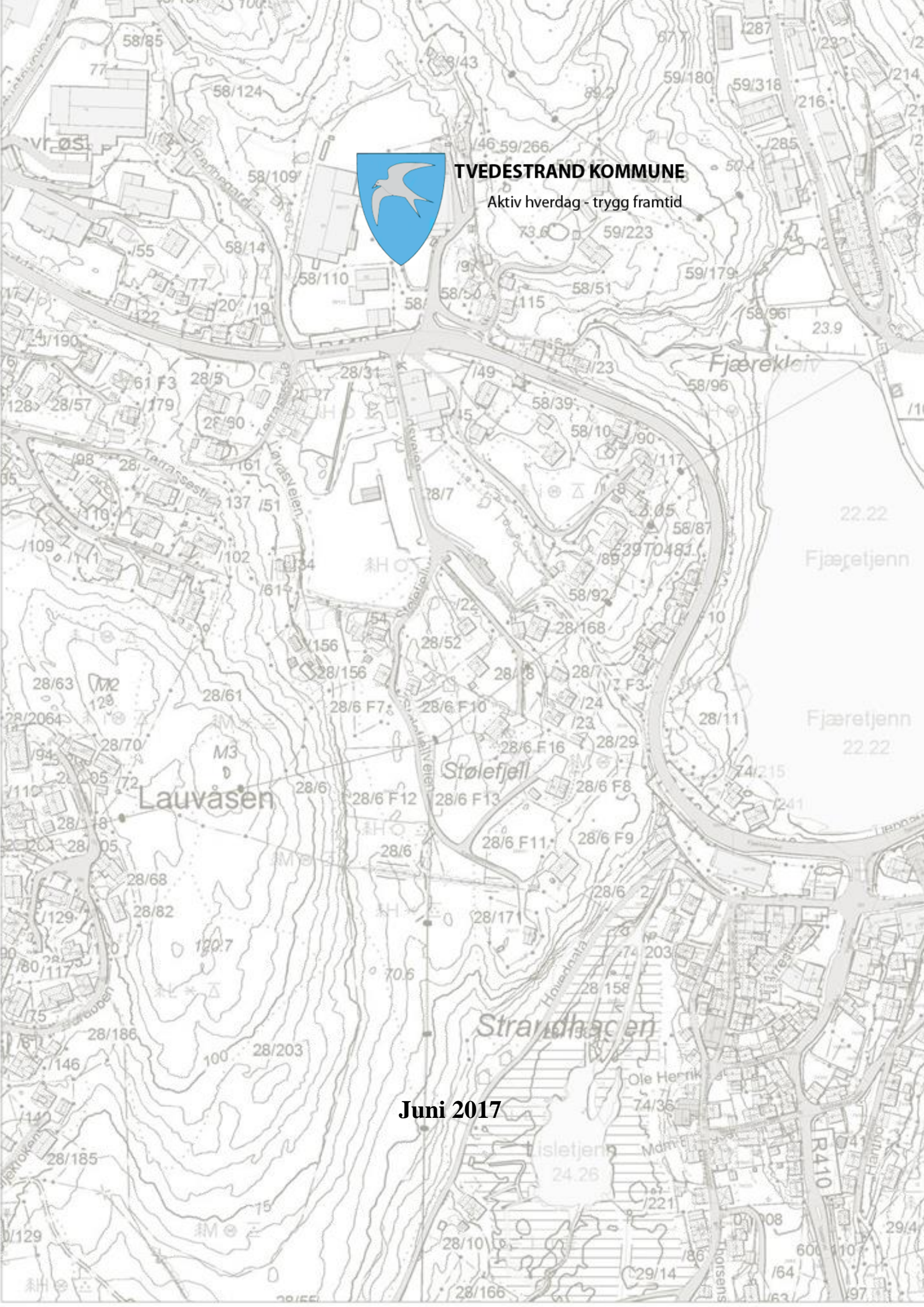




TVEDESTRAND KOMMUNE

Aktiv hverdag - trygg framtid



Juni 2017

KOMMUNAL VEGNORM



Innhold

1. Innledning.....	4
1.1 Hensikt med normen	4
1.2 Bruk av normen	4
2. Vegklasser.....	5
2.1 Samletabell og definisjoner	5
2.2 Samleveger	7
2.3 Adkomstveger	14
2.4 Fellesveger (Private veger i boligfelt)	20
3. Detaljer 23	
3.1 Eierskap for veger og vegtype	23
3.2 Veg i reguleringsplan. Frisikt, byggegrense, renovasjon og sideareal	23
3.3 Anlegg for myke trafikanter – Fortau, busslommer og fartsdempende tiltak	25
3.4 Skråningshelning	26
3.5 Sikt	26
3.6 Avkjørsler	27
3.7 Overflater / Kanter	29
3.8 Snuplasser	30
3.9 Snølager	30
3.10 Parkering	31
3.11 Kabler og ledninger	36
3.12 Veglys	37
3.13 Beplantning i offentlige rom	37
4. Planlegging og kommunal overtakelse	38
4.1 Generelt	39
4.2 Oversiktsplan	39
4.3 Detaljplaner	39
4.4 Kommunal overtakelse	42
4.5 Håndtering av avvik fra kommunal vegnorm	42

1. Innledning

1.1 Hensikt med normen

Hensikten med en kommunal vegnorm er å utarbeide et likt grunnlag for planlegging og etablering av kommunale veier i Tvedestrand kommune. Vegnormen legges til grunn når kommunen skal overta veianlegg og sikre mål når kommunen skal eie, drifte og vedlikeholde anleggene. Normen skal sørge for god fremkommelighet, trafiksikkerhet og drift.

Den viktigste målgruppen for vegnormalen er utbyggere, planleggere, både eksterne og interne samt kommunale saksbehandlere. Normen vil gi forutsigbarhet i form av helhetlige krav og lik standard for alle parter i utbyggingsfasen.

1.2 Bruk av normen

Kommunal vegnorm er basert på Vegvesenets håndbok N100. Veg-klasseinndelingen i kommunal vegnorm følger bl.a. inndelingen i N100.

I noen tilfeller avviker kravene i kommunal vegnorm i forhold til N100. I slike tilfeller gjelder kommunal vegnorm foran N100. Dette kan være krav som er tilpasset kommunale veger og kommunale forhold spesielt, og der N100 blir for generell eller ikke er dekkende.

Der kommunal vegnorm ikke skulle være dekkende eller hensiktsmessige å bruke, skal N100 benyttes.

2. Vegklasser

2.1 Samletabell og definisjoner

Samletabell – krav til utforming i de ulike vegklassene

Parametere	Vegklasser							
	Sa1	Sa2	Sa3	A1	A2	A3	FA1	FA2
Antall felt	2	2	2	1-2	2	1	1	1
Fartsgrense (km/t)	30-50	30-50	80	30	50	50	30	30
Maksimal ÅDT	<1500	>1500	<1500	-	-	-	-	-
Maks veglengde (m)	2000	-	-	250-600	-	3000	-	-
Maks boenheter	-	-	-	50-80	-	-	6-8	>6-8
Minste reguleringsbredde (m)	9,0-15,5	9,0-15,5	12,5-17,5	8,0-11,0	11,0	8,0	6,0	6,5
Min byggegrense, bebyggelse (m)	4,0	4,0	9,0	4,0	9,0	4,0	4,0	4,0
Direkte boligavkjørsler	Nei	Begrenset	Begrenset	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Minste vegbredde (m)	6,0	6,5	4,0-6,5	5,0-5,75	6,5	5,0	4,0	4,5
Minste asfalterte bredde (m)	5,0	5,5	3,0-5,5	4,0-4,75	5,0	4,0	3,0	3,5
Skulderbredde (m)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Min horisontalradius (m)	55	55	150	min. 20	min. 20	min. 20	min. 20	min. 20
Maks stigning (%)	8,0	8,0	10,0	8,0	7,0	8,0	8,0	8,0
Breddeutvidelse								
Dimensjonerende kjøretøytype	L	L	VT/SP	LL	VT	L	LL	LL
Frihøyde (m)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Vegbelysning	Ja	Ja	-	Ja	-	-	Ja	Ja

