

Sarpsborg Kommune

Veinorm for Sarpsborg kommune

Retningslinjer og krav til utforming av veier



Vedtatt 11.mars 2020

Revidert 22. September 2021

Forord

Veinettets form og funksjonsevne er svært variabel og kjenner ingen lokale avgrensninger. Et godt utbygd og fungerende veinett har stor betydning for innbyggernes hverdag – fra å være lekeplass (gatetun) og skolevei til effektiv transport. Sarpsborgs kommunens befolkning har krav på gode og trygge veier, som ikke belaster miljøet mer enn nødvendig, og som sikrer alle trafikanter god fremkommelighet hele året.

«En god vei er en vei som er utformet, driftet og vedlikeholdt på en slik måte at trafikken på den kan avvikles på en måte som trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med»

Veinormen skal være en veileder for rådgivende ingeniører, utbyggere, kommunale saksbehandlere og andre som skal planlegge, bygge, vedlikehold og drifte veinettet i Sarpsborg kommune.

Statens vegvesen sine håndbøker benyttes som standarder i Sarpsborg kommune.

Denne veinormen beskriver kun de forholdene der kommunen selv har tatt et valg blant flere alternativer skissert i håndbøkene. Veinormen for Sarpsborg kommune gjelder for det kommunale veinettet.

I tillegg til håndbøkene har Statens vegvesen utarbeidet veiledere som også er førende for Sarpsborg kommunes veinorm. Disse er henvist til der det er relevant. Sarpsborg kommune har i tillegg en rekke andre veiledere og retningslinjer som sier noe om hvordan det kommunale veinettet skal være (som for eksempel belysning, overvannshåndtering og universell utforming av fortauer i sentrum). Disse er også henvist til der det er relevant.

Ved planlegging og utbygging av veinettet skal arealbruk og veifunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter veiåpning. Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikantergrupper.

Veinettets oppgave er å transportere personer og gods. Veinettet skal være tilgjengelig for alle, slik at alle kan leve et aktivt liv, også de med nedsatt funksjonsevne. Veinettet skal utformes for alle typer trafikanter: bil, buss, syklist, fotgjengere, tungtransport, varelevering, distribusjon eller liknende. I enkelte tilfeller er det nødvendig å prioritere mellom fremkommelighet og sikkerhet. Trafikksikkerhet prioriteres.

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 skadde. Nullvisjonen skal legges til grunn for utforming av vei- og gatesystemer i kommunene. 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.

Innhold

1. Rammer og regelverk.....	4
1.1. Formål.....	4
1.2. Regelverk	4
1.3. Veinormalene	5
1.4. Rammer	5
2. Ansvar og myndighet	8
2.1. Ansvar og myndighet	8
3. Bebyggelsessoner, veiklasser og samleveier.....	9
3.1. Fortetting	9
3.2. Bebyggelsessoner.....	9
3.3. Veiklasse	9
4. Vei- og gateutforming.....	11
4.1. Universell utforming	11
4.2. Fartsgrenser	12
4.3. Fartsdempende tiltak.....	13
4.4. Belysning.....	14
4.5. Avkjøring og adkomstvei.....	15
4.6. Gang- og sykkelvei	16
5. Veibygging.....	17
5.1. Bærelag og forsterkningslag.....	17
5.2. Overvannshåndtering.....	17
5.3. Minstekrav til utforming	19
5.4. Veiutstyr og miljøtiltak.....	21
6. Planbehandling, dokumentasjonskrav og kommunale retningslinjer	22
6.1. Administrative rutiner/bestemmelser	22
6.2. Krav til planmaterialet	24
6.3. Kommunale retningslinjer.....	24
6.4. Friområder	25
6.5. Vedlikehold, brøyting, graving og arbeidstillatelse	26
6.6. Retningslinjer for omklassifisering – tekniske krav.....	27
6.7. Klage på vedtak	28

Vedlegg	29
Normblad	29
Oversikt over samleveier og fartsgrenser	29
Veisoner	29

1. Rammer og regelverk

1.1. Formål

Veinormen i Sarpsborg kommune skal sørge for at gater og veier planlegges og bygges på en måte som skaper et trygt og velfungerende veinett tilpasset dagens krav.

Veinormen skal beskrive krav og retningslinjer ved planlegging og utbygging av kommunale veier. Der ikke annet er omtalt, er det Statens vegvesen sine håndbøker som ligger til grunn for veg- og gateutforming.

Veinormen er et sentralt dokument ved utarbeidelse av reguleringsplaner. Veinormen skal fungere som oppslagsverk og gi kortfattet innføring i kravene som stilles til veiplanlegging for kommunalt veinett.

Målet med normalene er effektiv og trafiksikker transport av mennesker og gods, og best mulig tilpasning til bebyggelse, bomiljø, bymiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer.

(Forskrift om anlegg av offentlig vei § 3)

1.2. Regelverk

Statens vegvesen har utarbeidet veinormaler (håndbøker) som er hjemlet veglovens § 13. I forskrift om anlegg av offentlig veg § 3, punkt 4 fremgår kommunens myndighet til å fravike normalene.

Planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal vei skal skje etter reglene om planlegging i plan- og bygningslova (veglovens § 12). I plan- og bygningslovens § 18-1 fremgår det at kommunen kan stille krav til løsninger og produktvalg, innenfor gjeldende bestemmelser og så langt det er nødvendig for å sikre rasjonell drift og vedlikehold av anlegget.

I Sarpsborg kommune er Statens vegvesens normaler innført som standard. Sarpsborg kommunes veinorm skal inneholde informasjon der kommunen fraviker fra håndbøkene eller der kommunen har foretatt et valg blant flere alternativer

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Vegloven](#)

[Forskrift om anlegg av offentlig veg](#)

[Plan- og bygningsloven](#)

1.3. Veinormalene

Veinormaler er en samlebetegnelse for normaler i Statens vegvesens håndbokserie som inneholder krav til bl.a. veibygging, veiutforming, tunneler, bruer og ferjekaier, rekkverk og trafiksikkerhetsutstyr. Veinormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg.

Veinormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Veinormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Veinormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.

Normaler og retningslinjer er kravdokumenter og de viktigste håndbøkene i Statens vegvesens håndbokhierarki.

Veiledninger er hjelpedokumenter som understøtter normalene og retningslinjene. De inneholder utdypende fagstoff utover det som står i normalene og retningslinjene og beskriver mer i detalj hvordan normalkravene kan brukes. Disse er ikke kravpålagt.

1.4. Rammer

Eksterne føringer

Det foreligger noen viktige eksterne planer som inneholder strategier og tiltaksvalg som vil påvirke kommunens veiforvaltning.

