

Saksnr: 2019/184-1  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020

**Høyringsfråsegn - fartsgrense på motorvegar og vegstandard med ÅDT 6000-20000****Forslag til innstilling**

- Fylkesutvalet meiner omsynet til kostnader, trafikktryggleik, klimautslepp og miljø tilseier at det ikkje må leggjast opp til unødige høg standard for nasjonale hovudvegar i vegnormalane. Store utfordringar knytt til framkome og tryggleik på hovudvegnettet tilseier at det er viktigare å prioritere betre framkome og trafikktryggleik på større delar av vegnettet enn høgare fart og høgare standard på enkelte strekningar på nasjonale hovudvegar. Fylkesutvalet rår difor til følgjande:
  - Fylkesutvalet rår til at det bør leggjast opp til 90 km/t som standardkrav for nasjonale hovudvegar med 2/3-felt for ÅDT mellom 6.000 og 12.000.
  - Det bør gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000.
  - Det bør ikkje innførast fartsgrense 120 km/t.
- Fylkesutvalet meiner det er behov for å tilpasse vegnettet til lokale forhold ut i frå kostnadsnivå og topografiske forhold, og at det difor er behov for fleksibilitet i praktisering av fråvik frå vegnormalane.
- Fylkesutvalet meiner fylkeskommunane må vere fråviksmynde på alle tiltak på fylkesveg. Ansvarsprinsippet tilseier at den som har plan- og driftsansvar også må vere den som kan fastsetje unnatak frå vegnormalane når det er føremålstenleg basert på lokale forhold og tilpassingar.

**Samandrag**

Samferdselsdepartementet har bede Vegdirektoratet om å utgreie fartsgrense 120 km/t på motorvegar og å utgreie ein smal 4-felts veg og standardar på vegar med ÅDT 6 000 – 20 000. Det er vidare vurdert om det bør vere 90 km/t eller 100 km/t for 2/3-feltsvegar med ÅDT 6 000- 12 000. Kven som bør vere fråviksmynde er også drøfta. Dette er utgreidd i kvar si utgreiing som følgjer vedlagt.

Ut i frå omsyn til trafikktryggleik, kostnader og konsekvensar for klima og miljø ser fylkesrådmannen ikkje behov for fartsgrense 120 km/t. For 2/3-feltsveg blir det rådd til 90 km/t. Vidare til at det blir gjeninnført ei vegklasse for smal 4-feltsveg. Dette er i tråd med konklusjonane i utgreiingane.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for infrastruktur og veg

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven signatur.*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet har bede Vegdirektoratet om å utgreie fartsgrense 120 km/t på motorvegar og å utgreie ein smal 4-felts veg og standardar på vegar med ÅDT 6 000 – 20 000. Dette er utgreidd i kvar si utgreiing som følgjer vedlagt. Begge desse utgreiingane er sende på ei samla høyring med frist 10. februar. Vegdirektoratet ønskjer særleg innspel og kommentarar på følgjande problemstillingar:

- Breidde på tverrprofil på smal 4-felts veg
- Fartsgrense 90 eller 100 km/t på 2/3-feltsveger
- Fartsgrense 110 eller 120 km/t på motorveger
- Standard på vegar med ÅDT 6 000 – 12 000: 2/3-felts veg eller smal 4-felts veg og om det bør opnast for begge standardar
- Standard på vegar med ÅDT 12 000 – 20 000: smal 4-felts veg eller normert 4-felts veg med breidde 23 m og om det opnast for begge standardar

### Vedtakskompetanse

Etter reglement for fylkesutvalet pkt. 6 kan fylkesutvalet vedta fråsegn på vegner av Vestland fylkeskommune.

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Vegnormalar for nasjonale hovudvegar har i første rekkje konsekvensar for statlege organ, men krava kan også gjelde fylkesvegar med høg trafikk. Vegnormalane har store konsekvensar for kostnadsnivå på vegane.

