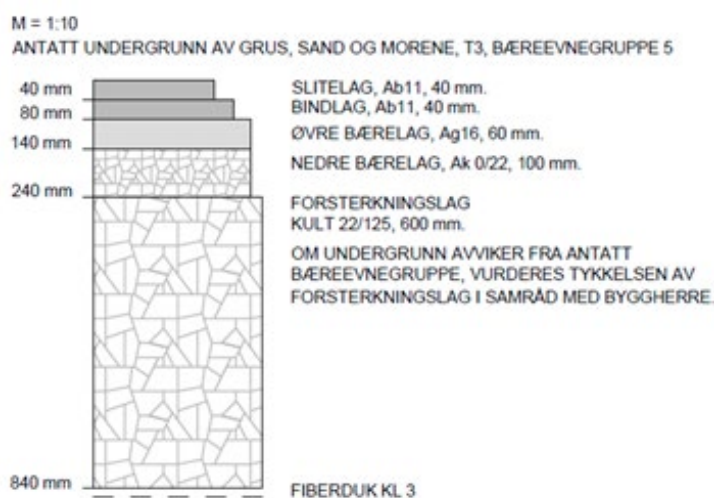
5.3 Vegfundamentering og -dekker

Ved oppbygging av nye veger eller rehabilitering av gamle skal kravene i Statens Vegvesens håndbok N 200

«Vegbygging» følges.

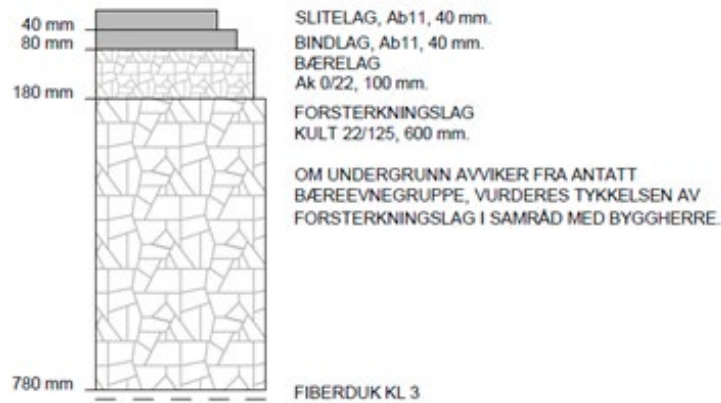
- Det er et mål at alle kommunale veger har minst 8 cm (160 kg/m²) AGB eller AB asfaltdekke.
- Fortau og gang- og sykkelveger skal ha minst 5 cm (100 kg/m²) AGB eller AB asfaltdekke.
- Slitelaget bør være AGB/AB11. På fortau og gang-/sykkelveg kan med fordel AGB/AB8 benyttes.

Felles for alle oppbygginger er at FK kan vurderes i stedet for AK dersom det er økonomiske eller praktiske grunner til dette, men dette skal godkjennes av veimyndighetene eller Utbyggingsavdelingen i kommunen.



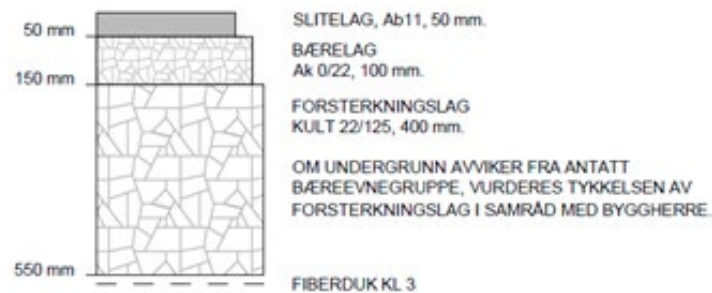
Vegoppbygging for samleveg

M = 1:10
ANTATT UNDERGRUNN AV GRUS, SAND OG MORENE, T3, BÆREEVNEGRUPPE 5



Vegoppbygging for adkomstveg

M = 1:10
ANTATT UNDERGRUNN AV GRUS, SAND OG MORENE, T3, BÆREEVNEGRUPPE 5

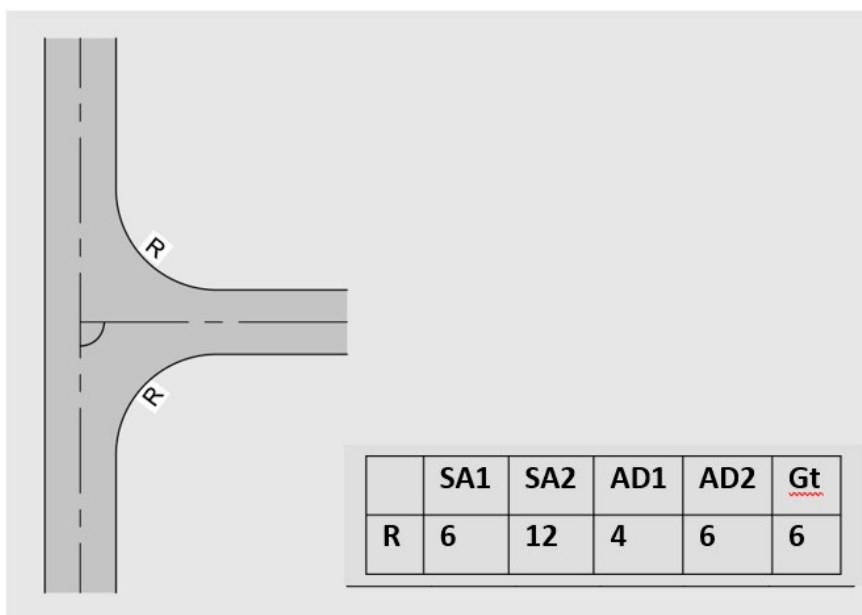


Vegoppbygging for gang-/sykkelvei, fortau, avkjørsel og p-plass

5.4 Utforming av vegkryss

Vegkryss bør som hovedregel utformes som T-kryss med tilnærmet 90 grader vinkel (se Figur 5-18 Prinsippskisse for utforming av kryss). Vinkler på mindre enn 70 grader og større enn 100 grader skal unngås.

I gatekryss i sentrum skal det i arealet nærmest krysset brukes kantstein i granitt. Kantstein skal senkes ned til vis 2 cm gjennom kurven i krysset. Dersom kryssets utforming tillater det kan det legges et «rumlefelt» av storgatestein i kurven inn mot fortauet. Dette prosjekteres for hvert enkelt kryss.

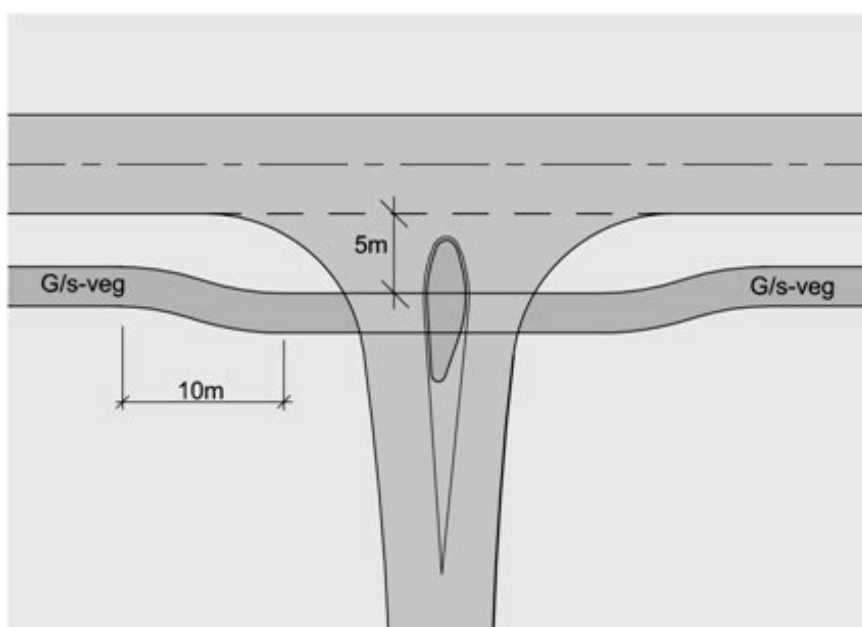


Figur 5-18 Prinsippkisse for utforming av kryss

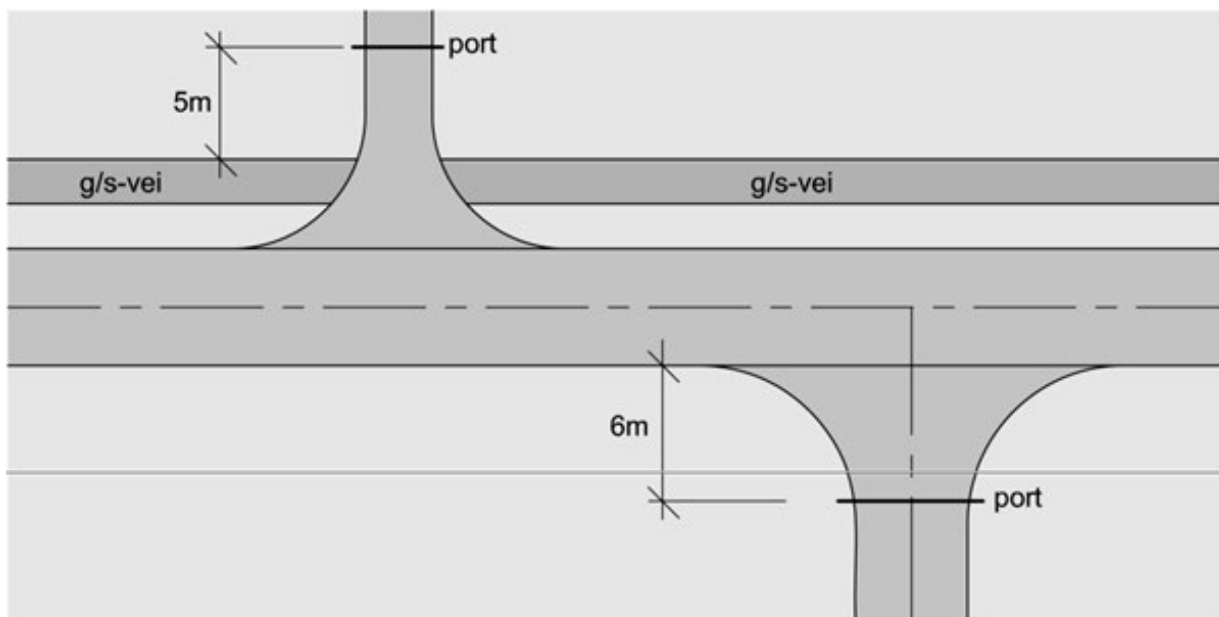
Rundkjøringer og kanalisering av kryss gjelder vanligvis riks- og fylkesveger, og beskrives ikke i denne normalen. Det vises til Håndbok N100 Veg- og gateutforming. <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>.

Prinsippkisse for G/S-veggers føring gjennom vegkryss framgår av Figur 5-19 og plassering av port vises på Figur 5-20.

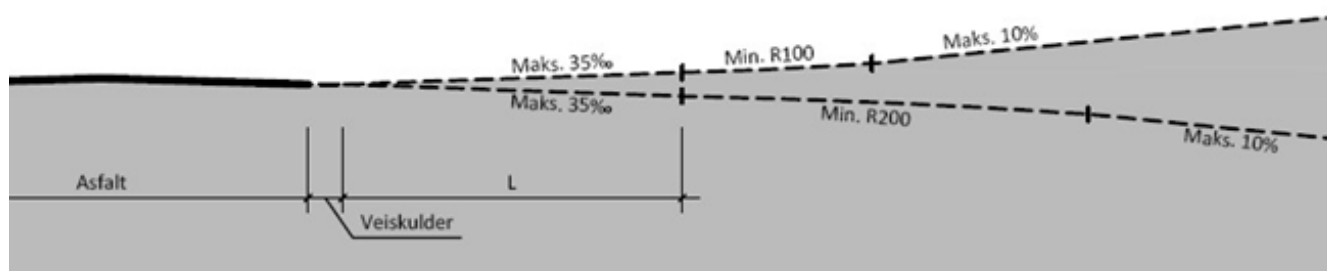
Vertikalprofil for vegkryss/avkjørsel framgår av Figur 5-21 og Figur 5-22



Figur 5-19 Prinsippkisse for g/s-veggers føring gjennom vegkryss



Figur 5-20 Prinsippskisse for plassering av port.



Figur 5-21 Vertikalprofil for vegkryss.

5.5 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. Eksempel på angivelse av frisikt er vist i etterfølgende figurer.

Innen frisiktområdet skal det være fri sikt minst 0,5 m over planet mellom tilstøtende veger. Terrenget, hekker,



Figur 5-23 Frisikt

Fartsgrense		Forkjørsrett for primærveg			Uregulert			Avkjørsel		
		30 og 40	50 og 60	70	30 km/t	40 km/t	50 km/t	30 km/t	40 km/t	50 km/t
Trafikkmengde på sekundærveg										
ÅDT < 100	L1	20	45	100	20	20	45	20	20	45
	L2	4	6	6	4	4	6	4	4	6
ÅDT 100-500	L1	20	45	100	20	20	45	20	20	45
	L2	4	4	6	6	6	6	4	4	6
ÅDT > 500	L1	20	45	100	20	20	45	20	20	45
	L2	6	6	10	6	6	10	4	4	6

Tabell 5-2 Siktkrav T-, X-kryss og avkjørsler

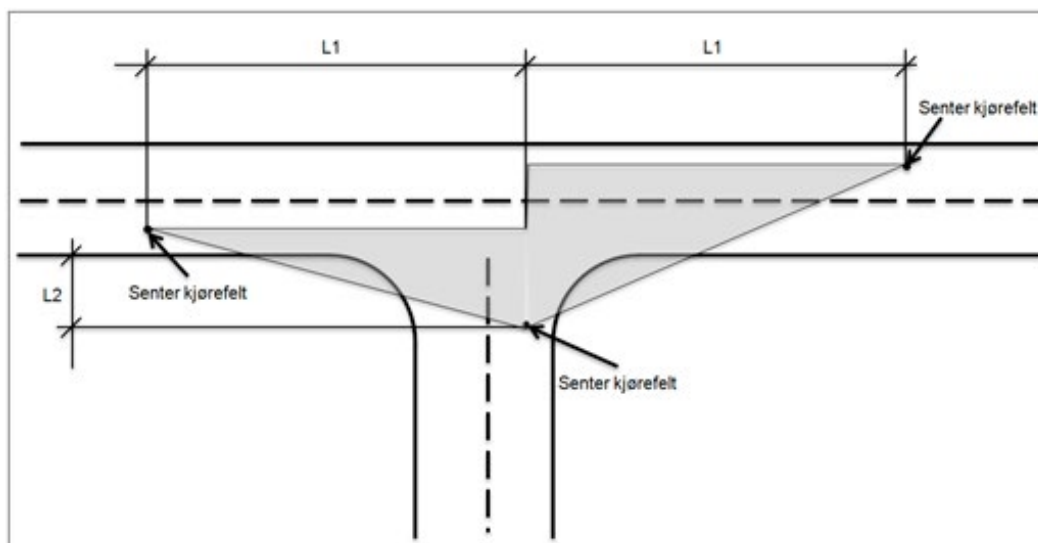
vegetasjon og gjerder må tilpasses dette kravet.