- *Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma (2016-2021)* er inngått mellom Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.
- *Regional transportplan – for Østfold mot 2050*. Vedtatt i juni 2018 av Østfold Fylkeskommune. Det er formulert delmål over følgende 4 tema; Fremkommelighet, nullvisjon, klima og universell utforming.
- «*Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad – Strategi og handling*» vedtatt i Fylkesutvalget 8. juni 2017, Sarpsborg bystyre 15. juni 2017 og Fredrikstad bystyre 16. juni 2017.
- *Fylkesplan for Østfold «Østfold mot 2050»* ble vedtatt av fylkestinget 21. juni 2018.
- «*Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma*», vedtatt i fylkestinget 7.12.2017

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[*Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma \(2016-2021\)*](#)

[*Regional transportplan – for Østfold mot 2050*](#)

[*Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad – Strategi og handling*](#)

[*Fylkesplan for Østfold «Østfold mot 2050»*](#)

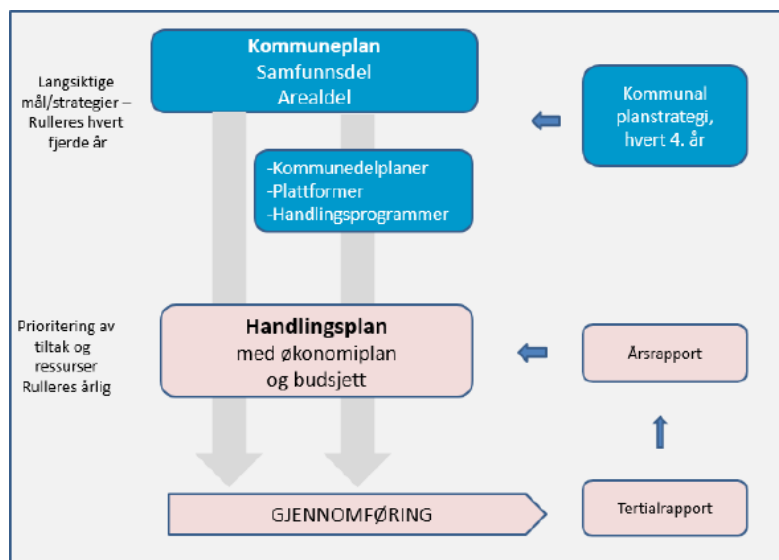
[*Utredning av kollektivtilbudet i Nedre Glomma*](#)

Lokale føringer og planer

Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 (Samfunnsplanen) er kommunens overordnede styringsdokument. Den tar stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunens. Sarpsborg skal være en by som vokser på en bærekraftig måte, blant annet med mer kollektivreiser og mer gange og sykkel. Den sier blant annet kommunen skal bidra til å utvikle et transportsystem som gjør det lett å komme til og fra arbeidsplasser i Nedre Glomma.

Kommuneplanens arealdel 2015-2026 (Arealplanen) er et av virkemidlene for å nå målene i samfunnsplanen. Arealplanleggingen er tuftet på prinsippet om samordnet areal- og transportplanlegging med hovedfokus på fortetting i sentrum og bybåndet mot Fredrikstad. Dette ivaretar best hensynet til miljø ved å redusere behovet for personbil. Folk kan gå eller sykle pga. korte avstander eller kjøre kollektivt fordi befolkningsgrunnet forsvaret et godt tilbud. Videre vil fortetting redusere arealforbruket og derav presset på naturverdiene. Utfordringen er at høy tetthet av boliger langs høyverdige kollektivakser også medfører at flere blir eksponert for støy. Støy er en belastning og i områder med dårlig levekårsindeks kan nye transportgenererende tiltak forverre situasjonen.

I plansystemet inngår også flere kommunedelplaner, plattformer og handlingsprogrammer.



[Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030](#)

[Kommuneplanens arealdel 2015-2026](#)

Kommunedelplan for vei, vann og avløp (VVA) 2016-2026 ble vedtatt av bystyret 21.4.2016 (sak 27/16). Planen skal sikre at ny, teknisk infrastruktur sees i sammenheng med fremtidig utbygging (Kommuneplanens Arealdel 2015 – 2026) og vedtatte prinsipper for byens vekst og utvikling. Den skal også ivareta behov for fornying/rehabilitering av kommunaltekniske anlegg. Videre skal planen sikre at det kan hentes ut økonomi- og effektivitetsgevinster ved at teknisk infrastruktur for vei, vann og avløp kan samordnes fysisk i planleggings-, prosjekterings- og utbyggingsfasene.

I tillegg har Sarpsborg kommune vedtatt et *Handlingsprogram for trafiksikkerhet 2016-2019*. Denne gir en systematisk gjennomgang av trafiksikkerhetsområdet med visjoner, mål og føringer. Tiltaks- og prioriteringsliste for trafiksikkerhetstiltak revideres årlig.

**«Ingen skal bli drept
eller hardt skadd på
veinettet i
Sarpsborg»**

Handlingsprogram for
trafiksikkerhet

[Kommunedelplan for vei,
vann og avløp \(VVA\)
2016-2026](#)

[Handlingsprogram for
trafiksikkerhet 2016-
2019](#)

2. Ansvar og myndighet

2.1. Ansvar og myndighet

Myndighet, forvaltningsansvar og eierforhold av veinettet i kommunen er fordelt på flere offentlige forvaltningsnivåer:

<i>Veiholder</i>	<i>Veitype/status</i>	<i>Veikategori</i>
Statens vegvesen	Riksvei	Overordnet veinett med tilliggende G/S-vei
Fylkeskommunen	Fylkesvei	Hovedveinettet med tilliggende G/S-veier
Kommunen	Kommunale veier	Samlevei, adkomstvei, gang- og sykkelvei og off. plasser / torg og gågater
Veistyre / private	Private veier	Adkomstveier og felles avkjørsler

I tillegg er fylkeskommunen en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeid og for en del oppgaver knyttet til samferdsel (kollektivtransport, konsesjoner mv).

3. Bebyggelsessoner, veiklasser og samleveier

3.1. Fortetting

I samfunnsplanen fremgår et ønske om økt befolkningsvekst, flere boliger og en fortetting i bysentrum og bydelssentre. Et velfungerende bysentrum trenger moderne og effektive transportløsninger, og en mer urban by krever et godt busstilbud og sykkelveinett.

Omfanget av fortettingen vil ha betydning når veiforholdene skal vurderes. Større utbygginger/oppgraderinger vil ofte være krevende fordi det kan medføre store inngrep på eiendommene langs veien, og frivillige grunnavståelser kan være vanskelig. Trafikksikkerheten, transportfunksjon og framkommelighet må vurderes i forbindelse med fortetting. Ved en fortetting vil det være nødvendig å vurdere tiltak knyttet til veibredde, sikt fra adkomster, i veikryss og andre forhold.

3.2. Bebyggelsessoner

Kommunens areal er delt inn i tre bebyggelsessoner; tett, middels tett og spredt bebyggelse. Inndelingen av veisoner følger bebyggelsessonene (vedlegg Veisoner) og gir føringer til veiens utforming.

Tett bebyggelse : Området avgrenset av jernbanen - Glomma - E6
Middels tett bebyggelse : vanlige boligområder / næringsområder utbygd som felt
Spredt bebyggelse : alle øvrige områder

For nye boligfelt i spredt bebyggelse gjelder minstekrav for middels tett bebyggelse.

3.3. Veiklasse

De kommunale veiene er klassifisert i ulike veiklasser. Det lokale kommunale veinettet tjener ofte flere formål, og spesielt i større kommuner er det aktuelt å foreta en inndeling i kategorier med utgangspunkt i veiens bruksegenskaper.

Samlevei:	Samleveier er forbindelsesveier mellom for eksempel boligområder eller bydeler, og bindeledd mellom adkomstveier og hovedveier. Disse veiene har en transport-, oppsamlings- og fordelingsfunksjon. Samleveier utgjør i hovedsak de veiene som har den høyeste trafikkmengden, høy andel med tyngre kjøretøy, separat løsning for kjøretøy og fotgjengere, begrenset antall avkjørsler til eiendommer og traseer for kollektivtrafikk. Basert på kriterier for valg av fartsgrense er enkelte veier fastsatt med forskjellig fartsgrense på delstrekninger. (Vedlegg <i>Oversikt over samleveier og fartsgrenser</i>)
Gater:	Kommunale veier med blandet funksjon, dels som samlevei med tilknytning til hovedveinettet eller som adkomstvei. Oftest i sentrale bystrøk med blandet forretningsvirksomhet og boliger/bygårder. Har vanligvis tosidig fortau.

