

NORMAL FOR VEI- OG GATEUTFORMING

ØVRE EIKER KOMMUNE

2022



Innhold

Figurliste.....	4
Tabeller	6
Kapittel 1.0: Forord	6
Kapittel 2.0: Overordnede krav og bestemmelser	7
2.1 Generelt.....	7
2.2 Lovhjemler	7
2.3 Reguleringsplikt	8
2.4 Universell utforming – tilgjengelighet for alle i Øvre Eiker	9
2.5 Trafikksikkerhet og nullvisjonen	9
2.6 Fremkommelighetstrategi – mobilitet og sykkelløsninger	10
2.7 Tilrettelegging for kollektivtrafikk	10
2.8 Drift og vedlikehold	11
2.9 Krav til planmaterialet	11
2.10 Byggeplaner	11
2.11 Tegningsgrunnlag	12
2.12 Kontroller og overtagelsesforretning	12
2.12.1 “Som bygget” dokumentasjon	12
2.12.2 “FDV” dokumentasjon	13
2.13 Garantistillelse	13
2.14 Utbyggingsavtaler	13
2.15 Bestemmelser om kabler og ledninger	13
Kapittel 3.0 Vei- og gateklasser	14
3.1 Generelt.....	14
3.1 Samletabell	15
3.2 Generelt om reguleringsbredder.....	18
3.3 Turvei (T)	20
3.4 Fortau (F)	21
3.5 Gang- og sykkelvei (GS)	21
3.6 Sykkelvei med fortau (SF)	22
3.7 Felles avkjørsel/privat vei 1 (FA1).....	23
3.8 Felles avkjørsel/privat vei 2 (FA2).....	23
3.9 Boligvei (B).....	24
3.10 Adkomstvei (A)	25
3.11 Samlevei (S1)	26
3.12 Samlevei (S2)	26
3.13 Adkomstgate (AG)	27

3.14 Samlegate (SG)	27
3.15 Hovedgate (HG)	28
Kapittel 4.0 Byggegrenser/byggelinjer	29
4.1 Generelt	29
4.2 Bebyggelse	29
4.3 Garasjer og carporter	29
4.4 Veikryss	30
4.5 Andre mindre tiltak	30
4.6 Renovasjon og postkasser	30
4.7 Tiltak over og under offentlig vei	31
Kapittel 5.0: Veikryss, avkjørsler, kurver og snuplass.	31
5.1 Generelt	31
5.2 Avkjørsel	34
5.3 Frisikt	35
5.4 Rundkjøring/signalregulering	38
5.5 Snuplasser	38
Kapittel 6.0: Parkering	39
6.1 Generelt	39
6.2 Parkeringsplasser	40
6.3 Rampe for parkeringskjeller	40
6.4 Frikjøpsordning	41
6.5 Sykkelparkering	41
Kapittel 7: Kollektivtrafikk	41
7.1 Generelt	41
7.2 Busslommer	41
7.3 Leskur	41
Kapittel 8: Veiutstyr	42
8.1 Generelt	42
8.2 Offentlige trafikkskilt	42
8.3 Skilt og reklame	42
8.4 Rekkverk	42
8.5 Gjerder og hekker	42
8.6 Belysning	42
8.7 Brannhydrant	43
8.8 Mur	43
8.9 Fartsdempende tiltak	44
8.10 Bruer og underganger	44
Kapittel 9: Støy	44

9.1 Generelt.....	44
9.2 Grenseverdier	44
9.3 Tiltak	44
9.4 Støyvurdering ved planlegging	44
Kapittel 10: Vegetasjon og terrengbehandling	45
10.1 Generelt.....	45
10.2 Ulik vegetasjon og vegetasjonsbruk i og utenfor by	45
10.3 Bevaring av vegetasjon.....	45
10.4 Terrengbehandling	46
10.5 Trær	47
10.6 Busker og masseplanter	47
10.7 Gress og blomstrende urter	48
10.8 Sommerblomster og stauder.....	48
10.9 Beplantning i rabatter, rundkjøringer, parkeringsplasser, og på fyllinger.....	48
10.10 Skjøtsel	49
Kapitel 11: Henvisninger, definisjoner og vedlegg	49
11.1 Definisjoner	50
11.2 Vedlegg:.....	51

Figurliste

Figur 2.6.1 – Flytskjema for valg av gang- og sykkelløsning	10
Figur 3.1.1 - Definisjoner	17
Figur 3.1.2 - Definisjoner 2	18
Figur 3.2.1 - Prinsipp for reguleringsgrense ved fjellskjæring	19
Figur 3.2.2 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur som skal være en del av veiens eiendom.....	19
Figur 3.2.3 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur som skal være en del av privat eiendom.....	19
Figur 3.2.4 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur bygger opp veien som en del av veianlegget.	20
Figur 3.2.5 - Prinsipp for reguleringsgrense der vei ligger på fylling.	20
Figur 3.3.1 - Tverrprofil turvei (T)	20
Figur 3.4.1 - Tverrprofil fortau (F).....	21
Figur 3.5.1 - Tverrprofil gang- og sykkelvei langs kjørevei (GS).....	21
Figur 3.5.2 - Tverrprofil frittliggende gang- og sykkelvei (GS)	21
Figur 3.5.3 - Tverrprofil gang- og sykkelvei langs kjørevei med bruk av rail (GS)	22
Figur 3.6.1 - Sykkelvei med fortau – (SF)	22
Figur 3.7.1 - Tverrprofil felles avkjørsel 2 - 6 boenheter (FA1).....	23

Figur 3.7.2 - Prinsippskisse for bruk av felles avkjørsel FA1 for 2 - 6 boenheter.....	23
Figur 3.8.2 – Prinsippskisse for felles avkjørsel FA2 7-15 boenheter	24
Figur 3.9.1 - Tverrprofil boligvei (B).....	24
Figur 3.9.2 - Prinsippskisse for Boligvei(B).....	25
Figur 3.10.1 - Tverrprofil kommunal adkomstvei (A)	25
Figur 3.11.1 - Tverrprofil kommunal samlevei (S)	26
Figur 3.12.1 - Tverrprofil kommunal samlevei (S2)	26
Figur 3.13.1 - Tverrprofil adkomstgate (AG).....	27
Figur 3.14.1 - Tverrprofil for samlegate (SG) med fortau	27
Figur 3.14.2 - Tverrprofil for samlegate (SG) med fortau og langsgående parkering.....	28
Figur 4.3.1 - Byggegrense for garasjer og carporter, parallelt med offentlig vei.	29
Figur 4.3.2 - Byggegrense for garasjer og carporter, vinkelrett på offentlig vei.	30
Figur 5.1.1 - Prinsippskisse for kryssvinkel.	31
Figur 5.1.2 - Prinsippskisse for GS-veiers føring gjennom veikryss.	32
Figur 5.1.3 - Prinsippskisse for plassering av innadslående port /bom.....	32
Figur 5.1.4 - Prinsippskisse for hjørneavrunding i kryss og avkjørsel.	32
Figur 5.1.5 - Prinsippskisser for utforming av vertikalprofil for veikryss.	33
Figur 5.1.6 - Prinsippskisse for utforming av private avkjørsler.	35
Figur 5.3.1 - Frisikt i avkjørsel og vei/gate med vikeplikt ut i primærvei.....	36
Figur 5.3.2 - Frisikt i kryss hvor høyreregelen gjelder mellom /veien/gatene.....	36
Figur 5.3.3 - Frisikt i veikryss og avkjørsel mot G/S-vei. 40m gjelder når fall på G/S-vei er 5% eller høyere	36
Figur 5.3.4 - Frisikt i veikryss og avkjørsel mot fortau. 40m gjelder når fall på fortau er 5% eller høyere ...	36
Figur 5.3.5 - Frisikt i kurve	37
Figur 5.4.1 - Dimensjonering av snuplass som snuhammer	38
Figur 5.4.2 - Dimensjonering av snuplass som rundkjøring.....	39
Figur 6.2.1 - Utforming av parkeringsplasser langs kantstein.	40
Figur 6.2.2 - Utforming av parkeringsplasser - skråparkering	40
Figur 6.3.1 - Prinsippskisse for utforming av rampe for parkeringskjeller.	41
Figur 8.6.1 - Prinsippskisse for plassering av veilysannlegg	43
Figur 10.2.1 - Bruk av vegetasjon kan understreke veiens linjeføring.....	45
Figur 10.4.1 - Virkningen av høye skjæringer kan reduseres ved hjelp av vegetasjon.	46
Figur 10.9.1 - Illustrasjon	49

Tabeller

Tabell 3.1 - Samletabell	16
Tabell 5.3.6 - Krav til frisikt i vei og avkjørsel	37
Tabell 5.4.1 - Dimensjonering av snuhammer	39
Tabell 5.4.2 - Tabell for dimensjonering av snuplass som rundkjøring	39
Tabell 10.4.1 – Maksimale helningsvinkler ved forskjellige markdekker (Byggforsk,Byggdetaljer A517.421)	46
Tabell 10.6.1 - Veiledende krav til bredder ved buskplanting i rabatter	48

Kapittel 1.0: Forord

Normal for vei- og gateutforming i Øvre Eiker kommune erstatter tidligere normal som har vært i bruk i kommunen siden 2010. Normalen skal sikre at alle vei- og gateanlegg som skal overtas av Øvre Eiker kommune utformes og bygges etter mål om fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. For veiholdere på alle tre forvaltningsnivåer er det fokus på helhetlig planlegging av veianlegg, og en ivaretagelse av alle viktige forhold i forbindelse med planlegging, prosjektering, bygging og drift av veianlegg på en slik måte at de beste totalløsninger velges.

Kommunens Normal for vei- og gateutforming er en forenklet og komprimert veinorm sammenlignet med Statens vegvesens veinormaler. Normalen skal fungere som oppslagsverk og kortfattet innføring i de krav som stilles til veiplanlegging for privat og kommunalt veinett og omfatter også avkjørslar fra offentlig vei. Der normalen ikke er utfyllende brukes eller henvises til Statens vegvesens normaler. Planlegging av riks- og fylkesveier skal i sin helhet følge Statens Vegvesens veinormaler.

Vei- og gatenormen med vedlegg er i sin helhet vedtatt av kommunestyret og skal som hovedregel følges også når det gjelder anbefalinger som ikke er formulert som bindende krav (for eksempel der ordet bør er knyttet til kravene). I plan- og byggesaksprosessen kan det gjøres unntak fra bestemmelsene innenfor de rammer som er gitt i bindende forskrifter og vedtekter, men alle unntak skal begrunnes og særskilt godkjennes av kommunen.

Forholdet til sentrale bestemmelser i Vegloven og Plan- og bygningsloven er nærmere omtalt i kapittel 2 Overordnede krav og bestemmelser.

Hokksund 11.01.2021

Kapittel 2.0: Overordnede krav og bestemmelser

2.1 Generelt

Normen omfatter både private og kommunale veier, avkjørsler og parkeringsplasser. I utgangspunktet gjelder også normen i fortettingsområder, men her vil det oftere kunne oppstå konflikt som betinger en større grad av skjønn. Avvik fra normalen skal vurderes opp mot framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

For mange parametere er det angitt minimumskrav. I en del tilfeller kan ikke alle minimumskravene brukes samtidig. I slike tilfeller må det også brukes skjønn.

Det henvises til [Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming](#), når det er behov for utdyping/supplering av kravene i denne normen. Når det gjelder mer detaljerte og tekniske spesifikasjoner som har med veibygging å gjøre, henvises det til teknisk veinorm og [Håndbok N200](#).

Krav gitt i vedtatte reguleringsplaner/sentrumsplaner, plan- og bygningsloven med forskrifter samt veiloven, gjelder foran de generelle kravene i Øvre Eiker kommunes lokale vei- og gatenorm.

2.2 Lovhjemler

Etter Plan- og bygningsloven består byggeprosessen av følgende faser:

- Planlegging
- Utførelse
- Kontroll

Lov av 21. juni 1963 – Vegloven – gir i § 13 Samferdselsdepartementet adgang til ved forskrift å gi bindende bestemmelser om utforming og standard for offentlig vei. Etter **FOR 2007-03-29 nr. 363 Forskrift om anlegg av offentlig veg** kan Statens vegvesen innenfor rammen av forskriften fastsette utfyllende bestemmelser – vei og gatenormaler – som skal sørge for at både planlegging og bygging av offentlige veier følger tekniske krav. Slike veinormaler er utgitt av Statens Vegvesen i [Håndbok N100 Veg- og gateutforming](#) og [Håndbok N200 Vegbygging](#)

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

“Til veg blir og rekna opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate.”

For kommunale veier og gater er myndigheten delegert formannskapet i den enkelte kommune.

I likhet med en rekke andre kommuner har Øvre Eiker kommune sett behov for en nærmere lokal tilpasning av de sentrale bestemmelser fra Veidirektoratet. Det står kommunen fritt å gi slike bestemmelser innenfor rammen av Samferdselsdepartementets forskrifter og de sentrale veinormaler som er utgitt av Vegdirektoratet. Kommunen kan dessuten selvstendig gi regler om utførelse av veianlegg mv. etter **Plan- og bygningsloven LOV 2008-06-27 nr. § 18-1 2. ledd**. Krav til utførelse av private veier (private veier eller veier som er åpen for alminnelig ferdsel, men som ikke skal overtas av kommunen) bygger på bestemmelsene i **Plan og bygningsloven § 18-1 2. ledd**. Retningslinjen (veinormal) som er vedtatt av kommunestyret er juridisk bindende. Retningslinjene implementeres i de respektive reguleringsplaner. Det er således gjennom den enkelte reguleringsplan at retningslinjene gjøres juridisk bindende, og da basert på Plan- og bygningsloven.

Vei- og gatenormalen kommer til anvendelse og skal følges ved planbehandling etter plan- og bygningsloven, og i den konkrete byggesaksbehandling etter **pbl. §§ 18-1, 20-1, 27-4, 28-7**, mv. og i kontrollfasen etter **24-1**.

Bruken av vei- og gatenormaler må ses i sammenheng med forskrift om saksbehandling og kontroll i byggesaker, der offentlige veianlegg er unntatt fra søknadsplikt i de tilfeller der veianlegget er detaljert avklart i regulerings- eller bebyggelsesplan og endringer ikke foretas i anleggsperioden.

I kommunen sin veinormal brukes verbene skal og bør:

- Skal: For krav som bruker skal er det kommunen som er fraviksmyndighet og det skal godkjennes etter søknad.
- Bør: For krav som bruker bør skal fravik avklares og godkjennes før prosjektering / gjennomføring.

Forhold som ikke er omtalt i disse retningslinjene reguleres av tilsvarende bestemmelser i Statens vegvesens håndbøker.

Normalene bruker verbene skal, bør og kan med følgende betydning:

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

For å samordne plan- og utførelsesfase tar kommunen sikte på tidlig i planfasen å etablere samarbeid mellom de berørte fagavdelinger, slik at de ulike etaters behov og interesser – og forholdet til utbygger – blir ivaretatt på mest mulig hensiktsmessig måte.

Vedrørende krav til godkjenning og kontroll vises til teknisk veinorm [Håndbok N200 Vegbygging](#)

I medhold av **Kommunelovens § 10 nr. 2** gir kommunestyret planutvalget myndighet til å trekke avgjørelser i saker som gjelder utvalgets ansvarsområde, med mindre myndigheten er lagt til annet organ eller rådmannen.

Utvalg 1: Planutvalget er ansvarlig for samordning, planlegging og drift av kommunens tekniske oppgaver. For øvrig arbeider utvalget innenfor de rammer som er fastlagt i blant annet **Veiloven -Veitrafikkloven - Graneloven (naboloven)**.

”Planutvalget har vedtaksmyndighet innenfor sitt arbeidsområde i tråd med de retningslinjer som er fastsatt i lov, gitt i medhold av lov og i henhold til det til enhver tid gjeldende økonomireglement og vedtak fattet av kommunestyret.”

Dispensasjoner

Dispensasjon fra tekniske krav skal gis av Øvre Eiker kommune. Dispensasjon skal behandles som avvik og dokumenteres.

2.3 Reguleringsplikt

Følgende regler om reguleringsplikt, krav til utførelse og kontroll er hjemlet i Plan- og bygningsloven. Veisystemet deles i følgende kategorier:

1. Offentlige veier i ulike veiklasser: Det kreves reguleringsplan. Reguleringsformålet er “kjørevei”. Før arbeidet igangsettes skal det foreligge godkjenning etter Plan og bygningsloven.
2. Private veier som tjener som adkomst til bygning eller anlegg som skal benyttes av offentlige tjenester (post, renovasjon, brannvesen). For slike veier kreves reguleringsplan. Reguleringsformålet er “kjørevei.” Før igangsetting skal det foreligge godkjenning etter Plan- og bygningsloven.
3. Private veier som tjener som adkomst til bygning og anlegg, men som ikke skal benyttes av de offentlige tjenester. Kan reguleres til “kjørevei” eller inngå i reguleringsformålet.

For veier som inngår i reguleringsformålet kreves ikke reguleringsplan. Tilknytningspunkt til offentlig vei krever avkjøringsstillatelse etter Veglovens §§ 40-43. Kommunen bestemmer i hvert enkelt tilfelle om veien skal byggemeldes særskilt eller inngå i byggesøknad for hus eller delesøknad for tomt. Det gis ingen støtte til private veier.

Ved omgjøring av privat vei til offentlig vei kreves det en omregulering av veien i henhold til "Øvre Eikers normal for vei- og gateutforming" gjennom en detaljregulering. Ved omklassifisering skal også alle tekniske krav til aktuell veiklasse være oppfylt.

4. Private veier som ikke tjener som adkomst (f.eks. skogsbilvei).

For slike veier vurderer kommunen om reguleringsplan kreves. Reguleringsformålet er "kjørevei". Tekniske krav i disse retningslinjene gjelder ikke for denne type veier.

5. Andre trafikkanlegg.

Offentlig parkeringsplass krever vanligvis reguleringsplan. Privat parkering behandles sammen med den bygning parkeringsplassen skal betjene. Privat parkering krever vanligvis ikke reguleringsplan.

2.4 Universell utforming – tilgjengelighet for alle i Øvre Eiker

Universell utforming er definert i **Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 andre ledd**: Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig."

Anbefalinger for universell utforming er vist i Statens vegvesens [Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater](#). Prinsipper om universell utforming legges til grunn ved utbygging og utbedring av veier og gater. Kommunen har utarbeidet veileder for universell utforming av publikumsbygg, se kommunens hjemmeside.

2.5 Trafikksikkerhet og nullvisjonen

Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen – som er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade. Nullvisjonen skal legges til grunn for utforming av vei- og gatesystemer i Øvre Eiker. Det betyr at veier og gater må utformes slik at de hindrer alvorlige ulykker, og reduserer skadeomfanget hvis uhellet likevel er ute. Vei- og gatesystemet skal utformes slik at trafikantene hjelpes til riktig adferd, og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser dersom de likevel gjør feil.

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

I planbestemmelser skal trafikksikkerhet være et tema.

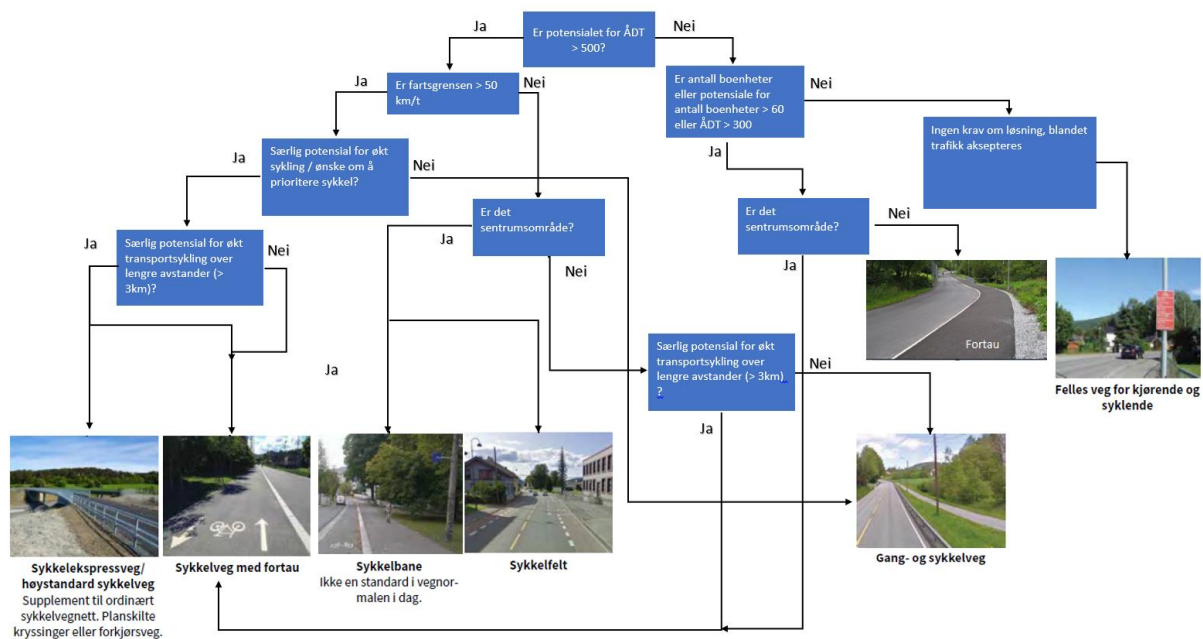
Øvre Eiker kommune vedtok 15.12.2021 **Trafikksikkerhetsplan 2022-2025**

2.6 Fremkommelighetstrategi – mobilitet og sykkelløsninger

Nasjonalt transportplan for 2022-2033 har fortsatt som mål å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. I utarbeidelsen av nye reguleringsplaner må det settes av areal til sykkelinfrastruktur. Arealbruksformålet bør være fleksibelt med hensyn på valg av løsning, men være tydelig for å hensynta trafikale ambisjoner og prioritering av trafikantgrupper.