Krav til frisikt i alle avkjørsler og T- og X-kryss framgår av Tabell 5-2, Figur 5-24, Figur 5-25 og Figur 5-26.

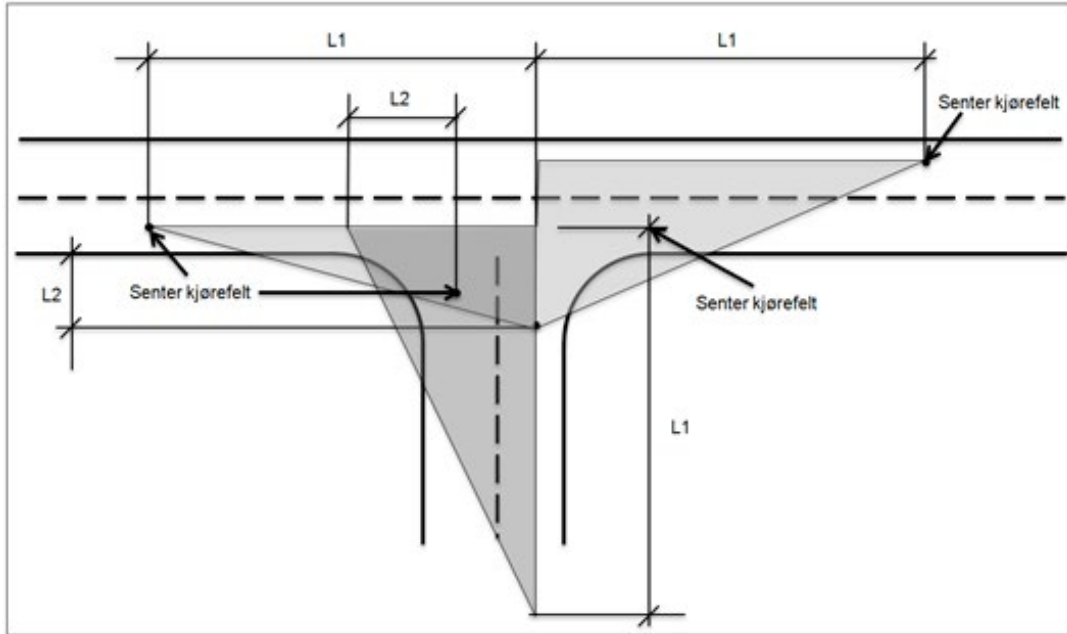
Når veger/gater ikke er regulert med vikepliktsskilt (regelen om vikeplikt fra høyre gjelder i krysset), benyttes også

Tabell 5-2 og Figur 5-26 for å bestemme frisiktkravene.

Det skal i tillegg legges inn frisikt for gang- og sykkelveg eller fortau langs veg – se Figur 5-27 og Figur 5-28

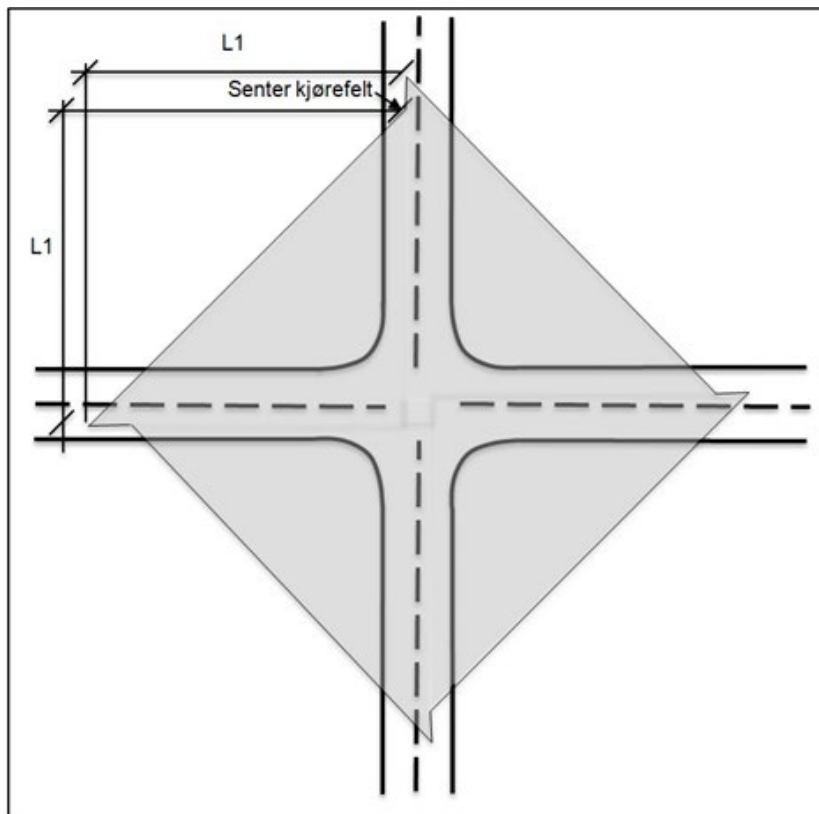


Figur 5-24 Siktkrav T-kryss og avkjørsler

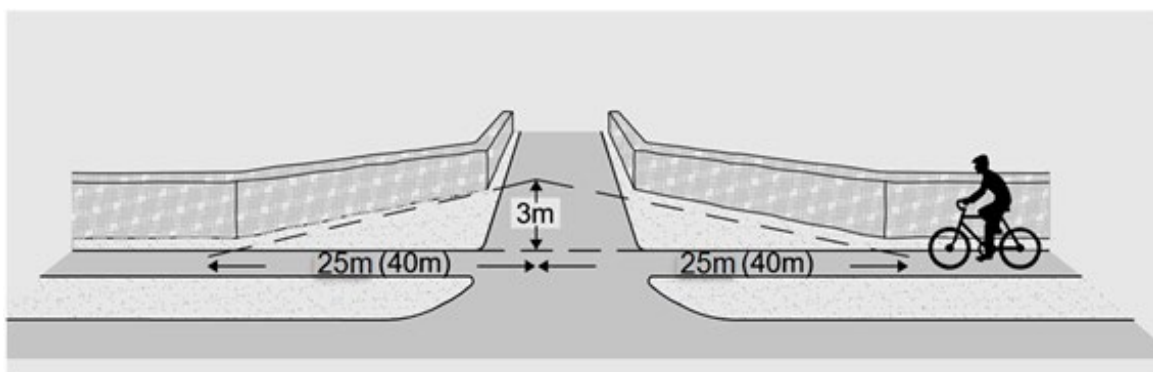


Figur 5-25 Frisikt i kryss hvor høyreregelen gjelder mellom vegene/gatene

Frisikten settes normalt til 3 x 25 m (Figur 5-27), men økes opp til 40 m (Figur 5-29) der det er fall på gang- og sykkelvegen/fortauet. Når avkjørsel krysser fortau, settes frisikten normalt til 2 x 25 m (Figur 5-28) (med økning opp til 40 m ved fall, Figur 5-29).



Figur 5-26 Siktkrav uregulert x-kryss

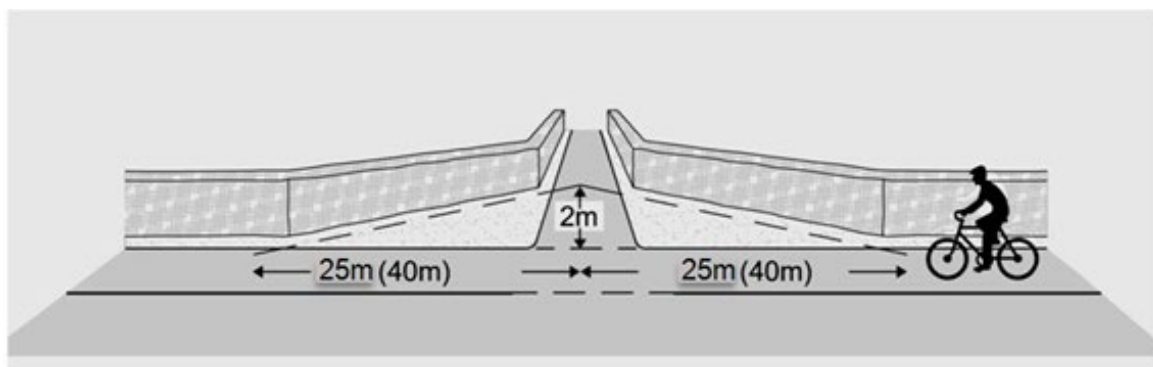


Figur 5-27 Frisikt i vegkryss mot gang- og sykkelveg eller fortau

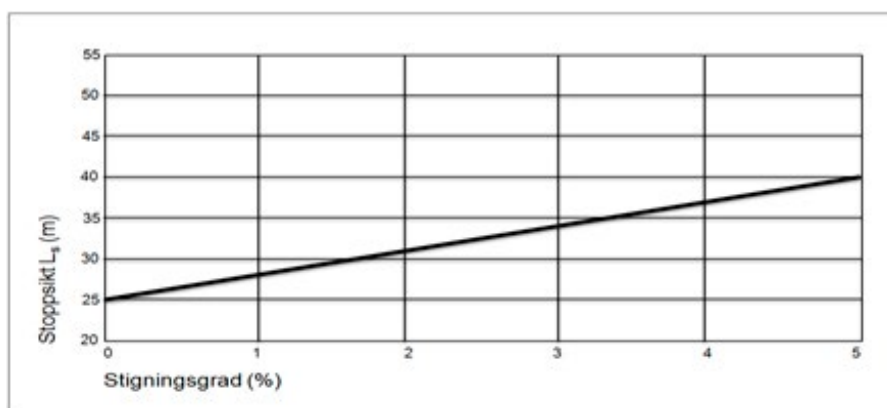
Når frisiktarealet får en form i forhold til tomta som tilsier liten nytteverdi, bør dette reguleres som vegareal. Enkeltstående, oppstammede trær kan tillates innenfor frisiktarealet.

Kryss med fylkesveg og stamveger dimensjoneres med frisiktkrav satt i Statens vegvesens [Håndbok N100](#).

NB: Frisikten i Figur 5-27 og Figur 5-28 kommer i tillegg til kravene som framgår av Tabell 5-2 og Figur 5-24, Figur 5-25 og Figur 5-26.



Figur 5-28 Frisikt i avkjørsel mot fortau



Figur 5-29 Stoppesikt (L_s) for syklende avhengig av stigningsgrad

5.6 Fartsdempende tiltak

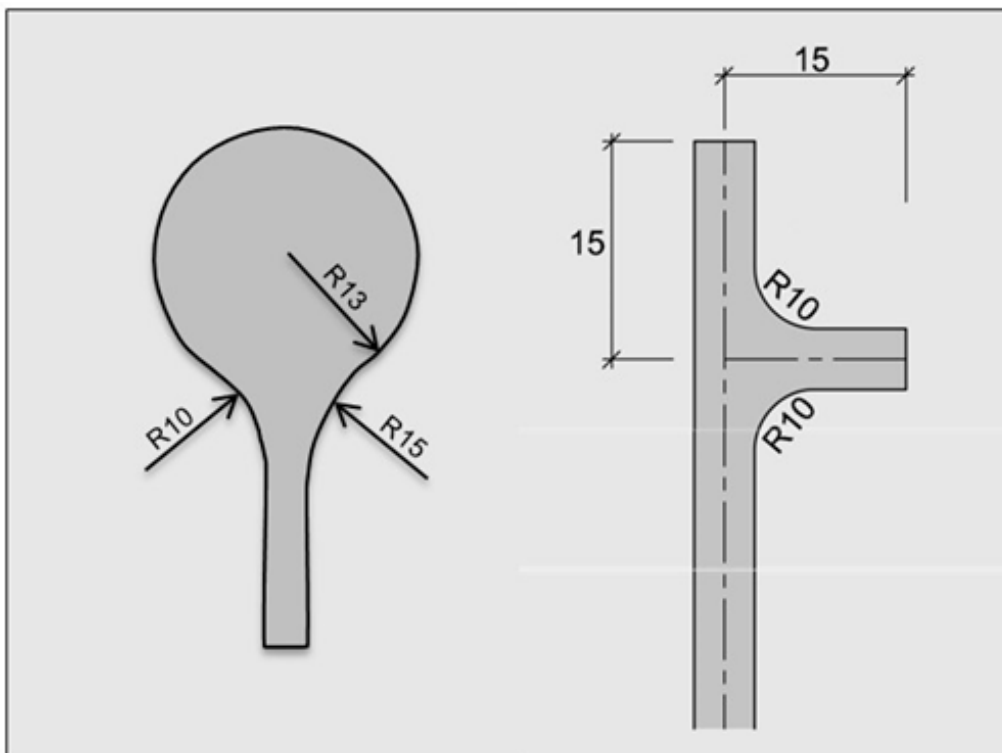
Av ulike fartsdempende tiltak er humper mest brukt. Andre tiltak som kan nevnes er opphøyd gangfelt, opphøyd kryss og innsnevring. Valg og utforming av type fartsdempende tiltak avhenger av trafikkmengde og fartsgrense, se nærmere beskrivelse i Håndbok V128 Fartsdempendetiltak <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

5.7 Snuplasser

Alle blindveger skal ha snuplass/snuhammer. Det skal være anlagt snuplass/snuhammer i enden av felles avkjørsler og adkomstveger. Snuplass utformes i prinsippet enten som rundkjøring eller snuhammer.

Det må avsettes tilstrekkelig areal til snøopplag. Det skal settes av en sone på 2 m i tillegg til selve snuhammeren / snuplass for snøopplag

Dimensjonering av rundkjøring og snuhammer framgår av Figur 5-30.



Figur 5-30 Dimensjonering av rundkjøring eller snuhammer med dimensjonerende kjøretøy lastebil

5.8 Bruer og kulverter/underganger

Bruer og kulverter/underganger skal dimensjoneres og bygges etter Statens vegvesens håndbøker.