Adkomstvei:	Veinettet internt og fra boligområder til annen adkomstvei eller samlevei. Preges av mange private avkjørsler og er normalt veier med de laveste trafikkmengdene, smaleste kjørebanebredder, restriksjoner vedrørende fart (30 km soner, blindveier o.l.)
Fortau:	Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanen med kantstein.
Gang- og sykkelvei:	Vei øremerket for bruk av gående og syklende. Egnet ved mindre trafikkmengder av syklister og fotgjengere.
Sykkelfelt:	Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende.
Sykelvei:	Vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende. Veien har fysisk skille (gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller annet) fra annen vei eller veiareal for fotgjengere.
Off. plasser/torg og gågater	Offentlige arealer som nyttes til trafikkformål, men ikke som kjørearealer (motorisert ferdsel)
Private veier	Veier som kommunen ikke har drift- og vedlikeholdsansvaret for. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner fastsettes og angis reguleringsformålet. «Felles avkjørsel» eller «f VXX» betyr privat vei. Interne veier i borettslag, sameier, etc. og mindre blindveier som har som hovedfunksjon å være adkomstvei for ca. 10 -15 boenheter reguleres vanligvis som felles avkjørsel. Denne veitypen omfattes ikke av krav stilt i veinorm for kommunale veier, krav til offentlige veier (eks. avkjørsler / rygging ut på offentlig vei skal unngås) eller krav til at veien skal være åpen for allmenn ferdsel.

4. Vei- og gateutforming

Der annet ikke fremgår i dette kapitlet skal Statens vegvesen Håndbok N100 Veg- og gateutforming benyttes. Dette er en prosjekteringsnormal som omhandler utforming av nye veger og nye/ombygde gater. Før prosjektering forutsettes det at tiltaket har gjennomgått en planleggingsprosess både på et overordnet og på et lokalt nivå.

Overordnede forutsetninger som omtales spesielt i *dette* dokumentet er:

- Universell utforming

Spesifikke planforutsetninger som omtales spesielt i *dette* dokumentet er:

- Dimensjonering
- Avkjøringer
- Fartsgrenser
- Drift- og vedlikehold
- Belysning

4.1. Universell utforming

Veinettet skal utformes for alle typer trafikanter og være tilgjengelig for alle. Sarpsborg kommune har vedtatt egne retningslinjer for ledelinjesystem for gående og syklende sentrum (sak 38/12). Hovedløsningen er bruk av naturlige ledelinjer. Kunstige ledelinjer brukes der hvor det er mangel på naturlige ledelinjer og på steder hvor alle har behov for å orientere seg raskt og sikkert.

[Statens vegvesen Håndbok N100 Veg og gateutforming](#)

(mai 2019)

[Retningslinjer for ledelinjesystem, Sarpsborg sentrum](#)

(vedtatt av bystyret 2012)

4.2. Fartsgrenser

Ved planlegging av vei er det veiens funksjonalitet og ønsket fartsgrense som setter standard for utforming, blant annet for veiprofil, linjeføring og bredde på kjørebane.

Det er et mål å ha et fartsgrensesystem som er enkelt og forståelig. Spesielt er det viktig at trafikantene kjenner grunnen til at den enkelte fartsgrense er valgt og forstår logikken i systemet. Det er en viktig forutsetning for fartsgrensekriteriene at fartsgrensene overholdes i akseptabel grad.

Hovedmålet med fartsgrenser er å redusere antall skadde og drepte i trafikken. Fartsnivå tilpasset veistandard og omgivelser bidrar til dette. Samtidig legges det vekt på at redusert fartsnivå også vil gi bedre miljø.

I Sarpsborg kommune er det ca. 321 km kommunal vei hvorav ca. 219 km er klassifisert som adkomstvei (boligvei). Med unntak av noen blindveier med liten trafikkmengde er fartsgrense 30 km/t innført ved etablering av fartsgrensesone på hele det kommunale adkomstveinettet. Målsetningen er å innføre fartsgrense 30 km/t i alle boområder.

Vegdirektoratets NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier benyttes som retningslinje for fastsettelse av fartsgrenser på det kommunale veinettet. I rundskrivet presenteres kriterier for fastsettelse av fartsgrenser.

Anbefalt fartsgrense for samleveier i bolig-/sentrumsområder og industri-/næringsområder i områder med middels tett/tett bebyggelse er 40 km/t eller 50 km/t. På samleveier med mange gående og syklende, eller manglende separering fra bilvei, kan det benyttes 30 km/t.

[Vegdirektoratets NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier](#)

Kriterier for valg av fartsgrense:

Kriteria	Beskrivelse
Aktivitet	Med aktivitet menes først og fremst hvor mange gående og syklende det er ved veien. Det må særlig legges vekt på antallet som krysser veien. Der det ikke er gang- og sykkelvei, eller fortau og eventuelt sykkelfelt, må det også vektlegges antall som går og sykler langs veien. Veier med stor aktivitet kjennetegnes gjerne av mange fotgjengere som krysser veien og at det gjerne er forretninger på begge sider av veien.
Avkjørsler	Antallet avkjørsler fra private eiendommer er med på å bestemme aktivitetsnivået langs en veistrekning.
Separering	Grad av separering går i hovedsak på sikring av gående og syklende. Graden av separering må ses i sammenheng med aktivitetsnivå og trafikkstrømmene. Med god separering menes i første rekke strekninger med langsgående sikringstiltak (fortau, G/S-vei, sykkelfelt/-bane/-vei) og opphøyd gangfelt.

Til grunn for valg av fartsgrense skal blant annet antallet mulige konfliktpunkter og antall hendelser mellom biler og fotgjenger/syklister legges til grunn.

Fartsgrense	Valg av fartsgrense
30 km/t	<ul style="list-style-type: none">• Adkomstveier i boligstrøk.• Samleveier i boligstrøk hvor det er naturlig at samleveien inkluderes i sone 30 km/t.• 30 km/t kan unntaksvis benyttes på samleveier hvor det mangler tilrettelegging for gående og syklende.
40 km/t	<ul style="list-style-type: none">• Standard fartsgrense på samleveier hvor det er separering mellom myke og harde trafikanter i form av fortau eller gang- og sykkelvei, høyt antall myke trafikanter og mange avkjørsler• Kan unntaksvis benyttes på adkomstveier med egen gang- og sykkelvei og unntaksvis på kortere strekninger uten separering som ligger utenfor områder definert som middels tett og tettbygd strøk.
50 km/ t	<ul style="list-style-type: none">• Veier med god separering, begrenset antall avkjørsler og få gående/syklende som krysser veien.• Samleveier i områder med næringsvirksomhet og samleveier som hovedsakelig har en transportfunksjon mellom områder/overordnet veinett.

For eksisterende samleveier skal det tilstrebes å begrense antall avkjørsler og nye avkjørsler skal fortrinnsvis legges til adkomstveiene. Nye samleveier skal planlegges uten avkjørsler fra eiendommer og med god separering. Når trafikkprognose for eksisterende vei og ny vei viser en årstdøgntrafikk (ÅDT) på mer enn 1000 skal standard for samlevei benyttes.