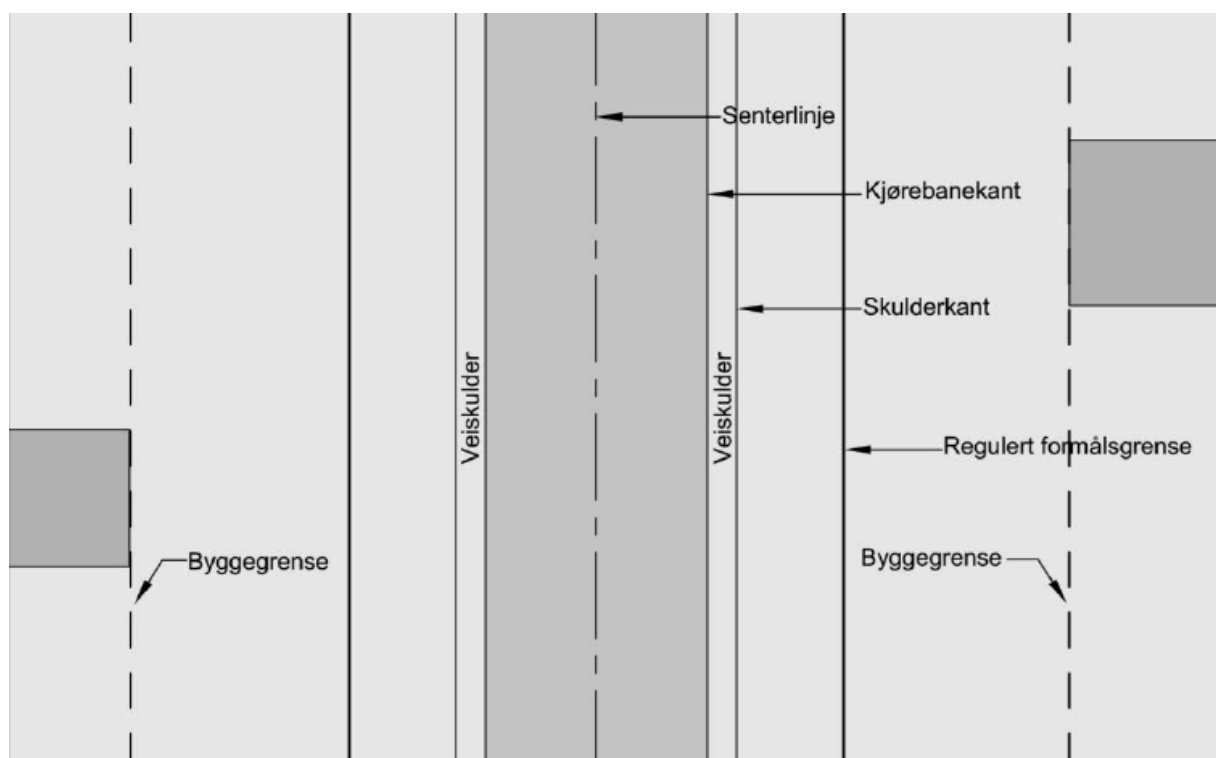
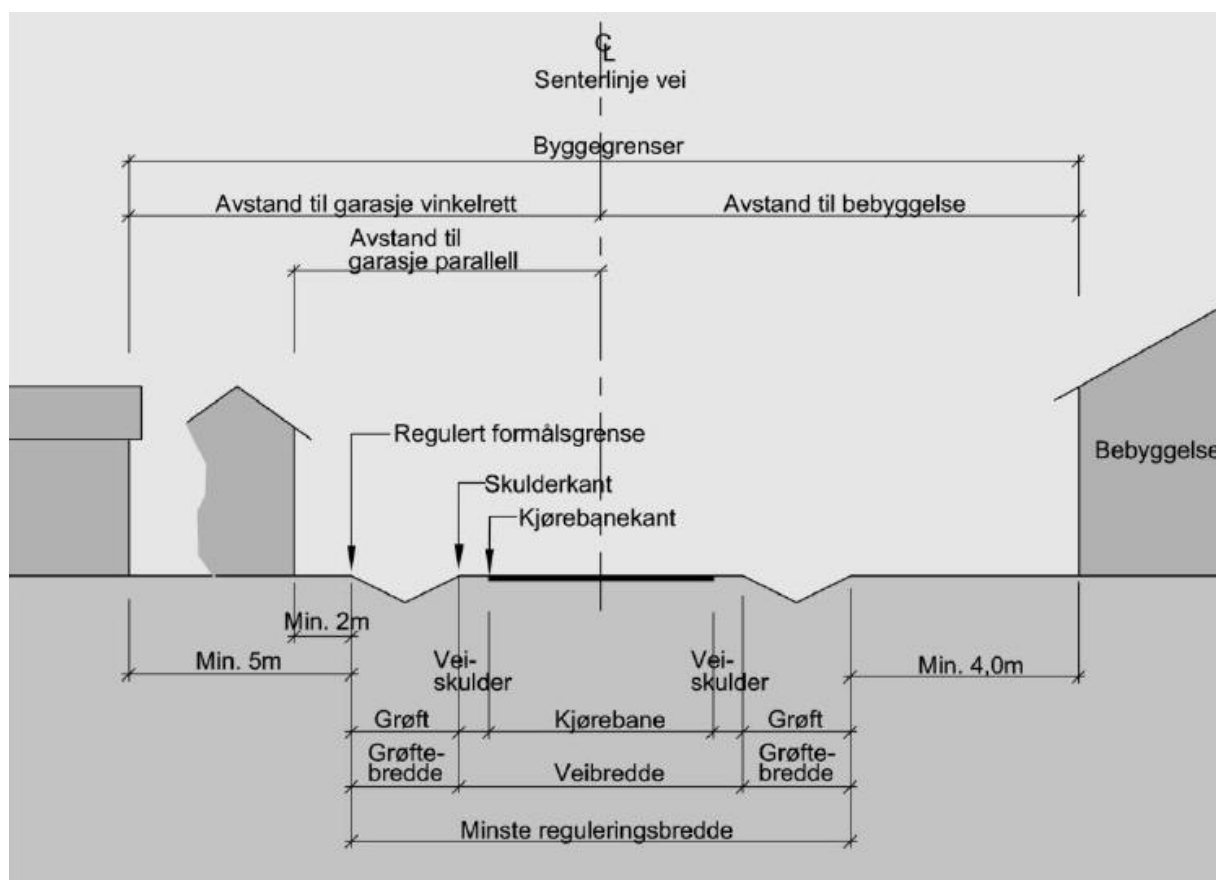
Tabell 1 Parametertabell

Sa1 – Sa3 = Samleveger|

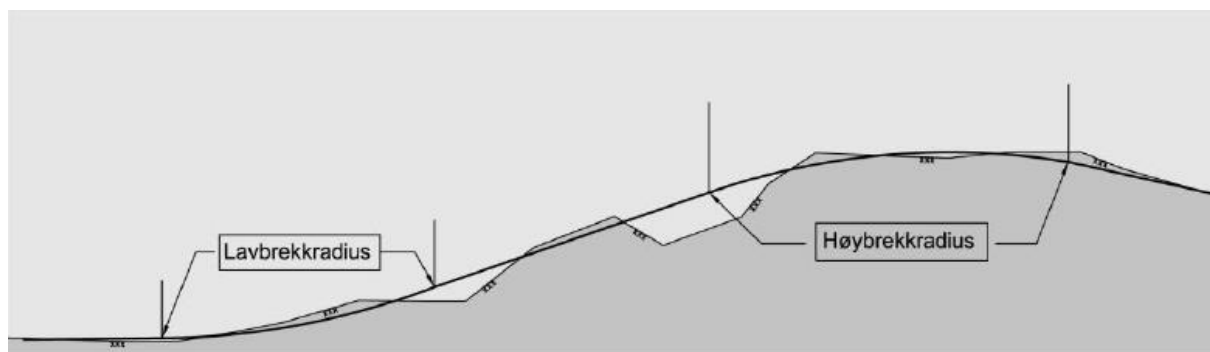
A1 – A3 = Adkomstveger

Fe1 – Fe2 = Fellesveger(private)

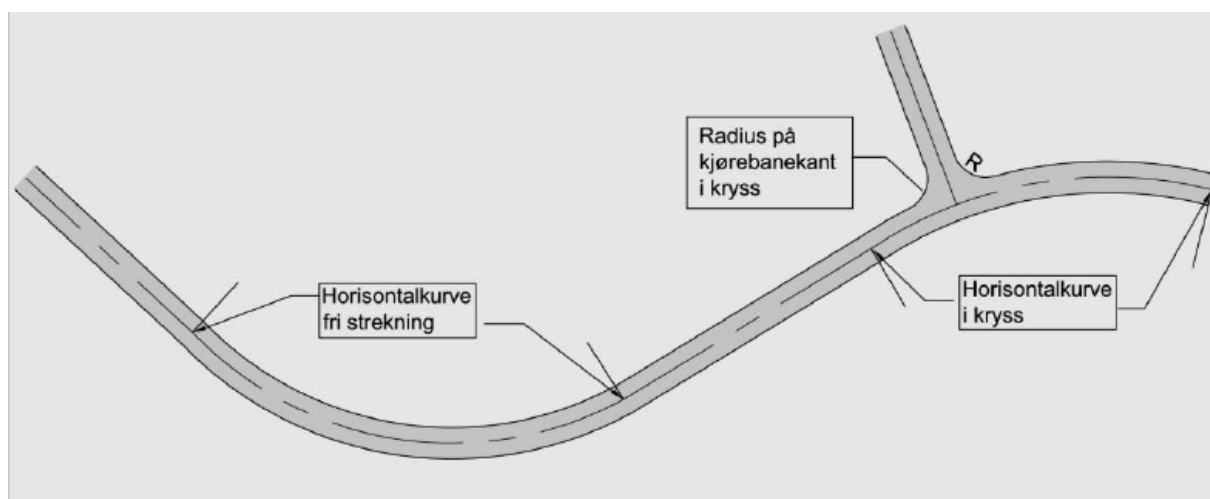
Definisjoner (forklaring til parametre i tabell 1)



Figur 1 Skisser som forklarer definisjoner til samletabell 1



Figur 2 Snitt / vertikalt



Figur 3 Plan / horisontalt

2.2 Samleveg

Sa1 – Samleveg

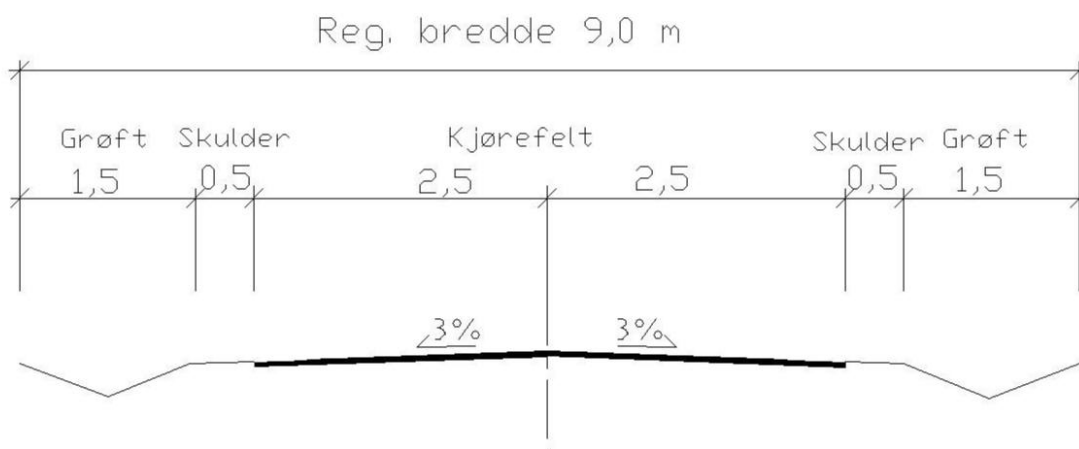
Forutsetninger:

- Veg som knytter atkomstvegene til hovedvegene.
- Vegen og kryssende skal dimensjoneres for typekjøretøy L (lastebil).
- Samlevegene skal ikke være lengre enn 2 km.
- Veg med øvre grense ÅDT 1500.
- Samleveg i boligområde med maksimal fartsgrense 30, 40 eller 50 km/t. Maksimal fartsgrense 30 – 40 km/t ved skoler, barnehager, butikksentre etc.

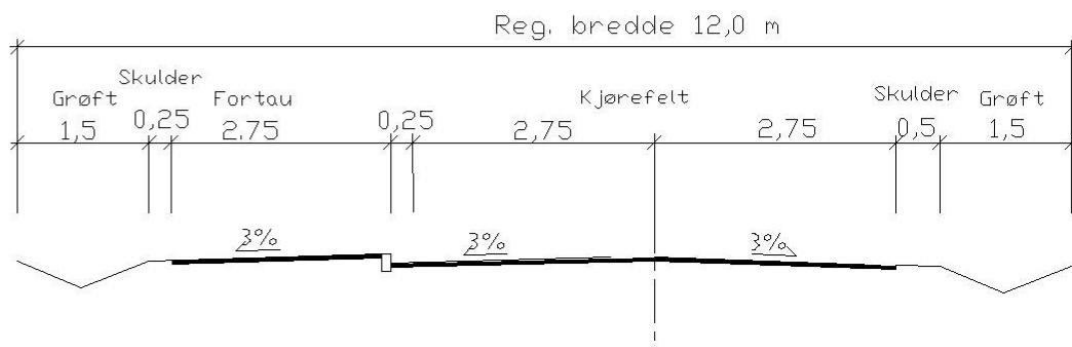
- Direkte avkjørsler til samleveg skal normalt ikke forekomme.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Det skal normalt anlegges lukkede drengrofter, med unntak av arealet mellom veg og gangveg.

Normalprofil Sa1 – Samleveg i boligområder

1) UTEN FORTAU



2) MED FORTAU



Figur 4 Normalprofil

Horisontal- og vertikalkurvatur

På enkeltstrekninger med lengde under 100 m mellom vinkelpunktene, kan maksimal stigning økes til 10 %.