**Klima:** Fartsgrenser og omfang av vegutbygging har konsekvensar for klimagassutslepp.

**Folkehelse:** Fartsgrenser og vegutforming har konsekvensar for t.d. støy, bustadmiljø og miljø.

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

### Utgreiing av 120 km/t som fartsgrense på motorvegar

Utgreiinga har sett på kva krav som må stillast for fartsgrense 120 km/t. Aukande fart set strengare krav til geometrisk utforming av vegar, med t.d. lenger stoppsikt, lenger svingar (horisontalkurveradius) og til stigning i botn og toppen av bakkar (vertikalkurveradius). Utforminga blir dermed stivare og vanskelegare å tilpasse i terrenget.

Gjeldande normalprofil for motorveg er 23,0 meter breidd. Med fartsgrense 120 km/t meiner Statens Vegvesen at det er behov for å auke kvar vegskulder med 0,25 meter for å ha meir klaring til rundt kjøretøy om dei må stanse, slik at dei føreslår profil på 23,5 meter.

Vegdirektoratet anslår at om lag 460 km ny veg og 110 km eksisterande veg tilfredsstillar dei geometriske parameterane og som det difor kan vere aktuelle å innføre fartsgrense 120 km/t for i Norge. Det er i utgreiinga ikkje nemnt konkret kva for vegar dette gjeld.

Statens vegvesen anslår at det vert ei auke i kostnadene på 10,5 mill. kr. pr. kilometer ny veg med fartsgrense 120 km/t i staden for 110 km/t. For dei 460 km med ny veg som kan få høgare fartsgrense blir auken i dei samla investeringskostnadene på omtrent 4,8 mrd. kr. For eksisterande vegar er det anslått ein investeringskostnad på 3 mill. kr. pr. km veg for tilpassing av vegen, totalt 330 mill. kr for dei 110 km med eksisterande veg med 110 km/t.

For å vurdere konsekvensane av å heve fartsgrensa er det gjort ein samfunnsøkonomisk analyse. Analysen er ein systematisk gjennomgang av netto fordelar og ulemper ved tiltaka, og består både av prissette- og ikkje-prissette konsekvensar (natur- og miljøkonsekvensar). Resultata frå den samfunnsøkonomiske analysen viser at tidssparingar til personbiltrafikken er den positive konsekvensen. Større køyretøy har ikkje

tidsvinstar grunna at dei har lågare fartsgrenser. Det er fleire ulemper. Den største ulempa blant dei prissette konsekvensane er større utbyggingskostnader for nye motorveggar, og kostnader med tiltak for å ruste dei eksisterande motorvegane for høgare fartsgrense. Andre negative prissette konsekvensar er auka køyretøykostnader, luftforureiningskostnader og ulukkeskostnader. Auka ulykkeskostnader betyr at talet på drepne og skadde aukar. Den prissette viser at det er lønsamt for samfunnet å heve fartsgrensa på utvalde eksisterande motorveggar (positiv nytte på 0,4 mrd. kr), mens det ikkje er lønsamt å dimensjonere nye motorveggar for fartsgrense 120 km/t (negativ nytte på 3,4 mrd. kr).

Vidare viser utgreiinga at høgare fartsgrense gir meir negative konsekvensar for ytre miljø. Dette gjeld særleg for dei nye motorvegane som skal byggjast, av di strengare krav til geometrisk utforming gir mindre moglegheit for tilpassing til terreng og omgjevnadene elles. Klimagassutslepp og omfang av støyplaga forventast også å auke.

I tillegg til å gjennomføre ei samfunnsøkonomisk analyse er det drøfta nokre andre tema som er relevante, men som den samfunnsøkonomiske analysen ikkje fangar opp som regional utvikling, fordelar med samanhengande og jamne fartsgrenser, ulemper med auka fartsskilnader mellom store og mindre køyretøy, korleis framtidig køyretøypark og framtidige trafikantar kan påverke krava i framtida til vegutforming, samt eignaheita til samfunnsøkonomiske analyser i denne typen utgreiingar.