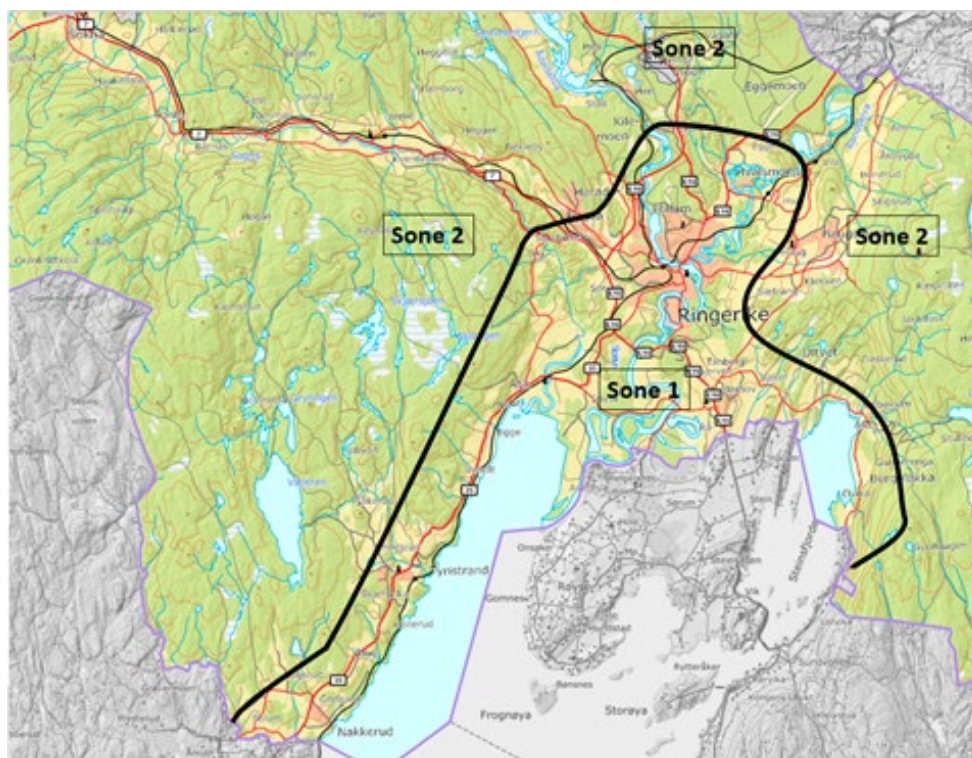
Fri høyde i undergang skal være minst 3,4m. Brukonstruksjoner er i utgangspunktet byggemeldingspliktige. Plikten bortfaller dersom følgende vilkår er oppfylt: Plassering, utstrekning, høyde og utforming er bestemt i detaljreguleringsplanen.

Bruer skal dimensjoneres og bygges i henhold til Statens vegvesens [Håndbok N400 Bruprosjektering, V420 Utforming av bruer](#) og [Håndbok V161 Brurekkverk](#).

Kulverter/underganger skal dimensjoneres og bygges i henhold til Statens vegvesens [Håndbok 200, kap. 4](#).

5.9 Snøopplag

I veger med tilstrekkelig sideareal/grøft skal snøopplag skje innenfor vegens reguleringsbredde. I gater skal plen/rabatt mellom kjørebane og gangareal brukes til snøopplag. Veg- og gangareal i sentrumsområder skal ikke benyttes som snøopplag. Ved omreguleringer / nyreguleringer i sentrum skal det etterstrebtes å tilpasse gatetversnittet slik at det også gir rom for snøopplag så langt det ikke er i strid med annen bruk.



Figur 5-31 Snøsonekart. Se kartet på nett [her](#).

Område	Vedlikeholdsareal med vegbredde:		
	< 5 m	5 - 9 m	> 9 m
Sone 1	1,50m på hver side	1,50m på hver side	1,75m på hver side
Sone 2	1,75m på hver side	2,00m på hver side	2,25m på hver side

Tabell 5-3 Vedlikeholdsareal i forhold til snøsoner

5.9.1 Avgrensning mellom sone 1 og 2 i øst mot Heradsbygda

Fra kommunegrense i sør- vest for Nakkerud, Tyrstrand, Ask og Sandakerveien, krysser Sætraveien ved Heieren mølle, videre mot Heradsbygda og krysser Valhallveien rett nord for Huginveien, videre mellom boligfeltet i Anettes vei og Baldersvei, krysser Heradsbygdveien skrått slik at boligområdet i Kantarellveien kommer i sone 2

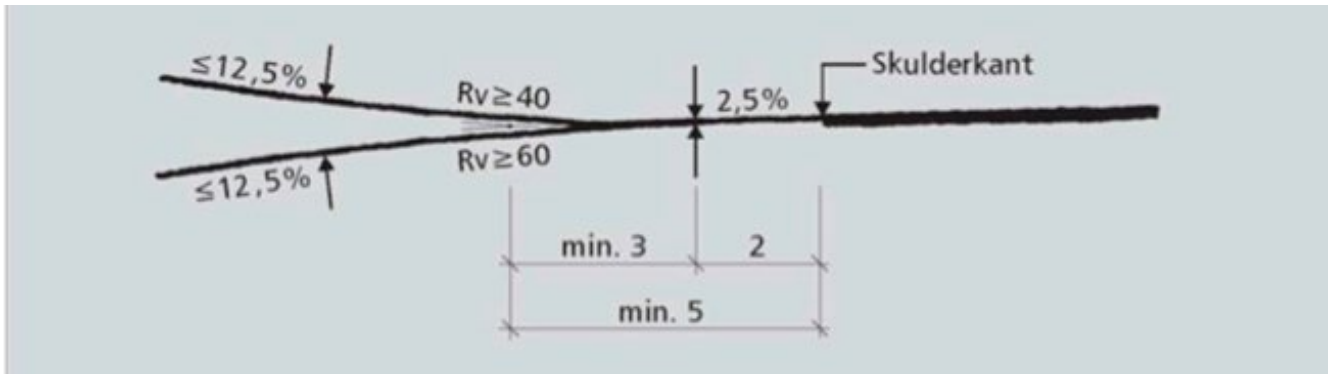
5.9.2 Nordlig avgrensning mellom sone 1 og 2

Videre vest for E16, krysser Kilealléen ved Kile gård, videre mellom Kilemoen og Kaldebekkeveien mot Nymoen. Krysser Hensveien rett nord for Nymobakken og videre rett mot Eggemoen, krysser over E16 ved avkjøring til Viul.

5.9.3 Avgrensning mellom sone 1 og 2 i Haug/Åsa

Fra Viul følger grensen vest for Knestanggata og Fløytingen, krysser Klekkenveien ved Fløytingen, krysser Hadelandsveien mellom Putten og Moløkken for så å følge øst for Åsaveien til kommunegrense.

I fjellskjæringer og ved murer med høyde 2 – 4 m skal vedlikeholdsarealet utvides med minst 0,5 m. Ved høyde over 4 m skal utvidelsen være 1,0 m. Dette gjelder både kjøreveg og G/S-veg.



Figur 5-32 Vertikalprofil for avkjørsler. Se [forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg](#)

5.10 Private avkjørsler

Som hovedregel skal private eiendommer ha én avkjørsel. Denne skal plasseres slik at den ikke kommer i konflikt med eventuelle veikryss i området. Normalt skal bredden ikke overstige 5 meter. Krav til frisikt må ivaretas også i private avkjørsler.

For avkjørsler til næringseiendommer gjelder samme regler, men bredden kan være inntil 6 meter.

Overvann skal ivaretas forbi avkjørsler. Her må løsninger vurderes i hvert enkelt tilfelle, men der det er grøfter langs veien, skal det ligge en stikkrenne under avkjørslene.

Se figur under for vertikalprofil for avkjørsler:

Avvik fra reglene om innkjørsler skal godkjennes av veimyndigheten.

6. SYKKEL

6.1 Utforming av sykkelanlegg

I utgangspunktet skal alle sykkelanlegg i Ringerike følge normen i Statens vegvesens Håndbok V122 'Sykkelhåndboka'. I Ringerike kan det være at valg av type anlegg avviker fra dette.

Det er 4 typer anlegg for syklende i Ringerike;

- A) blandet trafikk
- B) gang- og sykkelveger
- C) Sykkelfelt (langs fylkesvei)
- D) turveger

Innføring av nye typer anlegg (sykkelfelt, sykkelveg med eller uten fortau) må sikres tilpasning til dagens anlegg. Før det planlegges nye anlegg skal kommunen derfor rådføres om både type og form for overgang/tilkopling til dagens anlegg.

Kryssutbedring (for gang- og sykkeltrafikk) vurderes viktig for både trafiksikkerhet og framkommelighet. Vurdering av slike tiltak skal inngå i alle vegplaner.

6.2 Sykkelparkering

Sykkelparkering forutsettes utformet i tråd med (kapittel 5) i ovennevnte Håndbok V122 Sykkelhåndboka. I Ringerike stilles det i tillegg krav om at sykkelparkering i offentlig tilgjengelige områder legger til rette for låsing av ramme og for- eller bakhjul. Det vil si at trinsestativ som kun tillater låsing av hjul ikke godtas.

Ved nyetablering av sykkelparkering skal det vurderes å tilrettelegge for ladepunkt for lading av el-sykler. Ved bruk av sykkelcontainere skal plassering skje på en slik måte at det ikke opptar offentlig gang og vegareal. Denne skal også plasseres på en god estetisk måte.

Det minnes om at Ringerike i [kommuneplanens samfunnsdel](#) har egne krav om et sammenhengende gang- og sykkelnett.

6.3 Skilting og oppmerking av sykkelanlegg

Alle sykkelanlegg skal skiltes og merkes opp. Dette krever normalt en skilt- og oppmerkingsplan som skal godkjennes av kommunen. Sykkelanlegg (parkering medregnet) regnes ikke som ferdigstilt før tilhørende skilting og oppmerking er utført. Med tilhørende skilting menes både trafikkregulerende, vegvisnings- og evt. fareskilt. Det skal i skiltplan særlig vurderes skilting og oppmerking der sykkelrute krysser bilveg. Dette skal følge oppsett i kapittel 4 Kryssløsninger i Statens vegvesens Håndbok V122 'Sykkelhåndboka'.

7. PARKERING

7.1 Allment

Krav til parkering for bil og sykkel gis i [§ 5.3 Parkering](#) i kommuneplanens arealdel. Her gis krav til antall oppstillingsplasser ved utbygging/opparbeidelse av ulike arealformål. Denne veg- og gatenormen gir krav til utforming og opparbeidelse av oppstillingsplasser.

Det skal normalt ikke avsettes plass til parkering langs kommunale veger utenfor sentrum. Parkerte biler langs kjørevegen er både et framkommelighets-, vedlikeholds- og trafiksikkerhetsproblem.

Planlagt kantparkering tillates derfor i utgangspunktet bare i sentrumsgater og eldre områder der forutsetningene for parkering på egen eiendom ikke er til stede. Ved fortetting i eldre boligområder kreves imidlertid at samlet parkeringsbehov skal løses på egen eiendom.

Tilrettelegging av p-plasser må være i henhold [parkeringsforskriften](#).

7.2 Utforming av parkeringsareal

Arealkrav til oppstillingsplasser i parkeringsplass (ikke kant/gateparkering):

- Standard biloppstillingsplass: 2.5 x 5.0 m
- Biloppstillingsplass for funksjonshemmede (markert HC) 4.5 x 6.0 m, men den kan være smalere ved gateparkering.

Arealkrav til oppstillingsplasser i kant/gateparkering (se Figur 7-3):

- Standard biloppstillingsplass: 2,0 x 5,0 m, jf. figur 25
- Biloppstillingsplass for funksjonshemmede (markert HC): 2,0 x 6,0 m, men større bredde

må etterstrebes der det er mulig. Skal skiltes med eget skilt. Bør plasseres i endene av gata, eller nær hovedinngang.

Arealkrav til oppstillingsplasser for sykkel:

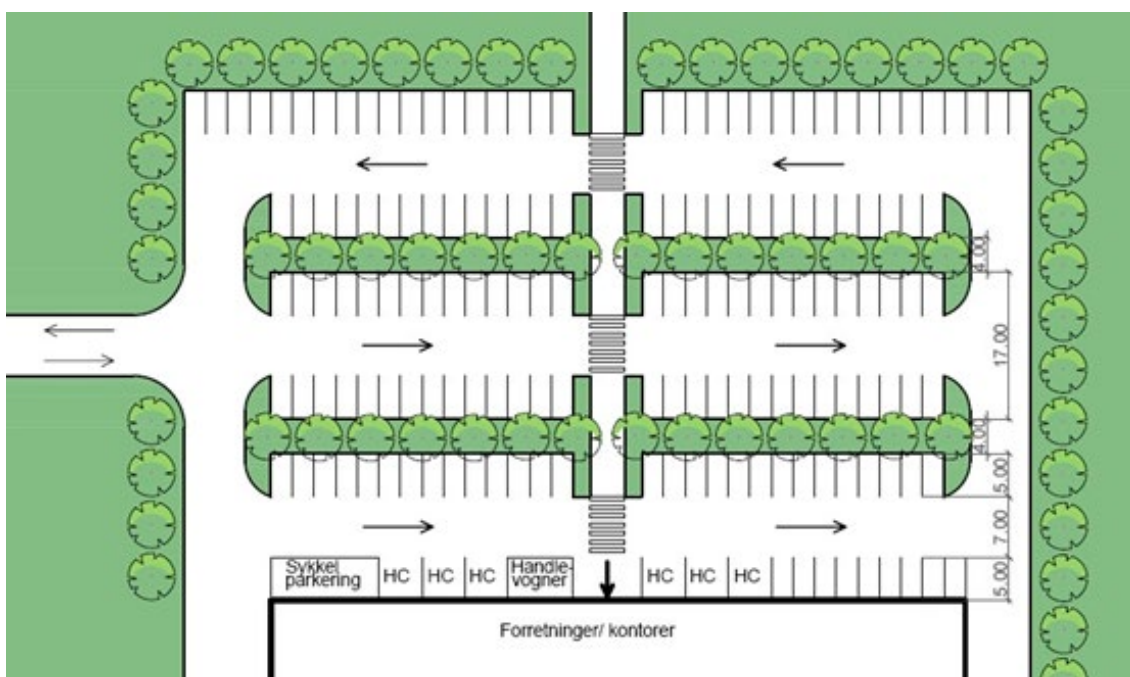
- Standard oppstillingsplass for sykkel: 0.75 x 2.00 m
- Forareal (manøvreringsareal) foran sykkelparkering: 1,75m

For nærmere informasjon om dimensjonering av parkeringsarealer for bil vises det til Håndbok N100, s.140- 142, (<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>) og til Byggforsk forskrift "Parkeringsplasser og garasjeanlegg". For sykkel vises det til kap. 5 i Statens Vegvesens håndbok V122 'Sykkelhåndboka'.

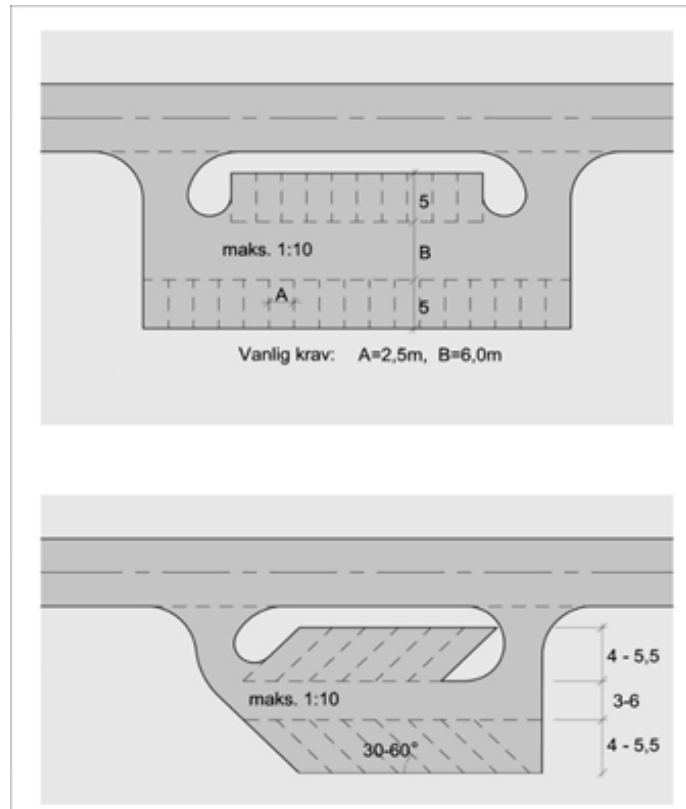
Ved opparbeidelse av parkeringsplasser skal det sørges for landskapsmessig tilpassing og det skal tilstrebes beplanting.