4.3. Fartsdempende tiltak

Det er en viktig forutsetning for fartsgrensekriteriene at fartsgrensene overholdes i akseptabel grad. For fartsgrenser lavere enn 50 km/t viser det seg ofte at det er nødvendig med fysiske fartsdempende tiltak for å sikre dette.

Normalt brukes ikke fartsdempende tiltak ved fartsgrense 50 km/t. Slike tiltak kan imidlertid vurderes

i spesielle tilfeller, for eksempel hvis fartsgrensen brytes i særlig stor grad. I boligområder hvor det er fastsatt fartsgrense 40 km/t skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t. I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges ved tilsvarende overskridelse.

Skilting av fartsgrenser er ofte ikke nok for få trafikantene til å holde rett fart. Det er da nødvendig å gjennomføre fartsdempende tiltak. I Handlingsprogram for trafikksikkerhet omtaler fysiske tiltak rettet mot veisystemet:

Med fysiske tiltak rettet mot veisystemet menes blant annet veiutbedring, trafikkregulering og veivedlikehold, samt etablering av fortau, gang – og sykkelvei, opphøyde gangfelt, fartshumper, skilting, stenging av vei eller veivedlikehold.

I Statens vegvesens håndbok V128 *Fartsdempende tiltak* beskrives flere ulike fartsdempende tiltak; humper, innsnevring og sideforskyvninger, rundkjøringer, portaler og rumlefelt. Hvilket tiltak som skal benyttes vurderes for det enkelte sted med hensyn til ønsket effekt, kostnad og egnethet. Det er en forutsetning for gjennomføring av fysiske tiltak at løsningen er anbefalt av Statens vegvesen.

I Sarpsborg benyttes primært *modifisert sirkelhump* som fartsreduserende tiltak. Merking av fartshumper i 30 km soner foretas som hovedregel med oppmerking av et «kryss» i hele kjørebanelens bredde.

Humper gir redusert støynivå på grunn av lavere fart. I nærheten av humper (ca. 10 meter) kan imidlertid reduksjonen bli omtrent opphevet av økt støynivå på grunn av akselerasjon/retardasjon. Humper bør derfor plasseres lengst mulig unna boliger. Utforming av humper kan også medføre uønsket støy fordi store kjøretøy slår ned i humpen eller det skrangler når de kjører over.

4.4. Belysning

Vei- og gatebelysning skal øke trafikksikkerheten for alle brukergruppene samt bedre fremkommelighet og tilgjengelighet. I tillegg skal belysningen øke den allmenne trygghet og trivsel i området. Det er spesielt viktig med belysning på strekninger der det ferdes gående og syklende. Belysningsanlegg skal være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming og ikke ha skader som kan være til fare for omgivelsene.

Alle veityper i tett og middels tett bebyggelse skal utstyres med veibelysning. Kommunens veilysnorm er retningsgivende for alle som planlegger eller utfører arbeid i forbindelse med kommunens veilysanlegg, eller veilysanlegg som senere skal overføres til kommunen. Normen skal medvirke til at

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Veilysnorm for Sarpsborg kommune](#)

veilysanlegg blir driftssikre ved at det holdes god kvalitet på materiell og utførelse, og skal sikre optimal energieffektiv drift og rett finansiering. Alle veilysanlegg skal før overtakelse godkjennes av den elektroentreprenør som har rammeavtale for det kommunale veilysanlegget.

Krav og anbefalinger for belysning finnes i handbøkene N100 Veg- og gateutforming og V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning.

4.5. Avkjøring og adkomstvei

Med avkjørsel forstås vanligvis enhver tilknytning mellom privat eiendom og offentlig vei. Som avkjørsel regnes også rene fotgjengertilknytninger. Avkjørselstillatelsen er alltid begrenset til kun å gjelde den bruk som framgår av tillatelsen.

Ved utarbeiding av regulerings- eller bebyggelsesplan bør avkjørselsplasseringen framgå av plankartet. Som hovedregel gis det en avkjørselstillatelse til hver eiendom. Er avkjørsel angitt i utomhusplan skal frisiktsoner, manøvreringsareal og geometrisk utforming av avkjørsel vises.

Til grunn for behandling av søknad om avkjørsel er Sarpsborg kommunes arealplan, bl.a. retningslinjer til § 4.6 «Parkering med nødvendig manøvreringsareal skal løses på egen tomt eller på bod/garasje avsatt til formålet. Utendørs fellesanlegg skal anlegges med grøntarealer og beplantning» og «Alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig vei» gitt av Vegdirektoratet den 16.07.1964. Bygging og vedlikehold av avkjørsel fra offentlig vei, skal foretas etter følgende regler – i tillegg til vegloven § 40 – 43: (Kun hovedpunkter er gjengitt):

1. Anlegg av avkjørsel må ikke foretas uten skriftlig tillatelse fra veieier.
2. Søknad om avkjørsel sendes veieier. I søknaden må det opplyses hvilke eiendommer som skal bruke avkjørselen, om det drives ervervsvirksomhet som fører med seg særlig biltrafikk eller regelmessig transport med lastebiltrafikk. Sammen med søknaden sendes tegning, skisse eller utomhusplan med angivelse av målestokk.
3. Avkjørselen må ikke legges høyere enn veikanten. På de første 2 meter fra veikanten skal avkjørselen ha et jevnt fall på 5 cm.
4. Avkjørselen må bygges slik at det er god oversikt. Krav om fjerning av innretninger og vekster som hindrer sikten.

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning](#)

[Alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig vei](#)

5. Krav om stikkrenne under avkjørsel.
6. Dersom avkjørselen er adkomst til garasje, forretning eller driftsbygning eller regelmessig nyttes til bilkjøring, må det utenfor veiområdet innrettes snuplass slik at rygging ut på veien unngås.
7. Veieier kan gi nærmere anvisning om utforming og bygging av avkjørsel og kan sette spesielle vilkår for tillatelse til avkjørsel.

Veieier godkjenner på vilkår søknaden om avkjørsel:

1. Tillatelsen gjelder kun for det sted som er nevnt i søknaden.
2. Eieren eller brukeren av avkjørselen som tillatelsen gjelder for, har ansvar for at frisikten og andre krav til avkjørselen til enhver tid er oppfylt, jf. Vegloven § 43. Såfremt dette ikke skjer, vil avkjørselstillatelsen bli trukket tilbake.
3. Det skal opparbeides nok areal på egen eiendom slik at rygging på offentlig vei unngås.
4. Tillatelsen bortfaller dersom arbeidet med avkjørselen ikke er igangsatt innen tre – 3 – år etter at tillatelsen er gitt.
5. Avkjørselen skal være etablert og godkjent av veieier før brukstillatelse for ny bebyggelse gis.

Vedtak om avkjørselstillatelse er et forvaltningsvedtak og søker har rett til å klage på avgjørelsen. Det foreligger ikke klageadgang på forhold beskrevet i alminnelige regler for avkjørsler og tekniske krav gitt i retningslinjer og veinormaler.

4.6. Gang- og sykkelvei

I «Nasjonal sykkelstrategi», som er en del av Nasjonal transportplan 2014-2023, er hovedmålet å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. Separasjon mellom gående og syklende er et viktig strategimål. Fargede sykkelfelt skal vurderes i hver enkelt sak

Sperring av gang- og sykkelvei

Det skal kun benyttes låsbare bommer. Det samme låssystemet skal benyttes over hele kommunen. Bommer skal plasseres alle steder der gang- og sykkelveien er en snarvei, for å hindre biltrafikk på gang- og sykkelveien. Der gang- og sykkelveien munker ut i sterkt trafikkert vei og det er ønske om å bremse hastighet på syklist skal det monteres dobbel bom med sidehindre.