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

I uregulerte områder, i henhold til vegloven, settes byggegrensa til 15 m fra senterlinje veg.

I regulert område skal byggegrensa settes til 4 m fra formålsgrense vegareal/eiendomsgrense.

Anlegg for myke trafikanter

Ved færre boenheter enn 50, ÅDT under 1000 og fartsgrense lavere enn 50 km/t, er det ingen krav til fortau eller gang- og sykkelveg.

Ved fartsgrense lavere enn 50 km/t, ÅDT under 1000 og antall boenheter er mer enn 50, skal det bygges fortau.

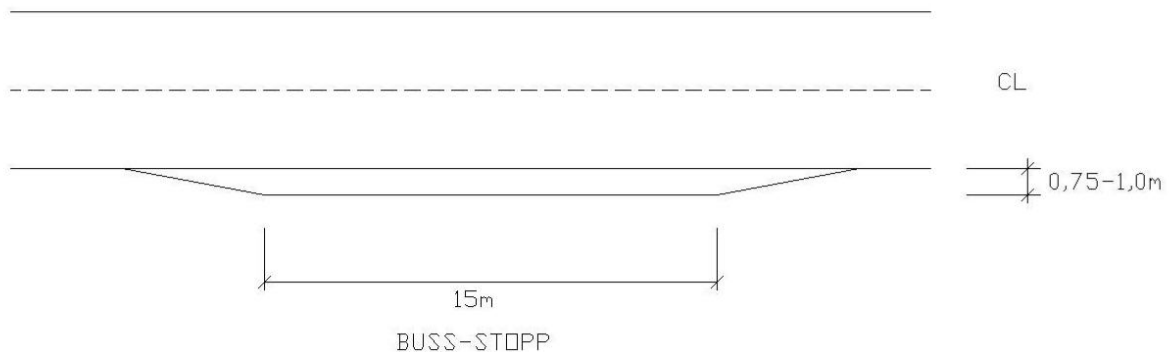
Ved fartsgrense 50 km/t eller ÅDT over 1000, skal det bygges gang- og sykkelveg.

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

Kryssing mellom kjøreveg og gang-/sykkelveg kan skje i ett plan.

Kollektivtrafikk

Det anlegges ikke egne busslommer. Bussen skal stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt. Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 1,0 m ved holdeplassen.



Figur 5 Buss-stopp i vegbanen

Snuplasser:

Det skal anlegges snuplass for lastebil (L) i enden av samlevegen eller snumulighet i atkomstveg.

Belysning

Vegen skal belyses.

Sa2 – Samleveg i bebygde områder.

Forutsetninger:

- Veg med blandet transport og adkomstfunksjon.
- Vegen og kryssene skal dimensjoneres for typekjøretøy L (lastebil).
- Viktige interne veger i en bygd eller tettsted. Kan også være vegforbindelse mellom to bygder.
- Veg med øvre grense ÅDT 4000.
- Veg med maksimal fartsgrense 30, 40 eller 50 km/t. Maksimal fartsgrense 30 – 40 km/t ved skoler, barnehager, butikksentre etc. Maksimal fartsgrense 50 km/t ved interne vegforbindelser etc.
- Avkjørsler samles, enkeltavkjørsler tillates i svært begrenset omfang
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Det skal normalt anlegges åpne grøfter, med unntak av arealet mellom veg og gangveg.
- Se kapittel vedr. avviksbehandling.
- Hvis ÅDT er over 4000, skal vegen dimensjoneres som hovedveg, se håndbok N100.

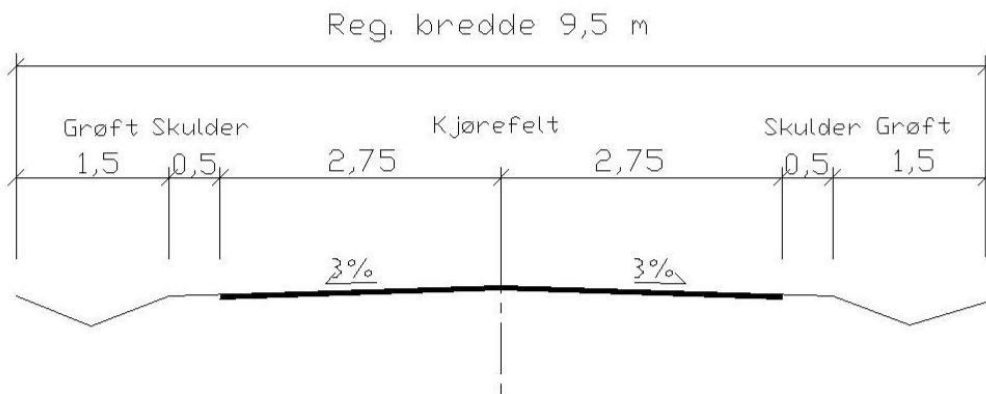
Normalprofilen

Vist normalprofil gjelder for samleveg i boligområde med ÅDT mindre enn 1500. I næringsområder, skal hvert kjørefelt økes med 25 cm, skulderbredden økes med 25 cm og grøftebredden økes med 50 cm.

Dersom profilet ikke gir rom for åpen drenering av vegoverbygningen, skal det anlegges et lukket drensssystem for å ivareta funksjonen eller det avsettes tilstrekkelig areal til grøfter.

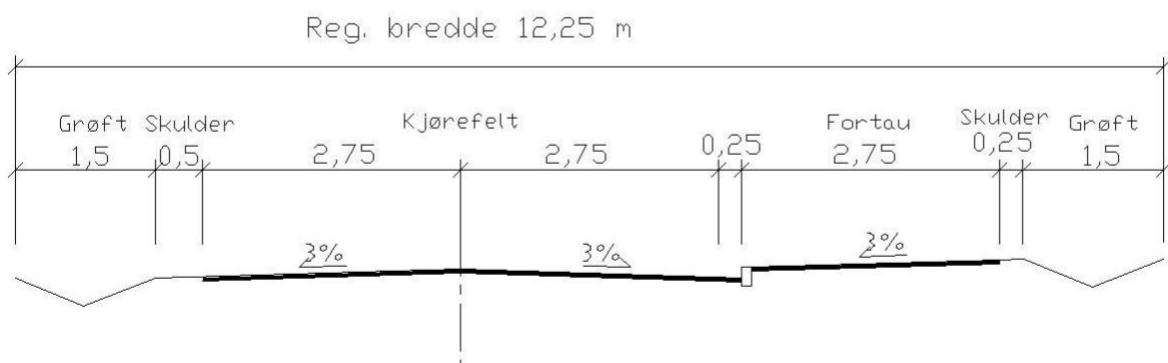
Normalprofil Sa2 Samleveg i bebygde områder:

1) UTEN FORTAU



Figur 6 Normalprofil

2) MED FORTAU



Figur 7 Normalprofil

Horisontal- og vertikalkurvatur

På enkeltstrekninger med lengde under 100 m mellom vinkelpunktene, kan maksimal stigning økes til 10 %.

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser:

I henhold til vegloven, i uregulerte områder, er byggegrensa 15 m fra senterlinje veg. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, skal byggegrensen settes til 4 m fra formålsgrensen.

Anlegg for myke trafikanter

Ved færre boenheter enn 50 og ÅDT under 1000, er det ingen krav til fortau eller gang- og sykkelveg.

Ved fartsgrense 30-40 km/t, ÅDT under 1000 og antall boenheter er mer enn 50, skal det bygges fortau.

Ved fartsgrense 50 km/t eller ÅDT over 1000, skal det bygges gang- og sykkelveg.

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

Kryssing mellom kjøreveg og gang-/sykkelvei kan skje i ett plan.

Kollektivtrafikk

Det anlegges ikke egne busslommer. Bussen skal stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt. Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 1,0 m ved holdeplassen.

Snuplasser

Det skal anlegges snuplass for lastebil (L) i enden av samlevegen eller ved overgang til

atkomstveg.

Belysning

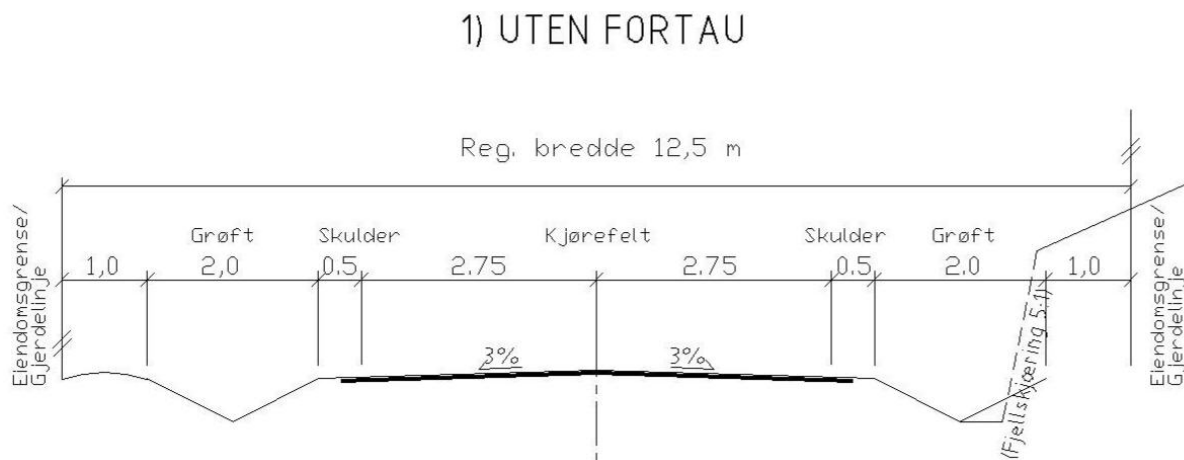
Vegen skal belyses.

Sa3 – Samleveg i spredt bebyggelse.

Forutsetninger:

- Veg med blandet transport og adkomstfunksjon.
- Vegen og kryssene skal dimensjoneres for typekjøretøy L (lastebil).
- Veg med blandet transport og adkomstfunksjon.
- Veg med ÅDT under 1500.
- Fartsnivå er hovedsakelig 80 km/t.
- Avkjørsler samles, enkeltavkjørsler tillates i svært begrenset omfang.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Åpen drenering mellom gang- og sykkelveg forutsettes.
- Se kapittel vedr. avviksbehandling.

Normalprofil Sa3 – Samleveg:



Figur 8 Normalprofil

Horisontal- og vertikalkurvatur

På enkeltstrekninger med lengde under 100 m mellom vinkelpunktene, kan maksimal stigning økes til 10 %.

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

I henhold til vegloven, i uregulerte områder, er byggegrensa 15 m fra senterlinje veg. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, skal byggegrensen settes til 9 m fra formålsgrensen.

Anlegg for myke trafikanter

Det skal bygges gang- og sykkelveg dersom ÅDT er over 1000 eller potensialet for gående og syklende passerer 50. Avstand mellom vei og GS skal være minimum 3 m. Alternativt kan gang-/sykkelveien sikres med rekkverk. Kryssing mellom kjøreveg og gang-/sykkelvei skal skje i ett plan.

Kollektivtrafikk

Det anlegges ikke egne busslommer. Bussen skal stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt. Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 0,75 m ved holdeplassen.