Rabatter skal alltid avgrenses med kantstein og bør beplantes. I vinterhalvåret kan de brukes til snøopplag.

Parkeringsplass med skråplasserte biloppstillingsplasser skal kun benyttes unntaksvis og skal da ha en bestemt kjøreretning.



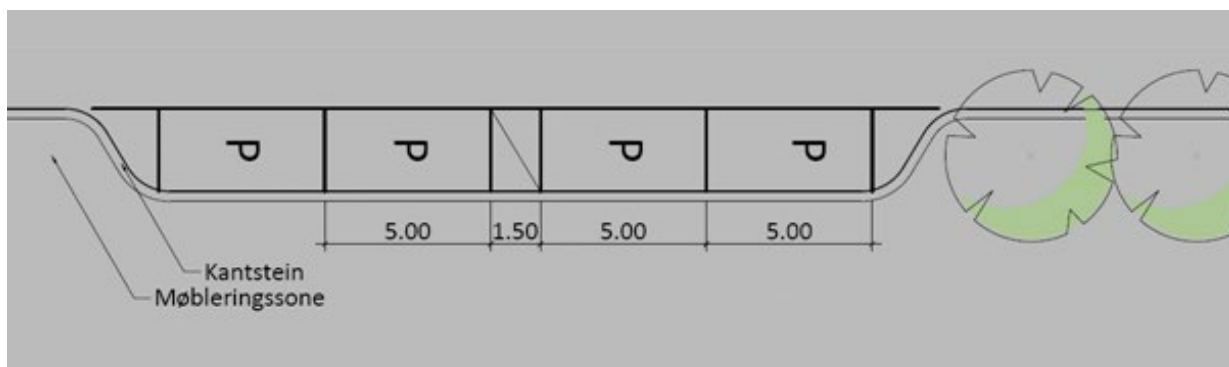
Figur 7-1 Utforming av større parkeringsplasser



Figur 7-2 Utforming av mindre parkeringsplasser

Type kjøretøy	b (m)	l (m)	Manøvreringsfelt (m)
Personbil	2,0	5,0	1,0 - 1,5
Lastebil	3,0	13,0	1,0 - 1,5
HC	2,0	6,0	1,5

Tabell 7-1 Mål på parkeringsplasser langs gate



Figur 7-3 Utforming av gateparkering

7.3 Kantparkering

I sentrumsgater vil innfelt parkering langs gate, kantparkering, være standardløsning med utforming som vist i tabell 7-1.

Langs kantparkering kan bredde på fortau godtas ned til 2,0 m bredde der det er vanskelig å innfri krav på minst 2,5 m.

7.4 Utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede (HC-plasser)

Minst 5 % av biloppstillingsplasser bør reserveres for forflytningshemmede. Ved virksomheter som må påregne hyppig besøk av forflytningshemmede (lege, fysioterapi o.l.) bør 10 % av plassene reserveres.

Ved alle felles parkeringsanlegg skal det alltid avsettes minst 1 HC-plass.

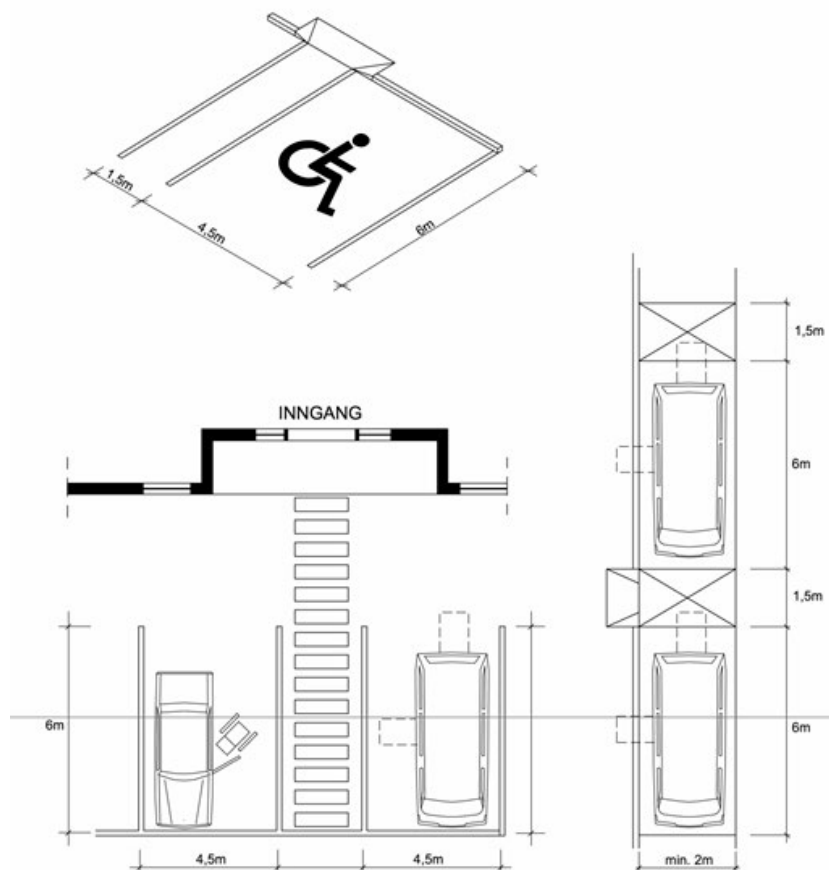
Oppstillingsplasser reservert for forflytningshemmede skal lokaliseres nær målpunkt/hovedinngang maksimalt 20 m unna, og slik at kjøreveg ikke må krysses. Plassene anlegges på fast, plan flate og utformes slik at rullestolbrukere lett kan komme inn og ut av kjøretøyet og videre mot målpunktet. Nedsenkning fra eventuelt fortau må være 1:20. Kantstein, trinn og hindringer skal unngås.

Oppstillingsplassene skal ha en bredde som vist i kapittel 7.2. Ved tverr- eller skråparkering hvor trafikkarealet bak er romslig, oversiktlig og lite trafikkert, kan lengden unntaksvis reduseres.

Brukskvaliteten kan økes ytterligere ved å utnytte tilleggsareal, f.eks. gangsone.

Ved parkering langs fortauskant kan HC-plasser ha ordinær bredde mens lengden økes til 6 m. I tillegg skilles plassene i lengderetningen med et skravert felt på 1,5 m bak hver plass. For langsgående HC-plasser er det en fordel at det ikke er fortauskant i det hele tatt (kun en 20 mm markering) men dersom dette ikke er mulig må det sørges for rampe (1:20) i fortauskant, se Figur 7-4.

Ved virksomheter som må påregne hyppig besøk av



Figur 7-4 Utforming av HC-plasser, tverrparkering og langsgående parkering

forflytningshemmede bør det innenfor samme område etableres ulike HC-plasser, det vil si både langsgående plasser og tverr- eller skråplasser for å tilfredsstille ulike biler og heisanordninger.

7.5 Utforming av busstoppesteder

Det skal i all arealplanlegging tilrettelegges for bruk av kollektivtransport. Gangavstand til bussholdeplass bør ikke overstige 300 m i blokkbebyggelse og 500 m for øvrig.

Holdeplass skal ikke anlegges med stigning større enn 5 % (1:20). Kun unntaksvis kan stigning inntil 6 % (1:17) godkjennes.

Alle busstoppesteder skal ha universell utforming, se Håndbok V129 "Universell utforming av vegger og gater" <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>.

Holdeplasser bør pga. friskt ikke plasseres i kurver eller på bakketopp. For holdeplasser ved kryss må friskt kontrolleres spesielt.

Busstopp kan utformes på ulike måter:

- Busslomme
- Kantstopp
- «Timeglass»-holdeplass

Både kantstopp og «timeglass»-holdeplass kan være løsninger som egner seg der man ønsker å redusere fart og begrense annen trafikk.

I de neste avsnittene utdypes det nærmere hvor og når de ulike løsningene bør velges.

7.6 Busslomme

Av trafikksikkerhetsmessige grunner bør busslommer plasseres etter kryss og diagonalt overfor hverandre, slik at gangkryssingen skjer bak bussen.

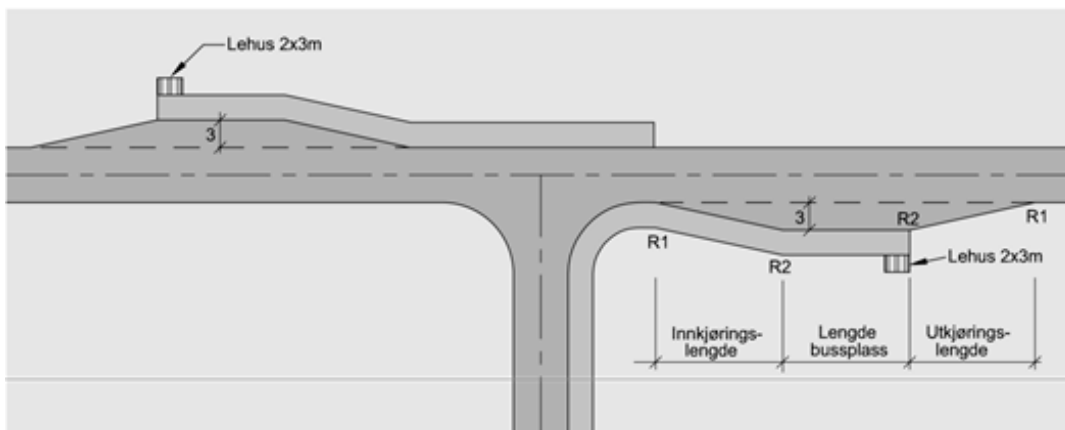
Fartsgrense	Kantstein høyde	Innkjøringslengde	Lengde bussplass	Utkjøringslengde	R1	R2
60 km/t og lavere	180mm	20m	$n \times 20m^* + 10m$	20m	20m	20m
70 km/t og Høyere	180mm	20m	$n \times 20m^* + 10m$	20m	40m	20m

n = antall busser

*= tilpasset kravene for leddbuss, 15m dersom leddbuss aldri vil være aktuelt på stedet

+ 10 m= lengde med kantstein lavere enn 160 mm hvor bussens overheng kan sveipe over

Kravet til kantsteinhøyde på 160 mm er satt for å oppnå universell utforming av holdeplassen. Denne kantsteinhøyden må anlegges i hele bussens lengde ($n \times 20 m^*$). Dersom lengdekravene blir vanskelig å oppnå, er det utkjøringslengden man i første omgang kan redusere til 15 m. Innkjøringslengden kan i vanskelige tilfeller også reduseres til 15 m.



Figur 7-5 Utforming av busslomme

7.7 Kantstopp

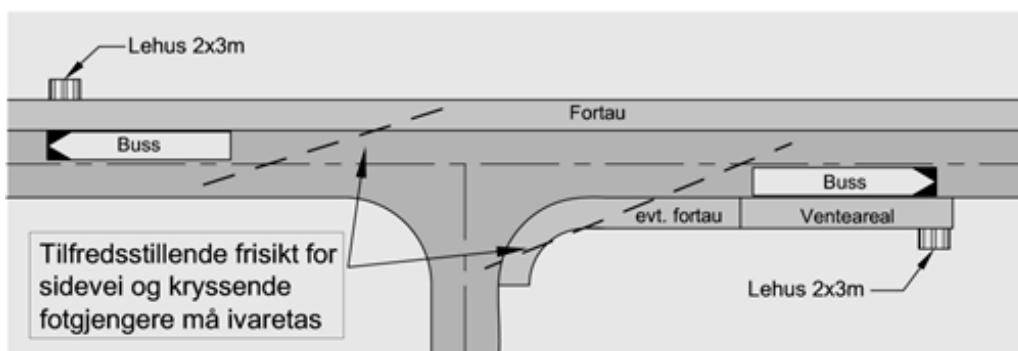
Kantstopp kan være løsninger som egner seg der man ønsker å redusere fart og begrense annen trafikk.

Dersom det ikke er fortau på stedet skal det anlegges et venteareal/plattform med 2 m asfaltert bredde og min. 15 m lengde. Kantsteinhøyde skal være 160 mm.

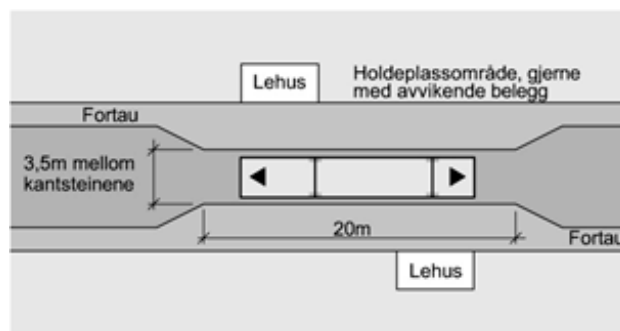
Ved kryss bør plassering av kantstoppene sørge for tilfredsstillende frisikt for sidevegen og kryssende fotgjenger. Det kan derfor være hensiktsmessig å trekke kantstoppestedene litt bort fra krysset.

7.8 «Timeglass» -holdeplass

På veger med liten trafikk og lav fart (30/40 km/t) eller som element for å redusere farten, kan «timeglass»-holdeplass benyttes. Bussen stanser på samme sted i begge retninger, og all trafikk stanses når bussen er på holdeplassen.



Figur 7-6 Utforming av kantstopp for buss



Figur 7-7 Utforming av «timeglass» -holdeplass

For ytterligere informasjon om utforming av anlegg for kollektivtrafikken vises det til Håndbok V123 kap. 4.4 <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

I reguleringsplaner skal det settes av plass til lehus med 2 x 3 m. Lehus skal plasseres ved bussens inngangsdør (se figurer). Det skal benyttes taktil merking alle steder det er plass til dette.

Lehusene skal tilknyttes strøm og ha belysning samt være forberedt for digital ruteinformasjon. Lehusene skal leveres med digital skjerm.

8. VEGETASJON OG TREPLANTING

8.1 Vegetasjonsbetydning

Det er viktig med vegetasjon langs veger, særlig i bystrøket. Vegetasjon har flere positive virkninger i bymiljøet, men også noen negative. De positive virkningene er:

- Leskjerming mot vind og snø
- Reduserer og skjermer mot vegstøv
- Tjener som buffer mellom veger og tilgrensende miljø, minsker ut/-innsyn
- Tett vegetasjon kan fungere som skjerming og bedre trafiksikkerhet
- Øker flatens vannsugende evne (GOF)
- Fungerer romdannende og romavgrensende
- Skaper et triveligere nærmiljø

Det skal sørges for at de mulige negative virkningene: skader av fallende greiner og sevjedrypping reduseres ved fornuftig beplantning og tidsriktig vedlikehold.

8.2 Overordnede prinsipper for beplantning

Det skal tilstrebes beplantning i alle gater innenfor sentrum (se kap. 5.2.5) hvor gatesnittet gir rom for det.