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Nasjonal sykkelstrategi](#)

5. Veibygging

Der annet ikke fremgår i dette kapitlet skal Statens vegvesen Håndbok N200 Vegbygging benyttes.

Dette kapitlet omtaler:

- Bærelag og forsterkningslag
- Vannhåndtering
- Dimensjonering
- Materialer og utførelse
- Veiutstyr og miljøtiltak

5.1. Bærelag og forsterkningslag

I håndbok N200 er det anbefalt 6 forskjellige alternativer for oppbygging av bærelaget.

Bærelag og forsterkningslag dimensjoneres iht. Statens vegvesen håndbok N200, kapittel 5 - Dimensjonering av vei-overbygning. Trafikkgruppe A og B benyttes for adkomstveier basert på forventet trafikkmengde ($A < 750$ ÅDT). Foreligger ikke grunnundersøkelser antas materialtype i grunnen å være silt/ leire – minimum forsterkningslag på 60 cm (T-grp. A).

5.2. Overvannshåndtering

Veiens utforming må bidra til å begrense effekten av ugunstige klima- og værforhold så langt det lar seg gjøre. Overvann kan skape trafikkfarlige situasjoner, og ødelegge veien. Det er derfor viktig å transportere overflatevann vekk fra veibanen.

Overvannshåndtering har betydning for valg av utforming av veier og hovedprinsippet er at overvann fra veiareal og taknedløp ikke skal føres inn i det kommunale ledningsnett. Der det er nødvendig å benytte sluk skal det tilstrebtes å lede vannet til nærmeste naturlige resipient/vannvei.

Hovedprinsippet er at overvann fra veiareal og taknedløp ikke skal føres inn i det kommunale ledningsnett, men føres fram til nærmeste naturlige resipient/vannvei. Dette medfører at det kan fremmes pålegg til utbyggere om å opparbeide et eget overvannssystem for å håndtere overflatevann.

I kommunale veier skal VA-ledninger plasseres i veigrunnen under kjørebanelen. Kabler og trekkekummer skal fortrinnsvis plasseres i fortau eller skulder/grøft.

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

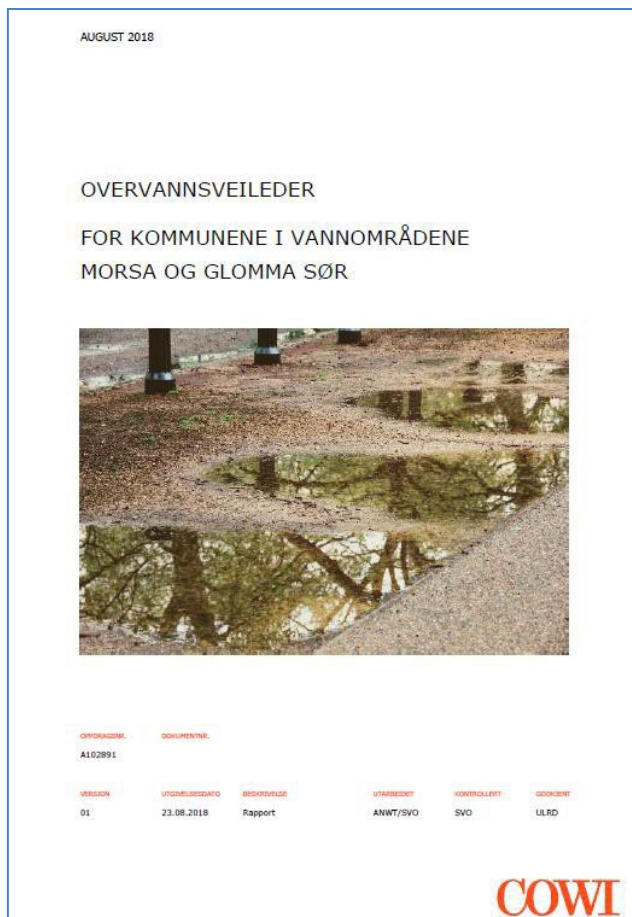
[Statens vegvesen
Håndbok N200
Vegbygging](#)

(2018)

[NOU 2015:16, Overvann
i byer og tettsteder som
problem og ressurs](#)

I «Kommunedelplan vei, vann og avløp», vedtatt av bystyret i 2016, er mål og strategier/tiltak for overvannshåndtering beskrevet.

Veileder for håndtering av overvann i Sarpsborg kommune ble vedtatt i utvalg for plan, miljø og teknikk 28.11.2018 (sak 57/18). Overvannsveilederen vil sikre at potensiell forurensning fra overflatevann kan bli håndtert på stedet og ikke renne med overvannet ut i miljøet. Rensing av overvann beskrives i veilederen pkt. 4.5.



[Overvannsveileder for kommunene i vannområdene Morsa og Glomma sør](#)

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

5.3. Minstekrav til utforming

For krav til materialer og utførelse henvises det til Statens vegvesens Håndbok N200 «Vegbygging».

Tett bebyggelse

Vei type	Adkomstvei	Samlevei
Bredder	Dekkebredde mellom kantstein 6,0 m for toveiskjørte gater. For enveiskjørte gater benyttes 3,75 m mellom kantstein. Ved parkeringslommer utvides avstand mellom kantstein med 2,25 m. Fortau «sentrum» i sentrum skal ha en minimum bredde på 2,8 m. (kantsteinsone minimum 0,5 m, ferdselssone minimum 2,0 m og veggzone 0,3 m – 1,0m.) Fortau etableres på begge sider av kjørebane. På øvrige gater/veier skal fortauet ha en fri bredde på minimum 2,0 meter. I eksisterende gater hvor areal/ veibredde er begrenset må veiprofilen tilpasses eks. bredde mellom hus fasader/ eiendomsgrenser.	
Kjørebane asfaltdekke	100 kg/m ² Agb 11 Bindlag 80 kg/m ² Agb 8/11	Slitelag 100 kg/m ² Ab 11 Bindlag 80 kg/m ² Agb 8/11
Fortau	I sentrumsområdet mellom Hans Nilsens Hauges gate, Kors gata / Kirkegata og Olav Haraldssons gate skal fortausbelegningen gis en spesiell utforming, basert på betongheller og gatestein (egne normblad). Utenfor sentrums området benyttes hovedsakelige asfalt 90 kg/m ² . Agb 8.	
Kantstein	Fortauskant / rennesteinskant skal være av granitt. Eventuell ny kantstein skal være av tilsvarende type som ellers benyttes i området. Høydeforskjell mellom kjørebane og topp kantstein skal være 12 cm ved nyanlegg. Ved reasfaltering tolereres en høydeforskjell ned til 8 cm. Dersom denne begrensningen ikke kan overholdes skal enten kjørebanen freses eller kantstein heves.	
Sluk	Det skal benyttes gatesluk med flytende ramme og rektangulære slukrister 300 x 400 mm. Alle sluk skal tilkobles sandfangskum.	
Skiltet hastighet	30 km/t	50 eller 40 km/t

Middels tett bebyggelse

Vei type	Adkomstvei	Samlevei
Bredder	Dekkebredde mellom kantstein 5,0 m. Sidearealer 1,0 m. på hver side. Dersom trafikkmengden er mindre enn 250 så er det ikke krav til fortau og kantstein. Det kan da benyttes et veiprofil med 4,5 meter kjørebane, 0,25 m skulder og 1,5m grøfteareal på hver side. Fortau 2,0 m fribredde skal etableres når blindvei er lengre enn 250m/mer enn 50 boenheter. For sløyfe lengre enn 600m/mer enn 80 boenheter.	Dekkebredde m/kst. 6,5 m Fortau 2,5 fri bredde. Sidearealer 1,5 m. på hver side av veiarealet. G/S-vei vurderes ved forventet antall gående og syklende samlet i makstimen større enn 40 og ÅDT > 1000.