Belysning

Vegen belyses ikke. Der det er parallelført gang- og sykkelveg langs hovedvegen, skal denne belyses.

2.3 Adkomstveger

A1 – Adkomstveg i boligområder

Forutsetninger:

- Veg med hovedsakelig adkomstfunksjon til boliger.
- Vegen og kryssene skal dimensjoneres for typekjøretøy LL.

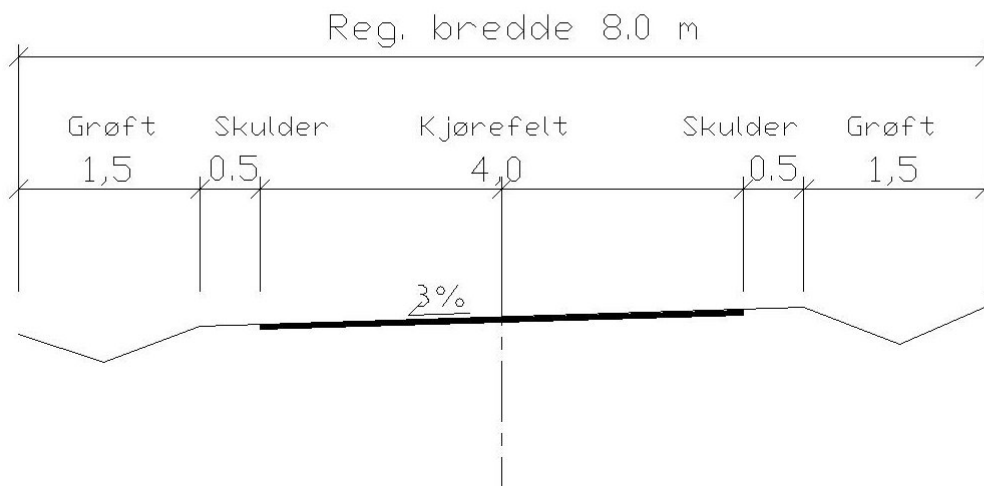
- I boligområder utformes atkomstvegene normalt som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m. Sløyfer skal ikke være lengre enn 600 m.
- Maksimalt fartsnivå er 30 km/t.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler, men det kan være en fordel om de slås sammen.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Lukket drenering forutsettes.

Normalprofil

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

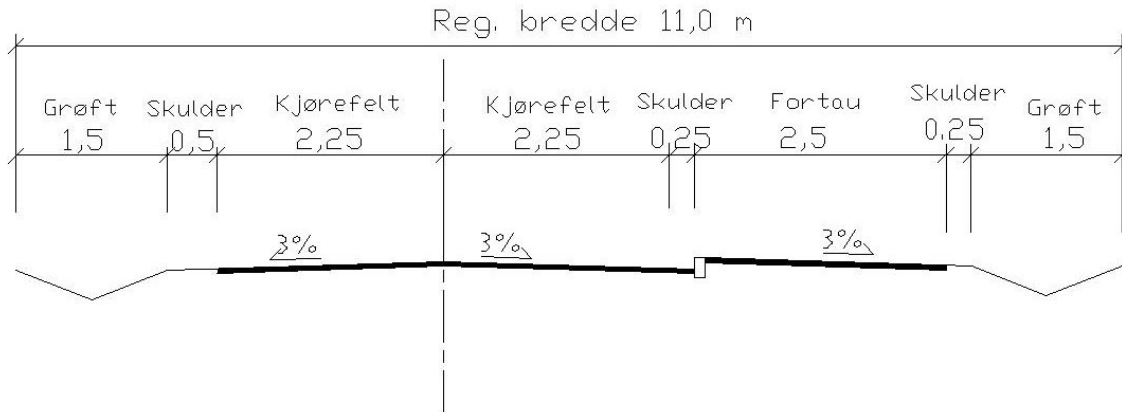
A1 – Adkomstveger i boligområder:

1) INNTIL 50/80 BOENHETER



Figur 9 Normalprofil

2) OVER 50/80 BOENHETER



Figur 10. Normalprofil

Horisontal- og vertikalkurvatur

På enkeltstrekninger med lengde under 100 m mellom vertikal vinkelpunktene, kan maksimal stigning økes til 10 %.

Møteplasser

Der vegen kun har 1 felt, skal møteplasser anlegges med ca. 250 m avstand, men aldri med lengre avstand enn at det er sikt fra en møteplass til den neste.

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

I henhold til vegloven, i uregulerte områder, er byggegrensa 15 m fra senterlinjen veg. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, skal byggegrensen settes til 4 m fra formålsgrensen. Vedr. plassering av garasjer, se kapittel 4.3 garasje plassering.

Anlegg for myke trafikanter

Det er ingen krav til egen gang- og sykkelveg. Atkomstveger til mer enn 50 boenheter (80 boenheter i sløyfe) skal ha ensidig fortau med minimumsbredde på 2,5 m.

Kollektivtrafikk

Det anlegges ikke egne busslommer. Bussen skal stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt. Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 0,75 m ved holdeplassen.

Snuplasser

Det skal anlegges snuplass for renovasjonsbil i enden av atkomstvegen.

Belysning

Vegen skal belyses.

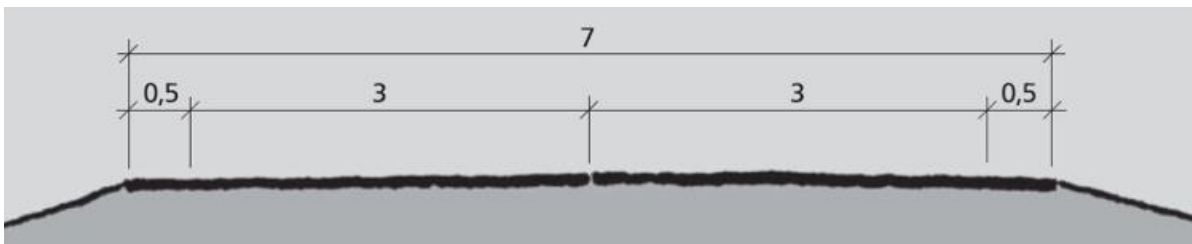
A2 – Adkomstveg i næringsområder.

Forutsetninger:

- Veg med adkomstfunksjon til næringsområder og stikkveger innenfor industriområder.
- Vegen og kryssene skal dimensjoneres for typekjøretøy VT.
- Maksimalt fartsnivå er 50 km/t. Ved behov for høyere fartsgrense, skal vegen utformes som samleveg.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Åpen eller lukket drenering må vurderes.

Normalprofil

Vegen bygges som 2-felts veg med skulderbredde 0,50m.



Figur 11. Normalprofil

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

I henhold til vegloven, i uregulerte områder, er byggegrensa 15 m fra senterlinje veg. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, skal byggegrensen settes til 9 m fra formålsgrensen.

Eiendomsgrenser

Vegarealet skal minst inkludere 1m utenfor nødvendig skråningsutslag for vegfylling/skjæring, samt nødvendig areal for drenering og snølager.

Anlegg for myke trafikanter

Tiltak for gang- og sykkeltrafikken vurderes i hvert enkelt tilfelle. (Ensidig fortau på 2,5 m bredde langs atkomstvegen kan være en aktuell løsning. Alternativt separat gang- og sykkelveg).

Kollektivtrafikk

Normalt skal det ikke være holdeplass på denne type veg. Der det likevel kjøres buss, skal bussen stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt. Dersom det er mer enn 10 bussavganger pr dag, utvides vegbanen med 0,75 m ved holdeplassen

Snuplasser

Det skal anlegges snumulighet i enden av vegen, dimensjonert for ST.

Belysning

Behovet for belysning vurderes særskilt.

A3 – Adkomstveger i spredt bebyggelse.

Forutsetninger:

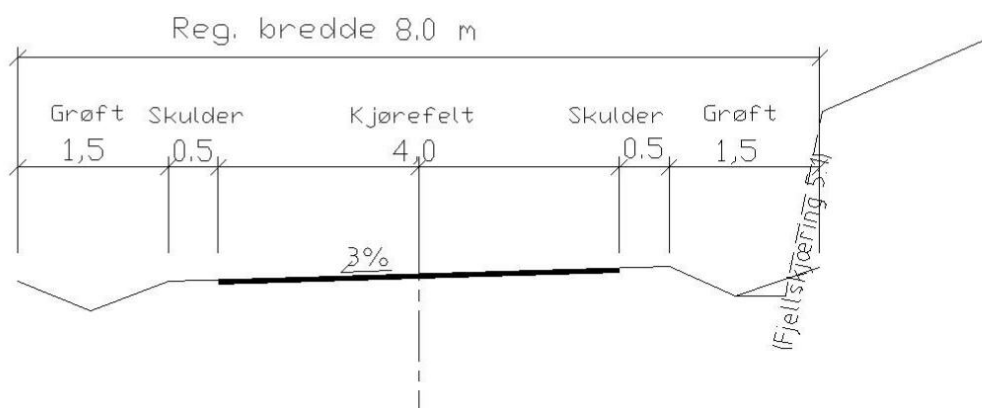
- Veg med hovedsakelig adkomstfunksjon til boliger eller mindre virksomheter/bedrifter.
- Vegen og kryssene skal dimensjoneres for typekjøretøy L (lastebil).

- Atkomstvegene skal ikke være lengre enn 3 km.
- Veg med øvre grense ÅDT 300.
- Maksimalt fartsnivå er 50 km/t.
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Åpen drenering forutsettes.

Normalprofil

Atkomstveger bygges med ett kjørefelt, dersom det etableres tilstrekkelig med møteplasser. Feltbredden skal være 4 m. Dersom profilet ikke gir rom for åpen drenering av vegoverbygningen, skal det anlegges et lukket drensssystem for å ivareta funksjonen eller det avsettes tilstrekkelig areal til grøfter.

A3 – Adkomstveger i spredt bebyggelse:



Figur 12 Normalprofil

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

I henhold til vegloven, i uregulerte områder, er byggegrensa 15 m fra senterlinje veg. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, skal byggegrensen settes til 4 m fra formåls grensen. Garasje kan stå i ytterkant grøft dersom krav til sikt og snøopplag oppfylles. Garasje skal ikke settes opp nærmere enn 2 m fra reguleringsgrensen.

Anlegg for myke trafikanter

Det er ingen krav til egen gang- og sykkelveg. Dersom det ferdes en del gående og syklende på vegen, kan skuldrene utvides til 1 m på hver side.

Kollektivtrafikk

Det anlegges ikke egne busslommer. Bussen skal stoppe i vegbanen og holdeplassen skal markeres med holdeplasskilt.

Snuplasser:

Det skal anlegges snuplass for lastebil (L) i enden av atkomstvegen.

Møteplasser

For atkomstveger med ett kjørefelt skal møteplasser anlegges med ca. 250 m avstand, men aldri lengre avstand enn at det er sikt fra en møteplass til den neste.

Belysning

Vegen skal ikke belyses. Der det er parallelført gang- og sykkelveg langs hovedvegen, skal denne belyses.