Vegetasjons funksjon må vurderes ut ifra form, størrelse, farger og voksehastighet, samt salttoleranse og miljøbetydning. Det skal stilles krav til plantenes herdighet. Ringerike kommune ligger i hardførhetssone H4 (<https://www.hageselskapet.no/klimasonekart/>). Det anbefales at

det velges planter med tilsvarende eller høyere herdighet. For de sorter der det er utviklet E-planter, bør dette velges.

Bruk av beplantning skal ikke gi redusert trafiksikkerhet. Frisikt i kryss og avkjørsler og påkjøringsfare må vurderes særskilt. Beplantning skal heller ikke hindre sikten til trafikkskilt.

Se forøvrig Håndbok N100 «[Veg- og gate utforming](#)» kap D.11 og Håndbok V271 «[Vegetasjon i veg- og gatemiljø](#)».

8.3 Trær

Trær skal plantes i sentrumsgater (kart som viser sentrumsavgrønsing se i kap. 5.2.5 «Utstrekning av område for gatestandard og krav til gateutforming») der hvor det er plass til det og hvor jordbunn er fri for ledninger i tilstrekkelig dybde. Det skal også vurderes beplantning i plantekummer og plantekontainere der hvor plassen er knapp.

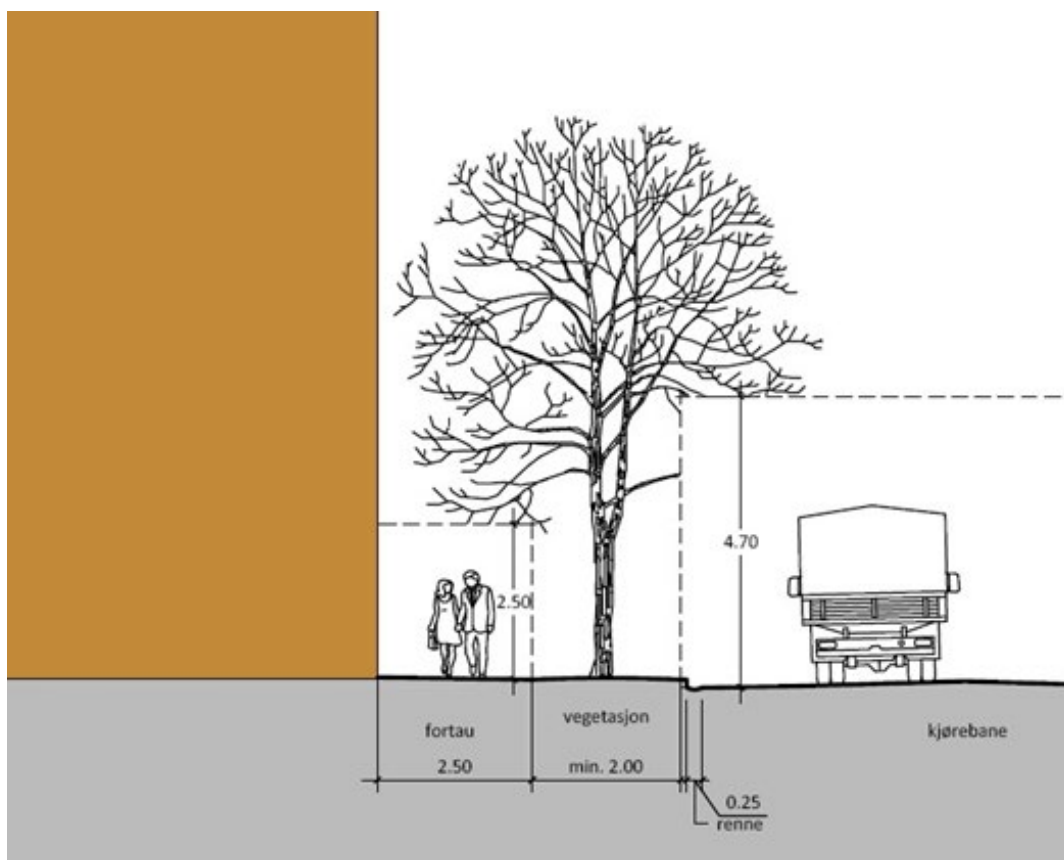
Eksempler på plassering av trær i gatesnittet er vist i figur 8-1:

Trærnes greiner skal ikke stikke ut i kjørebanelavere enn 4,7 m over kjørebanelavere. På gang- og sykkelveg eller fortau skal ikke greiner stikke ut lavere enn 2,5 m fra bakkenivå. Dette medfører at nye trær bør ha en plantehøyde på nærmere 4 m og/eller at rabatter trær plantes i skal ha tilstrekkelig bredde (≥ 3 m).

Andre eksempler på plassering av trær i gatesnittet se i kap 5.2.4 Gate

I sentrumsområder skal det velges tresorter som egner seg til formålet, dvs saktevoksende trær, trær som lett kan formes med beskjæring eller søyleformete trær.

Allergifremkallende arter bør ikke brukes i sentrum.



Figur 8-1 Trær i gate. Brekke fra 13m (ensidig vegetasjon) eller fra 15m (tosidig vegetasjon). Beskjæring av trær langs fortau og veg.

8.3.1 Treplanting

I byområder skal det stilles krav om rotvennlig forsterkningslag (skjelettjord) der planterøttene ikke får tilstrekkelig med vekstmedium på annen måte. Det er videre ønskelig at det etableres sammenhengende kulverter/grøfter med rotvennlig forsterkningslag.

I tilfelle der trær plantes i kum skal det brukes en kumtype som sikrer røttenes naturlige utvikling ut av kummen.

Trestammer på gatetrær skal beskyttes ved hjelp av trebeskyttere, dette for å unngå skader som oppstår som følge av snøbrøyting.

Nye trær skal plantes med vanningsrør.

For øvrig henvises det til Statens Vegvesens rapport nr. 89 «Etablering av trær»

8.4 Planting i rabatter og i sidearealer

Jordbunnsforholdene i rabatter, fyllinger og på restarealer i tilknytning til trafikkareal gjør at beplantning ofte får vannmangel. Spesielle forholdsregler må derfor tas. Det skal også tas ekstra hensyn til vegetasjon som plantes langs veger som saltes i vinterperioden.

For rabatter med trær eller busker anbefales 3 m rabattbredde. Riktig utforming av plantehull er viktig, slik at røtter kan vokse inn i omkringliggende masser.

Alle rabatter med beplantning skal skilles fra kjøre- og parkeringsareal med kantstein.

Skråningshelning i jord skal tilpasses jordartens stabilitetsegenskaper og erosjonsforhold. Dette reduserer utrasing av jord og fyllmasser og letter etableringen av vegetasjon. Maksimal helningsvinkel på jordskråninger uten armeringen er 1:2.

9. SPESIELLE EMNER

9.1 Universellutforming

Universell utforming skal ligge til grunn i all planlegging, se Statens vegvesens [Håndbok V129 Veileder Universell utforming av veger og gater](#). Gangarealer skal ha flatt og jevnt belegg, og stå i kontrast til omgivelsene.

Gater og kryss må utformes enkelt og logisk. Enkle gatesnitt med langsgående linjer og klart definerte kryssingssteder, korte kryssingsavstander og klare skiller mellom trafikantgrupper gjør trafikkmiljøet lettere å forstå for alle. Det må legges vekt på forutsigbarhet og konsekvent utforming når det gjelder materialer, struktur og farge. Det er viktig at fargekontrastene er gode nok. Gatehjørner skal ha liten radius for å gi god retningsstyring for gående, og lav hastighet på kjøretrafikk.

I gatekryss vil det være behov for taktil informasjon for blinde og svaksynte. Skilter for spesielle grupper skal primært integreres i øvrig skilting.

9.1.1 Ledelinjer i gategrunn øy

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.

Gangarealet anlegges flatt og jevnt, og må framstå med kontrast til omgivelsene. Naturlige ledelinjer suppleres med ledelinjer for synshemmede. Ledelinjer bør kunne registreres visuelt, akustisk eller gjennom skosålene. Best virkning oppnås hvis ledelinjer etableres i sammenhengende områder.

Taktile heller skal være av granitt eller støpejern.

9.2 Belysning

Det er Ringerike kommune som avgjør hvilke områder som skal belyses. Alle offentlige og private veger som er åpne for allmenn ferdsel skal ha vegbelysning. Ringerike kommune har egen veilysnorm som beskriver dette temaet i detalj.

Kommunal utendørsbelysning er definert som belysning av veger, gater, torg, plasser, parker, gang- og sykkelveger, åpne for alminnelig ferdsel, anlagt eller overtatt av kommunen. Ved planlegging og prosjektering av veganlegg som eget anlegg eller som en del av et boligfelt, påligger det utbygger å avklare etablering av belysning med kommunen.

Belysning som etter avtale tilkoples det offentlige veg- og gatelysnettet overtas av kommunen. Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold.

På private veger kan belysningen være privat. Av hensyn til estetikk og kvalitet skal slik belysning likevel tilfredsstillende kravet til veglys.

Vegbelysning skal ivareta hensynet til trafiksikkerhet, trafikkavvikling, trivsel og trygghet. Det skal ved nyetablering og renovering av eksisterende vegbelysning benyttes lavenergiarmatur. LED-belysning og annen ny teknologi skal vurderes ved all planlegging av vegbelysning.

Vegbelysning skal vurderes ved alle veger, plasser samt gang-/sykkelveger som er åpne for offentlig ferdsel. Tiltakshaver/utbygger er ansvarlig for utbygging av vegbelysning på lik linje med annen pålagt infrastruktur i og langs veg og gater. Veglyskabler skal legges som jordkabel og i felles grøft med andre kabler, ledninger og trekkerør. Veglys skal plasseres utenfor ytterkant vegskulder, men ikke i grøftebunn.

Gangfelt i nærheten av skoler og på veger med trafikkmengde (ÅDT) ≥ 1000 , skal ha ekstra belysning (intensiv belysning) slik at kryssende fotgjengere blir godt synlige for kjørende.

Alle nye gangfelt skal ha intensiv belysning.

9.3 Støy

I all planlegging skal vegtrafikkstøy vurderes, og eksisterende støynivå skal dokumenteres. Vegtrafikkstøy avhenger av avstand til vegen, trafikkmengde, topografi, støyskjerming, hastighet, stigning og andel tunge kjøretøy. Som mål for lydstyrke brukes enheten decibel (dB).

Miljøverndepartementets retningslinjer for vegtrafikkstøy, **T-1442**, skal tilfredsstilles.

Denne retningslinjen skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven i kommunene og i berørte statlige etater.

Der hvor det skal settes støyreducerende tiltak, bør voller, så langt det er mulig, foretrekkes fram for støyskjermer.

9.4 RAL-farger

Ringerike kommune skal bruke RAL 6012 svart-grønn i sentrumsnære områder. For nye veger /gangveier der det byttes ut lysmaster over en strekning skal master med fargekoder RAL 6012 benyttes. Fargekode RAL6012 skal benyttes i hele kommunen.

9.5 Trafikkskilt og skiltfundamenter

Trafikkskilting gjennomføres etter beskrivelsen i Statens Vegvesen's veiledninger, det vises her til [Håndbok V320. Planlegging og oppsetting av trafikkskilt](#) og [Håndbøkene N300 Trafikkskilt](#).

Langs kommunale veger skal det benyttes standard betong skiltfundamenter tilpasset skiltstolpe med diameter ø60 mm. På trafikkøy- og midtdelerspisser skal det med tanke på vedlikehold benyttes «flexi»-fundament.

Oppsetting av vegnavnskilt i nye veger utføres og bekostes av tiltakshaver.

9.6 Signalregulert gangfelt

Signalregulering av gangfelt kan være et trafiksikkerhetstiltak men det er flere forhold som må tilfredsstilles for at det skal fungere etter hensikten. Eksempelvis må man være sikker på at det ikke skjer kryssing utenfor gangfeltet. Videre er det krav til antall kryssende fotgjengere og trafikkmengde. I SVV's [Håndbok V127 «Kryssingssteder for gående»](#) framgår kravene til etablering av signalregulert gangfelt. Utfyllende beskrivelser finnes i [Håndbok N303 «Trafikksignalanlegg»](#) og [Håndbok V322 «Trafikksignalanlegg – Planlegging, drift og vedlikehold»](#).

9.7 Kabler og ledninger

Viser til «Veileder: Ledninger i kommunale veger»:

https://va-jus.no/wp-content/uploads/2015/11/Veileder_ledninger_i_kommunale_veier.pdf

og:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-10-08-1212?>

9.8 Rekkverk

Personskader ved utforkjøringsulykker kan forårsakes av faremomenter langs veien, som faste sidehindre og høye, bratte skråninger, bruer og underganger. Trafikantene må derfor beskyttes mot disse. Det er fire måter å gjøre dette på:

- Fjerne faremomentene
- Ufarliggjøre faremomentene (f.eks. ved å endre utformingen av vegens sideområde)
- Erstatte faremomentene med en ettergivende konstruksjon (f.eks. stolper og master)
- Beskytte mot faremomentene med rekkverk eller støtputer for å hindre påkjørsel eller utforkjøring

Fortrinnsvis bør faremomenter langs veggen unngås. Rekkverk er et faremoment i seg selv, og bør derfor bare settes opp dersom det er farligere å kjøre ut av veggen enn å kjøre inn i rekkverket. Alternative løsninger skal derfor alltid vurderes før det eventuelt besluttes å sette opp rekkverk.

Dersom rekkverk må settes opp, skal Statens vegvesen [Håndbok N101, Rekkverk og vegens sideområder](#) benyttes. Håndboken gir et regelverk som skal legges til grunn ved utforming og oppsetting av rekkverk. Rekkverksnormalen er forankret i nullvisjonens mål om vesentlig færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken.

Rekkverket plasseres normalt slik at rekkverkets forkant flukter med vegskulderens ytterkant. Det er meget viktig å sørge for at rekkverksstolpene får tilstrekkelig innfestingsbredde bak stolpene. For liten innfestingsbredde vil kunne føre til et svekket rekkverk med større deformasjon enn forutsatt ved en påkjørsel.

For liten innfestingsbredde vil også kunne føre til at rekkverket siger ut mot skråningen, noe som er uheldig estetisk sett. For detaljert krav om innfestingsbredder vises det til Statens vegvesens [Håndbok N101, Rekkverk og vegens sideområder](#).

I detaljreguleringsfasen er det viktig at rekkverksbehov vurderes og at det evt. avsettes nødvendig areal.

9.9 Kantstein

Kantstein er inndelt i to hovedtyper: avvisende og ikke-avvisende. Avvisende kantstein skal brukes mot fortau eller andre arealer som ønskes skjermet mot biltrafikk. Ikke-avvisende kantstein skal brukes mot arealer som sporadisk kan overkjøres, for eksempel sentraløyer i trange rundkjøringer og langs fortau på sykkelveg med fortau.

Kantstein brukes også for å lede bort overvann, for å forenkle gaterenhold og for å avgrense arealer for motorisert trafikk. Synshemmede har bruk for kantstein til retningsorientering.

Av estetiske grunner anbefales det at kantsteinslinja følger

kvartalsstrukturen og har konstante radier i kryss.