	Samt når ÅDT er mer enn 250.	
Kjørebane asfaltdekke	Slitelag: 100 kg/m ² Agb 8 Bindlag: 80 Kg/m ² Agb 8/11	Slitelag 100 kg/ m ² Ab 11 Bindlag 80 kg/m ² Agb 8/11
Fortau	90 kg/m ² Agb 8	90 kg/m ² Agb 8
Kantstein	Fortauskant / rennesteinskant skal være av betong. Høydeforskjell mellom kjørebane og topp kantstein skal være 12 cm ved nyanlegg. Ved reasfaltering tolereres en høydeforskjell ned til 8 cm. Dersom denne begrensningen ikke kan overholdes skal enten kjørebanen freses eller kantstein heves.	
Sluk	Det skal benyttes gatesluk med flytende ramme og slukrist 300 x 400 millimeter. Alle sluk skal tilkobles sandfangskum. For stikkrenner er kravet minimum 160 millimeter for gjennomløp under avkjørsler hvor grøft fører frem til lukket overvannssystem. Kuppelrister benyttes i åpne grøfter når sandfang er plassert i grøft.	
Skiltet hastighet	30 km/t	50 eller 40 km/t

Spredt bebyggelse (Øvrig areal utenfor de områder som er avmerket som «tett» og «middels tett» bebyggelse.)

Trafikkmengde	Utforming av adkomstvei, inkl. vei til friområde
< 300	Enfeltvei: Kjørebane 3,5m, skulder 0,5 m og sideareal/grøft 1,5m på hver side. Total bredde: 7,0 m. Asfaltdekke(Slitelag og bindlag): 3cm over 3 cm (N200. 530.1) Bærelag: 5cm asfaltgrus over 10cm knust stein (N200. 533.1) Bæreevne : 10 tonns akseltrykk Møteplasser: Maks. avstand 250m. Kortere avstand dersom krav om sikt mellom møteplasser ikke innfris. Kjørebane bredde utvides til 5,0 m. Total veibredde ved møteplass 9,0 m.
> 300 <1500	Tofeltvei: Kjørebane 5,5 m, skulder 0,25 m og sideareal/grøft 1,5m. Total veibredde: 9,0 m. Asfaltdekke(Slitelag og bindlag): 3cm over 3 cm (N200. 530.1) Bærelag: 5cm asfaltgrus over 10cm knust stein (N200. 533.1) Bæreevne: 10 tonns akseltrykk
Overvann	For stikkrenner er kravet minimum 300 millimeter for gjennomløp under avkjørsler. Se N200, jf. tabell 405.1. for dimensjonering av stikkrenner. Kuppelrister benyttes i åpne grøfter når sandfang er plassert i grøft.

5.4. Veiutstyr og miljøtiltak

I dette avsnittet vil vi omtale veistøy og kantstein.

Forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy krever at det må kartlegges utendørs støy for større byområder. Byområdet Sarpsborg – Fredrikstad er pålagt å utarbeide en samlet handlingsplan mot støy hvert femte år (siste 2019-2023). Trafikkmengde og hastighet er hovedårsak til veitrafikkstøy. Kjøretøytype, bildekk og veidekke er også kilder til støy.

Støyrapporten viser at veistøy langs kommunale adkomstveier ikke overskrider grense for tiltak.

Statens vegvesen gjennomførte i perioden 2004-2008 prosjektet «Miljøvennlige veidekker». Prosjektet hadde som mål å komme frem til veidekker som var mer støysvake og ga bedre luftkvalitet. I prosjektet ble det lagt over 40 prøvestrøkninger. Prosjektet viste at porøse, støysvake veidekker ikke er egnet i norsk klima (grunnet vinterforhold og bruk av piggdekk), men at finkornede, tette veidekker kan gi noe støyreduksjon. Støy fra hjul og veidekke er direkte relatert til hastighet. For kommunale veier med fartsgrense 30 – 50 km anses asfalttype å ha liten betydning for støynivået og inngår ikke som et tiltak i Handlingsplan mot støy.

Kantstein

Hensikten med kantstein er å separere trafikantgruppene (fotgjengere og biler) og å lede veivann til sluk. Både betong- og granittkantstein oppfyller disse vilkårene. Hovedbegrunnelsene for bruk av granittkantstein i sentrum og betongkantstein i områder utenfor sentrum/nye boligområder er kostnad, estetisk utforming og vedlikehold.

Kantstein skal være 12 cm, 4 cm ved avkjørsler og 2 cm ved krysningssteder for fotgjengere. I sentrum benyttes kantstein av granitt, hovedsakelig samme type som i tilliggende gater. Samme type benyttes innenfor samme kvartal. Utenfor sentrum benyttes hovedsakelig betongkantstein av type Spikma eller tilsvarende.

Ved nye veier hvor det er krysningspunkter for fotgjengere/fortau bør betongkantstein type D 160 og T 60 settes på bindlaget med asfalt for å oppfylle krav om universell utforming om høyde på 2cm fra toppen av asfaltdekke til toppen av kantstein. Det kan benyttes type S 70 på avkjørsler.

Kantstein skal ikke benyttes der overvann kan renne ut i terreng eller grøft.

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Forurensningsforskriften](#)

[Handlingsplan mot støy](#)

6. Planbehandling, dokumentasjonskrav og kommunale retningslinjer

6.1. Administrative rutiner/bestemmelser

Veikategorier ihht til plan- og bygningsloven (PBL)/Planer/Byggesaksbehandling

Rutiner og bestemmelser er hjemlet i Plan og bygningsloven (PBL) og i Vegloven. PBLs regler om reguleringsplikt, krav til utførelse og kontroll deler veisystemet i følgende kategorier:

Offentlige veier i ulike veiklasser.	Det kreves reguleringsplan. Reguleringsformålet er "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur med underkategorien Kjørevei (SOSI-kode 2011)". Det skal fremgå av reguleringsbestemmelsene at veien er offentlig.
Private veier som tjener som adkomst til bygning og anlegg og som skal benyttes av offentlige tjenester (post, renovasjon, brannvesen, m.fl.).	Det kreves reguleringsplan. Reguleringsformålet er "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur med underkategorien Kjørevei (SOSI-kode 2011)". Det skal fremgå av reguleringsbestemmelsene at veien er privat.
Private veier som tjener som adkomst til bygning og anlegg, men som ikke skal benyttes av offentlige tjenester.	Det kreves ikke reguleringsplan. Tilknypningspunkt til offentlig vei krever avkjørselstillatelse etter Veglovens § 40 – 43. Kommunen bestemmer i hvert enkelt tilfelle om veien er underlagt søknadsplikt eller inngår i byggesøknad for hus eller delesøknad for tomt.
Private veier som ikke tjener som adkomst.	For slike veier vurderer kommunen om reguleringsplan kreves, jf. PBL § 12-1. Reguleringsformålet er i så fall "samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur med underkategorien Kjørevei (SOSI-kode 2011)". Tekniske krav oppgitt i denne hovedplanen gjelder ikke for slike veier.
Offentlige trafikkanlegg.	Offentlig parkeringsplass eller privat parkeringsanlegg som ikke tjener en enkelt bygning/ virksomhet kan ikke bygges uten i samsvar med reguleringsplan. For øvrig behandles privat parkering sammen med den bygning parkeringsplassen skal betjene.