Sykel- og mobilitetsløsning må være attraktiv, fremtidsrettet og trafiksikker og skal fremgå av mobilitetsanalyse i reguleringsplanen. Denne skal utrede valg innenfor følgende flytskjema.

Det vil være tilfeller som må vurderes spesielt. Hovedruter for sykkel og skolevei hvor valg av gang- og sykkelløsning kan utløse strengere krav enn det som er illustrert i veinormalen.



Figur 2.6.1 – Flytskjema for valg av gang- og sykkelløsning

Øvre Eiker kommune har gjennom Buskerudbysamarbeidet utarbeidet **Sykelplan** som ble vedtatt i kommunestyret 18.06.2014. I vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 er det vedtatt mål for økt sykkelbruk og gange for å redusere bilbruk i våre tettsteder.

Statens vegvesens håndbok V122, Sykkelhåndboka legges til grunn for valg av type sykkelanlegg. I alle planer skal det vises hvorledes helhetlige planer for sykkeltrafikken er ivarettatt, og løsning/tiltak skal tilpasses behovet i området. Dette gjelder både fysiske anlegg for de syklende og sykkelparkering.

2.7 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

Det er viktig i all arealplanlegging å tilrettelegge for kollektivtransport. Øvre Eiker kommune forplikter seg gjennom Buskerudbysamarbeidet til å tilrettelegge for å øke andel som benytter seg av kollektive reisemidler.

I tillegg til krav som er vist i normen vises til krav som framkommer av Statens vegvesens **Håndbok N100 Veg- og gateutforming**.

Håndbok V123 Kollektivhåndboka inneholder anbefalinger for utvikling av ny og eksisterende infrastruktur for kollektivtransport på veier og gater og utfyller Håndbok N100 Veg- og gateutforming med veiledning, råd og eksempler. Også andre håndbøker er sentrale ved planlegging, bygging og drift av kollektivtransportens

infrastruktur.

2.8 Drift og vedlikehold

Øvre Eiker kommune utarbeider en standard som gir retningslinjer til drift og vedlikehold av kommunale vei- og grøntanlegg. Standarden gir grunnlag for målstyrt drift og vedlikehold av veinettet og grøntområder. Den angir når vedlikeholdstiltak skal iverksettes og inneholder konkret beskrivelse av arbeidsoppgaven. Standarden skal behandles politisk når den foreligger.

Det er utarbeidet egen vinterdriftsstandard, se vedlegg

Veinettet er inndelt i tre hovedgrupper: samlevei, adkomstvei og gang/sykkelvei, med forskjellig standardkrav avhengig av veiens funksjon.

I tillegg er det drift- og vedlikehold av plasser, torg og områder som er i tilknytning til vei. Standarden for disse tilpasses plassens funksjon og standardkrav for tilstøtende vei.

2.9 Krav til planmaterialet

Avgrensing og utforming av veianlegget, behov for erverv av areal og rettigheter, gjennomføring av tiltak mot nærføringsulempen og andre forhold avklares gjennom reguleringsplaner etter Plan- og bygningsloven. 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.

Det skal gjennomføres teknisk planlegging ved utarbeidelse av reguleringsplaner. Det er nødvendig å gå et stykke inn i detaljplanleggingen før reguleringsplanen vedtas, blant annet for å sikre at reguleringsplanen er detaljert nok til å fastsette arealformålsgrenser og at tiltaket er gjennomførbart. Framstillingen skal være slik at de berørte får god forståelse av hvordan forholdene blir etter gjennomføringen.

Etterfølgende fase skal bygge videre på hva som er avtalt og beskrevet i foregående fase. Det er derfor vesentlig at tegningene i reguleringsfasen er bygget opp slik at det blir enkelt å bruke denne informasjonen også i senere faser.

I reguleringsplaner må arealer for trafikkformål vise riktig utslag i forhold til skjæring/fylling, sporingsanalyser, kurveutvidelse, frisisikt, rekkverksrom, støyskjermer, vedlikeholdsareal o.l. Det stilles krav om lengdeprofiler og tverrprofiler. Ytterligere tegninger vurderes i hvert enkelt tilfelle. Lengde- og tverrprofil skal vise nødvendige flomveier for nåtidens og fremtidens situasjon.

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal behovet for SF / GS / F ikke bare knyttes oppimot ÅDT for tilstøtende veier, men også hensynta antall boenheter i alle byggetrinn. Avsatt arealer i kommuneplanen legges til grunn.

Målsatt normalprofil for veier SF, G/S-veier skal påføres reguleringsplaner.

Utførelsen av vei med tilhørende anlegg skal skje i henhold til godkjente byggeplaner. Godkjennelsesprosessen skal følge reglene om søknad om byggetillatelse, jfr. **Plan- og bygningsloven § 21-2** og krav gitt i disse retningslinjene.

2.10 Byggeplaner

Dersom veianlegget ikke er detaljert avklart i reguleringsplanen, er det nødvendig med byggesaksbehandling for gjenstående detaljer knyttet til utforming. For slike forhold kommer bestemmelsene i **Plan- og**

bygningsloven til anvendelse. Det anbefales derfor at reguleringsplanen er detaljert og utfyllende slik at omfanget av byggemeldinger reduseres.

Planen som det skal bygges etter skal ligge innenfor de rammer og forutsetninger som reguleringsplanen med tilhørende reguleringsbestemmelser gir. Byggeplanen skal være godkjent av Øvre Eiker kommune før bygging starter.

2.11 Tegningsgrunnlag

Statens vegvesens **Håndbok R700 Tegningsgrunnlag** skal legges til grunn for utarbeidelse av tekniske tegninger. Det bør 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 Øvre Eiker kommunes kartgrunnlag.

Ved større utbygginger kan det være nødvendig for kommunen å kreve 3D-modell for å belyse saken. Dette avgjøres av kommunen og skal avklares i forhåndskonferansen.

2.12 Kontroller og overtagelsesforretning

Overtagelse av offentlig regulerte veier, gang/sykkelveier, gater, plasser, torg, underganger, støttemurer mm som skal overtas av kommunen for drift og vedlikehold skal skje før første snøfall og ferdigbefaring skal alltid skje på barmark. Overtagelse utenom disse tidene skal kun gjøres etter avtale med kommunen.

Eventuelt anbefales forhåndsbefaring før ferdigbefaringen for å luke ut større mangler. Veianlegg som skal overtas av Øvre Eiker kommune skal ha tilknytning til annen vei/plass som driftes og vedlikeholdes av kommunen.

Tiltakshaver/byggherre har ansvar for at kontroll av veianlegget blir utført og dokumentert i løpet av byggetiden. Øvre Eiker kommune, som fremtidig veieier og veimyndighet, kan kreve denne dokumentasjonen fremlagt og foreta kontroll i anleggsfasen.

“Som bygget”-dokumentasjon skal være innlevert kommunen før overtagelsesforretning avholdes (ref. pkt 2.12.1)

Før overtakelse skal veien være rengjort og regulert senterlinje skal være synlig merket i veien. 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. *Øvre Eiker kommune kan nekte overtakelse, jfr. NS 8405. Delovertakelse kan normalt ikke påregnes.*

Eiendomsretten til grunn som er offentlig trafikkområde skal overskjøtes vederlagsfritt til Øvre Eiker kommune. Ved hjemmelsoverføring til kommunen skal veigrunn gis eget gårds- og bruksnr. Overskjøting av veggrunn og annet areal som skal overtas av kommunen skal være gjennomført før overtagelse.

2.12.1 “Som bygget” dokumentasjon

Et anlegg anses ikke som overtatt til kommunal drift og vedlikehold før “som bygget dokumentasjon” er mottatt og godkjent.

Med “som bygget dokumentasjon” menes følgende:

- Ajourførte tegninger “som bygget” (plan og profiltegninger)
- Innmålingsdata for vegobjekter som skal overføres til NVDB (vedlegg) objekter med avtalte egenskaper skal legges inn i systemet Datafangst.

- Veilys dokumentasjon i henhold til kommunal veilysnorm. **Håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning** og følges der hvor kommunal norm ikke er dekkende. For Fv,Rv og Ev gjelder **Håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning**
- Innmålinger av sluk, kummer, støttemurer, gatelys og andre tekniske innretninger/veiutstyr, bomber o.l.

2.12.2 "FDV" dokumentasjon

Et anlegg anses ikke som overtatt til kommunal drift og vedlikehold før "FDV-dokumentasjon" er mottatt og godkjent.

Med "som FDV-dokumentasjon" menes følgende:

- Kontrolldokumentasjon
- Prosjektdata
- Adresseliste
- Leverandøroversikt
- Dokumentasjon av tekniske innretninger, vedlikeholdsinstrukser, avtaler, o.l.
- Sluttkontrolldokumentasjon og samsvarserklæring for det elektriske anlegget i henhold til kommunal veglysnorm
- Avtaler med grunneiere
- Avtaler om fremmedinstallasjoner (tele, høyspent, fjernvarme o.l.)
- Bilder
- FDV dokumentasjon legges på NVDB objektene gitt i punkt 1.12.1

2.13 Garantistillelse

Det henvises til bestemmelser i NS 8405 og NS 8406

2.14 Utbyggingsavtaler

Det skal inngås utbyggingsavtaler når en eller flere forutsetninger for avtaleinngåelser er tilstede (**Plan og bygningsloven §17**). Utarbeidelse skjer parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan. Utbyggingsavtale varsles samtidig ved oppstart av reguleringsplan.

Utkast til utbyggingsavtale skal utarbeides mellom tiltakshaver og Øvre Eiker kommune før den legges ut til offentlig høring. Endelig utbyggingsavtale vedtas av kommunestyret.

Gjennomføringsavtale skal benyttes ved ombygging / endring av eksisterende kommunal veg.

2.15 Bestemmelser om kabler og ledninger

Forholdet mellom kabler/ledninger og offentlig vei er regulert i **Vegloven** og dertil hørende forskrift: **Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg.**

Henvendelser om anlegg av kabler og ledninger over, under eller langs kommunal vei skal rettes til kommunen.

Samarbeidet mellom vei- og reguleringsmyndighet og kabel- og ledningseiere bør starte opp tidlig i planfasen slik at de ulike etaters behov og interesser blir ivaretatt på en forsvarlig måte. Det utarbeides en samlet oversikt over de ulike etaters plassbehov og disponering av veiens tverrprofil innenfor følgende hovedretningslinjer:

- Kabler/ledninger plasseres som hovedregel innenfor veiens reguleringsbredde.
- For det kommunale veinettet legges kabler normalt i bunn grøft.

- For veier og gater med fortau eller gang- og sykkelvei, skal kjørebane være fri for langsgående kabler som ikke har tilknytning til vei- og trafikktekniske anlegg. VA-anlegg plasseres i kjørebane, kabelanlegg bør plasseres i gangveiens/fortauets sideareal i bunn grøft, skal som hovedregel plasseres på motsatt side av veien for gangvei/fortautrase. Ved nyanlegg skal ikke VA-kummer og trekkekummer plasseres i fortau og gangveier.
- I gater hvor det anses sannsynlig at det skal etableres gatevarme i fortau, legges ikke kabler/ledninger i fortau under varmekablene. Stikkledninger og kabelkryssinger legges i vare- og trekkerør under varmekablene.
- Ved nyanlegg skal det legges ned 3 ekstra orange trekkerør DN 125mm i alle veikryssinger.
- Kryssing av eksisterende vei med kabler/VA-ledninger skal som hovedregel utføres med trekkerør/varerør og ved hjelp av boring/rørpressing.

For tekniske og detaljerte spesifikasjoner vises til [Statens vegvesens håndbok N200 Veibyggning, Øvre Eiker kommunes VA-norm, Graveinstruks for Øvre Eiker kommune](#) og [Graveforskriften](#).

Kapittel 3.0 Vei- og gateklasser

Ved alle nye utbygginger skal Vei- og gatenormalene følges. Hvordan de ulike veitypene skal utformes framgår av de vei- og gateklassene veisystemet er delt inn i.

I sentrumsområder skal det opparbeides gater og veier, dvs. et gateprofil som ivaretar et sentrumsområdes behov for tilrettelegging for myke trafikanter, evt. beplantning, parkering og god estetisk utforming.

3.1 Generelt

Med grunnlag i standardklassene for Statens veivesen, har Øvre Eiker kommune delt veinettet inn i følgende veiklasser:

- Turvei (T)
- Fortau (F)
- Sykkelvei med fortau (SF)
- Gang- og sykkelvei (G/S)
- Felles avkjørsel 1 (FA1)
- Felles avkjørsel 2 (FA2)
- Boligvei (B)
- Adkomstvei (A)
- Samlevei 1 (S1)
- Samlevei 2 (S2)
- Adkomstgate (AG)
- Samlegate (SG)
- Hovedgate (HG)

Stier/tråkk/snarveier er ikke definert som offentlig vei, disse driftes og vedlikeholdes derfor ikke j.f [Veglova § 1](#). Samletabell og tverrprofiler for de ulike veiklassene framgår av dette kapittelet med punkter for ulike krav knyttet til hver enkelt veiklasse.

For hovedveier (riks- og fylkesveier) vises til [Statens vegvesens Håndbok N100 Vei- og gateutforming](#). Det vises for øvrig til lokale gatebruksplaner der det er gitt konkrete anvisninger for utforming av gatenettet.

Etter vedtak i kommunestyret 12.09.2012 gjelder følgende prinsipper for klassifisering av kommunale veier i nye reguleringsplaner og nye veier utenfor regulerte områder:

1. Gjennomfartsveier, busstraseer, veier som leder til utfartsområder eller steder av allmenn interesse
2. Gang/sykkelveier, fortau og eventuelt veier som inngår i eksisterende og planlagt kommunalt gang/sykkelveinett
3. Veier med adkomst til eiendom/eiendommer med flere enn ca 15 boenheter
4. Etter søknad kan privat vei som oppfyller ett av kravene under punkt 1 til 3 ovenfor og har en geometrisk og teknisk standard som tilfredsstillende kommunale krav, oppklassifiseres til kommunal vei.

3.1 Samletabell

Parameter *	F	SF	GS	FA1	FA2	B	A	S1	S2	AG	SG	HG
Minste reguleringsbredde (m)	(4,5)	9(10)	7,5	6	7,5	8(9)	9(10) ¹⁾	11	13 ¹¹⁾	12	15	20
Veibredde (m)	2,75	6,5	3	3,5	5	5 ²⁾	6 ²⁾	7	9	6,5	9,5	9,5
Asfaltert bredde (m)	2,5	6	3	3	4	4,5	5	6	8	6	6	6
ÅDT (kjøretøy)	-	-	-	-	-	-	300-500	500-4000	4000-6000	-	-	-
Dim maksimal fartsgrense (km/t)	-	-	-	-	-	30	40	80	80	30	50	60
Boenheter – maksimalt antall	-	-	-	6	15	60	100	-	-	-	-	-
Maks. stigning fri strekning (%)	-	5 ⁹⁾	-	12,5	12,5	8	8	8	6	8	8	8
Maks. stigning kryss mellom offentlig vei (%)	-	5 ⁹⁾	-	-	-	7	6	5	5	7	7	6
Dimensjonerende type kjøretøy	-	P/L	P/L	P/L	L	L	L	VT	MVT	B	B	MVT
Min. horisontalkurve fri strekn. (m)	-	-	-	10	20	20	40	125 ¹²⁾	125	40	60	60
Min. horisontalkurve kryss (m)	-	-	-	20	50	50	70	150	200	-	-	-
Min. høybrekkskurve (m)	-	-	-	50 ³⁾	150 ³⁾	150 ³⁾	200 ³⁾	500 ³⁾	700 ³⁾	100	100	110
Min. lavbrekkskurve (m)	-	-	-	50 ³⁾	150 ³⁾	150 ³⁾	150 ³⁾	400 ³⁾	600 ³⁾	100	100	100
Tverrfall, ensidig eller takfall ⁸⁾	-	-	-	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Maks. lengde på vei (m)	-	-	-	-	-	400	-	-	-	-	-	-

Parameter*	F	SF	GS	FA1	FA2	B	A	S1	S2	AG	SG	HG
Særskilt byggegrense, kryss ((m) **)	20x20	20x20	20x20	20x20	20x20	30x30	40x40	40x40	40x40	-	-	-
Min. byggegrense, kryss ((m) **)	7	7	7	7	8	10	12,5	15	15	6	7,5 ⁴	10
Avstandskrav formålsgrense vei- garasje, vinkelrett (m)	-	-	-	5	5	6	6	6	6	6	6	-
Avstandskrav formålsgrense vei- garasje, parallelt (m)	-	1	1	2	2	2	2	4	4	2	2	-
Frihøyde (m) Underganger	4,5 ¹⁰⁾	4,5 ¹⁰⁾	4,5 ¹⁰⁾	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Stoppesikt (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sikt i kurve	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)	15)
Radius kjørebane kant i kryss (m)	-	4	4	4	6	6	6	Var.	Var.	Var.	Var.	Var.
Min. avstand mellom kryss	-	-	-	-	30	30	50	500	500	-	-	-
Minstekrav til GS-system	-	-	-	-	-	-	F	14)	14)	F	F	F ⁶⁾
Antall boenheter - minstekrav til GS-system	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Direkte boligavkjørsler	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei ⁷⁾	Nei ⁷⁾	Nei ⁷⁾	Ja	Ja	Ja
Krav til brøyttbar standard	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

Tabell 3.1 - Samletabell

*) Defineres i Figur 1

**) Gjelder også evt. byggelinje

Alle byggegrenser refererer seg til veiens senterlinje, også senterlinje fortau (F) og gang- og sykkelvei (GS). Avstandskrav for byggverk gjelder fra regulert formålsgrense, for mindre byggverk, se vedlegg «Retningslinjer utforming avkjøring fra kommunal veg»

Der det ikke er angitt verdi i tabellen henvises det til **Statens vegvesens sine håndbøker**

¹⁾ Eventuelt fortau kommer i tillegg

²⁾ Breddeutvidelse:

Det skal foretas breddeutvidelse gjennom kurver R<50 m – se krav under hver veiklasse.

For FA-veier foretas breddeutvidelse med 1,0 m gjennom hele kurven ved R < 50 m.

For B og A-veier foretas breddeutvidelse med 1,5 m gjennom hele kurven ved R < 50 m.

For B-veier foretas breddeutvidelse med 1,0 m i 10 m lengde mot kryss.