2.4 Fellesveger (Private veger i boligfelt)

Fe1 – Fellesveger

Øvrige krav som for atkomstveg A1, beskrevet i Vegvesenets håndbok N100.

Forutsetninger:

- Private/ felles veger.
- Boligveg med mindre enn 6 – 8 boliger i blindveg
- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Lukket drenering forutsettes.

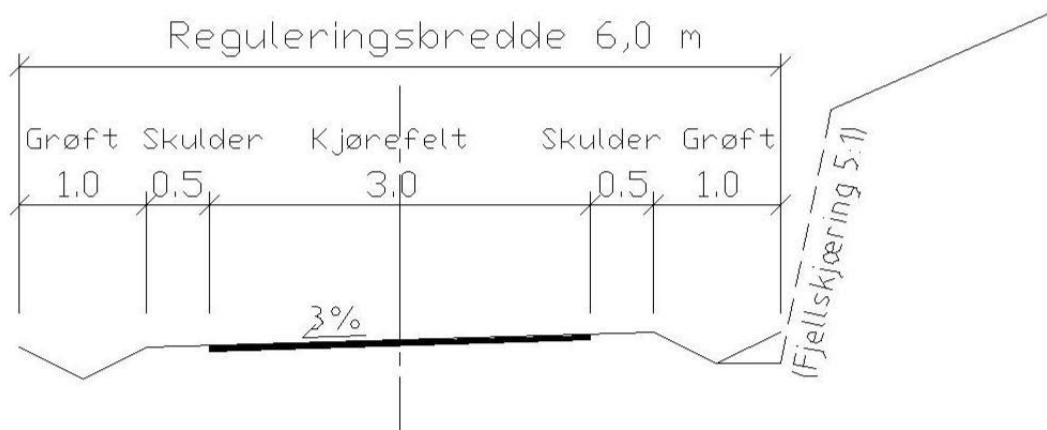
Normalprofil Fe1 – Privat adkomstveg/felles veg:

Vegen skal ha minimum 3 m kjørebane, pluss 0,5 m skulder på hver side.

Minste regulerte bredde på vegarealet er 6 m.

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

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



Figur 13. Normalprofil

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

Byggegrensen skal være 4 m fra formålsgrensen.

Snuplasser

Snuplass kan sløyfes der atkomst for renovasjonsbil ikke er aktuelt. Dette forutsetter etablering av oppstillingsplass for avfallsbeholdere i begynnelse av fellesavkjørselen

Eiendomsgrenser

Formålsgrenser bestemmes av plassbehov for drenering og snølager.

Fellesveger Fe – 2

Forutsetninger:

- Private veger med snumulighet for renovasjonsbiler.
- Fellesveger.
- Boligveg med mer enn 6 – 8 boliger i blindveg

- Det er ingen krav til avstand mellom avkjørsler.
- Forutsetningene i generell del skal være oppfylt.
- Parameterne i tabell 4 skal følges.
- Lukket drenering forutsettes.

Normalprofil privat adkomstveg/fellesveg, Fe – 2.

Vegen skal ha minimum 3,5 m kjørebane, pluss 0,5 m skulder på hver side.

Minste regulerte bredde på vegarealet er 6,5 m.

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

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



Figur 14. Normalprofil

Grunnforhold

Ved dårlige grunnforhold må grøftebredden økes.

Byggegrenser

Byggegrensen skal være 4 m fra formålsgrensen.

Snuplasser

Det skal anlegges snuplasser for lastebil.

Eiendomsgrenser

Formålsgrenser bestemmes av plassbehov for drenering og snølager.

3. Detaljer

3.1 Eierskap for veger og vegtype

Eierskap for de ulike vegene bestemmes i reguleringsplan. Det er årstdøgnetrafikken (ÅDT) som avgjør hvilke veger som brukes i forskjellige situasjoner. For de vegene man ikke har tall for årstdøgnetrafikk, kan følgende omregningsmodell brukes som utgangspunkt:

I all bebyggelse	ÅDT = Antall boenheter x 6
I spredt bebyggelse	Antall gående = Antall boenheter x 0,2
I tett bebyggelse	Antall gående = Antall boenheter x 2,0

Tabell 2 Trafikkmengde

Hvilke veier som brukes hvor avgjøres i et oppstartsmøte.

For at veier i et boligområde skal reguleres til offentlig veg, der kommunen skal overta vedlikeholdet når veien er bygd, må feltet ha minst 50 boenheter og bygge opp under en tettstedutvikling. Sideveier med mindre enn 10 boenheter vil ikke få kommunalt vedlikehold

3.2 Veg i reguleringsplan. Frisikt, byggegrense, renovasjon og sideareal

Frisikt

Langs samleveger skal frisiktarealer i kryss og avkjørsler reguleres som offentlig trafikkområde; annen veggrunn.

Byggegrenser

I områder der reguleringsplan ikke definerer byggegrenser, samt i uregulerte områder, gjelder byggegrenser angitt i vegloven.

For tiltak som krever søknad iht. PBL, SAK, kreves særskilte byggegrenser og tiltaket skal avklares med kommunen. Eksempler på slike tiltak er tele/trafokiosker, postkassestativ, containere etc.

Renovasjon langs offentlig veg

Hvis det blir regulert fellesveger/ private veger hvor renovasjonsbil ikke får plass til å snu, må det reguleres områder til renovasjon ved offentlig veg.

Sideareal

Sideareal til kommunale veier i boligfelt skal være minimum 2,5 m fra ytterkant av vegskulder.

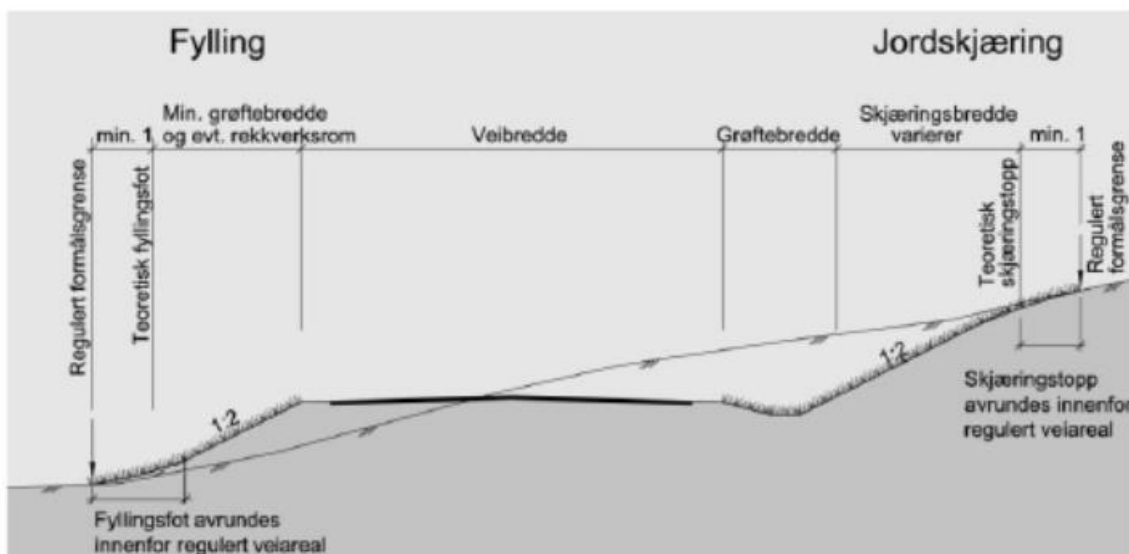
På figurene som viser veiklassenes reguleringsbredder, er veibredde og grøftebredde inkludert i reguleringsbredden.

En slik reguleringsbredde forutsetter at terrenget veien anlegges i ikke medfører skjæringer eller fyllinger. Utslagene som evt. skjæringer eller fyllinger utgjør, vil medføre en større reguleringsbredde. Reguleringsgrensen settes i disse tilfeller min. 1 m utenfor topp jordskjæring/bunn fylling og minimum 2 meter utenfor skjæringstopp fjell (se figurer). Det forutsettes at det utarbeides detaljplan av veiene som grunnlag for reguleringen, slik at nødvendig skrånings- og fyllingsutslag kommer fram. Ved fjellskjæringer må nødvendige fanggrøfter ivaretas.

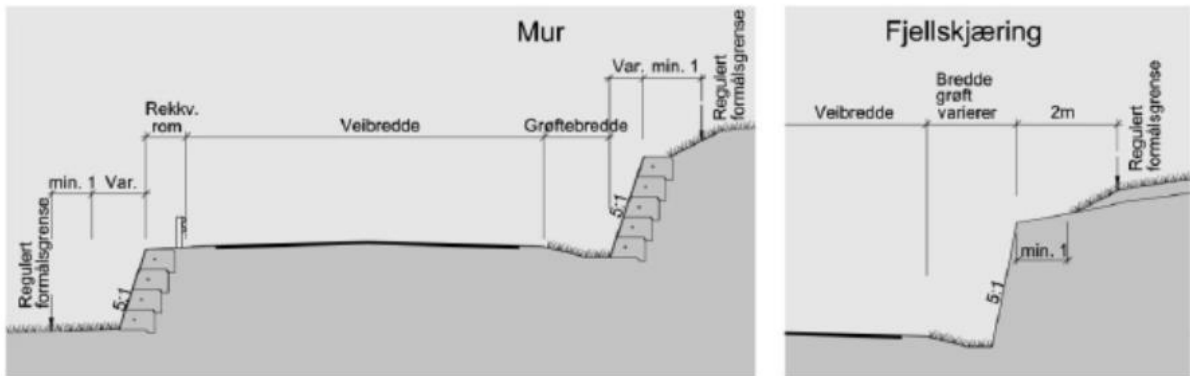
Det tillates at arealet mellom veikant og eiendomsgrense tilsås. Tvedestrand kommune er i slike tilfelle ikke erstatningspliktig for reparasjon av skader som påføres ved normalt veivedlikehold.

Ved fyllinger som tilsier krav til rekkverk må areal til dette avsettes, min. 0,7 m.

Når det settes opp rekkverk langs fortau skal dette settes opp minimum 0,75 m utenfor asfaltkant.



Figur 15. Prinsipp for reguleringsgrenser ved jordskråning og fylling.



Figur 16. Prinsipp for reguleringsgrenser ved fjellskjæring og muring.

3.3 Anlegg for myke trafikanter – Fortau, busslommer og fartsdempende tiltak

Hvis det er regulert mer enn 50 boenheter i et boligfelt skal kommunal veg opparbeides med fortau. Hvis det er regulert for mindre enn 50 boenheter, men det er mulig at det senere blir regulert for mer enn 50 boenheter, skal fortau reguleres og grovplaneres.

Bredden på fortauet avgjøres av vegklassen.

Der det er aktuelt med busser på kommunale veier skal adgang for busser, samt holdeplasser/snuplasser planlegges i samarbeid med kommunen og det aktuelle busselskap. Holdeplasser kan utformes som kantsteinsstopp eller busslomme. For gater skal det ikke anlegges busslommer. Bussen skal stoppe i kjørefeltet. Dette blir sett på som et fartsreduserende tiltak.