Med planlegging menes planprosess i henhold til plan- og bygningslovens regler for reguleringsplan.

- Reguleringsplaner skal utarbeides av fagkyndige.
- Utførelsen av vei med tilhørende anlegg skal skje i henhold til godkjente byggeplaner. Godkjennelsesprosessen skal følge reglene om søknad om byggetillatelse, jf. Plan- og bygningsloven.

- Offentlige veianlegg som bygges i samsvar med godkjent reguleringsplan er unntatt fra søknadsplikten. Tilsvarende gjelder for private veier som bygges i henhold til godkjent reguleringsplan. Forutsetningen for unntaket er at reguleringsplanen viser skjærings- / fyllingsutslag.
- Søknaden skal bestå av byggetegninger og profiler.
- Det skal sendes nabovarsel til grunneiere langs veistrekningen.

Privat utbygging av regulerte offentlige veianlegg

Private som bygger ut veianlegg som senere skal overtas av kommunen plikter å samarbeide med kommunen.

For veianlegg som skal byggesaksbehandles:

Reguleringsplan uten anvisning av fyllinger / skjæringer. Tiltaket behandles etter PBL § 20-1 og sendes kommunens byggesaksavdeling for godkjenning.

For veianlegget som ikke skal byggesaksbehandles:

Reguleringsplan med anvisning av fyllinger / skjæringer. Tekniske planer skal sendes inn til godkjenning av kommunal veimyndighet. Dette er ingen godkjenning etter PBL.

For begge alternativer gjelder:

- Kommunen gis skriftlig beskjed om anleggsstart minimum 2 uker før arbeidene starter. Det skal avholdes oppstartmøte før anleggsstart. Byggherre / tiltakshaver er ansvarlig for å innkalle kommunens representant.
- Kommunen skal delta i jevnlige byggemøter under anleggets gang.
- Kommunen skal delta i sluttkontrollen før overtakelsesforretningen.

6.2. Krav til planmaterialet

Statens vegvesens håndbok R700 for tegningsgrunnlag er retningslinjer som omhandler hvordan tekniske tegninger skal utarbeides.

Minstekrav til utforming

De tegninger som inneholder data som skal overføres til det kommunale kartverket skal overleveres til kommunens kartavdeling på SOSI-data i henhold til siste versjon av SOSI-standard. I tillegg skal alle tegningsfilene oversendes i PDF-format til kommunal veimyndighet.

Før igangsettingstillatelse blir gitt skal følgende tegninger være

- Oversikt – plan og profil
- Normalprofil og overbygning
- Drenering og vannbehandling (slukplan)
- Kabler og linjer
- Skilt og oppmerking
- Belysning
- Tverrprofiler

Øvrige tegninger oversendes etter behov. Planer og beskrivelser for veibelysning (armatur, stolper, kabler, strømforsyning, tilkoblingspunkt, m.m.) skal godkjennes av kommunens avtalepartner for drift og vedlikehold av kommunens veilysanlegg.

Skilt- og oppmerkings planer

Planen skal først oversendes kommunalveimyndighet for gjennomgang før denne oversendes til veimyndighet beskrevet i Skiltforskriftens kapittel 13. Før overtakelse skal utbygger innhente skiltvedtak fra skiltmyndighet, som skal oversendes til kommunal veimyndighet. Skiltvedtaket legges inn i Nasjonal vegdatabank (NVDB).

Ved anleggets avslutning skal det oversendes ett sett med ajourførte tegninger (as-build tegninger), samt innmålingsdata for kantsteinslinjer, støttemurer, bakkant fortau, sluk etc.

6.3. Kommunale retningslinjer

Retningslinjer for overtagelse av privat vei for kommunal drift og vedlikehold

Vedtatt om privat vei skal tas opp som kommunal vei må behandles politisk i henhold til kommunens delegeringsreglement.

Veinorm for Sarpsborg kommune, vedtatt 11.3.2020

[Håndbok R700](#)
[tegningsgrunnlag](#)

[Skiltforskriften](#)

Kriterier for overtakelse av eksisterende privat vei:

1. Veien må være åpen for fri ferdsel.
2. Veien må fungere som adkomstvei for to eller flere boliger med fast bosetning, eller områder av spesiell interesse for allmenheten..
3. Veien skal være rustet opp til kommunal standard i henhold til vedtatt minimums krav og etterslep på vedlikehold skal ikke forekomme.
4. Det skal være avsatt tilstrekkelig plass til blant annet snø rydding (1 meter fra veikant).
5. Kommunen skal ha hjemmel til veigrunnen.

Kommunen kan fravike disse kriteriene dersom det er strategisk viktig å overta veien eller at det foreligger særlige grunner for dette. Ny vei som er bygd iht. vedtatt reguleringsplan, formål off. vei, foretas overtakelse av kommunal veimyndighet. Vilkår er:

1. Veien skal være bygget i henhold til godkjent arealplan / reguleringsplan.
2. Det stilles krav om vei-/gatelys i alle nye boligfelt.
3. Samsvar mellom arealplan og bygget vei, skal dokumenteres med kontrollrapport for måledata. Rapporten skal inneholde plott som viser faktisk bygget vei sammenholdt med planlagt vei.
4. Før overtakelsesforretningen, skal "as buildt" tegninger oversendes til kommunal veimyndighet veiavdeling og innmålingsdata av kantsteinslinjer, kabeltrasé, lysmaster og skap for strøm/fiber/tele til kartavdelingen.
5. Kommunen skal ha hjemmel til veigrunnen.

6.4. Friområder

Adkomstveiene ut til friområdene skal i hovedsak dekke trafikk til hytteområder, friområdet og offentlige parkeringsplasser. For eksisterende adkomstveier til friområder har det ofte vært andre vurderinger som ble lagt til grunn for utformingen av veiene. Veiene er ofte etablert over tid og har en lavere standard.

Ved en eventuell overtakelse må det tas hensyn til følgende:

- kost og nytte
- tilgjengelig for befolkningen
- plassering, grunneiere, utrykningskjøretøy, møteplasser

Overtakelse av 1-feltsvei med møteplass jf. anbefalinger i Statens vegvesens håndbok N100.

Vanligvis brukes årsdøgntrafikken (ÅDT) som mål for trafikkmengden, men for adkomstveier i boligområder/ spredd bebyggelse kan trafikkmengde angis basert på trafikkregistreringer eller beskrives ved antatt antall turer boenheter, hytter, parkeringsplasser, etc. forventer å generere per. dag.

For veier til hytter/ friluftsområder antas det å være stor spredning på trafikkmengde over året, men det anses som riktig å benytte trafikkmengden på den tiden av året når friluftsområdet og hytter benyttes mest.

For veier til friområder / hytteområder anses det som ikke riktig å vektlegge forhold som avviklingsstandard og reisetid som dimensjonerende. Forhold som mulighet for at renovasjons-/utrykningskjøretøy kan passere en personbil uten at rygging må foretas anbefales lagt til grunn for dimensjonering av kjørebane og skuldre. Det er når det er mest bruk av hytter og friområde at sannsynligheten for behov for utrykningskjøretøy er størst.