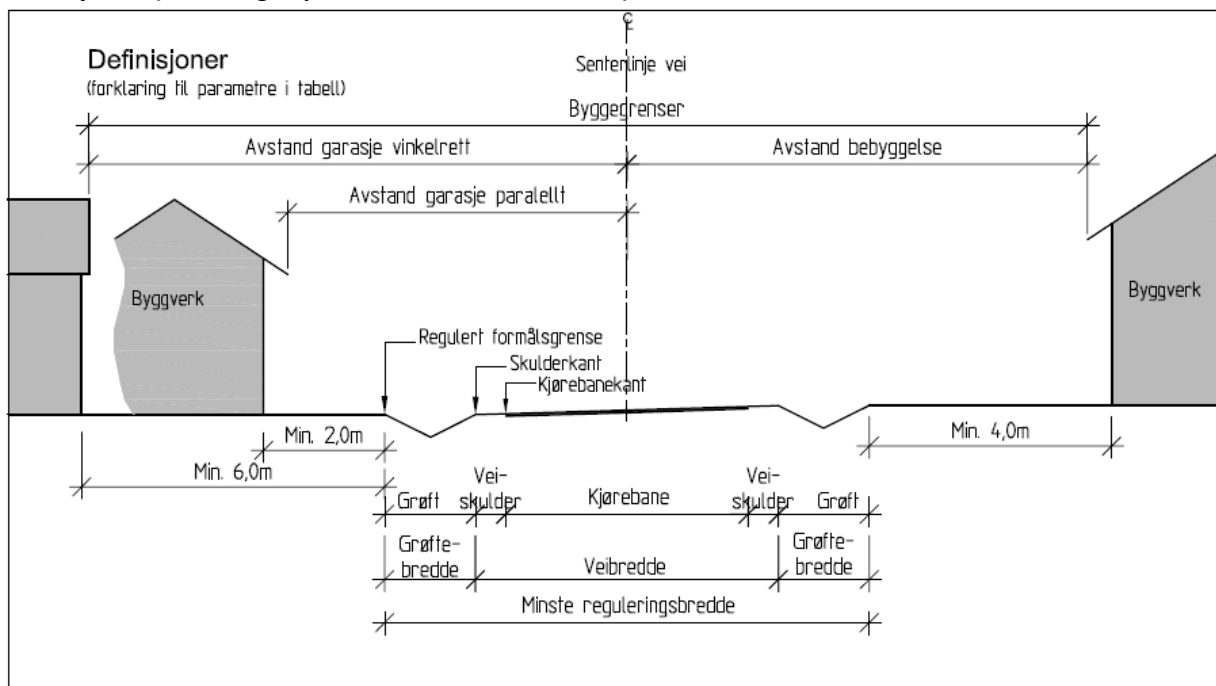
For øvrig henvises til Statens veivesens veinormaler. [Håndbok N100 Veg og gateutforming](#)

- ³⁾ Ved avkjørsler/kryss kan mindre radius benyttes.
- ⁴⁾ Målt fra midten av regulert veigrunn.
- ⁶⁾ Egne sykkelfelt.
- ⁷⁾ Gjelder ikke industriavkjørsel, samt eksisterende boligavkjørsel.
- ⁸⁾ F, GS, FA1 og FA2 legges med ensidig fall
- ⁹⁾ For detaljer stigningsforhold henvises det til [Håndbok V122 Sykkelhåndboka](#) og [Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater](#)
- ¹⁰⁾ Vurderes etter bruksområdet
- ¹¹⁾ Regulert bredde tilpasses terreng
- ¹²⁾ Ved lavere fartsgrense enn 60 km/t reduseres min horisontalkurveradius til 60m
- ¹³⁾ Skal SF reguleres
- ¹⁴⁾ Valg av gang og sykkelløsning, se kap.2.6
- ¹⁵⁾ Se [figur 5.2.5](#) og premisser i [Håndbok V120 Premisser for geometrisk utforming av veger](#)

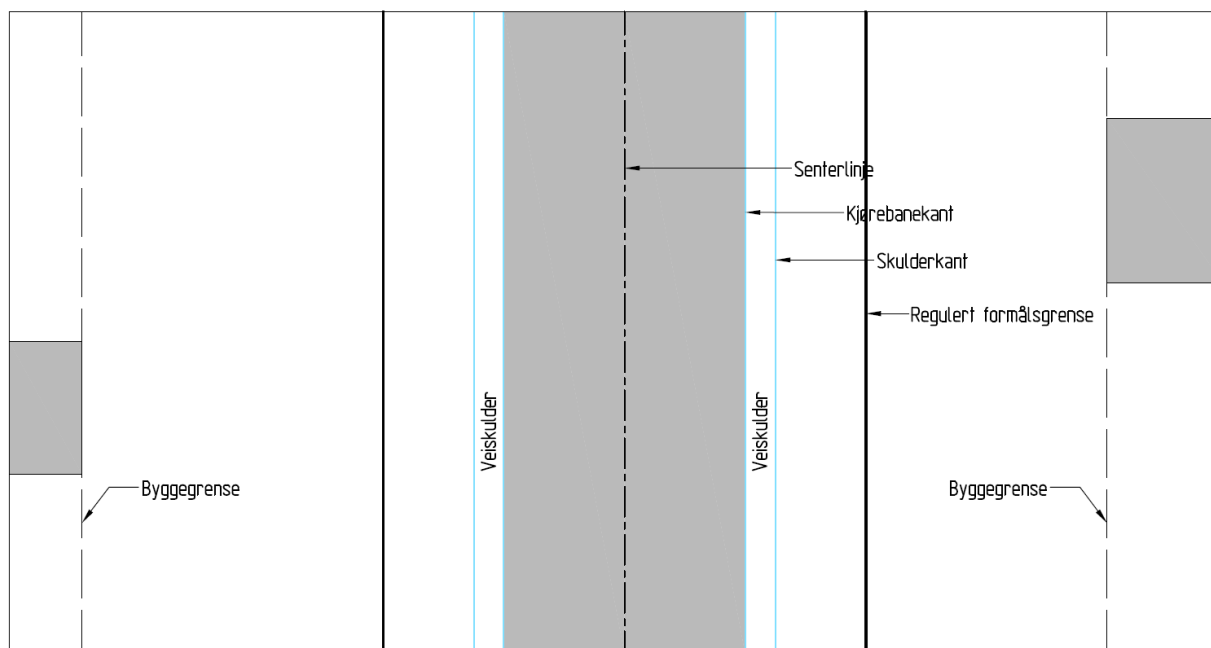
3.1.1 Vedlikeholdsareal langs vei og gater

For å sikre mulighet for kostnadseffektivt drift og vedlikehold skal det avsettes tilstrekkelige kantarealer langs veier/gangveier/snuplasser, parkeringsplasser, skoler og institusjoner, slik at snøen kan lagres lokalt. For overvannsystemer og flomgrøfter se overvannsplan. Regulert frisiktsareal for A, S1 og S2 inkludert tilhørende gang- og sykkelsystem skal være en del av veiformålet.

Definisjoner: (forklaring til parametere i samletabell 3.1)



Figur 3.1.1 - Definisjoner



Figur 3.1.2 - Definisjoner 2

3.2 Generelt om reguleringsbredder.

På figurene som viser veiklassenes reguleringsbredder, er veibredde og grøftebredde inkludert i reguleringsbredden. En slik reguleringsbredde forutsetter at terrenget veien anlegges i ikke medfører skjæringer og fyllinger. Skjærings- og fyllingsutslag vil medføre større reguleringsbredder. Reguleringsgrensen settes i disse tilfelle 1 m utenfor topp jordskjæring/bunn fylling og min. 1 m utenfor skjæringstopp fjell.

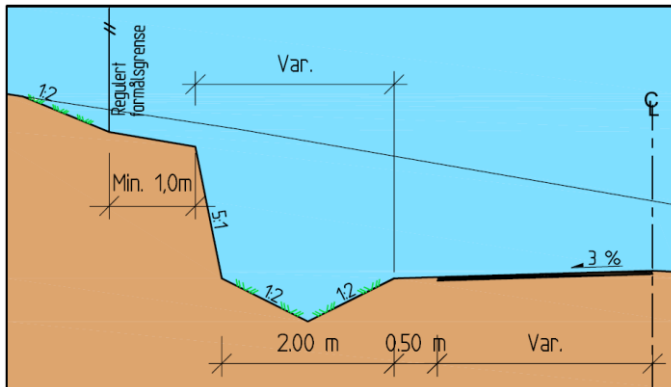
Det skal utarbeides detaljplan av veien som grunnlag for reguleringen, slik at nødvendig skrånings- og fyllingsutslag kommer fram. Ved fjellskjæringer må nødvendige fanggrøfter ivaretas. Ved fyllinger som tilsier krav til rekkverk må areal til dette avsettes, henvisning:

Statens vegvesens [Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder](#).

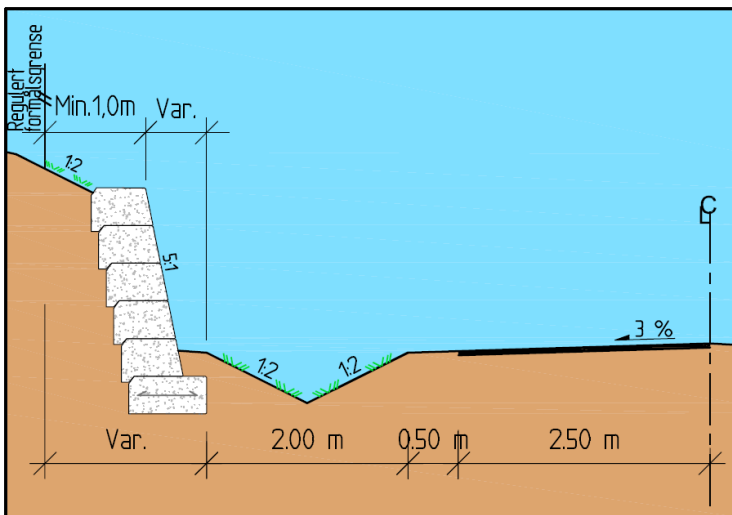
Ved oppsetting av mur i forbindelse med anlegg av vei vil reguleringsgrensen settes som vist på figur 2, 3 og 4 (1 – 1,5 m utenfor topp/bunn mur). Når veien er bygget vil eiendomsgrensen fastsettes endelig gjennom kartforretning. Ved fjellskjæring og mur skal grøfteareal være minimum 2 m. Behovet for fanggrøft ved fjellskjæring skal ivaretas.

Utløsende behov for mur avgjør eierskapet til muren.

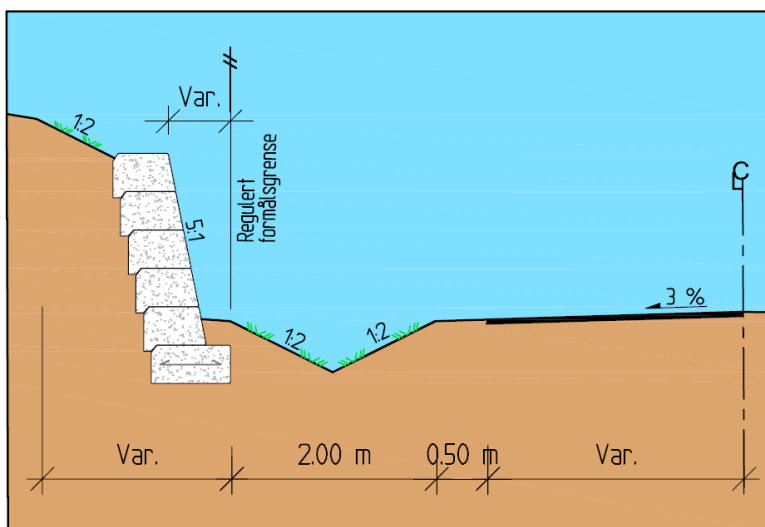
Prinsipp for reguleringsgrense v/jordskjæring og -fylling, fjellskjæring og mur.



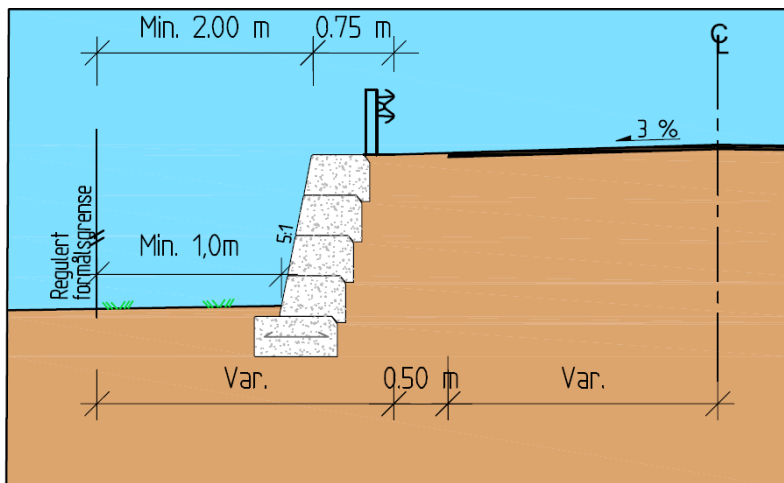
Figur 3.2.1 - Prinsipp for reguleringsgrense ved fjellskjæring



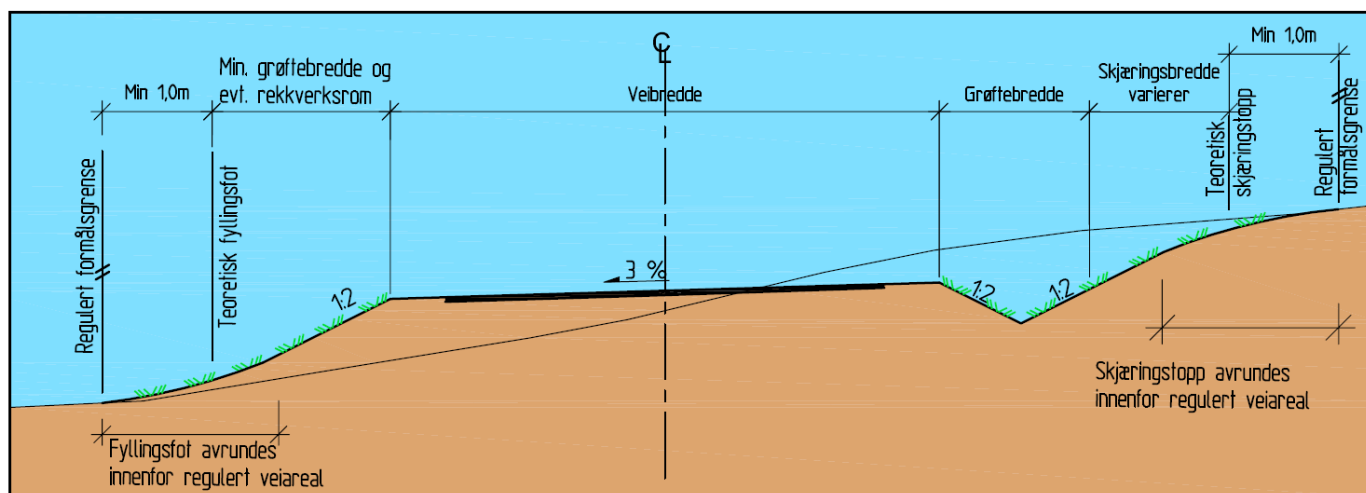
Figur 3.2.2 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur som skal være en del av veiens eiendom.



Figur 3.2.3 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur som skal være en del av privat eiendom

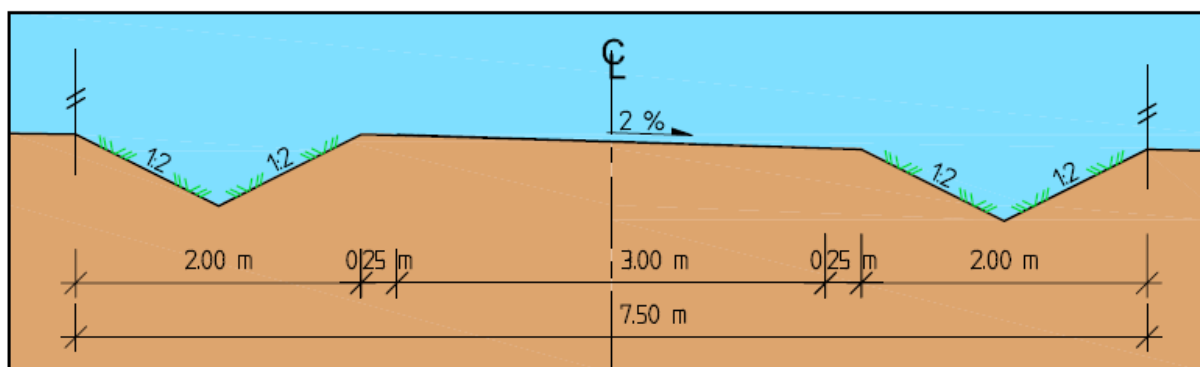


Figur 3.2.4 - Prinsipp for reguleringsgrense der mur bygger opp veien som en del av veianlegget.



Figur 3.2.5 - Prinsipp for reguleringsgrense der vei ligger på fylling.

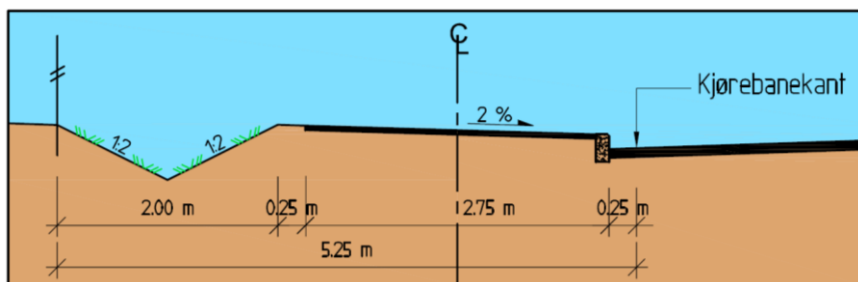
3.3 Turvei (T)



Figur 3.3.1 - Tverrprofil turvei (T)

Turvei skal reguleres i minst 7,5 m bredde, driftes og vedlikeholdes som ordinær vei. Skal ikke inngå i det primære gang/sykkelveisystemet.

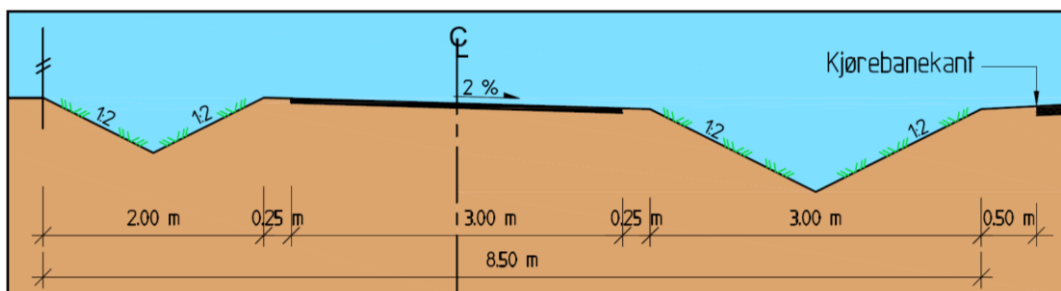
3.4 Fortau (F)



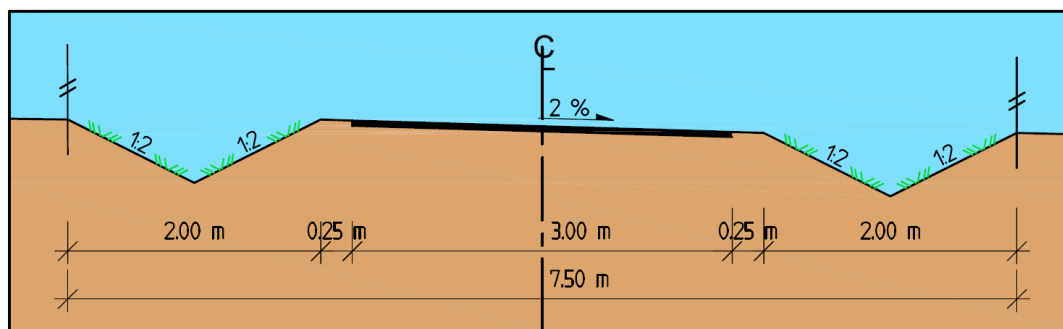
Figur 3.4.1 - Tverrprofil fortau (F)

Fortau skal ha fast dekke. Bredden på det faste dekket skal være 2,75 m, inklusive kantstein. Ved krysningspunkter skal fortauet senkes ned og ligge i samme plan som vei. Fortau langs veier/gater er tatt med i punktene 2.7 – 2.11.