I veger skal kantstein normalt legges med 13-16 cm kantsteinvis. Som kantstein bør det brukes granitt. Bruk av naturstein i transportsonen skal begrenses. Asfalt på fortau legges uten vis mot kantstein.

Granittkantstein settes i «knas» – uten fuge.

Unntakene fra 13-16 cm kantsteinvis er:

- I gater skal avvisende kantstein (avfaset eller avrundet) benyttes med 16 cm visflate. Denne kantsteinshøyden krever tilpasninger ved gangfelt for å oppnå universell utforming. Nedsenket kantsteinshøyde ved gangfelt skal være 2 cm.
- I gågater bør nedsenket kantstein benyttes mot kjøreareal i tilstøtende gater.

9.10 Bommer og andre fysiske sperrer

Anvendelsesområde til bom og andre fysiske sperrer er der det er behov for å skille myke og harde trafikanter. En fysisk sperre skal hindre gjennomkjøring av biltrafikk, og virker hastighetsregulerende på syklister der gang- og sykkelveger krysser hverandre eller munner ut i annet trafikkert område.

Bommer og andre fysiske sperrer må tåle påkjenning normalt vegvedlikehold medfører. Bommer og andre fysiske sperrer må utstyres med refleks og må plasseres godt synlig nær gatelys. Bommer må kunne låses i både åpen og lukket stilling med lås. Lysåpning i lukket stilling tilpasses formålet. Lysåpning åpen skal ha en bredde på over 3,5 m.

For torgområder eller områder hvor større folkemengder kan samles skal det benyttes trafikksikring i form av bom eller pullerter som kan stanse kjøretøy eller hindre fri ferdsel inn i slike områder.

- Pullerter er et egnet produkt for å hindre og regulere trafikk. Det kan være enten i form av terrorsikring av utemiljøer hvor det ferdes mennesker, eller sikring av bygninger for mot inntrenging, innbrudd, eller lignende.
- Faste pullerter er beregnet for å stå over tid til å beskytte bygninger, parker, veier eller andre offentlige rom for trafikk.
- Automatiske pullerter kan kjøres opp og ned etter behov, og vil kunne leveres med forskjellige varianter av styremekanismer.

9.11 Støttemurer

Valg av metode for oppstramming av en skråning må vurderes ut fra både tekniske, økonomiske og visuelle kriterier. I tillegg kan tiltaket ha arealmessige konsekvenser. Det er viktig at det allerede i detaljreguleringsfasen foretas en nærmere vurdering av eiendomsinngrepene slik at behovet for/omfanget av støttemurer kan unngås/reduseres. Se kapitel 11

Forstøtningsmurer er i utgangspunktet byggemeldingspliktig.

9.12 Møbleringssone

I bynære områder er det ønskelig å ha en egen møbleringssone (trottoar) som en slags buffer mellom kjøreveg og arealet for myke trafikanter. Se Figur 5-12 Soneinndeling i fortau.

Den kan også skille gående og syklende. I denne sammenhengende sonen er det rom for f.eks. gatemøbler, beplantninger, trafikkutstyr og salgsboder. Belegget skal være et annet enn belegget for øvrig, gjerne heller. Fortaussonen skal holdes fri for alt som kan hindre ferdsel. Sonen kan være utvidelse av fortau eller av kjørevegen. Her kan formålene også være parkering, busstopp eller sone for handel og servering.



Figur 9-1 Eksempel på møbleringssone



Figur 9-2 Lehus på busstopp

9.12.1 Lehus

Lehus skal fortrinnsvis plasseres i vegarealet.

Lehusene skal ha en lett og gjennomsiktig arkitektur som gjør at de kan plasseres uten at de bryter med omgivelsene. Alle lehus uansett om de står langs kommunal veg, fylkesveg eller riksveg, skal ha tak, benk med rygg og håndtak. Lehusene skal også ha lys og være forberedt for digital ruteinformasjon. Det skal også være fastmontert søppeldunk på stedet. Lehus er nærmere omtalt i Statens vegvesens Håndbok V123 «Kollektivhåndboka».

Oppføring av nytt lehus er søknadspliktige. Vedlikehold eller reparasjon av lehus er ikke søknadspliktig. Ved riving og oppsetting av nytt lehus skal Byggesaksavdelingen kontaktes for avklaring om søknadsplikt.

9.12.2 Benker

Benker skal ha god kvalitet. Det skal legges vekt på materialbruk, funksjonalitet og estetikk. Benkene skal i seg selv gi mulighet til variert bruk og skal følge krav til universell utforming. Det skal ikke brukes smågatestein rundt benker. Benkene skal tåle minimum tre personer, og følge fargene på stedet. Fargekode RAL 6012 skal benyttes.



Figur 9-3 Eksempel på benk

9.12.3 Rabatter

Der rabattene er små skal de fylles med heller, naturstein, eller gatestein. Spisser og utstikkere er ikke ønskelig og hjørnene skal være avrundet. Rabattene skal være av en viss størrelse før man benytter vegetasjon til å «stykke opp» området. Der det er fotgjengeroverganger gjennom en trafikkøy bør øyenes sider som vender inn mot fotgjengerovergangen fases ned i 2 cm kantsteinsvis. Helst bør alle fire hjørner inn mot fotgjengerovergangen knekkes ned til 2-3 cm. Det må være taktile heller ved fotgjengeroverganger.

I kryss, eller der gang-/sykkelveger skal krysse kjøreveg bør hjørnene være avrundet, slik at brøyteutstyr ikke får tak og ødelegger kantsteinen.

9.12.4 Kumlokk

Alle kommunale kumlokk skal ha kommunens logo.

9.12.5 Slukrister og overvannsrister

Alle slukrister skal være lette å vedlikeholde, de skal være mulig å sykle over, og de skal være kjøresterke uansett hvor de står. Dreneringsristene skal være av god kvalitet, gjerne av støpejern. Ristene skal legges på tvers av kjøreretning i sykkelfelt.



Figur 9-4 Kum med metallramme



Figur 9-5 Eksempel på overvannsrist

9.13 Grøfter, stikkrenner etc.

Viser i denne sammenheng til kommunens [Graveinstruks](#) og [Vann- og avløpsnorm](#).

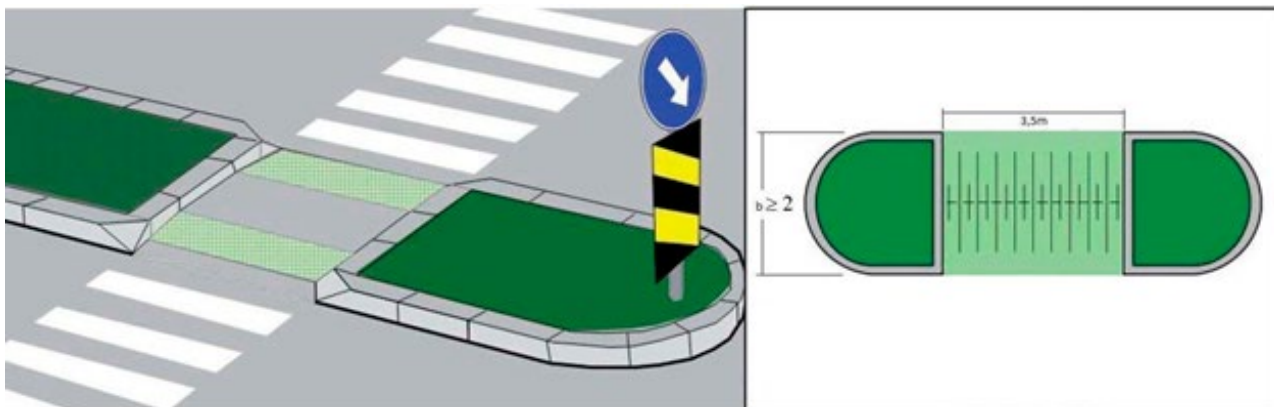
9.14 Trafikkøyer

Kryssinger av trafikkøy eller midtdeler utføres med en lysåpningsbredde på 3,5 m med et dekke i plan. Trafikkøy og midtdeler utformes med en bredde (b) \geq 2 m. Dekket på trafikkøya eller midtdeleren skal ha et fall på 2 % ned mot kjørebane av hensyn til vannavrenning. Dekket skal skille seg fra dekket i kjørebane ved å bruke taktile heller eller varselindikatorer i støpejern. Kantene mot trafikkøyas kryssningsområde skal ha avrundede kantsteinshjørner (kantstein i fas 2 cm x 2 cm).

9.15 Overflatedekke på vegger, gang-/sykkelstier og fortau

Hovedregelen er at det skal være asfalt der det skal kjøres. Type og tykkelse på asfalt skal godkjennes av kommunen. Dekker av belegningsstein og heller er særlig aktuelt på fortau, gatetun og andre steder med mye gangtrafikk. Belegningsstein og heller må være kjøresterke og sklisikre. Valg av overflatedekke skal godkjennes av Ringerike kommune.

Belegget bør forholde seg til hierarkiet med ulike prinsipper i ulike gatetyper, og ha en funksjon som tilfredsstillende kravene til trafikkbelastningen, egnetheten for fotgjengere, rullestolbrukere, barnevogner og sykler. Belegg i gangsoner skal være sklisikkert og ha en kontrast som letter fremkommeligheten for svaksynte. Taktile heller skal være i støpejern eller granitt.



Figur 9-6 Trafikkøy eller midtdeler utføres med lysåpningsbredde på 3,5m med dekke i plan

9.16 Gatetun

t gatetun er en vei som er bygget for opphold og lek, men hvor det også er mulig for trafikanter å kjøre. Gatetun er blanding av trafikk på fotgjengernes premisser og kan inngå som ett av flere virkemidler ved trafikksanering av et område.

Løsning for hvordan gatetun skal bygges tar utgangspunkt i [Trafikksikkerhåndboken](#), og retningslinjene gis av Vegavdelingen eller Utbygging.

Skilt 540 anvendes for å etablere gatetun. Oppsetting av skiltet iverksetter følgende trafikkregler:

- Kjørende som kommer fra gatetun, har vikeplikt for annen trafikanter (§ 7 nr. 4).
- Kjørende på gatetun har vikeplikt for gående (§ 9 nr. 2).
- På gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart (§ 13 nr. 3).
- Det er forbudt å parkere på gatetun utenom særskilt anviste plasser (§ 17 nr. 2).
- Sykkel kan stanses eller parkeres på gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe (18 nr. 4).
- Skilt 540 skal bare anvendes for boligater hvor det er iverksatt spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikanterkategorier hvor all kjøring skjer på fotgjengernes vilkår. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning eller flere gater eller kvartaler.



Figur 9-7 Skilt 540

10. KONTROLL, GODKJENNING OG OVERTAKELSE

10.1 Kontroller og overtakelsesforretning

Kommunal overtagelse for drift og vedlikehold gjelder veger, gang-/sykkelveger, gågater, sentrumsgater, plass, torg, over-/underganger, støttemurer med mer som i reguleringssammenhenger er bestemt skal være offentlige. Dette skal skje mellom 15. april og 15. oktober, eventuelt før første snøfall. Overtagelse utenom dette gjøres kun etter særskilt avtale med Ringerike kommune.

Veganlegg som overtas til kommunal drift og vedlikehold skal ha tilknytning til annen veg/plass som er offentlig/kommunal.

Tiltakshaver/byggherre har ansvar for at kontroll av veganlegget blir utført og dokumentert i løpet av byggetiden. Ringerike kommune kan kreve denne dokumentasjonen fremlagt. Ringerike kommune kan også foreta kontroll av utførelse i byggetiden. Ansvar for kontroll med utførelsen og sluttkontroll følger Plan- og bygningsloven, jfr. pbl § 24-2.

Dersom privat utbygger søker om at anlegg skal overtas av kommunen, skal de gå klart frem hvilke anlegg som omfattes av søknaden. Før overtakelse skal vegen være rengjort og regulert senterlinje skal være synlig merket i vegen. Sandfang og sluk skal være rengjort og tømt. Rister med sluk og bekkeinntak skal være låst. Skråninger og grøntanlegg skal være ferdig tilsådd og beplantet, eventuelt beskåret og kantklippet. Ringerike kommune kan nekte overtakelse, jfr. NS 8406:2009 pkt. 24.3. Delovertakelse kan normalt ikke påregnes.

10.2 «Som bygget» (As built) dokumentasjon

Et anlegg anses ikke som overtatt til kommunal drift og vedlikehold før «som bygget»-dokumentasjon er mottatt og godkjent. Med dette menes for eksempel:

- Oppdaterte tegninger «som bygget» (plan og profiltegninger)
- Kontrolldokumentasjon
- Prosjektdata
- Adresseliste
- Leverandøroversikt
- Dokumentasjon av teknisk innretninger, vedlikeholdsinstrukser, avtaler
- Avtaler med grunneiere
- Bilder
- Bankgaranti
- Innmålinger av senterlinje, vegkant, kantsteinlinje, sluk, veglys, fartsdempere, bommer og andre tekniske innretninger/vegelementer
- Skiltplan (i samarbeid med kommunen)
- Innleggelse av data i Norsk Vegdatabank (NVDB), entreprenør/prosjekterende utfører normalt dette.

Garantitid for VA-elementer og grøntanlegg er regulert av Norsk Standard, om det ikke er avtalt utvidet garanti.

Dokumentasjonen leveres i entreprenørportalen som SOSI-filer og pdf-filer.

I større prosjekter og ved utbyggingsavtaler leveres dokumentasjonen inn til kommunens kontaktperson som beskrevet i avtalen.

10.3 Garantistillelse

For alt arbeid utført for kommunen skal det stilles betryggende sikkerhet for oppfyllelse av kontraktsforpliktelsene med 10 % av kontraktssummen i utførelsestiden som reduseres til 3 % av kontraktssummen for de første 3 år av reklamasjonsperioden, jfr. NS 8406:2009 pkt. 8.

Ringerike kommune stiller ikke sikkerhet.

Igangsettingstillatelse vil ikke bli gitt før sikkerhetstillelse er dokumentert.

Ringerike kommune plikter ikke å betale avdrag før kommunen har mottatt byggherrens sikkerhetsstillelse.

Det er byggherren / utbygger som er ansvarlig for å følge opp anleggene i reklamasjonsperioden.

10.4 Eiendomsgrenser

Når vegen er bygget og godkjent skal eiendomsgrensene gjennom oppmålingsforretning fastsettes i tråd med regulerte formålsgrenser, jf. plan- og bygningslovens § 26-1 *'Opprettelse og endring av eiendom'*.

10.5 Utbyggingsavtale

Ringerike kommunes forventning til inngåelse av utbyggingsavtaler (UBA) gjelder kommuneplanens byggesoner i hele kommunen når en eller flere forutsetninger om avtaleinngåelse er til stede. Det kan ved utarbeidelse av kommunedelplan (eller reguleringsplan for et større område) fattes mer særskilte vedtak om UBA for å gi bedre forutsigbarhet for utbygging innen planområdet.

Utkast til utbyggingsavtale skal utarbeides mellom tiltakshaver og Ringerike kommune før den legges ut til offentlig høring (30 dager). Endelig utbyggingsavtale vedtas politisk. Utbyggingsavtaler kan brukes for alle typer tiltak det er adgang til i plan- og bygningslovens §17.