Hensikten med fartsdempende tiltak er i første rekke å bedre trafikksikkerhet og trivsel, og da særlig for gående og syklende i tettbygde områder. Erfaring har vist at skilting av fartsgrenser ofte ikke har tilstrekkelig virkning. Ytterligere fartsdempende tiltak tar sikte på å sikre at den fastsatte fartsgrensen overholdes.

Det vises til Håndbok 072, Fartsdempende tiltak. Fartsdempende tiltak er først og fremst aktuelle på atkomstveger i boligområder.

3.4 Skråningshelning

For jordskråninger (skjæringer og fyllinger) med stabile masser benyttes normalt helning 1:2. Fjellskjæringer og murer skal ha helning 5:1. Ved 80 km/t skal skråningene normalt ha helning 1:4. Ved vanskelige grunnforhold må skråningshelningene vurderes. Der dette ikke kan løses innenfor vegklassenes forslag til vegbredder i reguleringsplanen (ved store terrenginngrep), må forholdene sees på spesielt.

Største skråningshelning (h:l)

Grunnforhold	Helning	Med spesielle overflatetiltak
Stein	1:1,5	1:1,25
Grus	1:2	1:1,5
Finsand/Silt		
• Tørr	1:3	1:2
• Lagdelt	Vurderes	Vurderes
• Vannmettet	Vurderes	Vurderes
Leire		
• Skjæringsdybde 0-10	1:3	1:2*
• Skjæringsdybde ≥ 10	1:3*	
*Stabilitet mot dyperegående glidninger undersøkes		

Tabell 3 Skråningshelning

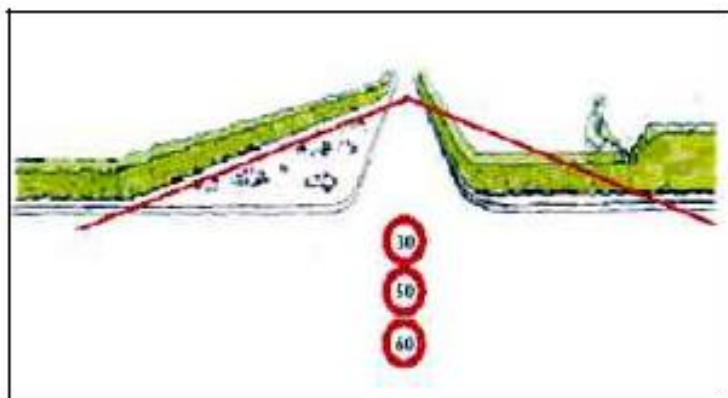
3.5 Sikt

Alle veger skal planlegges slik at de tilfredsstiller kravene til siktlengder/stoppstiktkrav, se parametertabell. Siktkontroll skal gjennomføres for følgende:

- Oppsetting av rekkverk
- Oppsetting av skilt og annet vegutstyr
- Brøyting og snølagring
- Akseptabel vegetasjon
- Kombinasjoner av horisontal- og vertikalkurver
- Utførelse av tverrprofilen (trange profiler, krappe kurver mm)

Siktlinjer i kryssområder er basert på dimensjonerende sikthøyde lik 1,10 m. I sikttekanten skal det ikke være objekter høyere siktelinjen. Enkelte trær, skiltstolper o.l. kan stå i sikttekanten. Trær som står i sikttekanten må være oppstammet. Innenfor sikttekanten skal sikthinder (jordvoller, kommer, hekker og liknende) som det kan legges seg snø på, minst være 0,5 m under siktlinjen.

Høyde på hekk og gjerde for eiendommer må ikke overstige 50 cm over vegnivå. Hekk og gjerde kan også flyttes utenfor frisiktsonene, merket med rød strek.



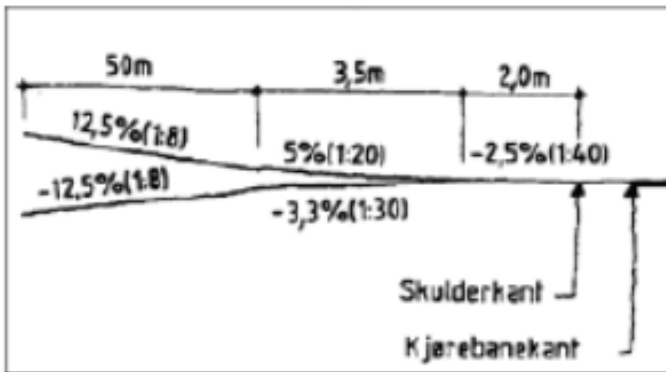
Figur 17. Frisiktzone

For siktkrav henvises til håndbok N100

3.6 Avkjørsler

Avkjørsler til fellesveier

Avkjørsler skal utformes slik at overvann, søle og grus og lignende ikke blir ledet inn på den overordnede vegen. Sammenkoblingen mellom avkjørselens sidekanter og den offentlige vegs nærmeste kjørekant, avrundes med en sirkel. Radiusen på sirkelen skal tilpasses bruken, men skal ikke være mindre enn 4 m. Der avkjørselen går over en veggroft, skal det legges ned en stikkrenne med diameter på min. 300 mm.



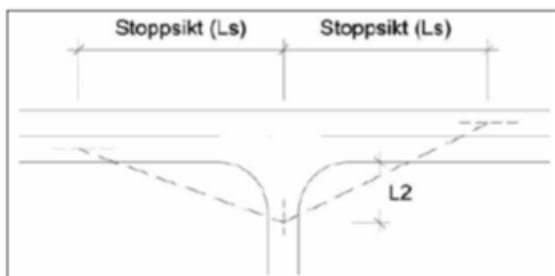
Figur 18. 10 Profil av avkjørsel

Ved avkjørsler med lite trafikk (ÅDT mindre enn 50 eller færre enn 10 boenheter) kan det aksepteres stigning inntil 10 % de siste 30 meterne før primærvegen, men maksimalt 5 % de siste 5 meterne.

Boligavkjørsler

Det vises til forskrift FOR 1964-07-16 nr. 3905: Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg.

Avkjørsler skal utformes slik at overvann, søle og grus og lignende ikke blir ledet inn på den overordnede vegen. Sammenkoblingen mellom avkjørselens sidekanter og den offentlige vegs nærmeste kjørebant, avrundes med en sirkel. Radiusen på sirkelen skal tilpasses bruken, men skal ikke være mindre enn 4 m. Der avkjørselen går over en veggrøft, skal det legges ned en stikkrenne med diameter på min. 300 mm.



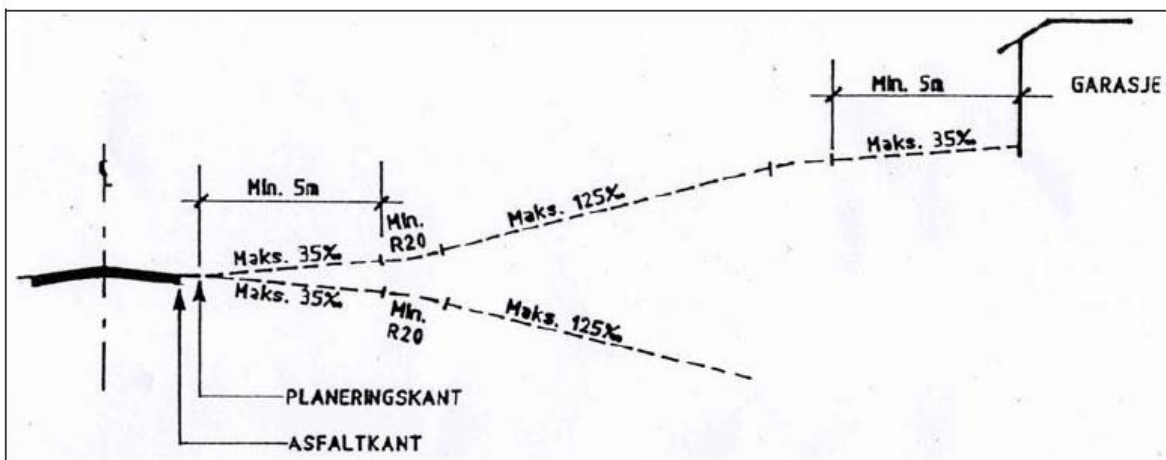
Figur 19. Siktkrav i private boligavkjørsler

Siktkrav \ Fartsgrense	30 og 40 km/t	50 og 60 km/t	80 km/t
Boligavkjørsel	3	4	4

Tabell 4. Siktkrav L2 angitt i meter

Stoppesikt	Fartsgrense km/t		
	30	40	50
L _s (m)	20	30	45

Tabell 5. Stoppesikt angitt i meter



Figur 20. Boligavkjørsel i profil

3.7 Overflater / Kanter

Trafikkerte arealer skal normalt være asfalterte.

Ved nyanlegg av vei skal det asfalteres med to lag asfalt. Det første laget kan legges i anleggsperioden. Andre laget skal legges etter at anleggsarbeid langs veien er avsluttet. Det skal asfalteres 1,0 m inn med ca 5m bredde i private avkjørsler, og 3,0 m inn i offentlige avkjørsler/kryss.

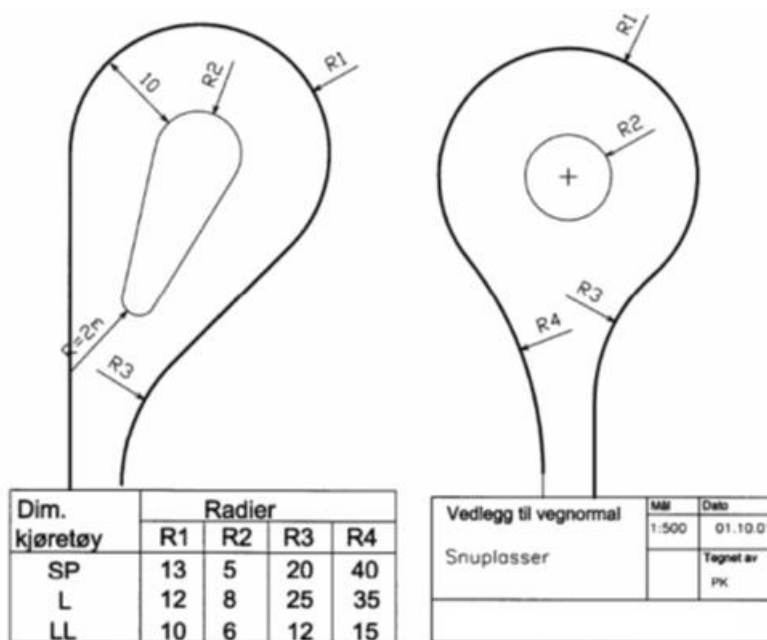
Samlet tykkelse på asfalt skal være minimum 8 cm. Tykkelse og kvalitet på asfalt avklares i teknisk plan. Veiskuldre skal gruses med asfaltgrus.

Gatestein bør i første rekke benyttes til kanter og pryd. Brostein skal ikke benyttes på gangareal, fordi det er til hinder for en universell utforming. Syklende, barn i barnevogn, brukere av rullestol, blinde og svaksynte kan oppleve brostein som et ubehagelig og villedende dekke.