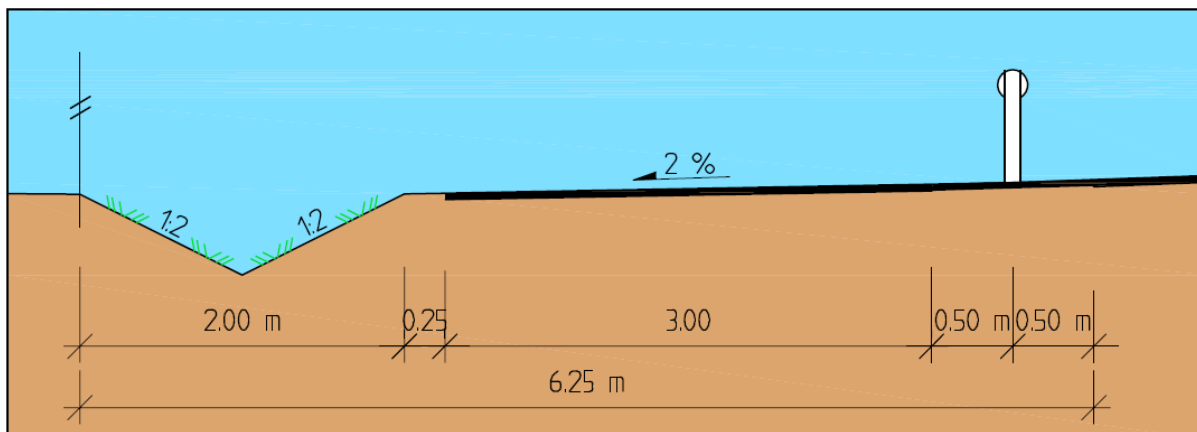
3.5 Gang- og sykkelvei (GS)



Figur 3.5.1 - Tverrprofil gang- og sykkelvei langs kjørevei (GS)

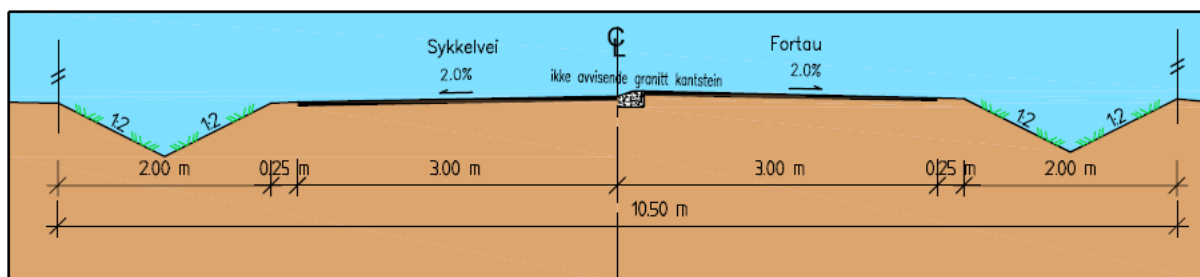


Figur 3.5.2 - Tverrprofil frittliggende gang- og sykkelvei (GS)



Figur 3.5.3 - Tverrprofil gang- og sykkelvei langs kjørevei med bruk av rail (GS)

3.6 Sykkelvei med fortau (SF)



Figur 3.6.1 - Sykkelvei med fortau – (SF)

Avstanden mellom veikant og G/S vei kan reduseres til 1,0 m når det benyttes tosidig rekkverk eller ved hastighet ≤ 60 km/t, når rabatt med avisende fortauskant med høyde minimum 16 cm anlegges.

G/S-veier skal ha fast dekke og kunne brøytes maskinelt. Minimumsbredde er 3m. G/S-veier skal i prinsippet kun nyttes av gående og syklende.

Minste vertikalradius for en gang- og sykkelvei bør være 50 m. Minste radius for horisontalkurven bør være 40 m. Fri høyde i underganger skal være minst 4,5 m. Sykkelvei gjennom en undergang bør ha samme tverrprofil som resten av sykkelveien, men avstanden mellom veggene bør være minst 4 m. Siktkrav i henhold til Statens Vegvesens [Håndbok N100 Veg og gateutforming](#).

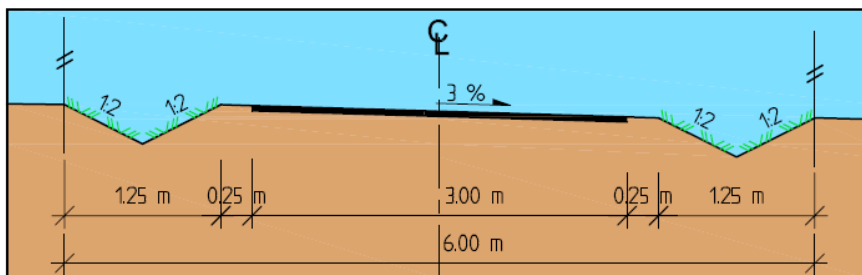
Gangarealer skal ikke utformes med en stigning brattere enn 1:20 (5 %) for å tilfredstille universell utforming.

Maksimal stigning er avhengig av stigningens lengde. Krav til stigning skal tilfredsstilles i henhold [Håndbok V129 Universell utforming av veier og gater](#)

Tverrprofilene for fortau(F), gang- og sykkelvei(GS) og sykkelvei med fortau(SF) skal også brukes langs fylkes- og riksvei.

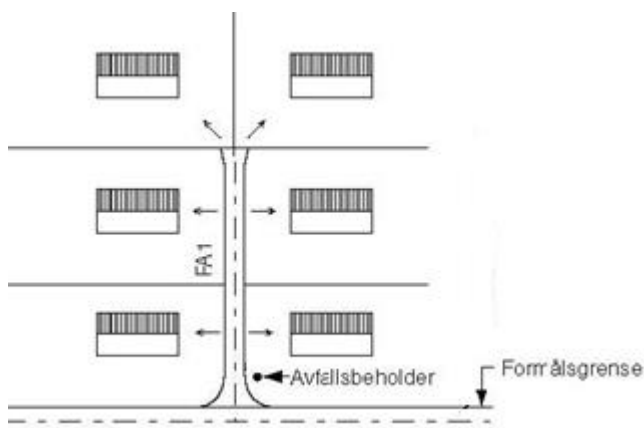
3.7 Felles avkjørsel/privat vei 1 (FA1)

Felles avkjørsel skal benyttes for 2 - 6 boenheter. Felles avkjørsel overtas ikke av kommunen.



Figur 3.7.1 - Tverrprofil felles avkjørsel 2 - 6 boenheter (FA1)

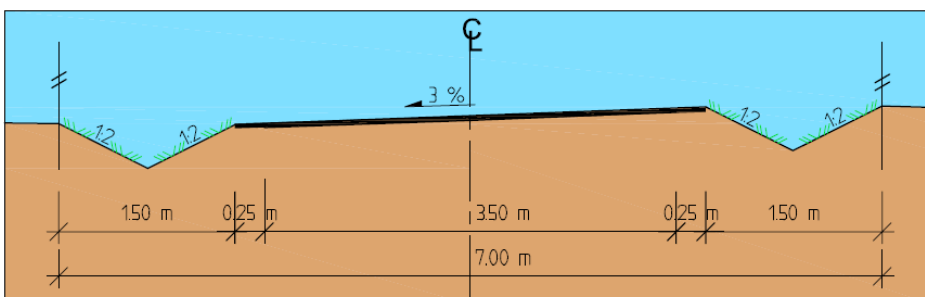
- Det er ikke krav til anleggelse av snuplass for felles avkjørsel med 6 boenheter, med mindre renovasjonskjøretøy skal inn i veien.
 - Fremkommelighet for normalt utrustet kjøretøy skal ivaretas.
 - Avfallsbeholdere og postkasser skal plasseres på godkjent sted utenfor regulert veigrunn (formålsgrensen) ved munning av FA-veier uten snuplass. Plasseringen må ikke komme i konflikt med frisisiktslinjer.
- Se **"Krav til godkjent oppstillingsplass"**. www.RfD.no.



Figur 3.7.2 - Prinsippskisse for bruk av felles avkjørsel FA1 for 2 - 6 boenheter.

3.8 Felles avkjørsel/privat vei 2 (FA2)

For felles avkjørsel for opp til 7 - 15 boenheter benyttes følgende profil: Felles avkjørsel overtas ikke av kommunen.

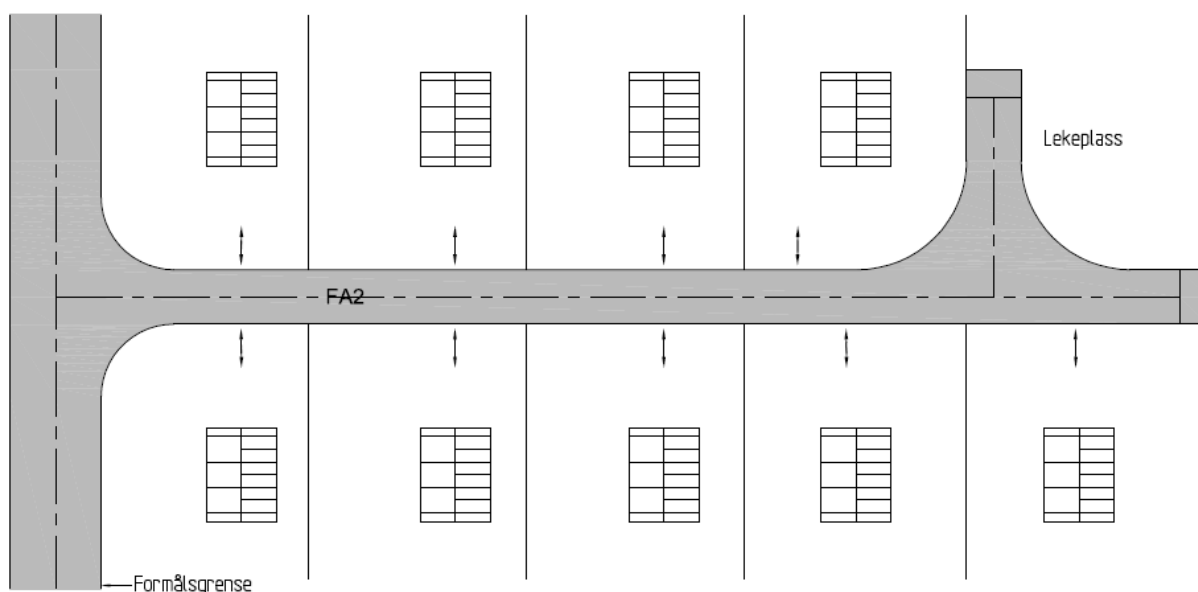


Figur 3.8.1 - Tverrprofil for felles avkjørsel for 7-15 boenheter (FA2)

- Veien dimensjoneres for kjøretøytype lastebil
- Det er krav til snumulighet for renovasjonskjøretøy og snøbrøyting for å unngå rygging ut på offentlig vei.
- Fremkommelighet for normalt utrustet kjøretøy skal ivaretas.
- Avfallsbeholdere og postkasser skal plasseres på godkjent sted utenfor regulert veigrunn (formålsgrensen) og siktlinjer.

Se **"Krav til godkjent oppstillingsplass"**. www.RfD.no.

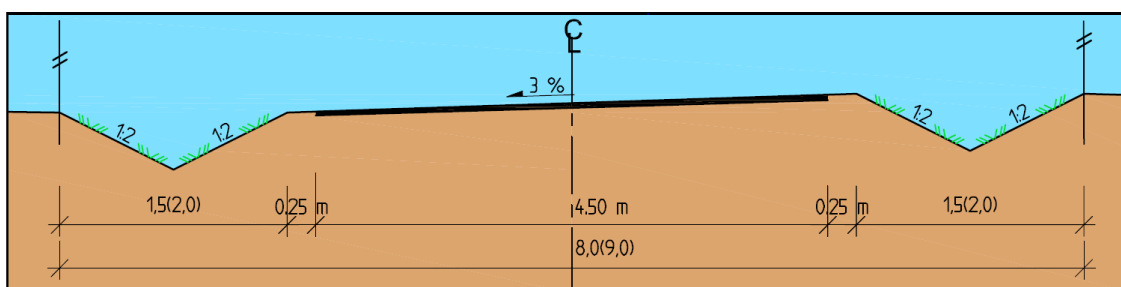
Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)



Figur 3.8.2 – Prinsippkisse for felles avkjørsel FA2 7-15 boenheter

3.9 Boligvei (B)

Boligvei er den laveste klassen med offentlig kjørevei. Den kan utformes som blindvei i inntil 250 meter lengde eller sløyfe i inntil 400 m lengde.

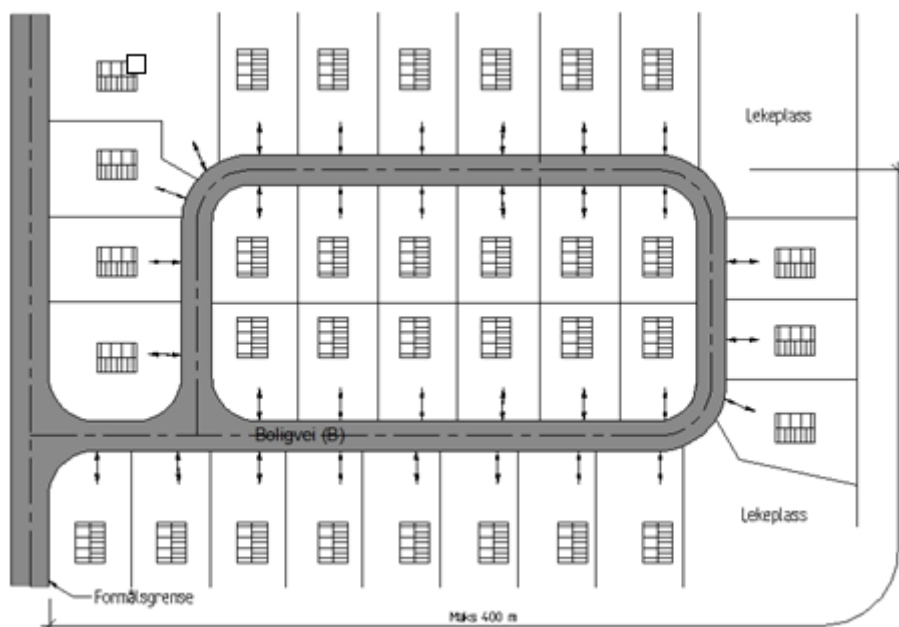


Figur 3.9.1 - Tverrprofil boligvei (B)

- Veien dimensjoneres for kjøretøytype lastebil
- Blindvei skal anlegges med snuplass/vendehammer
- Ved bruk av sløyfe kan antall boenheter økes og krav til snuplass bortfaller. Det skal likevel avsettes plass til snøopplag, se prinsippkisse figur 18
- I snuplass/vendehammer skal det ikke være avkjørsler og det skal avsettes plass for snøopplag (prinsipp som i fig. 16)
- Dersom snøopplag legges i forlengelsen av snuhammer skal det avsettes min. 3 m utenfor ytre grøftekant i hele veiens bredde.
- Breddeutvidelse på 1,5 m gjennom hele kurven ved $R < 50$ m.

- Der B-vei munner ut i overordnet vei, skal det foretas en breddeutvidelse (1,0 m) av B-veien ut mot krysset. Lengden på breddeutvidelsen skal være minst 10 m.
- For å ivareta hensynet til veivedlikeholdet i de mest snørike områdene i Øvre Eiker, normalt høyere enn 100 m.o.h., økes kravet til vedlikeholdsareal fra 1,5 til 2 m på hver side av veien (se figur 17 tall i parentes gjelder snørike områder).

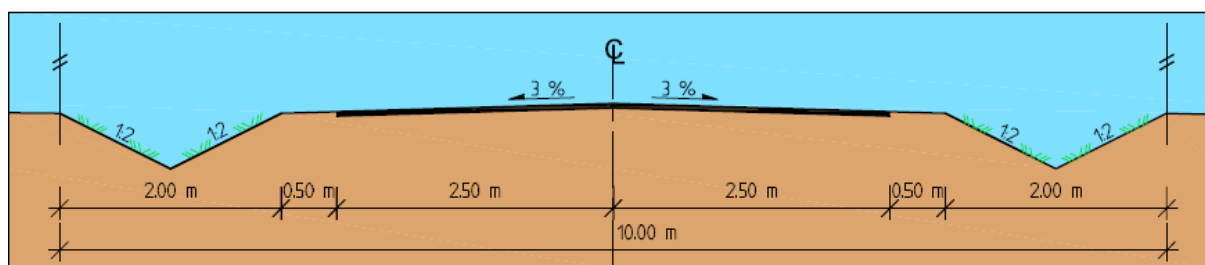
Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)



Figur 3.9.2 - Prinsippkisse for Boligvei(B)

3.10 Adkomstvei (A)

A-vei skal primært nyttes som adkomst til boligområder. Adkomst til næringsområder skal dessuten minst dimensjoneres som S1-vei.



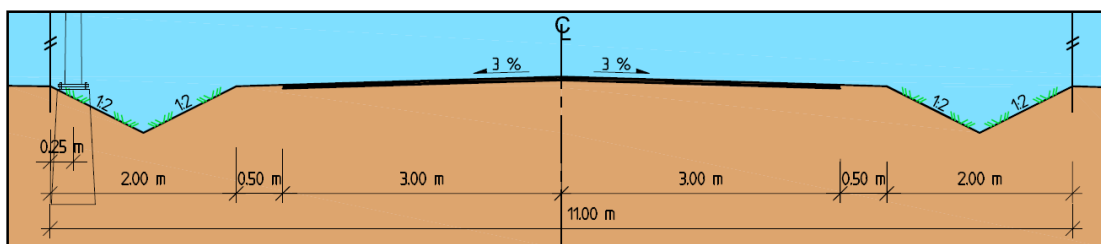
Figur 3.10.1 - Tverrprofil kommunal adkomstvei (A)

- Som et minimumskrav skal A-vei reguleres og opparbeides med fortau (figur 7).
- A-vei bør ha fartsgrense 30 km/t og ikke tilrettelegges for gjennomgangstrafikk
- Når adkomstvei utformes som blindvei skal den alltid utformes med snuplass/vendehammer (se kap. 4.4 for detaljer).
- I snuplass/vendehammer skal det ikke være avkjørsler og det skal avsettes plass for snøopplag
- Breddeutvidelse på 1,5 m gjennom hele kurven ved $R < 50$ m.

Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)

3.11 Samlevei (S1)

Samlevei S1 forbinder adkomstveiene med hovedveiene (fylkes- og riksveier) og har en blandet transport- og adkomstfunksjon.



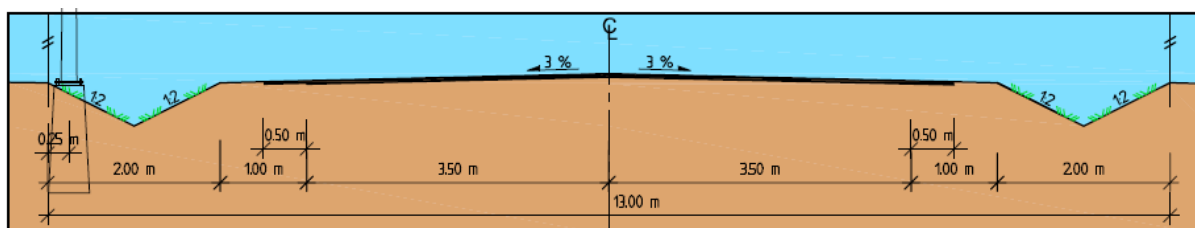
Figur 3.11.1 - Tverrprofil kommunal samlevei (S)

- **S-vei benyttes for veier med årsdøgnsstrafikk (ÅDT) mellom 500 og 4000.** Dimensjonerende fartsgrense 80 km/t
- Veien bør dimensjoneres for kjøretøytype vogntog
- Breddeutvidelse dimensjoneres etter Statens vegvesens [Håndbok N100 Veg og gateutforming](#)
- Når veien er en del av kollektivrutenettet eller det er en forholdsvis stor andel nærings- eller industritrafikk, skal asfaltbredden økes til 7,0 m (2x3,5 m).
- Når samlevei utformes som blindvei skal den alltid utformes med snuplass (se kap. 5.4 for detaljer).
- I snuplass skal det ikke være avkjørsler og det skal avsettes plass for snøopplag
- Samleveier skal ha separat løsning for myke trafikanter og som minimum være G/S-vei
- Bredde på veiens sideareal skal reguleres og omfatte veiens sikkerhetsområde.

Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)

3.12 Samlevei (S2)

Samlevei S2 forbinder adkomstveiene med hovedveiene (fylkes- og riksveier) og har en blandet transport- og adkomstfunksjon.