Som en regel skal utbyggingsavtalen være godkjent før IG gis.

10.6 Overtakelse av privat klassifiserte veger til kommunalt drift og vedlikehold (kommunalt klassifisert)

Følgende kriterier skal legges til grunn for overtagelse av eksisterende veger til kommunalt helårsvedlikehold (offentlig veg):

- A) Vegen defineres som samleveg og er en naturlig forlengelse eller forbindelse mellom eksisterende eller fremtidige kommunale veger.
- B) Vegen defineres som adkomstveg og har betydning som adkomst til natur/friluftsområder, anlegg/bygninger eller andre områder som har allmennhetens interesser.
- C) Vegen defineres som boliggate, er adkomst til et visst antall boliger og åpen for allmenn ferdsel.
- D) Dersom en boliggate er lang med få tilhørende eiendommer slik at det blir uforholdsmessige store kostnader til vedlikehold for oppsitterne, bør vegen vurderes regulert til offentlig veg selv om ingen av kriteriene for øvrig er oppfylt.

Til pkt. c) defineres skillet mellom offentlig atkomstveg (AD1) fra privat veg ved at atkomsten betjener:

a) flere enn 5 frittliggende eneboliger, eller b) boligfelt med flere enn 5-10 boenheter.

Vegene skal opparbeides i henhold til Håndbøkene «N100 Veg- og gateutforming» og «N200 Vegbygging» fra Statens vegvesen og denne Veg- og gatenormalen.

I tilfeller hvor det er behov for omregulering fra privat- til offentlig veg og det kreves at fysiske tiltak gjennomføres for å tilfredsstille kravene til offentlig veg, gis det ikke kompensasjon for slike arbeider. Likeledes skal eventuelle grunnavståelser, oppmålinger og selve vegen overdras vederlagsfritt til kommunen.

Økonomiske konsekvenser i forbindelse med overtagelse av veger skal fremgå i alle saksutredninger.

Ved overtakelse av private veger til kommunal klassifisering skal kommunen utarbeide ny skiltplan for den gjeldene vegstrekning.

Standard for fundamentering og dekkekvalitet, se kapittel 5.3, snøopplag kapittel 5.9.

11. REGULERINGSBREDDER OG BYGGEGRENSER

11.1 Reguleringsbredder

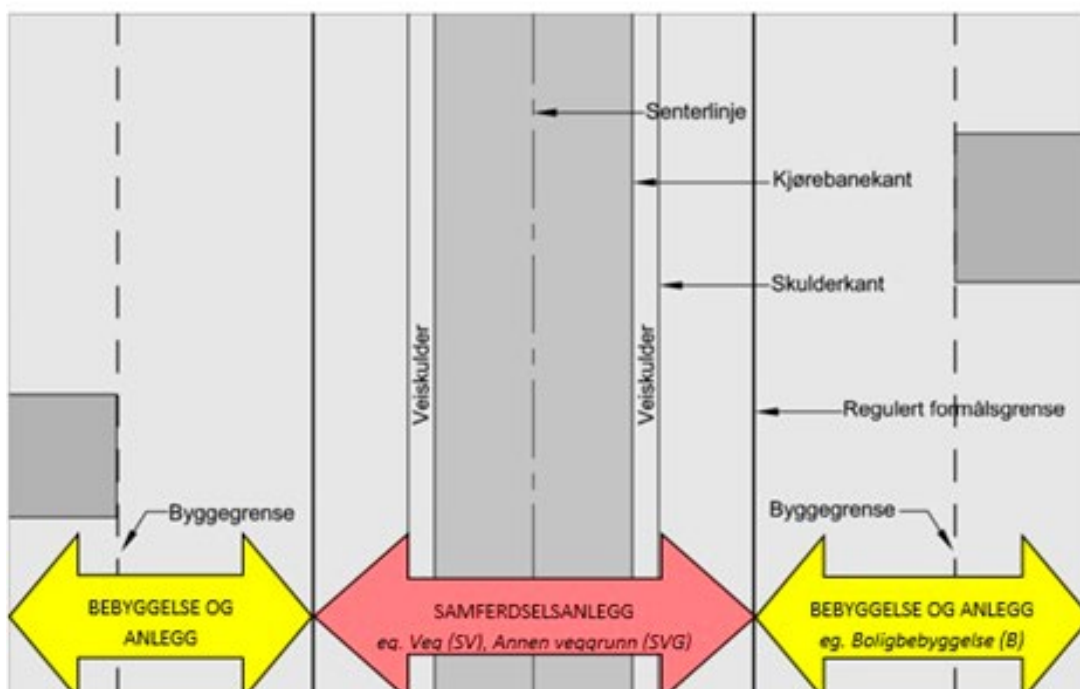
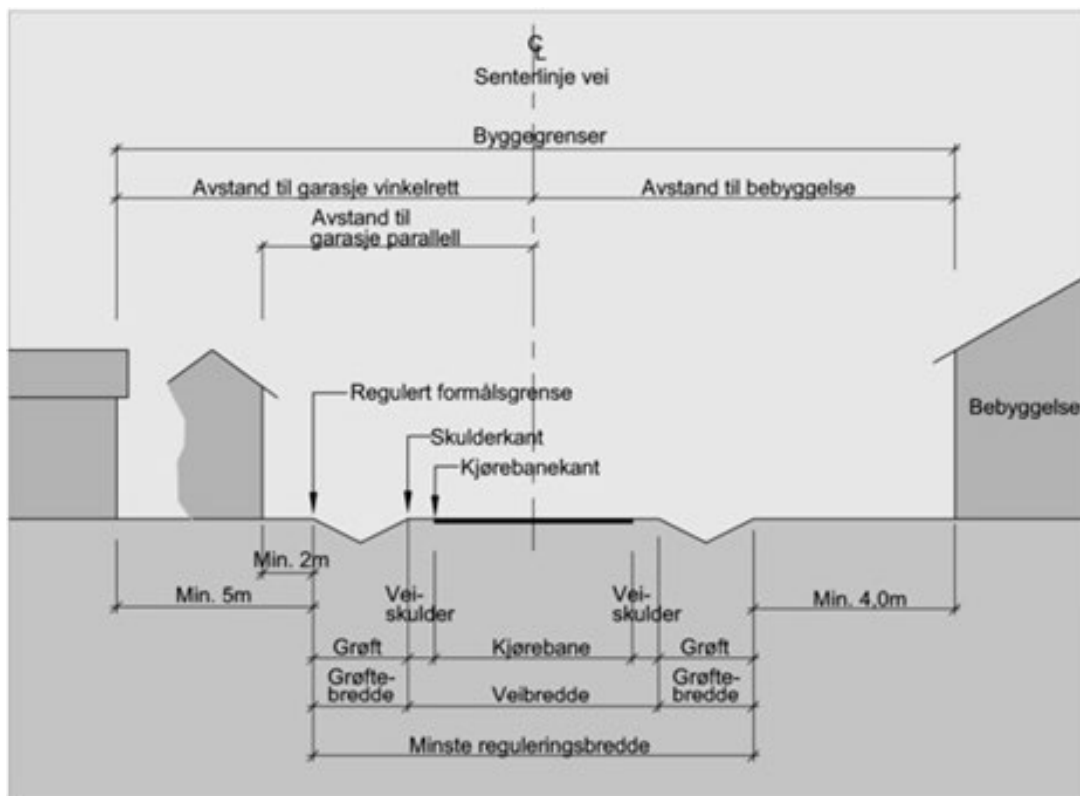
Når veger reguleres skal følgende areal være med i tillegg til vegbane inngå:

- Fortau
- Skulder
- Grøft
- Skjæring/fylling
- Kurveutvidelse
- Frisikt
- Rekkverksrom
- Vedlikeholdsareal

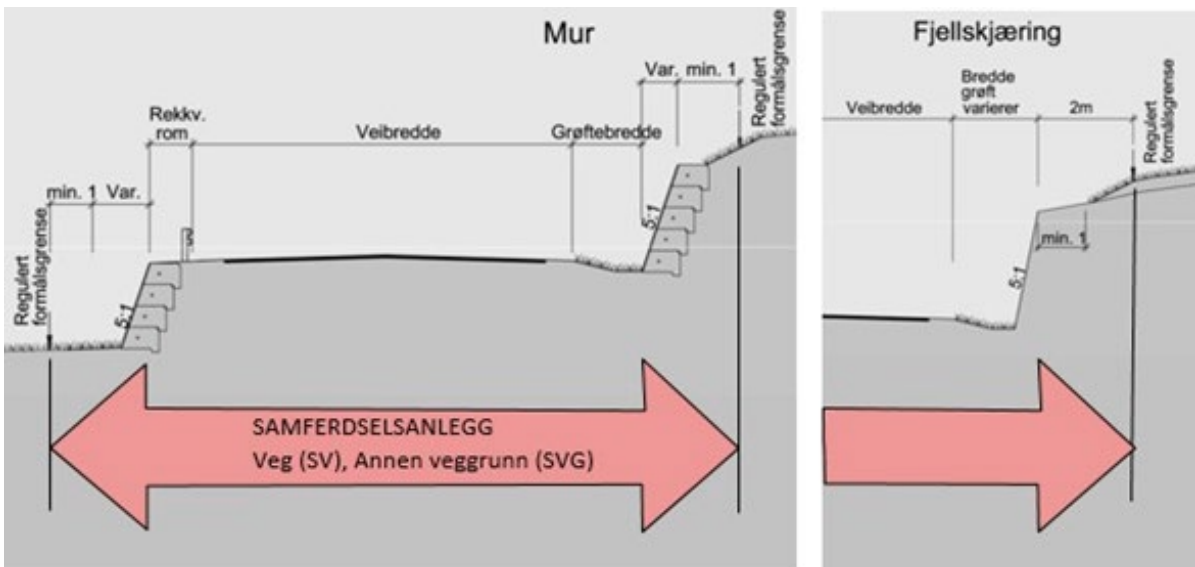
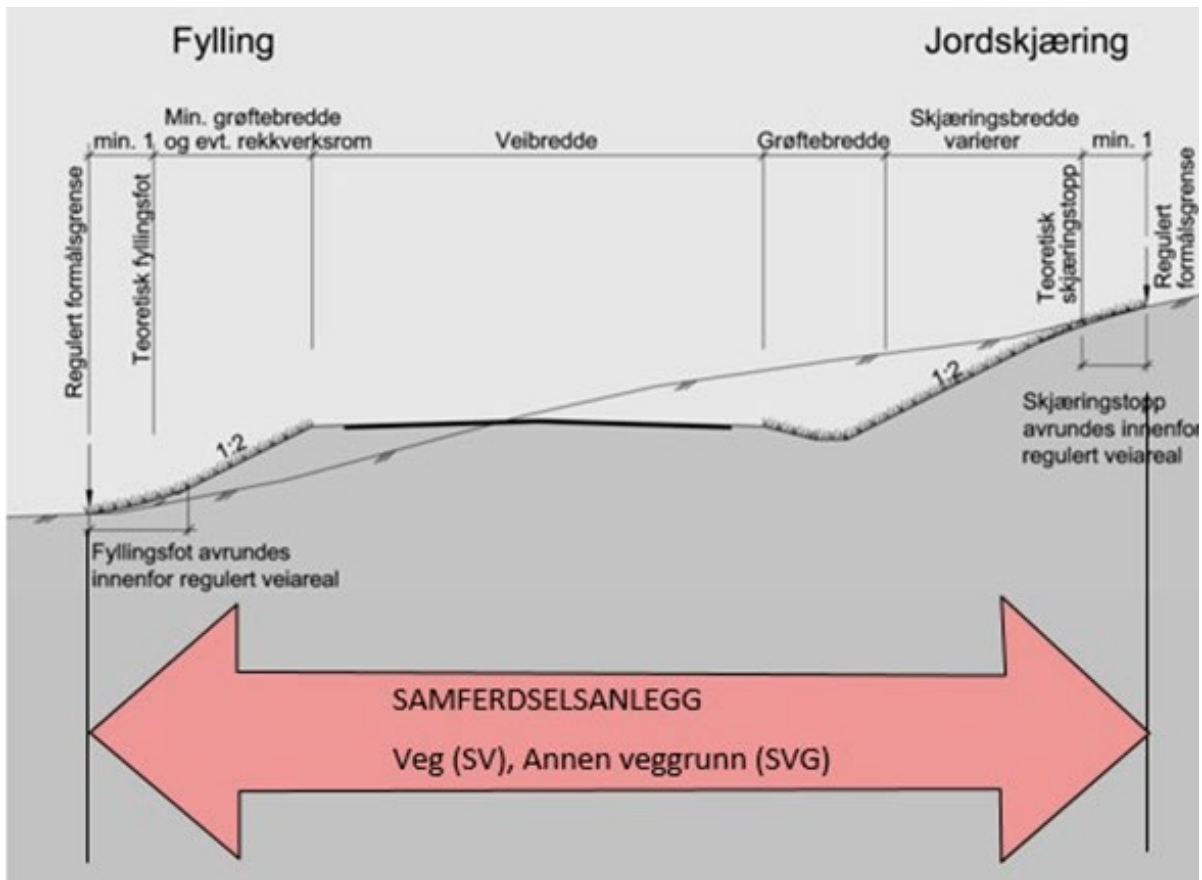
Det vil si at minste reguleringsbredde for samferdselsformål (veg, fortau, gang- og sykkelveg, annen veggrunn mm.) skal settes som vist i eksempelet nedenfor.

Minimumsbredder for regulering er vist i tabell 5.2

Samferdselsanlegg kan dekkes i sin helhet med arealformålet 'Veg' (sosi 2010) eller detaljeres etter behov i underformål som kjøreveg (2011), fortau (2012), gang- og sykkelveg (2015), annen veggrunn (2019) mv.