Ved avgrensning med kantstein, skal det benyttes stein av råhugget granitt, bredde 125 mm og med 2 x 2 mm fas, normal vis 12 cm. Nedsenket kantstein i gangfelt skal ha vis 2 cm. Nedsenket kantstein i avkjørsler skal ha vis 4 cm.

3.8 Snuplasser

Alle offentlige veier som utformes som blindveier, skal ha snuplass. Snuplass skal etableres som rundkjøring. Hvis det er sterke terrengmessige forhold som tilsier det, kan man tillate vendehammer. Rundkjøring utformes som vist i figur nedenfor.



Figur 21. Snuplasser

3.9 Snølager

Minimum areal til snølager skal være minst halvparten av brøytet vegbredde.

Skulder og grøfter kan benyttes. Ved ett felts veg skal snølager være lik brøytet areal.

Snølager må ikke være til hinder i gangareal, ved kryssing av veg eller i atkomst til handikapparkering.

For ikke avkjørselsfrie veger i småhusbebyggelse ($BYA < 30\%$), er det behov for å avsette areal til ytterligere langtidslagring av snø. Det skal sørges for areal tilsvarende 5-10 % av vegarealet i tillegg til snølageret i grøftearealet. For ikke avkjørselsfrie veger og plasser i tett bebyggelse ($BYA > 30\%$) skal det avsettes areal til langtidslagring av snø, som tilsvarer 65 % av brøytet areal. Arealene skal plasseres hensiktsmessig med tanke på drift og ha god avrenning.

Ved snuplasser skal man i tillegg ha mulighet til ytterligere snødeponi. En vendehammer skal alltid ende med et fritt rom for snødeponi.



Figur 22. Eksempel på avslutning av veg med rundkjøring og vendehammer.

3.10 Parkering

Byggverk skal ha tilstrekkelig parkerings- og annen oppstillingsplass for tiltenkt bruk, jf. *Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK10) § 8-9.*

Kommunal vedtekt av 1981 § 69 nr. 4 beskriver krav om innbetaling til parkeringsfond for manglende parkeringsdekning, *frikjøp*. § 69 nr. 4 i vedtekten erstattes av denne normen.

Det skal ikke avsettes plass til parkering langs kommunale veier. Der det allerede er etablert slik parkering skal det søkes andre løsninger når det rent praktisk lar seg gjøre. Planlagt kantparkering kan tillates i sentrumsgater og eldre områder der forutsetningene for parkering på egen eiendom ikke er til stede. Ved fortetting i eldre boligområder kreves imidlertid at samlet parkeringsbehov skal løses på egen eiendom.

Dimensjonerende krav til parkeringsdekning

- Ved beregning av antall parkeringsplasser skal desimaler avrundes til nærmeste hele tall.
- Ved bruksendring/ hovedombygging gir vedtekten hjemmel til å kreve økt parkeringsdekning, jf. vergnormens parkeringskrav.
- Generelt skal sambruk av parkeringsarealer tilstrebes. Der parkeringsbehovet for to virksomheter oppstår til ulik tid kan dette etter konkret vurdering redusere kravet til parkeringsdekning (f.eks. skole – idrett).
- For barnehager, skoler og institusjoner skal det alltid være parkeringsplasser/areal for hent/bring på tomt eller i umiddelbar nærhet, inkludert tilpasning for transport av bevegelseshemmede.
- Frikjøp av parkering bør ikke aksepteres for offentlige bygg og anlegg, bygning med boenhet med krav om heis, byggverk med krav om universell utforming eller for uteareal for allmenheten.

Virksomhet	Enhet	Min. antall biloppstillingsplasser	Merknader
Områder utenfor sentrum			
Småhus m/parkering på egen tomt	Boenhet	2	
+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,8	
Småhus m/felles parkering	Boenhet	1,8	
+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,8	
Konsentrert småhusbebyggelse	Boenhet	2	Bil
	Boenhet	1	Sykkel
+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,8	Bil
Konsentrert småhusbebyggelse m/felles parkeringsanlegg	Boenhet	1,8	Bil
	Boenhet	1	Sykkel

+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,8	
Blokkbebyggelse Forutsetter felles parkeringsanlegg	Boenhet	1,8	Bil
	Boenhet	1	Sykkel
Kontor	Pr. 50m ² BRA	1	Bil
	Pr 100 m ² BRA	0,75	Sykkel
Forretning, detalj og service	Pr. 30m ² BRA	0,7	Bil
	Pr 100m ² BRA	0,25	Sykkel
Industri/lager	Pr. 100m ² BRA	1	
Institusjoner (sykehjem, omsorgsboliger, bo- og service o.l.)	Senger + ansatte	0,8	Parkeringsbehov kan vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle
Videregående skole	Ansatte (årsverk)	0,6	
	Elever over 18år	0,2	
	Per 100 elev Per 100 elev	*20 *20	*Sykkelparkering *Moped/MC – parkering
Barne-/ungdomsskoler	Ansatte (årsverk)	0,6	
	Pr. 100 elev	*20	*Sykkelparkering
Barnehager og parker	Barn	0,4	Sykkelparkering for minst 15 % av de ansatte
Idrettsanlegg	Tilskuere, tribuneplass	0,3	Parkeringsbehov kan vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle.
Båthavner	Båtplasser	0,4	Inkl. bøyeplasser.
Hotell	Gjesterom	0,8	Inkl. ansatte.
Bevertningssteder	Sitteplasser	0,3	Inkl. ansatte.
Kirker og forsamlingslokaler	Sitteplasser	0,3	Inkl. ansatte.
Sentrumsområde			
Småhus m/parkering på egen tomt	Boenhet	2	
+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,5	
Småhus m/felles parkering	Boenhet	1,3	
	Boenhet	+0,5	
Konsentrert småhusbebyggelse	Boenhet	1,5	Bil
	Boenhet	1	Sykkel
	+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,5
Konsentrert småhusbebyggelse m/ felles parkeringsanlegg	Boenhet	1,3	Bil
	Boenhet	1	Sykkel

+ Utleiedel/leilighet	Boenhet	+0,5	
Blokkbebyggelse Forutsetter felles parkeringsanlegg	Boenhet	1,3	Bil
	Boenhet	1	Sykkel
Kontor	Pr. 50m ² BRA	1	Bil
	Pr 100 m ² BRA	0,75	Sykkel
Forretning, detalj og service	Pr. 30m ² BRA	0,7	Bil
	Pr 100m ² BRA	0,25	Sykkel
Industri/lager	Pr. 100m ²	1	
Institusjoner (sykehjem, omsorgsboliger, bo- og service o.l.)	Senger + ansatte	0,8	Parkeringsbehov kan vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle
Videregående skole	Ansatte (årsverk)	0,6	
	Elever over 18år	0,2	
	Per 100 elev	*20	*Sykkelparkering
	Per 100 elev	*20	*Moped/MC – parkering
Barne-/ungdomsskoler	Ansatte (årsverk)	0,6	
	Pr. 100 elev	*20	*Sykkelparkering
Barnehager og parker	Barn	0,4	Sykkelparkering for minst 15 % av de ansatte
Idrettsanlegg	Tilskuere, seter	0,3	Parkeringsbehov kan vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle.
Båthavner	Båtplasser	0,4	Inkl. bøyeplasser.
Hotell	Gjesterom	0,8	
Bevertningssteder	Sitteplasser	0,3	
Kirker og forsamlingslokaler	Sitteplasser	0,3	

Definisjon jf. veileder H-2300, Grad av utnyttning	
Småhus	Fellesbetegnelse på frittliggende og sammenbygde bolighus med inntil tre målbare plan der bygningens høyde faller innenfor høydene som er angitt i pbl. § 29-4.
Konsentrert småhusbebyggelse	Småhus, sammenbygd i kjeder eller rekker, med inntil tre målbare plan, der bygningens høyde faller innenfor høydene som er angitt i pbl. § 29-4.
Lavblokk	Bygning med fire eller flere boenheter og med inntil fire etasjer.
Høyblokk	Bygning med fire eller flere boenheter og flere enn fire etasjer
BRA	Bruksareal. Merknad: for dimensjonering av parkeringsplasser jf. vedtekten, skal parkeringsareal ikke medregnes i BRA

Andre definisjoner	
Sentrumsområde	Område definert som sentrum i kommuneplan

Utforming av parkeringsplasser

Parkeringsplasser må ligge i naturlig tilknytning til den virksomhet de skal betjene. Ved opparbeidelse av parkeringsplasser skal det legges vekt på god terrengtilpassing, miljø, sikkerhet, brukbarhet og tilgjengelighet.

For nærmere informasjon om dimensjonering av parkeringsarealer vises det til Håndbok N100 Veg- og gateutforming, særlig kap. B5 og E6. Kriteriene her skal legges til grunn i Tvedestrand kommune.

Frikjøp fra parkeringskrav

1. De grunneiere/tiltakshavere som etter denne norm plikter å skaffe parkeringsplasser til veie, og som ikke har tilstrekkelig plass på egen tomt, kan etter særskilt godkjenning fra kommunen kjøpe seg fri fra denne plikten ved å innbetale til det kommunale parkeringsfondet et beløp for hver plass som mangler. Dette gjelder ved nybygg/ombygging/bruksendring.
2. Beløpet som til enhver tid gjelder, jf. pkt. 1, fastsettes av kommunestyret, og reguleres i takt med prisstigningen etter SSB's konsumprisindeks. Beløpet fastsettes til kr 160 000 pr. parkeringsplass for 2017.
3. Frikjøpsbeløpet skal være betalt før byggetillatelse utstedes og oppstart av arbeidene i marken finner sted.
4. Det kommunale parkeringsfondet skal benyttes til bygging av offentlige parkeringsplasser. Parkeringsplasser som blir opparbeidet ved hjelp av fondet skal være åpne for alle. Kommunen kan kreve avgift for bruk av plassene.
5. Ordningen administreres av rådmannen, og eventuelle klager behandles etter samme rutine som for klagesaksbehandlingen i byggesaker.

Mål og strategi for sentrumsparkeringen.

Mål: Lett tilgjengelig publikumsparkering, i tilstrekkelig antall, og med kortest mulig avstand til byfunksjonene. Mest mulig bilfritt i det historiske sentrum.

Strategi: Innenfor verneplanområdet skal nye parkeringsbehov søkes løst ved anlegg i fjell eller parkeringshus. Eldre hageanlegg i byområdet skal ikke omdisponeres til parkeringsformål. Der allerede er foretatt uheldig disponering av uterom til parkeringsformål skal disse søkes flyttet til et egnet sted.

3.11 Kabler og ledninger

Med kabler og ledninger forstås tekniske anlegg som omfatter vann- og avløpsledninger, fjernvarme, el-, tele- og TV-kabler. Dette inkluderer kabler og ledninger som er nødvendig for vegens funksjon.

Som hovedregel skal grunnen under kjørebanelen holdes fri for kabler og ledninger.