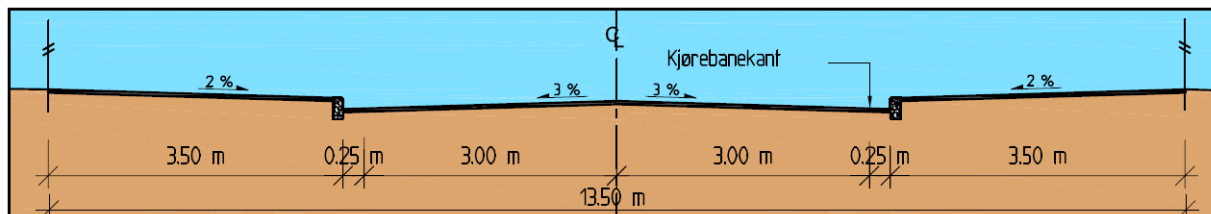
Figur 3.12.1 - Tverrprofil kommunal samlevei (S2)

- **S-vei benyttes for veier med årsdøgnsstrafikk (ÅDT) mellom 4000 og 6000.** Dimensjonerende fartsgrense 80 km/t
- Veien bør dimensjoneres for kjøretøytype modulvogntog
- Breddeutvidelse dimensjoneres etter Statens vegvesens [Håndbok N100 Veg og gateutforming](#)
- Skal samlevei S2 utformes som blindvei skal den alltid utformes med snuplass. (se kap. 5.4 for detaljer)
- I snuplass skal det ikke være avkjørsler og det skal avsettes plass for snøopplag
- Samleveier skal ha separat løsning for myke trafikanter og som minimum være G/S-vei
- Bredde på veiens sideareal skal reguleres og omfatte veiens sikkerhetsområde.

Se for øvrig [Samletabell 3.1](#).

3.13 Adkomstgate (AG)

AG benyttes for gater som hovedsakelig har adkomst og oppholdsfunksjon, og hvor hastighetsnivået er lavt. Figurene er retningsgivende, trafikkanleggene må vanligvis tilpasses eksisterende bebyggelse og føringer som legges i sentrumsplaner/reguleringsplaner.



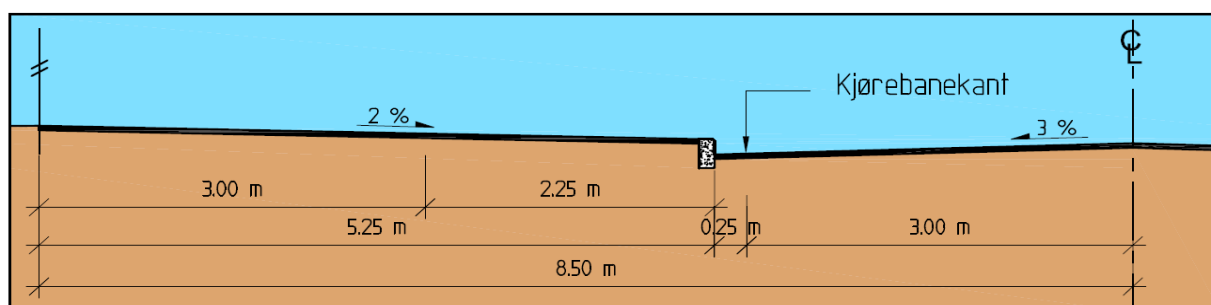
Figur 3.13.1 - Tverrprofil adkomstgate (AG)

- Adkomstgater bygges normalt med to felt. Kjørefeltbredden bør være 3,0 m + 0,25 m skulder mot kantstein.
- Gateparkering kan innpasses en- eller tosidig etter behov og tilgjengelig plass.
- Parkeringsfeltene bør være min. 2,0 m brede. Det bør være 0,5 m klaring mellom parkeringsfelt og teoretisk kjørebane kant.
- Bredden på fortau bør være minst 2,5 m.

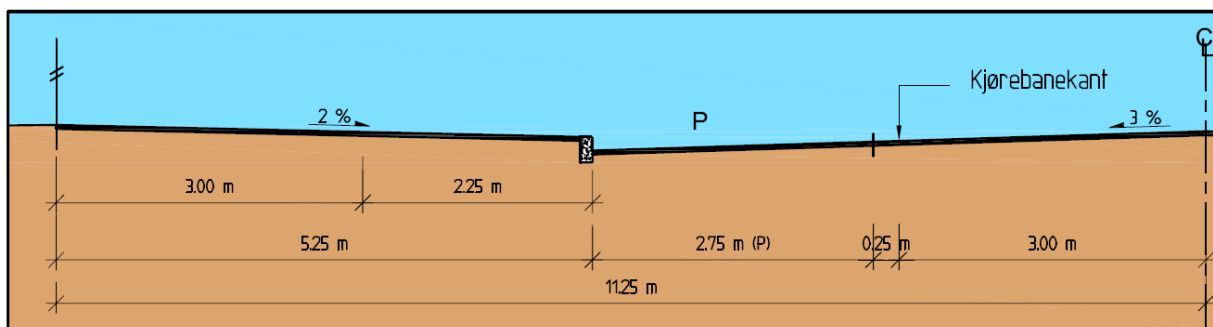
Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)

3.14 Samlegate (SG)

SG benyttes for gater i tett bebyggelse med blandet funksjon (transport, opphold, forretninger og andre virksomheter). Figurene er retningsgivende, trafikkanleggene må vanligvis tilpasses eksisterende bebyggelse og føringer som legges i sentrumsplaner/reguleringsplaner.



Figur 3.14.1 - Tverrprofil for samlegate (SG) med fortau



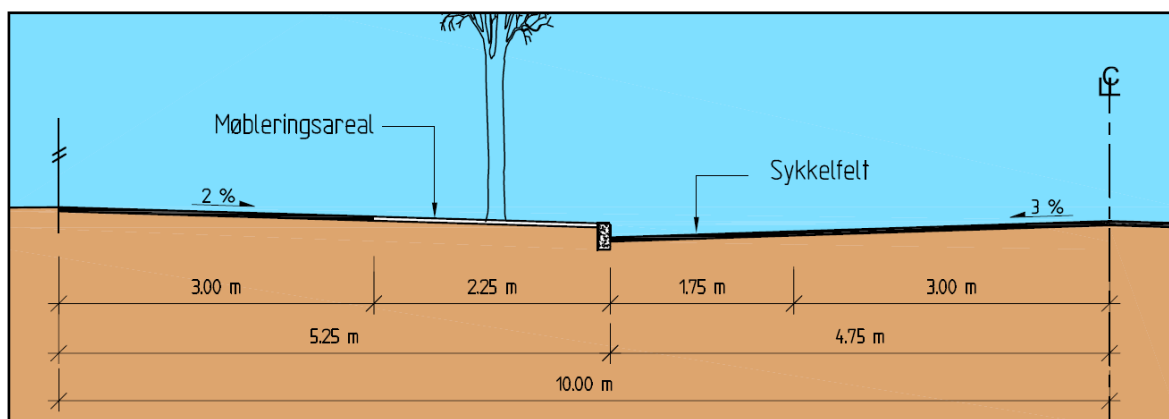
Figur 3.14.2 - Tverrprofil for samlegate (SG) med fortau og langsgående parkering

- Samlegater bygges med to felt. Kjørefeltbredden bør være 3,0 m + 0,25 m skulder mot kantstein.
- Når gaten er en del av kollektivrutenettet eller det er en forholdsvis stor andel nærings- eller industritrafikk, skal veibredden økes til 7,0 m (2x3,5 m).
- Det avsettes normalt ikke plass til egne sykkelbaner
- Gateparkering innpasses en eller tosidig etter behov og tilgjengelig plass. Parkeringsfeltene skal være min. 2,0 m brede. Det bør være 0,5 m klaring mellom parkeringsfelt og teoretisk kjørebane kant.
- Ved nye gater skal minimum bredde på fortau være 3,0 m.

Se for øvrig [Samletabell 3.1.](#)

3.15 Hovedgate (HG)

HG benyttes for hovedgater i tett bebyggelse med betydelig transportfunksjon. Hovedgater har ofte funksjon som oppholdssted, representasjons- og forretningsstrøk. Relativt stor fotgjengertetthet og plassbehov for beplantning og gatemøblering (benker, avfallsdunker, hydranter, gatelys osv.) gjør at det generelt er ønskelig med romslige fortausarealer. Figurene er retningsgivende og trafikkankleggene må vanligvis tilpasses eksisterende bebyggelse, sentrumsplaner og reguleringsplaner.



Figur 3.15.1 - Tverrprofil hovedgate (HG)

- Kjørefeltbredden bør være 3,0 m + 0,25 m skulder mot kantstein.
- Det bør derfor tilstrebes en fortausbredde på min. 5,25 m, hvor 2,25 m ut mot kjørebane (evt. ut mot parkeringsfelt) avsettes som buffersone (møblerings- og beplantningssone).
- Det bør innpasses egne sykkelbaner med bredde 1,75 m. Skulder bortfaller ved innpassing av sykkelbaner.
- Når gaten er en del av kollektivrutenettet eller det er en forholdsvis stor andel nærings- eller industritrafikk, skal veibredden økes til 7,0 m (2x3,5 m).
- Ved trafikkmengder over 15 000 ÅDT bør tverrprofilet utvides til 4 kjørefelt.

- Gateparkering kan innpasses en- eller tosidig etter behov og tilgjengelig plass. Parkeringsfeltene bør være min. 2,0 m brede. Det bør være 0,5 m klaring mellom parkeringsfelt og teoretisk kjørebane kant.

Se for øvrig [Samletabell 3.1](#)

Kapittel 4.0 Byggegrenser/byggelinjer

4.1 Generelt

I reguleringsplaner som omfatter veianlegg, skal det angis byggegrense. For gater bør det angis byggelinje. Ved utarbeidelse av regulerings- eller bebyggelsesplaner, gjelder byggegrenser/byggelinjer angitt i samletabell 2.1 og etterfølgende utfyllende bestemmelser (særskilte byggegrenser). Normen gjelder private og kommunale veier. I uregulert område gjelder byggegrenser angitt i veiloven. Det vises også til vedlegg 1, Definisjoner.

Alle byggegrenser/byggelinjer refererer seg vanligvis til kjørebanens senterlinje, unntatt for veiklasse SG (Samlegate) der referanselinjen er midten av veiregulert grunn. Unntak er også byggverk hvor byggegrensen referer seg til regulert formålsgrænse, se figur [4.3.1](#) og [4.3.2](#).

4.2 Bebyggelse

Byggegrense for boligbebyggelse er vist i [samletabell 3.1](#).

Regulert veiklasse er utgangspunkt for fastsettelse av byggegrense.

I områder der regulerings-/bebyggelsesplan ikke definerer byggegrenser, samt i uregulerte områder, gjelder byggegrenser angitt i veiloven.

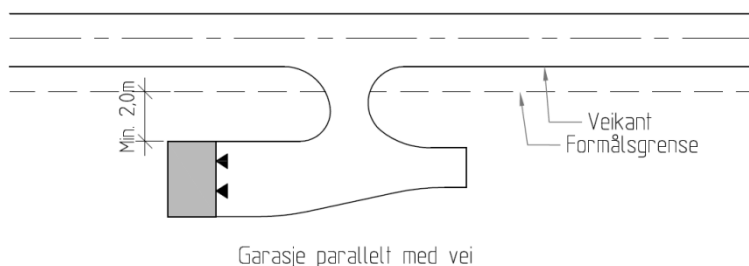
4.3 Garasjer og carporter

Byggegrenser for garasjer og carporter er vist i figurene [4.3.1](#) og [4.3.2](#)

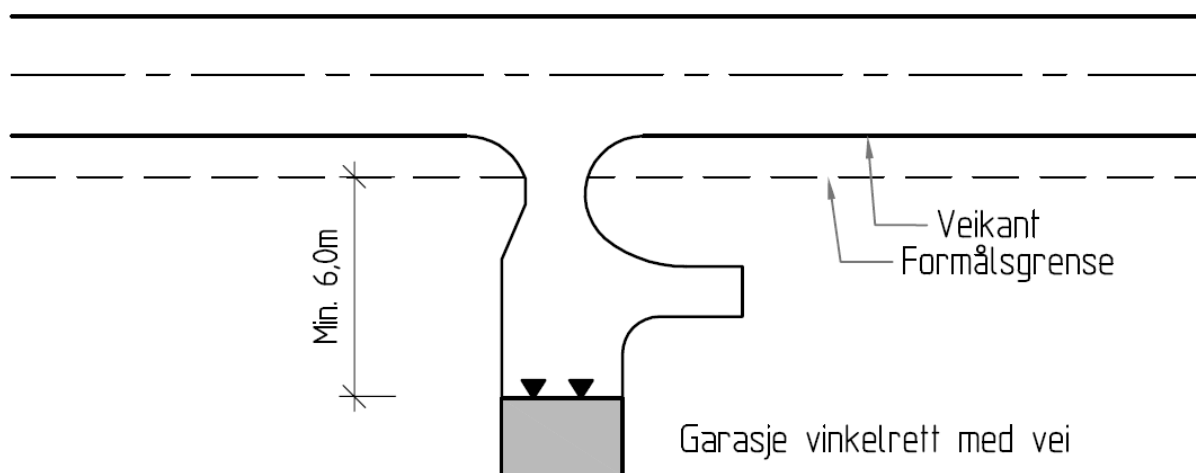
Garasje eller carport plassert parallelt med vei skal ha en minste avstand fra nærmeste bygningsdel på 2,0 m til formålsgrænse.

Garasje eller carport plassert vinkelrett på offentlig vei skal ha en minste avstand på 6,0 m fra formålsgrænse eller 8,0 m fra veikant. Dette kravet gjelder også hvor vanlig byggegrense/byggelinje for bebyggelse er nærmere formålsgrænsen enn 6,0 m.

I områder der regulerings-/bebyggelsesplan ikke definerer byggegrenser, samt i uregulerte områder, gjelder byggegrenser angitt i veiloven.



Figur 4.3.1 - Byggegrense for garasjer og carporter, parallelt med offentlig vei.



Figur 4.3.2 - Byggegrense for garasjer og carporter, vinkelrett på offentlig vei.

4.4 Veikryss

Særskilte byggegrenser for veikryss er vist i [samletabell 3.1](#).

4.5 Andre mindre tiltak

For tiltak som ikke krever søknad eller melding etter plan og bygningsloven skal særskilte byggegrenser følges. Viser til figur 4.3.1 og 4.3.2.

Byggegrenser langs FA1, FA2, B og A-vei skal være minst 2,0 m utenfor regulert veigrunn (formålsgrensen). Der det ikke er regulert skal ikke byggverket plasseres nærmere enn 4,0 m fra veikant. Ved veikryss skal andre mindre tiltak plasseres utenfor frisktlinjer.

4.6 Renovasjon og postkasser

Renovasjonsløsninger, avfallsanlegg, samt kjøretøy som henter avfall skal ikke komme i konflikt med fremkommelighet eller sikkerhet for andre trafikanter.

For nedgravde løsninger skal følgende ivaretas:

- Nedgravde avfallsløsninger, håndtering av avfall, samt henting og tømming skal avvikes på egen grunn
- Det skal innhentes de nødvendige tillatelsene fra veistyresmakta / veiholder.
- Containere skal ikke plasseres slik at disse ved henting / tømming må løftes over offentlig veg.
- Det skal tas hensyn til farer/risiko/problemsituasjoner som kan oppstå ved tømming.
- I særlig tilfeller kan kommunen kreve at det utarbeides risikovurdering før det gis tillatelse til bruk av nedgravde avfallsløsninger.

Utforming som fraviker kravene skal avklares og godkjennes før prosjektering / gjennomføring.

Det vises for øvrig til RFD's forskrift og retningslinjer.

Avfallsbeholdere og postkasser skal plasseres på egen eiendom, og ikke nærmere enn 2,0 m fra veikant. Det er eiers ansvar å sørge for snørydding/strøing foran disse. Frisikt i avkjørsel skal tilfredsstilles. Det vises til «kommunens retningslinjer for utforming av avkjørsel» i vedlegg.

4.7 Tiltak over og under offentlig vei

Tiltak som krager utover veien, gatens, fortauet og gang/sykkelveiens eiendomsområde skal søkes om og avklares med kommunen. Byggeværk og innretninger under offentlig vei tillates ikke.

Kapittel 5.0: Veikryss, avkjørsler, kurver og snuplass.

5.1 Generelt

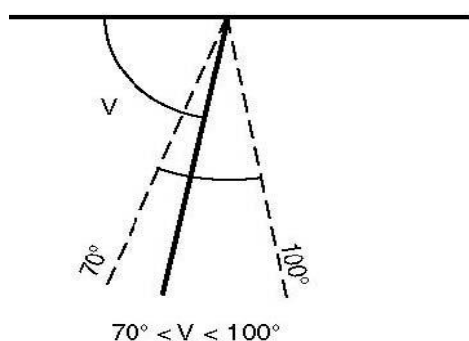
Veikryss skal plasseres og utformes slik at de er:

- Tidsnok synlige
- Oversiktlige
- Lette å oppfatte

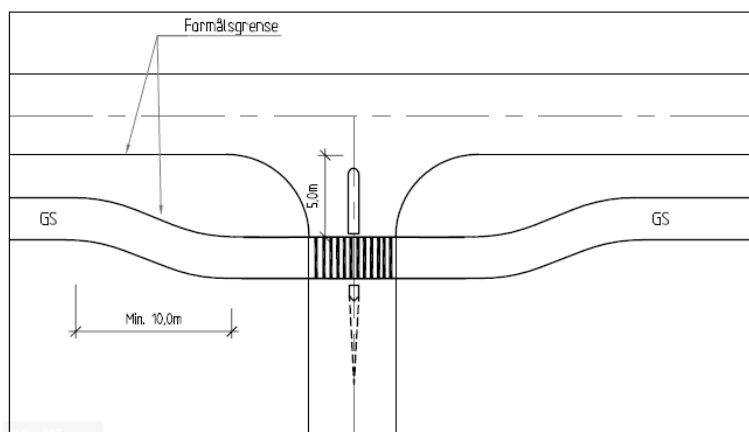
Trafikksikkerhetshensyn skal være den viktigste forutsetningen for både plassering av veikryss, valg av krysstype og detaljutforming. Utformingen er avhengig av fartsnivå og kjøreruter. Veikryss skal utformes slik at de kryssende veiens innbyrdes status er umiddelbart klar for trafikantene. Hensynet til fotgjengere og syklist må nøye vurderes ved plassering av kryss i tettbygd strøk, slik at de i størst mulig grad krysser veiene på sikre overgangssteder. Kryssingssteder i plan bør helst plasseres ved veikryss.

For nærmere beskrivelse og dimensjonering vises det til [Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming](#), [Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss](#)

Veikryss bør som hovedregel utformes som T-kryss med 70-100 grader vinkel (se figur 24). Årsaken til at begrensningen ikke er symmetrisk i forhold til en rett vinkel, er behovet for sikt fra førerplass i kjøretøyet.

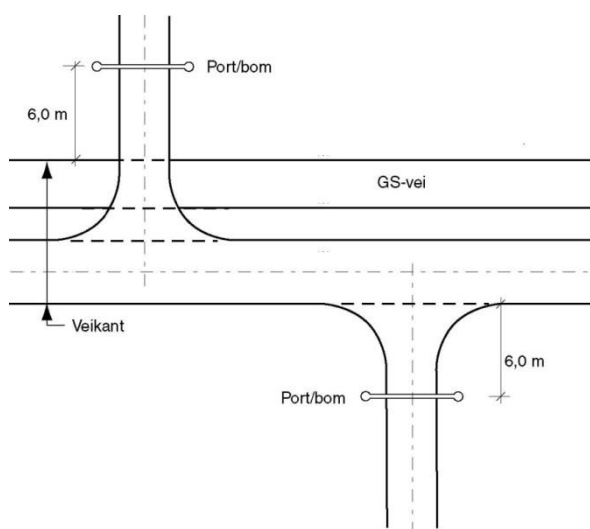


Figur 5.1.1 - Prinsippkisse for kryssvinkel.

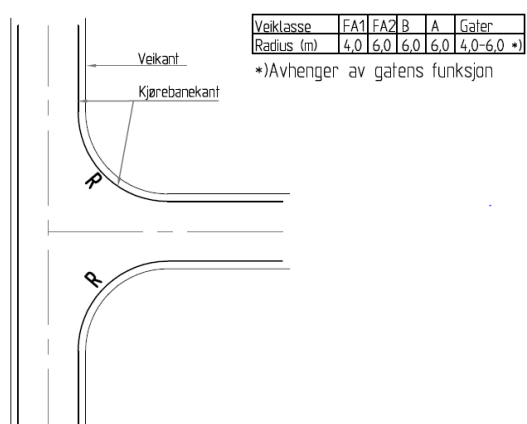


Figur 5.1.2 - Prinsippkisse for GS-veiers føring gjennom veikryss.

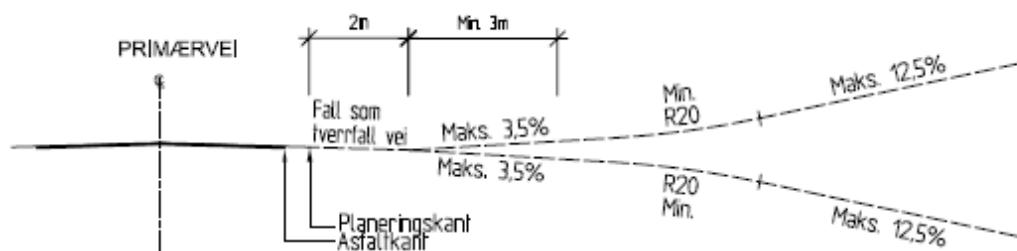
Avstand fra veikant til G/S-vei tilpasses sideveiens bruksområde og type kjøretøy.