Figur 11-1 Formålsgrænser for samferdselsanlegg



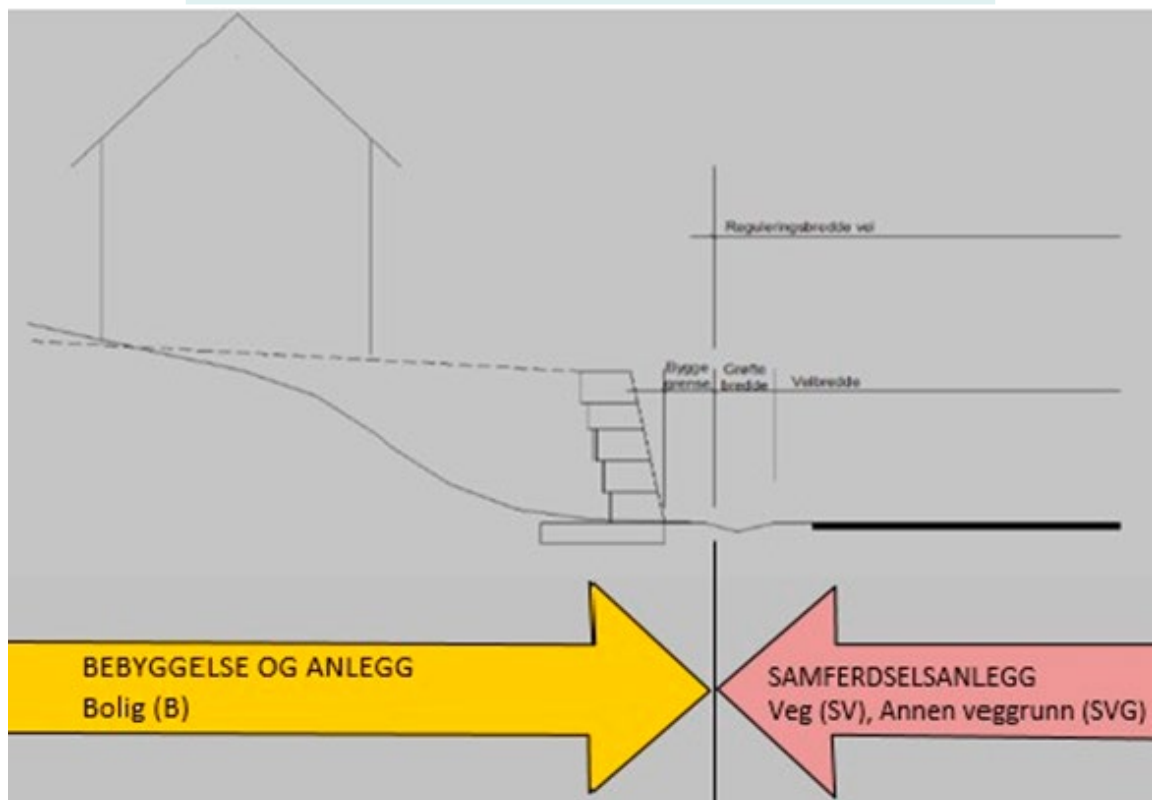
Figur 11-2 Prinsipper for reguleringsbredder ved jordskjæring og -fylling, fjellskjæring og mur

11.1.1 Fyllinger og jordskjæringer

Dersom veg får utslag i skjæringer eller fyllinger vil dette medføre en reguleringsbredde større enn minstekravet i tabell 5.2. Reguleringsbredden settes da minst 1 m utenfor topp jordskjæring/bunn fylling og minimum 2 m utenfor skjæringstopp fjell (se figurer i 11-2). Ved fjellskjæringer skal helning være 10:1 og nødvendige fanggrøfter må ivaretas. Ved fyllinger som tilsier krav til rekkverk må areal til dette avsettes, minimum 0,7 m. Dette arealet kan inngå i 'Veg' eller underformål som 'Annen veggrunn grønt' eller 'Annen veggrunn teknisk'.

Når mur inngår i veianlegg skal regulert arealformålsgrænse i utgangspunktet settes minst 1 m utenfor topp/ bunn mur. Hvilket arealformål muren skal inngå i avhenger av dens funksjon. Det er to løsninger:

- A) Dersom forstøtningsmurer er bygget for å holde på en vegfylling/ skjæring som er nødvendig for veien (av vegtekniske/ konstruksjonsmessige årsaker), skal den inngå i 'Veg' eller 'Annen veigrunn grønt/ teknisk'.
- B) Dersom forstøtningsmur bygges for å holde på en vegfylling/skjæring øke utnyttelse av private tomter skal den inngå i 'Boligbebyggelse' som vist i figur 11-3.



Figur 11-3 Plassering av forstøtningsmur som er satt opp for å øke utnyttelsen av privat tomt.

11.1.2 Snøopplag

I reguleringsbredde skal det avsettes tilstrekkelig sideareal (grøft) til snøopplag. Krav til bredde vil variere ut fra vegens/gatens klassifisering. En vegklasse med bredere veg vil følgelig ha krav til bredere grøft til snøopplag. I Ringerike skal reguleringsbredde omfatte areal til snøopplag som vist i tabell 5.9 «Snøopplag».

11.2 Avvik fra krav til vegutforming i reguleringsplan

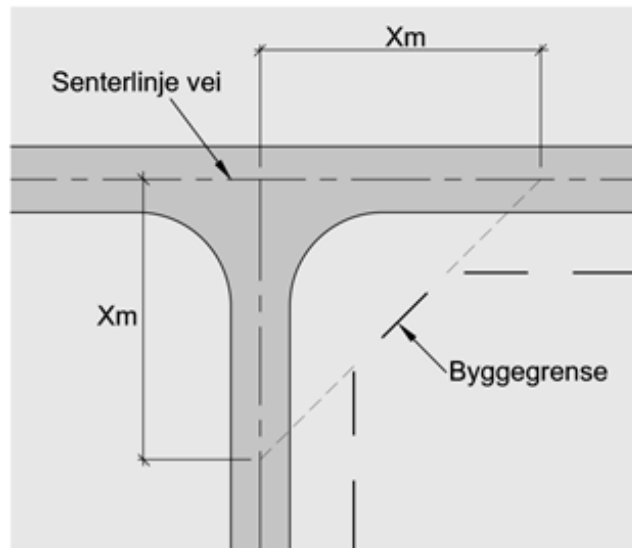
Krav til vegutforming i denne veg- og gatenorm skal være førende for utarbeidelse av reguleringsplan.

I allerede etablerte boligområder med eksisterende (gammelt) vegnett og hvor det tillates fortetting kan kravene til vegutforming avvike fra de kravene man stiller til ny veger i nye utbyggingsområder. Der oppgradering til veg- og gatenormalens standard kan medføre omfattende inngrep i eksisterende bebyggelsesstruktur og/eller viktig landskapselementer i kulturmiljø, skal dette belyses og vurderes tidlig i planprosessen. Dersom veg- og gatenormalen fravikes, skal:

- Avklaringer gjøres med kommunens plan- og vegavdelinger gjøres så tidlig som mulig i planarbeidet.
- Omfang av fravik skal beskrives og begrunnes i planbeskrivelse.
- Forslag til vegløsning og avbøtende tiltak skal beskrives, med en vurdering av konsekvenser.
- Trafikksikkerhet skal prioriteres.

11.3 Byggegrenser

Byggegrenser er avhengig av om det foreligger reguleringsplan. Der vedtatt reguleringsplan foreligger så gjelder byggegrensen i denne, selv om den avviker fra veglov eller kommunal norm. Ved motstrid går særlov går foran allmenn lov (lex specialis-prinsippet). Det vil si at særskilt byggegrense i vedtatt reguleringsplan går foran krav til allmenne byggegrenser i vegloven eller i denne veg- og gatenormen.



Figur 11-4 Skisse som viser byggegrense i kryss

I uregulerte områder, eller der reguleringsplan er taus om eller ikke viser, byggegrenser, så gjelder allmenne krav til byggegrenser. Langs veg og i kryss er krav i Ringerike som vist i tabell 5.2

Byggegrense i kryss fastsettes ved å måle langs senterlinje veg. I kryss mellom veger/gater av ulik klassifisering er høyeste vegklasse er dimensjonerende.

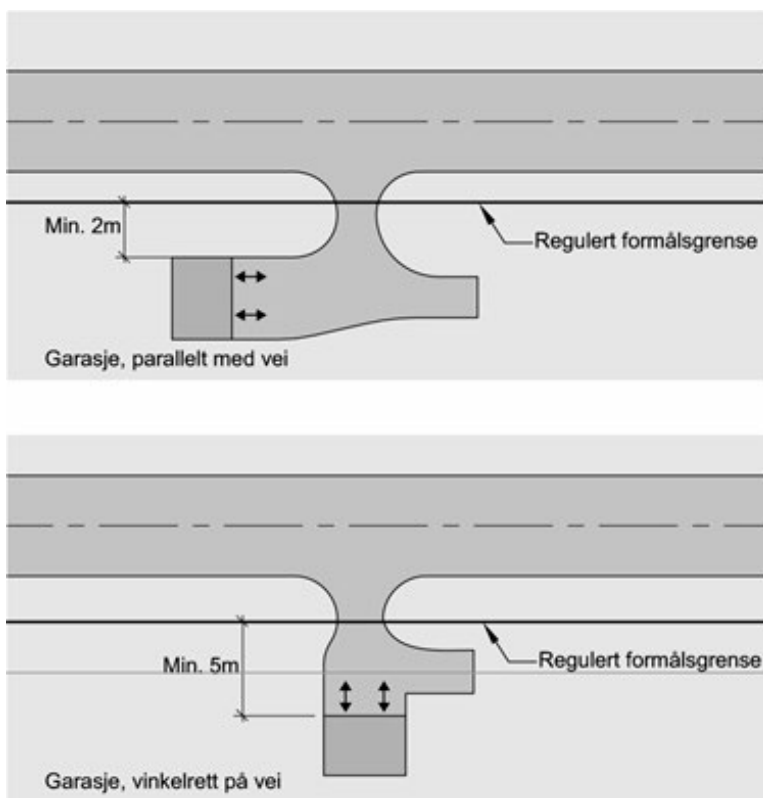
11.3.1 Byggegrense for garasjer og boder

Byggegrenser i reguleringsplan er avhengig av type veg. Langs hoved- og samleveger er byggegrense normalt bindende for all bebyggelse; dvs. også for frittliggende garasjer, boder og lignende.

Langs andre veger og gater (dvs. atkomstveger og private veger) kan det søkes om unntak fra byggegrense for frittliggende garasjer og boder dersom de utformes og plasseres etter følgende retningslinjer/krav om:

- For garasje med innkjøring parallelt med veg, skal avstand til vegformål være minimum 2 m.
- For garasje med innkjøring vinkelrett fra vei, skal avstand til vegformål være minimum 5 m.

Dette er absolutt minsteavstander når alt ligger til rette for det. Byggesak vil behandle hver enkelt søknad om dispensasjon.



Figur 11-5 Eksempel på plassering av garasjer på boligtomt

Der det ikke er regulert noen formålsgrense for «vegformål», gjelder avstanden fra vegens skulder, dvs. vanligvis asfaltkant + 0,25 meter.

Det skal alltid være plass til bil foran garasje på egen tomt.

11.3.2 Byggegrense for Trafokiosker o.l.

Langs SA-veger gjelder byggegrense for trafokiosker som for annen bebyggelse.

Særskilt byggegrense for trafokiosker gjelder mindre trafokiosker (inntil ca 2x2 m) og kan benyttes for G/S, AD, SA1, SA2. Byggegrensen skal være minst 2 m utenfor regulert veggrunn. Der det ikke er regulert veggrunn, skal trafokiosken plasseres minst 2,5 meter utenfor asfaltkant/vegskulder.

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

11.3.3 Plassering av avfallsbeholdere, postkasser og lignende

Avfallsbeholdere og postkasser skal plasseres på egen eiendom, og minst 2 meter fra vegkant. Det er eiers ansvar å sørge for brøyting og snørydding foran disse. Frisikt i avkjørsel skal tilfredsstilles.

11.3.4 Plassering av hekker og gjerder

Hekker og gjerder skal plasseres slik at det ikke er til hinder for sikt eller drift og vedlikehold av veier, gater, fortau og gang-/sykkelveier. Hekker og gjerder må ikke være til hinder for snøopplag langs vei/fortau. Hekker må plantes slik at de ikke vokser ut over offentlig vei/fortau.

12. KRAV TIL PLANMATERIALET

12.1 Detaljeringsgrad i forhold til plan- og bygningsloven

En reguleringsplan avklarer først og fremst de juridiske, framfor de byggt tekniske rammer for utbygging. Den setter vilkår og grenser for lovlig arealbruk, behovet for erverv av areal, samt avklarer parters rettigheter og plikter gjennom lovpålagt varsel, medvirkning, høring og klagemulighet på vedtak.

Det stilles krav til at planmaterialet er tilstrekkelig detaljert. Hva som er tilstrekkelig avhenger igjen først og fremst av juridiske detaljer, framfor byggt tekniske. Framstillingen skal være slik at berørte parter får forståelse av hvordan forholdene vil bli etter gjennomføring av planen.

Omfang og detaljeringsgrad for tegninger for de ulike planfaser skal tilpasses prosjektets størrelse og vanskelighetsgrad. Det betyr at det kan bli nødvendig med noe teknisk planlegging ved utarbeidelse av reguleringsplaner, særlig der de omfatter skjæring/fylling, kurveutvidelse, frisikt, rekkverksrom, vedlikeholdsareal og liknende. Det bør da stilles krav om vertikal- og horisontalprofiler som underlag. Ytterligere tegninger kan vurderes i hvert enkelt tilfelle. Dette gjøres først og fremst for å sikre parters rettigheter ved at reguleringsplanen avsetter nok areal til både vegen og dens sideareal. Da kan grense for arealformål fastlegges med rimelig nøyaktighet mot byggeområder (boliger mv) slik at berørte parter kan vurdere virkningen av planen. Dette må ivaretas gjennom oppstarts- og eventuelt oppfølgingsmøter.

12.2 Teknisk tegningsgrunnlag

Statens vegvesens Håndbok 139 Tegningsgrunnlag skal legges til grunn for utarbeidelse av tekniske tegninger. Det skal fremvises Q-tegninger for å unngå at ulike tegninger er i konflikt med hverandre. Kartgrunnlaget skal tegnes i målestokk 1:1000 eller 1:500 på Ringerike kommunes godkjente situasjonskart.

Det kan ikke kreves fullstendig teknisk tegningsgrunnlag i reguleringsplan. Dette blir først et krav i påfølgende byggesak. Men det er intet i veien for å utarbeide dette som del av planarbeidet. Dette vil trolig gjøre omfanget og tidsbruken av byggesaken mye mindre. Dersom veganlegget ikke er detaljert avklart i reguleringsplanen, er det nødvendig med byggesaksbehandling for gjenstående detaljer knyttet til utformingen. Det anbefales derfor at reguleringsplanen er detaljert og utfyllende slik at omfanget av byggemeldinger reduseres til et minimum.

Utbyggingsavtaler skal være forankret i en reguleringsplan og forhandlinger om denne kan med fordel forhandles parallelt med reguleringsprosessen og vedtas samtidig med reguleringsplanen.

12.3 Byggesøknad

All utførelse/bygging av veg med tilhørende anlegg må omsøkes. Godkjennelsesprosessen skal følge reglene om søknad om byggetillatelse, jf. Plan- og bygningsloven § 21-2.

Dersom vedtatt reguleringsplan inneholder fullstendig tegningsgrunnlag så kan veganlegg som bygges i samsvar med denne unntas fra søknadsplikten.

Byggesaksforskriftens § 4-3 angir unntak fra kravet om søknad om tillatelse for enkelte tilfeller av offentlige veier, (kommunale veier, fylkesveier eller riksveier og europaveier), men ikke private veier.

Dette må avklares med Ringerike kommune, Miljø- og areal, i hvert enkelt tilfelle.

12.4 Byggeplaner (Utomhusplaner)

Byggeplanen det skal bygges etter skal ligge innenfor de rammer og forutsetninger som reguleringsplanen med tilhørende reguleringsbestemmelser gir. Det vil blant annet si at formålsgrenser, juridiske flater, linjer og punkt må være identiske med vedtatt plankart. Byggeplanen skal være godkjent av Ringerike kommune før bygging starter.

Avvik fra plan må som nevnt omsøkes slik omtalt i pkt. 2.2 'Behandling av avvik'. Dersom bygging skjer etter ubehandlede avvik i strid med regulering kan dette medføre ulovlighetsoppfølging fra kommunen, jf. plan og bygningslovens § 32.



RINGERIKE
KOMMUNE