Framføringen av kabler og ledninger skjer på den side av vegen det er hensiktsmessig ut fra stedlige forhold. Langs reguleringslinjen skal det (på det regulerte området) normalt holdes en 0,60 m bred sone fri for kabler og ledninger. Unntatt er kabler som er nødvendige for vegens funksjon. Kablene bør generelt ikke spres for mye, men konsentreres til avgrensede områder. Vann- og avløpsledninger ligger relativt dypt, og de krever derfor ekstra avstand til andre anlegg for drift/reparasjoner. Ved vanskelige grunnforhold og ekstra dype grøfter vil også plassbehovet øke, med mindre et gjøres spesielle tiltak for å sikre tilgang. Kabler (kraftledninger) i eller ved veg bør utformes og plasseres slik at elektromagnetiske felt blir mest mulig redusert der det ferdes og oppholder seg mennesker, eksempelvis gang-/sykkelveger, fortau, skoleveg, etc.

Gater og veger uten fortau: Vann- og avløpsledninger plasseres normalt på den ene siden av kjørebanelen og kabler på den andre siden. Det bør tas kontakt med netteier og fagmyndigheter (Statens strålevern) for nærmere vurdering av plassering av kabler i forhold til arealbruken.

Gater og veger med fortau: Kabler og ledninger skal primært plasseres under fortau. Når plassen er begrenset, plasseres ledningene i kjørebane og kablene i fortau/gangbane. Hvis plassen i fortau/gangbane ikke er tilstrekkelig for kabelanleggene, plasseres disse normalt på motsatt side av kjørebane som ledningene.

3.12 Veglys

Det er utarbeidet en egen norm for veglys i 8K. Alle nyanlegg skal belyses med LED.

3.13 Beplantning i offentlige rom

I tettbygde strøk, gater.

Dersom det er mulig anbefales det å ta vare på eksisterende vegetasjon.

I grønne trafikkarealer anbefales kortvokst gras.

Eventuelle trær skal ikke plantes nærmere fortauskant enn 0,5 m.

Planter som kan gi allergiske reaksjoner skal unngås.

Det skal ikke brukes planter, busker eller trær som er på svartelista.

Beskjæring av vegetasjon

Hekker, busker og trær må ikke skjule veimerking, trafikkskilt, navneskilt eller belysning.

Over fortau må ikke greiner henge lavere enn 2,5 m.

Over veibanen må det ikke vokse greiner lavere enn 4,7 m.

3.14 Overbygning

	Gang/sykkelveg	Adkomstveg/p-plass	Samleveg ÅDT<1500	Samleveg ÅDT >1500
Slitelag	4 cm Agb11 (100 kg/m ²)	3 cm Agb11 (80 kg/m ²)	4 cm Agb11 (100 kg/m ²)	3 cm Agb11 (80 kg/m ²)
Bindelag	-	-	-	3 cm Agb11 (80 kg/m ²)
Øvre bærelag		4 cm Ag	5 cm Ag	6 cm Ag
Nedre bærelag	10 cm puk 0-32	10 cm puk 0-32	10 cm puk 0-32	10 cm puk 0-32
Forst.lag på T1	-	10 cm	10 cm	10 cm
Forst.lag på T2	15 cm	20 cm	20 cm	30 cm
Forst.lag på T3	25 cm	30 cm	40 cm	50 cm
Forst.lag på T4	35 cm	40 cm	40 cm	60 cm

- T1 - Ikke telefarlig – Fjellskjæring, steinfylling, grus og sand velgradert og ensgradert
- T2 - Lite telefarlig – Grus, sand og morene med litt finstoff
- T3 - Middels telefarlig – Grus, sand, og morene med mye finstoff
- T4/T3 - Meget telefarlig – Silt, leire

Finfraksjonen (<75 mikrometer) på ferdig komprimert forsterkings- og bærelag skal ikke overstige 9%.

Steinstørrelsen i forsterkingslaget skal være maksimalt 2/3 av lagtykkelsen.

Komprimering utføres med vibrerende slepevals eller selvgående vibrovals inntil siste setning <10% av totalsetning.

Materialkrav og utførelse av vegdekker og bærelag skal være i henhold til «asfaltretningslinjer» fra Norsk asfaltforening. Bruk av fresemasser må avtales særskilt med kommunen.

På adkomstveger og samleveger ÅDT > 1500 skal øvre bærelag fungere som anleggsdekke og midlertidig dekke. Slitelaget skal legges etter at mesteparten av boligbygging og tomteopparbeidelse er ferdig, men innenfor en tidsramme på min 1 år og maks 2 år etter legging av øvre bærelag.

Det skal brukes knust asfalt på skulder.

4. Planlegging og kommunal overtakelse

4.1 Generelt

Alle planer skal utarbeides etter nevnte normaler (Håndbok N100 og kommunal vegnorm). Stikningsplaner skal utarbeides og vedlegges planene. Alle planer innsendes i 1 eksemplar. Ferdige veihøyder i senter veilinje skal være angitt.

Ved utbygging av byggefelt (bolig, industri m.m), skal også min. kjellergulvshøyde og garasjergulvshøyde (kotehøyde) være påsatt. I tilfelle av tvil vedrørende krav til de enkelte anlegg, bør det tas kontakt med Tvedestrand kommune før planene innsendes for godkjenning.

Ved anleggets avslutning skal det leveres inn 1 sett papirkopi og 1 kopi digitalt av ajourførte tegninger.

Trafikksikkerhet, universell utforming, brann og renovasjon skal være en integrert del av vegutformingene.

4.2 Oversiktsplan

Oversiktskartet skal være i M=1:1000, eventuelt M=1:5000.

Kartet skal vise:

- Eksisterende veier
- Nye veier
- Alle veier skal gis hver sin tydelige betegnelse.

For å unngå overbelastede tegninger kan det være hensiktsmessig å fordele nevnte data på flere kart.

4.3 Detaljplaner

Situasjonsplan - eksisterende anlegg

Situasjonsplan tegnes vanligvis i målestokk M=1:1000 eller M=1:500.

Planen skal gjengi situasjonen på stedet før anlegget tar til og være påført koter.

Planen skal inneholde:

- Eksisterende veier og ledninger.
- Eksisterende bebyggelse.
- Eksisterende kabler og luftstrekk.
- Eiendomsgrenser med gårds- og bruksnummer, evt. grunneiere, gjerder etc.
- Byggegrense mot vei.
- Eksisterende polygonpunkter.

Teknisk plan - prosjekterte veier

Situasjonsplanen tegnes vanligvis i målestokk M=1:1000 og M=1:500.

Planene skal gjengi veienes plassering i terrenget og angi hovedtrekkene for utforming av veien. Planene skal inneholde:

- Eksisterende veier.
- Prosjekterte veier med profilnummer, fylling og skjæringer, broer, stikkrenner, asfalttykkelse m.v.
- Byggegrense mot vei.
- Avkjørsler skal inntegnes.

Fortau skal anlegges langs veier der en må forvente mer enn 50 boenheter.

Plan for belysning, kabler og trekkerør.

Planen skal vise plassering av lysmaster.

Planen skal angi stolpeplassering, stolpetype, armaturtype, kabelfremføring evt. luftstrekk.

I regulerte strøk skal det benyttes jordkabler.

Lengdeprofil - veier

Lengdeprofil bør fortrinnsvis ha samme lengdemålestokk som teknisk plan.

Det kan velges blant følgende målestokker (H/L):M=1:100/1:500 eller M=1:200/1:1000.

Planen skal gjengi anleggsdelenes og terrengets innbyrdes høydeforhold. Forskrifter, henvisninger og forklaringer skrives i tegningens tekstdel.

Planen skal inneholde:

- Profilnummer.
- Horisontal- og vertikalkurvatur.
- Stigningsforhold.
- Terrenghøyder.
- Høyde profillinje.
- Dosering.

- Fjellprofil.
- Drenering, avledning av overvann.

Hvor forholdene tilsier det, skal det lages egen plan som angir grunnens beskaffenhet inklusive grunnvannstanden. Avkjørsler skal inntegnes.

Tverrprofil

Tverrprofiler tegnes vanligvis i målestokk $M=1:100$ også målestokk $M=1:200$ kan benyttes.

Tverrprofilene skal gjengi veiens og terrengets høydeforhold slik at det sammenholdt med lengdeprofilet gir en oversikt over massene i skjæring og fylling.

Tverrprofilene skal inneholde:

- Profilnummer.
- Terreng høyder.
- Høyde profillinje.
- Høyde traue.
- Fjellprofil.
- Forstøtningsmurer.
- Areal for graving, fylling og skjæring skal angis.

Vanligvis tegnes tverrprofiler for hver 10 meter. Hvor terrenget er spesielt kupert, tegnes tverrprofiler med mindre mellomrom.

Hus, gjerder, andre byggverk og grøfter for vann- avløp- og overvannsledninger skal tegnes inn på tverrprofilene der det forlanges.

Detaljtegninger

Målestokk for normalprofil av veier: $M=1:50$ eller $M=1:20$. Ved andre detaljtegninger benyttes den målestokk som passer til formålet.

Andre detaljtegninger skal gi de opplysninger som er nødvendig for en forsvarlig gjennomføring av byggearbeidet.

4.4 Kommunal overtakelse

Før veier overtas til kommunalt vedlikehold, skal all veigrunn inklusive grøfter, skråninger og skjæringer, vederlagsfritt overdras til Tvedestrand kommune. Eiendomsgrensen settes minimum en meter fra topp skjæring eller bunn skråning. Grensen skal likevel ikke være nærmere veikant enn 2,5 meter.

Fullstendig overtagelse kan først skje etter at alle veitekniske anlegg er ferdigstilt i henhold til godkjente planer, all dokumentasjon er overlatt kommunen, veigrunnen overdradd kommunen og overtakelsesprotokoll er underskrevet av utbygger og Tvedestrand kommune.

Kommunen vil ikke overta ansvar for veier i perioden 1. oktober – 30. april. Kommunen må ha beskjed senest 1. juni om veier som kommunen skal brøytes samme år.

Ved overtakelsestidspunktet skal asfalten være uten synlige skader og ikke eldre enn 5 år.

4.5 Håndtering av avvik fra kommunal vegnorm

Kravene i den kommunale vegnormen er minimumskrav, og for at den skal ha legitimitet som styringsverktøy må den som hovedregel følges. Ved planlegging av nye veger og nye utbyggingsområder skal det føres en streng praksis for å avvike fra normen.

Ved planlegging der det skal gjøres bruk av eksisterende infrastruktur/veganlegg kan det dukke opp tilfeller der kravene i normen virker uhensiktsmessige, eller er for strenge. I slike tilfeller kan utbyggere søke om avvik fra normen. Søknad skal være godt begrunnet, og konsekvensene for helse, miljø og sikkerhet ved avviket skal dokumenteres/ sannsynliggjøres. Det vil ikke tillates å avvike fra normen i vesentlig grad.

I reguleringsplaner kan det være aktuelt å stille rekkefølgekrav for når vegnett skal være utbedret i henhold til normen, som f.eks. at det ikke tillates mer enn et nærmere angitt utbyggingsvolum før utbedringen er foretatt.

Det kan kreves dispensasjon og dispensasjonsbehandling etter plan og bygningsloven for tiltak som er i strid med normen, selv om løsningen ikke er i konflikt med reguleringsplan

vedtatt før normen ble innført. Ved alt reguleringsarbeid vil det vektlegges at planene har løsninger som er i samsvar med loven.