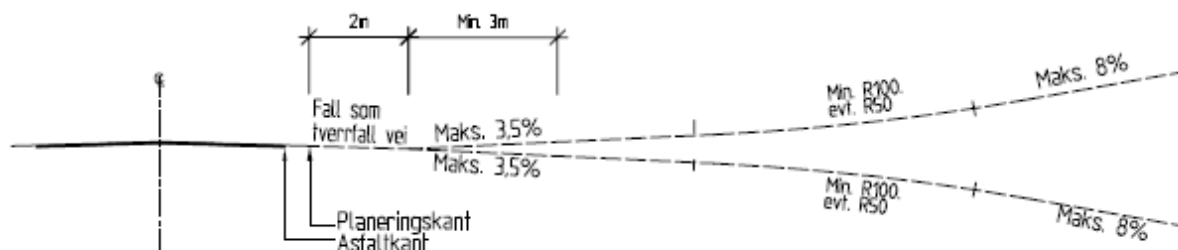
Figur 5.1.3 - Prinsippkisse for plassering av innadslående port /bom



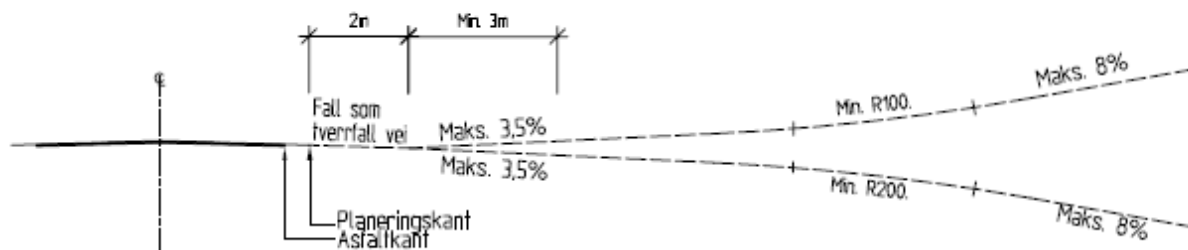
Figur 5.1.4 - Prinsippkisse for hjørneavrunding i kryss og avkjørsel.



KRYSS MELLOM BOLIGVEI OG FELLES AVKJØRSEL (FA2)



VEIKRYSS MELLOM BOLIGVEIER ELLER BOLIGVEI OG ADKOMSTVEI



VEIKRYSS MELLOM ADKOMSTVEIER

Figur 5.1.5 - Prinsippskisser for utforming av vertikalprofil for veikryss.

5.2 Avkjørsel

Avkjørsel fra offentlig vei er definert som enhver veitilknytning mellom privat eiendom og offentlig vei. Foruten selve tilknytningspunktet, regnes også en del av den private veien som en del av avkjørselen.

Dersom det skal etableres ny avkjørsel eller endring av eksisterende avkjørsel i områder som ikke er regulert, er dette et søknadspliktig tiltak etter veglova. Det skal søkes om ny / endret avkjørsel hos kommunal veimyndighet.

Søknad etter veglova er påkrevd:

- Der det ikke er regulert avkjørsel i reguleringsplan
- Der det er ønske om å endre/flytte regulert avkjørsel
- Der det er ønske om å endre bruk av avkjørsel
- Der eiendommen ikke omfattes av reguleringsplan

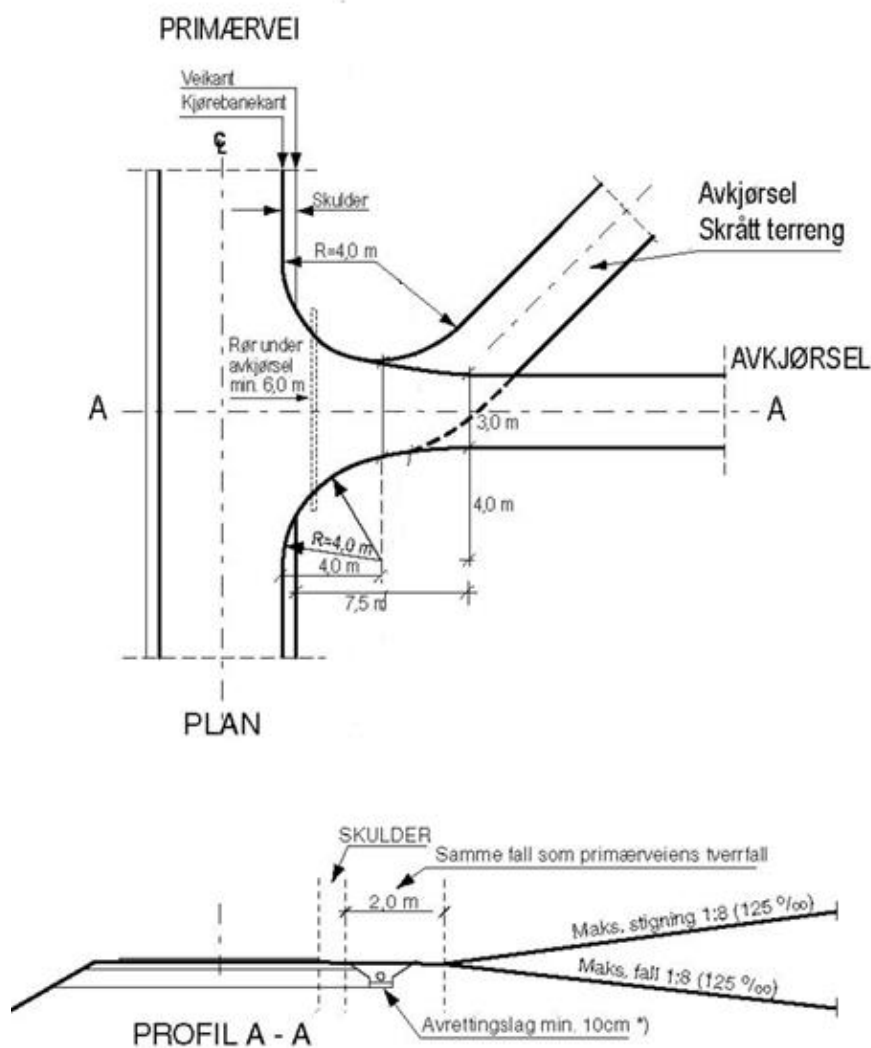
Dersom avkjørsel er vist på reguleringsplan er det ikke behov for å sende inn søknad. Retningslinjer og krav til utforming av avkjørsel må følges.

Dersom kravene til avkjørselen fordrer forhold på naboeiendommen kan kommunen kreve tinglyst avtale mellom eiendommene som avklarer disse forhold før avkjørsel godkjennes.

Avkjørsel til eiendom skal utformes som en separat avkjørsel og ha minimum 2m fri veigrøft på begge sider.

For nærmere beskrivelse og dimensjonering, se vedlegg «Retningslinjer utforming avkjørsel fra kommunal veg» <https://ovre-eiker.kommune.no/vei-park/Documents/Retningslinjer%20for%20avkj%C3%B8rsel%20frisikt%20plassering%20renovasjon%20og%20p-ostkasser.pdf>

For avkjørsel til andre formål som industri, anlegg og landbruk skal avkjørsel tilpasses dimensjonerende kjøretøytype. Sporingkurve skal vises på tegning og avkjørselen skal være tilpasset bruken. Det vises til forskrift om avkjørsler fra offentlig veg.



Figur 5.1.6 - Prinsippkisse for utforming av private avkjørsler.

- *) Under avkjørsel legges rør i betong, støpejern eller dobbeltveggede anleggørør i PE eller PP. Minimum styrkeklasse SN8. Omfyllingsmasser som hindrer vanngjennomtrengning. Minimum overdekning er 20 cm. For detaljer henvises det til vedlegg «Retningslinjer utforming avkjøring fra kommunal veg»

5.3 Frisikt

Frisikt skal angis som sektor og ikke bare som rettlinje.

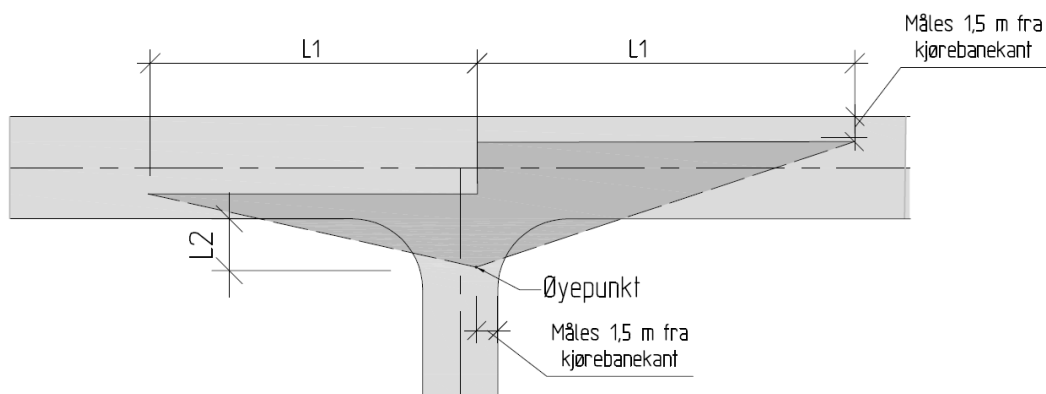
Eksempel på angivelse av frisikt i uregulerte kryss og avkjørsler er vist i figur 5.3.1 og 5.3.2. Kravet er knyttet til den største veiklassen (primærveien) i krysset. Ved annen tillatt fart enn den som er gitt i figur 4.8.

Innen frisiktområdet skal det være fri sikt over 0,5 m over planet mellom tilstøtende veier. Dette gjelder innretninger og vegetasjon som kan være til hinder for sikten.

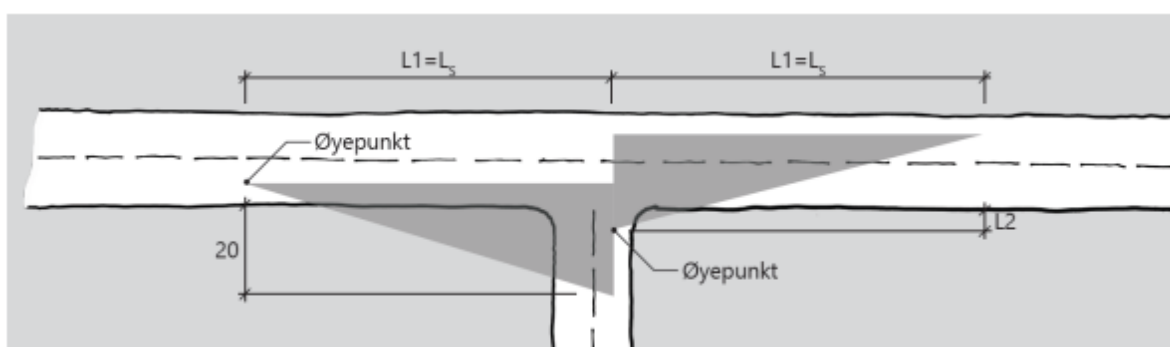
For sekundærveien skal det alltid vises frisikt til den primære veien.

Når krysset ikke er regulert med vikepliktsskilt eller trafikklys, skal det også vises frisikt for primærveien til sekundærveien.

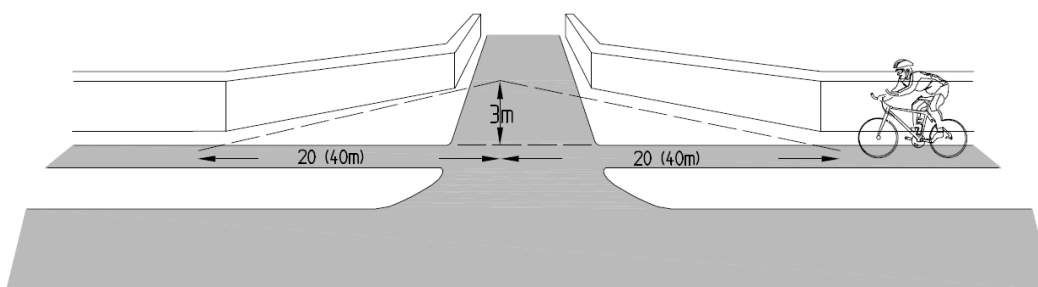
Med G/S-vei eller fortau langs vei skal det legges inn frisikt for dette i tillegg.



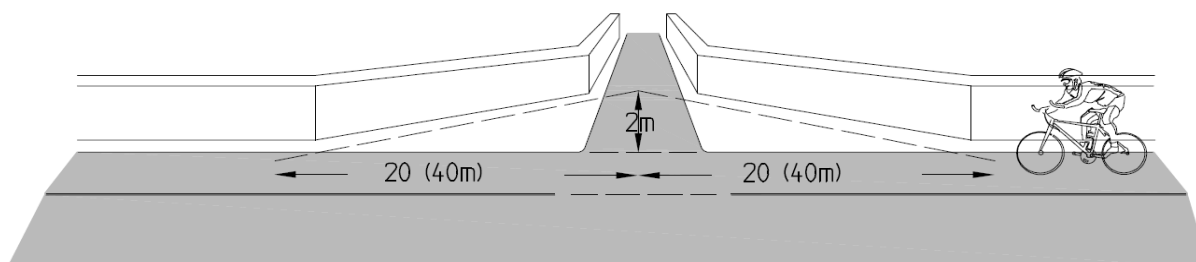
Figur 5.3.1 - Frisikt i avkjørsel og vei/gate med vikeplikt ut i primærvei



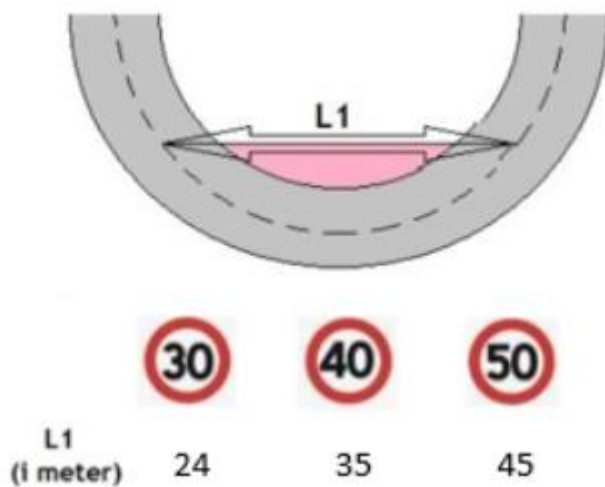
Figur 5.3.2 - Frisikt i kryss hvor høyregelen gjelder mellom /veien/gatene



Figur 5.3.3 - Frisikt i veikryss og avkjørsel mot G/S-vei. 40m gjelder når fall på G/S-vei er 5% eller høyere



Figur 5.3.4 - Frisikt i veikryss og avkjørsel mot fortau. 40m gjelder når fall på fortau er 5% eller høyere



Figur 5.3.5 - Frisikt i kurve

For høyere fartsgrense vises det til Statens vegvesens [Håndbok V120 Premisser for geometrisk utforming av veier](#)

Fartsgrense		Siktkrav uregulert Kryss			Siktkrav regulert kryss					Siktkrav avkjørsel				
		30 km/t	40 km/t	50 km/t	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	80 km/t	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	80 km/t
Trafikkmengde primærvei	L1	20	30	45	24	36	54	78	126	24	36	54	78	126
		L2	4	4	6	4	4	6	6	6	3	3	4	4
100 < ÅDT < 500	L1	20	30	45	24	36	54	78	126	24	36	54	78	126
	L2	6	6	6	6	6	6	6	6	3	3	4	4	4
ÅDT > 500	L1	20	30	45	24	36	54	78	126	24	36	54	78	126
	L2	6	6	10	6	6	10	10	10	3	4	4	6	6

Tabell 5.3.6 - Krav til frisikt i vei og avkjørsel

5.4 Rundkjøring/signalregulering

Dersom det er problemer med sikkerhet eller avvikling i et vanlig plankryss, kan etablering av rundkjøring eller signalregulering være aktuelt.

Små rundkjøringer kan være et gunstig trafiksikkerhetstiltak i relativt lite trafikkerte kryss i lokalveinettet, mens større rundkjøringer på mer overordnet veinett gjerne også er motivert ut fra hensynet til avvikling. Typiske kryss hvor signalregulering vil være å foretrekke, er trange bykryss med mye fotgjengere og kryss på flerfelts (innfarts) årer med underordnete sideveier.

For detaljutforming av rundkjøringer og signalregulering vises til [Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming](#)

5.5 Snuplasser

Alle offentlige veier som utformes som blindveier, skal ha snuplass. Det skal være anlagt snuplass i enden av felles avkjørsler og FA-veier hvor renovasjonskjøretøy skal inn. Se kap. 2.

Private veier bør utformes med snuhammer. Valg av snuplassløsning avhenger av dimensjonerende kjøretøytype og veiens formål.

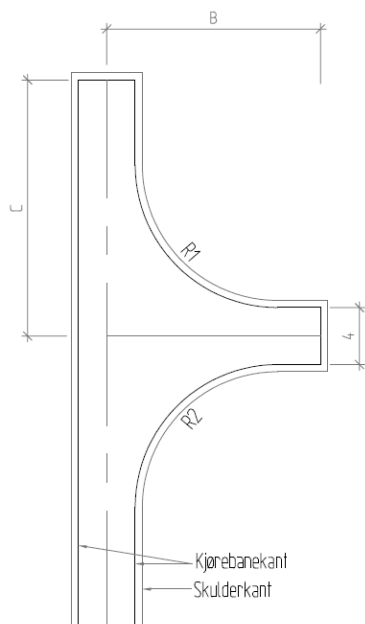
Maks stigning 3,5%.

Snuplass skal utformes enten som snuhammer eller rundkjøring. Forslag til snuplass framgår av figur [5.4.1](#) og [5.4.2](#). Annen utforming må godkjennes av kommunen. Plass for snøopplag skal fremgå av planen og kreves opparbeidet i forbindelse med snuplassen.

For andre kjøretøygrupper enn lastebil (L), gitt av figur [5.4.1](#), se [Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming](#). Snuhammer utformes i henhold til vertikalkurvatur for kryss

Det skal ikke være avkjørsler i endene av snuplassen. Denne plassen skal avsettes til snøopplag.

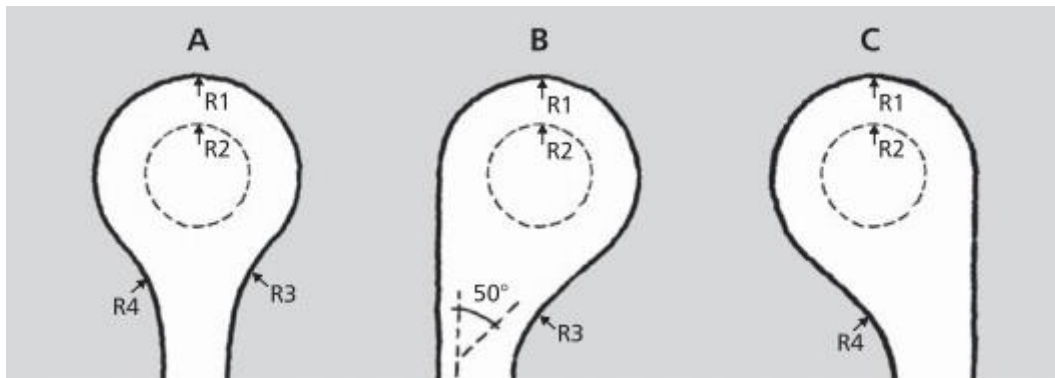
Snuhammer



Figur 5.4.1 - Dimensjonering av snuplass som snuhammer

Type kjøretøy	Mål (m)			
	B	C	R1	R2
Lastebil (L)	15,0	18,0	10,0	10,0

Tabell 5.4.1 - Dimensjonering av snuhammer



Figur 5.4.2 - Dimensjonering av snuplass som rundkjøring

Snuplass Type	Dimensjonerende kjøretøy	Mål (m)			
		R1	R2	R3	R4
A	Buss (B)	13	4,5	15	10
	Vogntog (VT)	13	3,5	20	15
	Modulvogntog (MVT)	15	2,0	30	30
B	Buss (B)	13	5	10	-
	Vogntog (VT)	13	3,5	20	-
	Modulvogntog (MVT)	15	2,0	30	-
C	Buss (B)	13	5,0	-	12,5
	Vogntog (VT)	13	3,0	-	20
	Modulvogntog (MVT)	15	2,0	-	30

Tabell 5.4.2 - Tabell for dimensjonering av snuplass som rundkjøring

Kapittel 6.0: Parkering

6.1 Generelt

Det vises til gjeldende kommuneplan for Øvre Eiker. I utgangspunktet er det ikke avsatt plass til parkering på noen kommunale veier bygget i henhold til veinormalen, med unntak av veiklasse SG (Samlegate). Parkerte biler langs kjøreveien er både et framkommelighets-, vedlikeholds-, trafiksikkerhets-, miljø- og estetisk problem.