Dimensjonerende personbil og lastebil har en bredde på henholdsvis 1,8 m og 2,55 m eks. sidespeil (ca. 0,5m), til sammen 4,85 m. For at 2 personbiler skal kunne passere hverandre, uten at skuldre tas i bruk, er det behov for at kjørebane er 4,0 m bred. (1,8 + 1,8 +0,4 for speil).

Adkomstveiene ut til friområdene skal i hovedsak dekke trafikk til hytteområder, friområdet og offentlige parkeringsplasser.

6.5. Vedlikehold, brøyting, graving og arbeidstillatelse

Retningslinjer for tilskudd til vedlikehold av private veier

Ref. Veglovens §§ 54 – 55 plikter Sarpsborg kommune å betale tilskudd til drift, vedlikehold og utbedringsarbeider av privat vei som er gjenstand for felles bruk, blant annet til kommunens eiendommer, offentlige friområder, badeplasser og turområder. Kommunens andel av vedlikeholdet fastsettes forholdsmessig etter brukens omfang, som et "høvetal" eller brøk av det hele. På bakgrunn av den avtalte brøken fastsetter "Veglaget" det årlige driftstilskuddet fra det enkelte medlem.

Retningslinjer for kommunal brøyting av private veier

Sarpsborg kommune er behjelpelig med brøyting av private veier etter søknad fra de som har bruksrett til veien. Utførelsen medfører ikke at kommunen påtar seg et drifts- og vedlikeholdsansvar for veien. Forutsetninger for kommunal utførelse er:

1. Veien er åpen for fri ferdsel.
2. Veien tjener som adkomstvei til en eller flere boliger med fast bosetning.
3. Veien ikke ligger på egen bebygd tomt, eiendom til borettslag, m.m.
4. Alle eiere/bukshaver av veien skal godkjenne vilkårene før brøyting igangsettes.
5. Veiens tilstand eller tilliggende busker/trær, etc. skal ikke medføre fare for skade på brøyteenhet/-utstyr.
6. Eier/bukshaver til privat adkomstvei fraskriver seg retten til å kreve erstatning for skade på veien, tilliggende plen, buskfelt, m.m. forårsaket av utførelse av brøyting.

Sarpsborg kommune anses ikke å ha et erstatningsansvar i forbindelse med brøyting av private veier, med unntak av dersom kommunens egne enheter har utført tjenesten og har opptrådt uaktsomt.

Retningslinjer for graving og arbeidstillatelse i kommunale veier og plasser.

Retningslinjer og gravemelding er tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

<https://www.sarpsborg.com/byggesak-og-teknisk/gravemelding/>

6.6. Retningslinjer for omklassifisering – tekniske krav

Sarpsborg kommune forutsetter at det stilles tilsvarende tekniske krav til veier som blir omklassifisert fra fylkesvei til kommunalvei som når eldre privat vei omklassifiseres til kommunal vei.

Ikrafttredelsen av vegloven § 7, som omhandler nedklassifisering av fylkes vei til kommunal vei, var betinget av at departementet utarbeidet retningslinjer med tekniske krav til vei som skal omklassifiseres (vedtatt 24.03.1997). Etter at kommunen har uttalt seg kan fylkeskommunen gjøre vedtak om at fylkesvei skal legges ned eller gjøres om til kommunal vei. Vedtak om omklassifisering til kommunal vei kan likevel ikke settes i verk uten at veien oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer. Følgende retningslinjer skal legges til grunn:

Veielement	Tekniske krav
Drenering	<ul style="list-style-type: none">• Grøfter og stikkrenner skal være rensket,• Kummer skal være tømt, det skal være fritt avløp inn/ut,• Defekte stikkrenner, rør og kummer utbedres.
Veidekker	<ul style="list-style-type: none">• Dersom mer enn 10 % av en ensartet strekning på veien ventes å få spor dypere enn 25 millimeter. i løpet av ett år skal strekningen utbedres,• Dersom mer enn 10 % av en ensartet strekning på veien ventes å ha jevnhet dårligere enn 6mm/m i løpet av ett år skal strekningen utbedres.• Sprekker som er bredere enn 5 millimeter skal forsegles.• Krakelerte partier skal vurderes særskilt og utbedres.• Veier med grusdekke skal oppgraderes til asfaltdekke.• Veiskuldre skal være oppfylt i plan med veibanen.
Murer	<ul style="list-style-type: none">• Skader som reduserer murens funksjon skal utbedres.
Støyskjermer	<ul style="list-style-type: none">• Vertikale skjevheter over 1:25 og horisontale skjevheter over 1:40 skal være utbedret.• Løse bord/mangler skal utbedres.• Dersom skjermen trenger overflatebehandling skal dette gjøres.
Fjellskjæringer	<ul style="list-style-type: none">• Synlige løse blokker og steiner skal fjernes eller boltes i samråd med geologisk ekspertise.
Grøntarealer og skråninger	<ul style="list-style-type: none">• Erosjonsskader og andre skader skal utbedres.• Gress og kratt skal være lavere enn 50 cm i siktsoner.• Kratt skal ikke være høyere enn 75 cm i etablerte soner for vilttrekk.
Kantstein	<ul style="list-style-type: none">• Minimumshøyden skal være minst 8 cm.
Rekkverk	<ul style="list-style-type: none">• Brukne stolper skal skiftes• Utbøyning eller setninger større enn 20 cm fra opprinnelig horisontallinje skal utbedres
Gjerder	<ul style="list-style-type: none">• Synlige skjevheter og skader skal utbedres.
Belysningsanlegg	<ul style="list-style-type: none">• Lamper skiftes dersom lysstyrken er mindre enn 75 % av ny verdi• Veilys skal tilfredsstillende krav i gjeldende forskrifter.• Enpolet anlegg bygges om.• Umålte anlegg bygges om til målt anlegg.
Oppmerking	<ul style="list-style-type: none">• Veiene skal være oppmerket slik at mindre enn 20 meter av

	langsgående linjer er slitt bort. <ul style="list-style-type: none"> • Nedslitte sebrastriper i fotgjengerfelt og annen oppmerking skal merkes på nytt før overtakelse.
Kantstolper	<ul style="list-style-type: none"> • Brukne stolper skal erstattes, skjevheter rettes opp.
Skilt	<ul style="list-style-type: none"> • Skal minst være synlig på 100 m avstand i soner med fart > 60 km/t. • Skal minst være synlig på 50 m avstand i soner med fart < 60 km/t.
Bruer	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksjon utføres dersom dette ikke er gjort de siste 5 år. • Utbedringer foretas iht. de skader som oppdages ved inspeksjon.
Veiareal	<ul style="list-style-type: none"> • Veiareal overdras til kommunen og uavklarte eiendomsforhold avklares med tilliggende eiendommer. • Eiendomsgrenser fastsettes.

Når veien nedlegges som offentlig vei og veigrunnen blir tatt over av private, stilles det ikke tekniske krav til standard dersom de private ønsker å bruke den nedlagte veien. Hovedregelen er at veikonstruksjonen fjernes og at veiområdet tilpasses de stedlige forhold.

6.7. Klage på vedtak

Der det fattes enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven § 2 b kan vedtaket påklages i samsvar med forvaltningslovens kapittel VI.

Vedlegg:

Normblad

Oversikt over samleveier og fartsgrenser

Veisoner