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 alt nytt parkeringsbehov skal dekkes på egen eiendom. Gode løsninger kan oppnås med fellesløsninger mellom naboer. I sentrumsområder vil det være føringer i sentrumsplaner som vil ligge til grunn.

6.2 Parkeringsplasser

Parkeringsplasser skal ligge i naturlig tilknytning til den virksomhet de skal betjene. Dimensjonering av parkeringsplasser framgår av figurene [6.2.1](#) og [6.2.2](#).

5 % av alle parkeringsplasser i parkeringsanlegg skal være reservert og dimensjonert (bredde 3,5 m – lengde 6m) for bevegelsehemmede.

Parkeringsplasser skal opparbeides samtidig med bebyggelsen. I spesielle tilfeller kreves også garasje bygget samtidig med bebyggelsen.

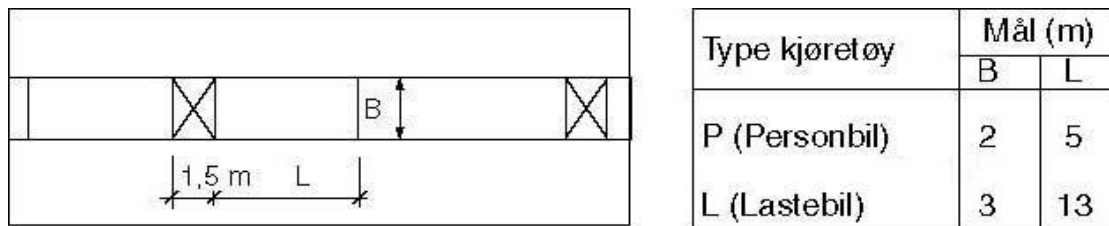
Utforming av trafikkarealet på boligtomt er vist som eksempel i figur [4.3.1](#) og [4.3.2](#). Hvis veiene inngår som deler av viktige GS-forbindelser, skal manøvrering og snuing skje på egen eiendom.

Bebyggelsesplan (situasjonsplan) skal foruten mulighet for garasjeplasser vise areal for manøvrering samt nødvendig biloppstilling.

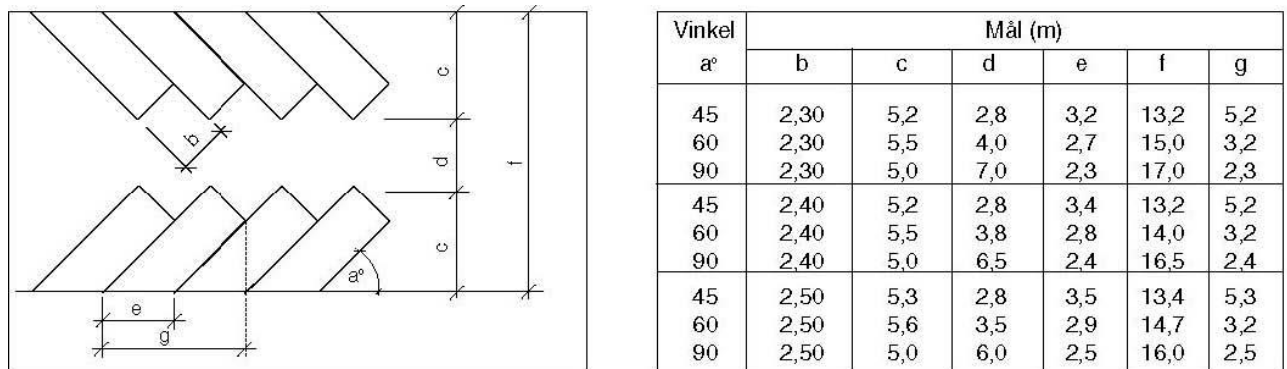
Biloppstillingsplasser i henhold til gjeldene kommuneplan skal opparbeides separat og med fri adkomst.

Manøvreringsfelt mellom eller langs rekker med parkeringsplasser/garasjer anbefales å være min. 7,0 m.

Maksimal stigning på offentlig parkeringsplass skal være 3,5 %



Figur 6.2.1 - Utforming av parkeringsplasser langs kantstein.



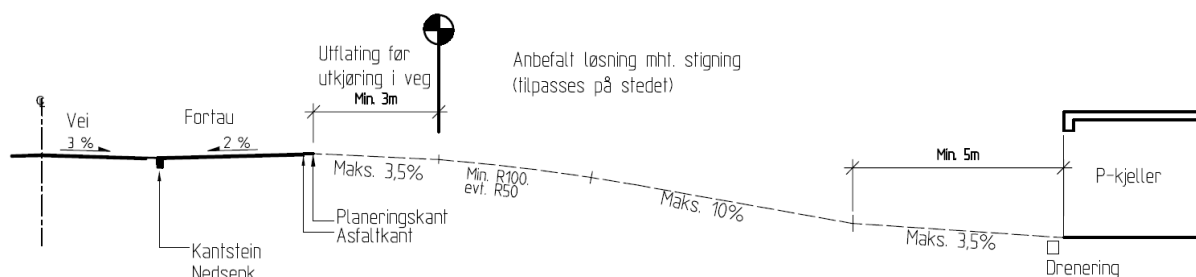
Figur 6.2.2 - Utforming av parkeringsplasser - skråparkering

Anbefalte verdier: b = 2,5 m d = 7,0 m (ved vinkelrett parkering)

6.3 Rampe for parkeringskjeller

Rampe/nedkjøring til parkeringskjeller som avkjørsel fra offentlig vei skal utformes i henhold til retningslinjer for avkjørsel.

Rampe utformes slik at de første 3 meterne fra gate/fortau skal tilfredsstillere krav til sikt og utflating som vist i fig. [6.3.1](#).



Figur 6.3.1 - Prinsippkisse for utforming av rampe for parkeringskjeller.

6.4 Frikjøpsordning

Frikjøp av parkeringsplasser tillates ikke i Øvre Eiker kommune.

6.5 Sykkelparkering

På lik linje med bilplasser skal det settes av plass for sykkelparkering. Sykkelparkeringen skal ha en sentral plassering og fortrinnsvis være overbygget. Dimensjonene på en sykkelplass er 2,0 x 0,6 m. For øvrig vises til gjeldene kommuneplan og [Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka](#)

Kapittel 7: Kollektivtrafikk.

7.1 Generelt

Det er viktig i all arealplanlegging å tilrettelegge for bruk av kollektiv transport.

Gangavstand til bussholdeplass bør ikke overstige 300 m i blokkbebyggelse og for øvrig 500 m (gjelder i flatt terreng).

Alle busstoppesteder skal ha universell utforming, se [Statens vegvesens håndbok V129 Universell utforming av veier og gater](#).

7.2 Busslommer

Bussruter skal fortrinnsvis følge S-veier der det også er krav til opparbeidelse av busslomme. Fartshumper bør ikke legges til veier med bussruter, men unntaksvis kan opphøyde gangfelt eller busshumper aksepteres ved viktige krysningspunkt for fotgjengere.

Plassering av busslomme ved kryss skal kontrolleres m.h.t. frisikt.

Holdeplasser bør ikke anlegges med større stigning enn 4 %.

For detaljer vises det til [Statens vegvesens Håndbok N123 Kollektivhåndboka](#).

7.3 Leskur

I reguleringsplaner skal det settes av plass til leskur med. Leskur skal plasseres slik at de står nær bussens inngangsdør.

Oppsetting av leskur skjer etter nærmere behovsvurdering. Nærmere spesifisering for leskur framgår av [Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming](#).

Kapittel 8: Veiutstyr.

8.1 Generelt

For nærmere spesifikasjon av veiutstyr vises til "Normal for Veibyggning". For veioppbygging vises det til [Statens vegvesens håndbok N200 Vegbygging](#).

Fargevalg: Vei og gateutstyr i sentrumsområdene skal som hovedregel ha farge sort RAL 9005 sort. Sentrumsområdene er fastsatt i kommuneplanen.

8.2 Offentlige trafikkskilt

Skilt- og oppmerkingsplan skal høres hos Politiet, vedtas av Statens vegvesen / kommunen før oppsetting. Planer utarbeides iht. gjeldende forskrifter og reglene i [Statens vegvesens håndbok N300 Trafikkskilt](#). Trafikkskilting, oppsetting av veinavnskilt og oppmerking i nye veier skal utføres og bekostes av tiltakshaver i nye veier. Det vises her til [Statens vegvesens håndbok V320 Planlegging og oppsetting av trafikkskilt](#) og [Håndbok N300 Trafikkskilt](#).

Forskrifter om varsling av arbeid på offentlig vei er behandlet [Håndbok – N301Arbeid på og ved veg](#). Planene utarbeides av godkjent foretak og oversendes Øvre Eiker kommune for videre saksbehandling og vedtak. Det henvises til ovennevnte håndbøker/veiledning når det gjelder skiltenes plassering mm. Generelt skal plassering av trafikkskilt i grøftebunn unngås. I tettbygd strøk og på gangbaner (fortau) som er smalere enn ca. 3,0 m og ligger mellom kjørebane og bygningsfasade e.l., bør skiltet stå inntil fasaden og festes til en horisontalt utkraget arm. Skilt i og ved gangarealer plasseres med underkant 2,50 m over gangbanen.

8.3 Skilt og reklame

Reklame og privat skilting på offentlig veigrunn er ikke tillatt. Det henvises til [Statens vegvesens håndbok V323 Reklame og trafikkfare](#).

8.4 Rekkverk

Rekkverk brukes for å redusere skadeomfanget ved utforkjøring eller for å sikre myke trafikanter fra kjørende trafikk. Retningslinjer for rekkverk i [Statens vegvesens håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder](#) skal følges. Sideterreng kan slakkes ut for å unngå rekkverk på G/S-veier.

8.5 Gjerder og hekker

Gjerde plasseres i formålsgrensen på egen eiendom. I områder hvor det ikke er regulert plasseres gjerde min 2m fra veikant. Port bør plasseres min. 6,0 m fra veikant (innadslående port), se også figur [5.1.3](#) Plassering av port skal tilpasses dimensjonerende kjøretøy.

Hekker og trær mot vei plantes på egen eiendom, og skal ikke på noe tidspunkt vokse utover formålsgrense vei. Avstand til vei må hensynta hekk- og tretype inkludert dens rotsystem. Det vises også til kap. 5.3 Frisikt. Det henvises for øvrig til naboloven (grannelova) og veglova.

8.6 Belysning

Veilys skal monteres langs alle veier og gater og G/S-veier i Øvre Eiker kommune som er åpen for alminnelig trafikk og ferdsel. Veilysanlegget langs nye private veier overtas ikke av kommunen.

Veibelysningen skal ivareta hensynet til trafikksikkerhet, trafikkavvikling, trivsel og trygghet. Det skal ved nyetablering og renovering av eksisterende veibelysning benyttes LED lavenergiarmatur. LED-belysning og annen ny teknologi skal vurderes ved all planlegging av veibelysning. Tiltakshaver/utbygger er ansvarlig for utbygging av veibelysning på lik linje med annen pålagt infrastruktur i og langs veier og gater.

Veilysarmatur skal bestykkes med Datek styring og måling på armaturnivå. Veilysberegning skal alltid gjennomføres.

Krysningspunkter og gangfelt skal ha intensivbelysning eller forsterket belysning

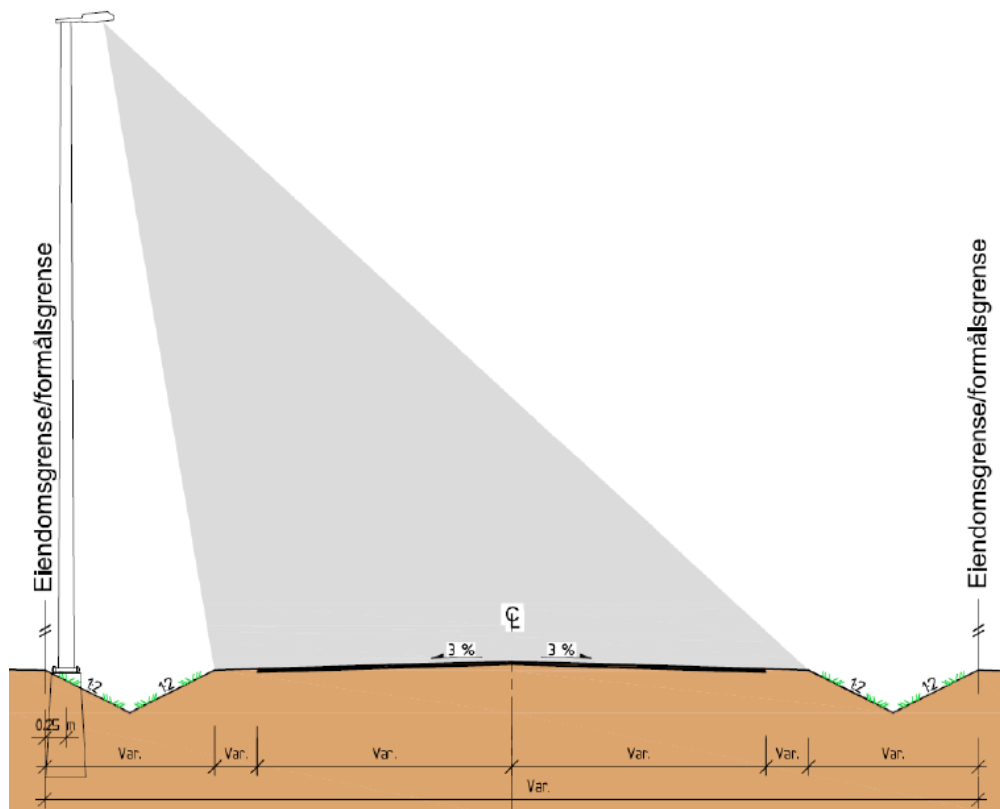
Lysmaster skal plasseres inntil veiens formålsgrense for tverrprofilen, dog ikke i grøftebunn.

Veilyskabler skal legges i jordkabel og i felles grøft med andre kabler og ledninger.

Avskjæringsledd fra og med 50 km/t.

Koblingsbokser/-skap bør plasseres i formålsgrense sammen med lysmast.

Krav til belysningsanlegget er gitt i **Øvre Eiker kommunes Teknisk veilysnorm**.



Figur 8.6.1 - Prinsippkisse for plassering av veilysannlegg

8.7 Brannhydrant

Brannhydranter plasseres 1,5 m fra veikant, dog ikke i grøftebunn. Det skal det legges stikkrenne (ø min. 200 mm) der overgang til brannhydrant bryter veigrøft

8.8 Mur

Mur langs vei er regulert av Plan- og bygningsloven og/eller Vegloven.

Stablemurer skal ha min. helning på 5:1. For plasstøpte murer anbefales en helning på 8:1. For elementmurer skal fabrikantens monteringsanvisning følges. Forkant av bunn mur plasseres i formålsgrensen på egen eiendom. I områder hvor det ikke er regulert plasseres muren min 2m fra veikant. Bunn såle skal plasseres i samme dybde som bunn overbygning for angjeldende veiklasse.

Se for øvrig prinsippkisser figur [3.2.2](#) – [3.2.4](#).

Der mur er privat skal hele konstruksjonen inklusiv såle, stå på egen grunn utenfor veigrunn.

8.9 Fartsdempende tiltak

På alle veier er det viktig å sørge for en kurvatur som overensstemmer med ønsket fartsnivå. Valg av kurvatur er en viktig parameter for å oppnå ønsket fartsnivå. På boligveier er det særlig viktig å sørge for en kurvatur og veiutforming som ikke innbyr til høyere hastighet enn 30 km/t.

Det er imidlertid viktig å presisere at kravene til stoppsikt skal ivaretas selv om kurvene blir krappe.

Bruk av fartsdempende tiltak som fartshumper, opphøyd gangfelt, opphøyd kryss og sidehinder skal vurderes i hvert enkelt tilfelle. Det vises til [Statens vegvesens håndbok V128 Fartsdempende tiltak](#).

8.10 Bruer og underganger

Bruer og underganger skal dimensjoneres og bygges etter Statens vegvesens håndbøker. Bruer og underganger skal utformes i miljøriktig/stedstilpasset materiale og farger. Rekkverk og ledegjerder skal normalt ha farge svart RAL 9005 i sentrumsområder. Dimensjoneres for bruksklasse 12/65 og 12/100

Stigningsforhold skal være i henhold til kravene innenfor den enkelte veiklasse. Bruskjøter og overganger mot landkar skal være tilpasset universell utforming. Fuge på bru skal utføres med fingerskjøt eller med tilsvarende egenskaper. For gangveibruer og underganger gjelder kravene for G/S-vei, maks stigning 1:20 (5 %).

Høyder og bredder skal tilpasses det driftsutstyr (de bredder) som brukes på tilstøtende vei og G/S-vei, fortau. G/S løsning i tunell vurderes særskilt opp mot gå- og sykkelstrategi.

Det vises til [Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming](#) og [Statens vegvesens håndbok N500 Tuneller](#)

Kapittel 9: Støy.

9.1 Generelt

Om bebyggelse blir sjenert av veitrafikkstøy, avhenger av trafikkmengder, hastighet, type veidekke, stigning på veien, andel tungtrafikk, avstand til veien og eventuell skjerming.

Lydtrykknivået uttrykkes i desibel, forkortet til dB. dB(A) er en desibel-skala som uttrykker ørets oppfatning av lydtrykknivået.

Veitrafikk uttrykkes i ekvivalent støynivå og maksimalt støynivå. Ekvivalent støynivå er et mål på gjennomsnittlig støynivå i en periode, der støy fra alle kjøretøy summeres over perioden. Maksimalstøynivå uttrykker det maksimale støynivået det mest støyende kjøretøyet avgir i det øyeblikket det passerer.

Miljødepartementets til enhver tid gjeldende retningslinjer for veitrafikkstøy skal tilfredsstilles

9.2 Grenseverdier

I Miljøverndepartementets retningslinjer er det fastsatt veiledende grenseverdier for veitrafikkstøy.

9.3 Tiltak

Der støyverdiene overskrides, skal det gjøres tiltak. Fortrinnsvis bør ny bebyggelse og veianlegg plasseres slik at fysiske støytiltak unngås. Aktuelle tiltak, når grenseverdiene overskrides, skal være i henhold til Miljøverndepartementets gjeldende retningslinjer.

9.4 Støyvurdering ved planlegging

Kartlegging og beregning av støyforhold, samt prosjektering, beskrivelse, og søknad om gjennomføring av støytiltak, kommer inn under forskriften om foretak for ansvarsrett. Slike arbeider skal derfor forestås av godkjente foretak.

Veitrafikkstøy beregnes ved hjelp av ”Nordisk beregningsmetode for veitrafikkstøy” (for eksempel med programmene NBSTØY eller TSTØY). Alle fasader og etasjer som kan bli eksponert for støy, skal beregnes og dokumenteres.

Innestøy skal beregnes og beskrives iht. [Håndbok V135 Fasadeisolering mot støy](#).

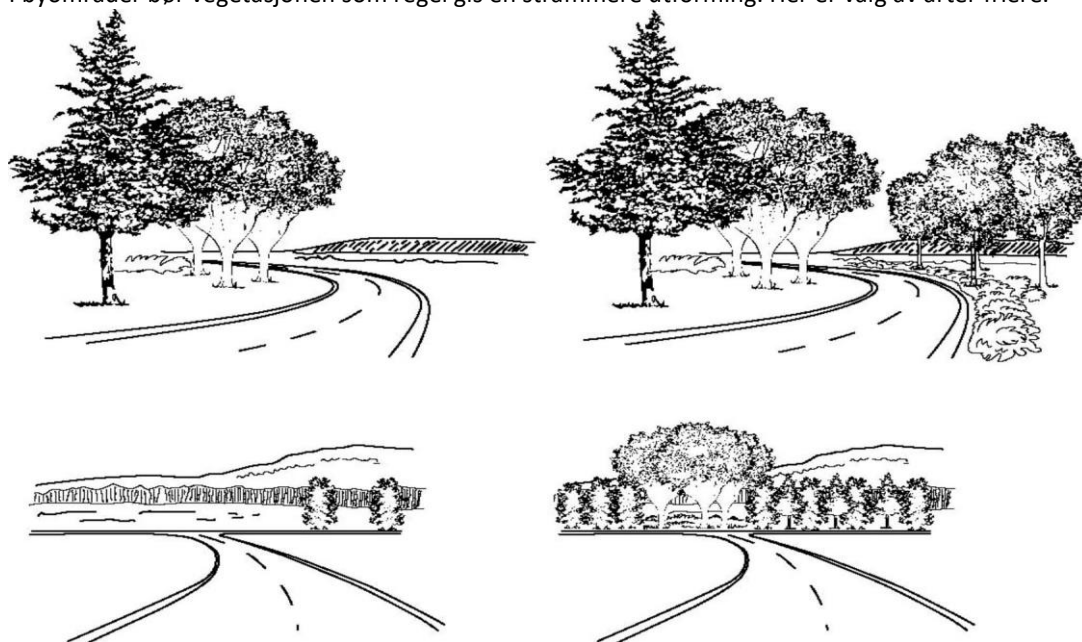
Kapittel 10: Vegetasjon og terrengbehandling

10.1 Generelt

En vellykket anlagt vei kan forsterke positive egenskaper i landskapet eller i enkelte tilfeller, til og med tilføre landskapet nye verdier. For å lykkes er det viktig at veianlegget harmonerer med omgivelsene det går igjennom. Måten dette løses på er helt avhengig av om veien går gjennom et naturlandskap eller for eksempel et bylandskap. Behandling av sideterreng og bruk av vegetasjon er viktige bidrag til veiens kvaliteter.

10.2 Ulik vegetasjon og vegetasjonsbruk i og utenfor by

Vegetasjon i og utenfor byområder fordrer ulike prinsipper. Utenfor by/tettsted skal vegetasjonen skape naturlige overganger mellom veianlegget og omgivelsene, understreke veiens linjeføring m.m. Det bør brukes stedegen vegetasjon. Unntak kan være enkeltpunkter som ønskes fremhevet, for eksempel knutepunkter for kollektivtransport og spesielt viktige kryss. Det må også tas hensyn til vegetasjonens karakteristiske egenskaper, salttoleranse og miljøbetydning. En skal unngå å skape et ”matfat” for hjortevilt langs veiene. Særlig Rogn, Osp og Selje bør derfor unngås, da disse er mest ettertraktet som fôrplante for f.eks. elg. I byområder bør vegetasjonen som regel gis en strammere utforming. Her er valg av arter friere.



Figur 10.2.1 - Bruk av vegetasjon kan understreke veiens linjeføring.

10.3 Bevaring av vegetasjon

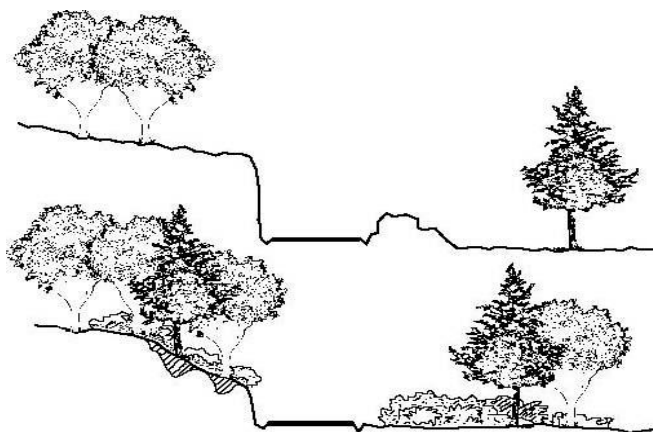
Eksisterende vegetasjon bør i utgangspunktet søkes bevart, og bør derfor få stå urørt gjennom hele anleggsperioden. Vegetasjon som skal bevares må gjerdes inn før anleggsstart. Gjerdet skal ikke plasseres nærmere stammene enn kronediameteren. Det skal ikke lagres tunge materialer i rotsonen av vegetasjon som skal bevares. Videre skal det ikke fylles opp med masser rundt vegetasjonen, ønskes terrenget hevet rundt

store enkelttrær og trekker, bør disse bevares ved at man flytter eller justerer veitraseen slik at trærne blir stående i midtdeler eller lignende.

Hvis trærne likevel besluttes fjernet bør de normalt erstattes med nye trær, fortrinnsvis med samme type som de som fjernes. Så langt det er mulig bør det velges stedeegne plantearter, spesielt i landlige omgivelser. I E-plantelista finnes utvalgte sorter og frøkilder for nordisk klima. De er produsert under strenge krav i Norge eller Sverige. Allergifremkallende planter skal unngås ved nyplanting.

10.4 Terrengbehandling

I reguleringsplaner og bebyggelsesplaner kan det stilles krav om bevaring av eksisterende vegetasjon eller andre spesielle kvaliteter i landskapet. Eksisterende sideterreng skal som regel i størst mulig grad bevares. Utformingen av sideterrengen skal gjøres slik at veianlegget glir best mulig inn i landskapet det går igjennom. I enkelte tilfeller kan det være riktig å gå lenger ut enn strengt tatt nødvendig for tekniske inngrep, for å legge til rette for vegetasjonsetablering og et best mulig visuelt uttrykk. Små knauser og knatter som står igjen etter sprengning skal fjernes hvis de ikke har spesiell visuell verdi.



Figur 10.4.1 - Virkningen av høye skjæringer kan reduseres ved hjelp av vegetasjon.

Fot og topp av skråninger skal avrundes. Overganger mellom forskjellige flater skal ha jevne og myke linjer. Veiskråningene bør være slake. Dette reduserer utrasing av jord og fyllmasser og letter etableringen av vegetasjon. Hvor bratt hellingsvinkelen skal være er avhengig av fyllmasser og overflatedekking.

Markdekke	Maksimal helningsvinkel		Anmerkninger
	Uten arm.	Med arm.	
Vanlig såing av gress	1:1,5 *)	2:1	3-4 mnd. etableringstid
Ferdiggress i ruller	1:1,5	1:1,5	14 dagers etableringstid
Stukket gresstovr ett lag	1:1,5	1:1	14 dagers etableringstid
Stukket gresstovr to lag. Underste med gresset ned	1:1,5	1:1	14 dagers etableringstid
Busker	1:2	1:1,5	

Tabell 10.4.1 – Maksimale helningsvinkler ved forskjellige markdekker (Byggforsk, Byggdetaljer A517.421)

*) Anbefalt helning 1:2. Maksimal helning ved bruk av håndklipper 1:3

10.5 Trær

Plassering

Trær må ikke stå i fast dekke. Overflaten rundt hvert tre (min. 1,0 m²) må være gjennomtrengelig for vann.

Avstand og sikt

I tettbebyggelse er det ikke krav om sikkerhetsavstand for påkjørsel av trær eller krav om rekkverk mellom kjørebane og trær.

Utenfor tettbygd strøk er det krav til sikkerhetsavstand til trær. Avviks sikkerhetsavstandene skal det settes opp rekkverk, noe som er lite er ønskelig. Trær som står nærmere veien enn hva sikkerhetsavstanden tilsier skal fjernes når stammediameteren når 100 mm.

Sikkerhetsavstand skal være tilpasset veiens faktiske hastighetsnivå.

Det henvises til [Statens vegvesens håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder](#)

Krav til planting og jord

Hvert tre bør ha minst 2,0x2,0x1,0 m plantegrop. I byområder bør det stilles krav om skjelletjord, eller annen løsning anbefalt av trekyndig ekspertise. Det bør etableres sammenhengende kulverter/grøfter med skjelletjord, dvs. at min. 2 og 2 trær plantes i samme kulvert.

Der trær plantes i kum skal det brukes en kumtype som sikrer røttenes naturlige utvikling ut av kummen. Utenfor tettsteder må det være en naturlig/gradvis overgang mellom jord i plantegropen og utenforliggende jord. Dette for å opprettholde jordas kapillærevne, som vil sikre bedre drenering og fuktighet.

Står treet på gressareal skal det være åpen jord mellom gress og stamme. Dette for å unngå skader på stammen ved gressklipping og annen skjøtsel.

Massehåndtering

Masser som kan inneholde frø, rot- og stengelfragmenter fra fremmede, uønskede arter skal behandles med forsiktighet. Flytting av slike masser kan føre til spredning av uønskede arter. Områder der det skal flyttes masser, skal sjekkes for fremmede arter før man gjør inngrep. Ved bruken av eksterne entreprenører er det viktig at riktig håndtering av masser og bruk av ny jord er en del av avtalen.

Kvalitet og størrelse

Trærnes kvalitet skal tilfredsstillende Norsk Standard for planteskolevarer NS 4400-4413. Trær langs veier og gater, i rabatter m.m. bør være relativt store ved planting. De bør ha gjennomgående stamme slik at de egner seg for oppkasting.

Ingen greiner skal stikke ut over kjørebanelavere enn 4,6 m over bakken. Langs gang- og sykkelveier bør ikke greiner stikke ut lavere enn 3,5 m over bakken.

10.6 Busker og masseplanter

Plassering

Busker kan nyttes i midtdeler, i rundkjøringer, foran husvegger, forhager, trafikkøyer og andre åpne arealer i gatekryss. Masseplanter nyttes ved relativt store plantefelt. Plantartene må utfylle hverandre i vekstform og høyde både på kort og lang sikt.

Busker som er bøyelige eller tåler brekkasje kan være et alternativ til gress der det er konflikt mellom beplantning og snøopplag.

Avstand, bredde og sikt

Utenfor tettbygd strøk, der det er plass, bør busker m.m. plantes med en avstand fra asfaltkant som tilsvarer 1 – 4 klippebredder med kantklipper.

Rabatttype	Planterabattbredde på fortau	Midtrabattbredde (trafikkøy)
Busk- og stauderabatt, anbefalt bredde. Minimumsbredde *)	3,0 m	4,0 m
	2,0 m	2,0 m
Gressrabatt, anbefalt bredde. Minimumsrabatt *)	2,5 m	3,0 m
	1,5 m	1,5 m

Tabell 10.6.1 - Veiledende krav til bredder ved buskplanting i rabatter (Fra Håndbok N100)

*) Busker som ikke er høyere enn 1,0 m ferdig utvokst.

10.7 Gress og blomstrende urter

Gress

Gress bør ikke brukes under trær, busker og stauder. I områder med spredt og middels tett bebyggelse bør arealer mellom asfaltkant og plantefelt være gresskledd. Trafikkøyer og midtdelere ned til bredde 1,5 m mellom innerkant kantstein, bør ha gressdekke. Er bredden smalere, legges stein.

Blomstrende urter

Blomstrende urter kan gjerne brukes i veiens sidearealer primært utenfor tettbygd strøk. Det bør brukes sorter som naturlig vokser i lokale ville blomsterenger. Her bør man velge stedegne frøblandinger med flerårige sorter.

Avstand og sikt

Sikttrekanter, trafikkøyer og siktsoner i kurver kan tilsås med gress eller vekster lavere enn 0,5 m. Vegetasjonen må aldri bli høyere enn 0,5 m i frisiktsonene.

10.8 Sommerblomster og stauder

Sommerblomster

Sommerblomster kan gi identitet og være et ekstra virkemiddel for en bevisst estetisk effekt. Bed med sommerblomster er dyre i anleggelse, vedlikeholdskrevende og gir et urbant uttrykk. Bed av denne typen bør derfor bare benyttes på særskilte områder i by og tettsted.

Stauder

Stauder kan brukes på samme måte som sommerblomster og kan være et godt alternativ til disse. Det er viktig å bruke kraftige og robuste sorter. Bed med stauder har en engangsinvestering ved anleggelse, men er like vedlikeholdskrevende som sommerblomster.

Kraftige og robuste stauder, som holder ugraset nede, kan på lik linje med busker med bøyelege grener være et alternativ der det er konflikt mellom beplantning og snøopplag. Det bør vurderes bruk av salttolerante planter i der det er salting av veier i nærheten.

10.9 Beplantning i rabatter, rundkjøringer, parkeringsplasser, og på fyllinger.

Jordbunnsforholdene i rabatter, rundkjøringer, fyllinger m.m. består av godt drenerte masser og vannmangel kan lett forekomme. Det er ofte begrenset hvor mye vekstmasser som kan brukes uten å underminere skråninger og overbygning vei. Det bør som regel legges en membran av leire mellom fyllmassene og vekstjorda. I tillegg bør forholdene bedres ved å bruke skjelettjord (rotvennlig bærelag). Det kan være nødvendig å legge til rette for vanning av trær i rabatter. 80 mm drensledning lagt i 2 til 3 omganger rundt rotklumpen bør vurderes.

Parkeringsplasser

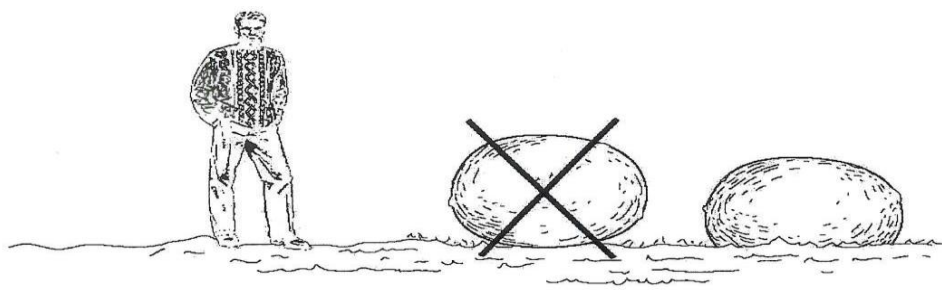
Treslag med stor frukt- og bærsetting tiltrekker seg store mengder fugler, og gir mye søl på biler og veibane. Trær på parkeringsplasser bør derfor være sorter med liten frukt- og bærsetting.

Rabatter

Busker eller stauder kan bare brukes i rabatter som ikke blir utsatt for tråkk. Alle rabatter med vegetasjon må skilles fra kjøreareal med f.eks. kantstein. Vegetasjonen er ekstremt utsatt for veistøv og salter, ved valg av arter bør det tas hensyn til dette. For rabatter anbefales bredde 1,5 – 3 m.

Rundkjøringer

Utsmykning og dekorasjon kan i noen tilfeller brukes i rundkjøringer som trafikkavviser m.m. Ved valg av blokkstein må de settes ned i bakken.



Figur 10.9.1 - Illustrasjon

10.10 Skjøtsel

Generelt bør det utenfor by og tettsted planlegges beplantninger og plantemønstre som er lite vedlikeholdskrevende. Unntak kan gjøres ved spesielt viktige knutepunkter eller annet som ønskes fremhevet. Så langt det er tilrådelig skal mekanisk vedlikehold benyttes. Det skal stilles krav til vanningsmuligheter for alle trær, buskfelt, blomsterrabatter etc.

Det skal utarbeides forpliktende skjøtselsplaner på alle trinn, anleggsfase, etableringsfase, modningsfase etc. Den må utarbeides av prosjekterende, dvs. i de

fleste tilfelle av landskapsarkitekt, for at resultatet skal bli iht. planenens intensjon. Planen skal godkjennes av park- og idrettsavdelingen.

Det bør gjennomføres regelmessig skjøtsel i årene etter planting og tilsåing. Skjøtselsplanene bør ta utgangspunkt i fastlagte mål for anlegget, det vil si ønsket utseende på kort og lang sikt. Det bør lages to skjøtselsplaner pr. anlegg. En plan for intensiv skjøtsel i garantiperioden, og en videreføringsplan tilpasset et mindre

intensivt vedlikehold for de påfølgende år, også utover 5 år. Dersom anlegget inneholder masseplanter av trær som skal tynnes, bør det utarbeides en egen plan for dette.

Kapitel 11: Henvisninger, definisjoner og vedlegg

Brukerne må til enhver tid forvise seg om at der det henvises til andre dokumenter er det siste og gjeldende utgave av dokumentet som etterfølges.

11.1 Definisjoner

(bl.a. forklaring til noen av parameterne i [figur 3.1.1](#) og [figur 3.1.2](#))

Reguleringsbredde:	Bredde på areal som er regulert til trafikkformål. Verdiene i figur 2.1 angir det areal som skal erverves/fradeles til veiformål. Ved fylling/skjæring vil det som regel bli behov for å utvide den angitte reguleringsbredden. Fylling/skjæring bør for alle offentlige veier inngå i reguleringsbredden.
Regulert veigrunn:	Areal som i reguleringsplanen er avsatt til offentlige trafikkområder, felles avkjørsel eller område for felles parkering eller spesialområde for private veier.
Veikant:	Skulderkant, dvs. krysningspunkt mellom veiskulder og grøfteskråning.
Formålsgrense:	Betegner her grense for veiformål i reguleringsplanen.
Krysningspunkt:	Punkter/ steder der kryssing av vei er naturlig, men ikke er en tilrettelagt kryssing.
Tilrettelagt kryssing:	Når gående med stor sannsynlighet vil krysse på dette stedet eller når slik tilrettelegging vil forbedre framkommeligheten for kryssende uten at ulykkesrisikoen forverres.
Byggegrense:	En grense på reguleringsplanen som bebyggelsen ikke skal overskride. (Der det ikke er gitt grense på en reguleringsplan, gjelder kravene i veiloven).
Byggelinje:	En linje på reguleringsplanen som bebyggelsen skal følge.
Byggverk	Bygg og bygningsdeler inkludert utkravning. Garasje, node, trafo, lekestue, bod, trapper, platting, terrasse, renovasjonsskur, mur o.l.
Særskilte byggegrenser	Særskilte byggegrenser for tiltak som ikke krever søknad eller melding etter plan og bygningsloven er 2,0m fra formålsgrense eller 4,0m fra veikant der det ikke er regulert.
Gjerdelinje:	Gjerde plasseres vanligvis i formålsgrensen eller i eiendomsgrensen.
Senterlinje:	Angir den linje i tverrprofilen hvor lengdemåling og høydeangivelse er relatert til. For vanlig tofelts vei vil senterlinjen ligge midt i kjørebane.
Kjørebane kant:	Angir begrensning av kjørebane, dvs. overgang mellom kjørebane og skulder.
Veibredde:	Bredden av veibanen inkl. veiskulder, dvs. avstanden mellom veikantene.
Kjørebane bredde:	Bredden av den asfalterte veibanen, unntatt bredden av evt. asfaltert skulder.
Skulder:	Kjørbart felt som ligger inntil kjørebane. Skulder skal ikke brukes for vanlig trafikk.
Buffersone:	Del av vei- eller gatetverrsnitt som ligger mellom fortau/gangvei og kjørebane. Buffersonen gir avstand til å dempe ulemper og virkning fra kjørebane. Sonen gir fleksibilitet i utnyttelsen av vei- eller gatetverrsnittet og kan brukes til ulike formål.
Årsdøgntrafikk, ÅDT:	Det totale antall kjøretøy som passerer et snitt av en vei i løpet av ett år, dividert med 365.
Dimensjonerende:	Betegnelse for kjøretøy som brukes for dimensjonering av veianlegg.
Typekjøretøy P:	Omfatter personbiler og varebiler med lengde inntil 4,8 m.
Typekjøretøy L:	Omfatter vanlige lastebiler og brannbiler med stige. Kjøretøylengde inntil 12,0 m.
Typekjøretøy B:	Omfatter vanlige bybusser inntil 12,4 m. Store turistbusser dekkes av typekjøretøy ST eller VT.
Typekjøretøy ST:	Omfatter semitrailere med lengde inntil 15,5 m.
Typekjøretøy VT:	Omfatter vogntog med lengde inntil 22,0 m.
Typekjøretøy MVT:	Omfatter modulvogntog med lengde inntil 25,25 m.
Horisontalkurve:	Kurve i veiens horisontalprojeksjon (Radius i sirkelbue).
Vertikalkurve:	Kurve i veiens vertikalprojeksjon (Radius i sirkelbue).
Stopsikt:	Fri sikt, fra bilførers øye (øyehøyde 1,1 m) og frem til et objekt med nærmere definert høyde, over den teoretiske minste lengde som medgår til reaksjon og bremsing for å stoppe et kjøretøy.
Avstand mellom kryss:	Avstand målt mellom de kryssende veiers senterlinje.

11.2 Vedlegg:

1 – Retningslinjer utforming avkjørsel fra kommunal veg

2 - Strategi vinterveg for Øvre Eiker kommune 2021

3 - Strategi Friksjons forbedrende tiltak Øvre Eiker Kommune rev 2021