I utgreiinga er det også gjort ei vurdering av korleis ei heving av fartsgrensa frå 110 km/t til 120 km/t bidreg til oppfylling av måla som er fastsette i Nasjonal transportplan. Statens Vegvesen si vurdering er at høgare fartsgrense vil gje høgare måloppnåing for persontransport for det einskilde prosjekt for målsettinga «betre framkome for personar og gods i heile landet». Av di tunge køyretøy har særskilde fartsgrense på 80, 90 eller 100 km/t, vil det i svært lita grad vere auka måloppnåing for godstransport. Det peikast på at kostnadene pr. meter veg som skal byggjast aukar når dimensjonerande fartsgrense er 120 km/t i staden for 110 km/t. Ut frå dette vurderer Statens vegvesen at sjølv om høgare fartsgrense bidreg til måloppnåing i dei einskilde prosjekta, så kan måloppnåinga vere mykje større om tilleggskostnaden i staden blir brukt til å realisere andre prosjekt som i seg sjølve bidreg til å betre framkome. For hovudmålet «reduere transportulykkene i tråd med nullvisjonen» er det i utgreiinga anslått at fartsgrense 120 km/t fører til at vi får i underkant av 4 fleire drepne og hardt skadde personar i året. Det vil ta lenger tid å byggje ut resten av vegnettet med ønska tryggleikstandard, noko som gir enda fleire drepne og hardt skadde i trafikken. For det siste hovudmålet i transportplanen, som er «reduere klimagassutsleppa ... og redusere andre negative miljøkonsekvensar», viser rapporten at fartsgrense 120 km/t gir større klimagassutslepp, at omfanget av støyplaga personar aukar og at tapet av naturmangfald blir større. Det er difor Statens vegvesen sin konklusjon at fartsgrense 120 km/t gir ei redusert måloppnåing for hovudmålet for klima og miljø.

### **Utgreiing av smal 4-felts veg og standard på veggar med ÅDT 6.000-20.000**

I denne utgreiinga har Statens Vegvesen utgreidd følgjande problemstillingar etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet:

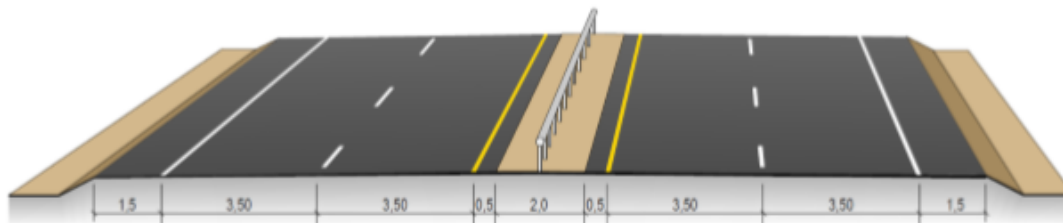
- Ulike vegbreidde for smal 4-felts veg mellom 19-20,5 m og fartsgrense 110 km/t
- 2/3-felts veg med fartsgrense 90-100 km/t og/eller smal 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t ved ÅDT 6 000-12 000
- Smal 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t og/eller full 4-felts veg med fartsgrense 110-120 km/t ved ÅDT 12 000 – 20 000
- Utgreie i kva grad ei slik auka fleksibilitet i fastsettinga av vegnormalane kan føre til mindre samanhengande standard og auka standardsprang.

Ved siste revisjon av handbok N100 Veg- og gateutforming vart tal dimensjoneringsklassar reduserte frå 9 til 3 for nasjonale hovudveggar for at overordna vegnett i større grad skulle ha lik standard over lengre strekningar og dermed vere enklare å forholde seg til for trafikantane. Gjeldande normalprofil er 23 meter veg høg fart.

For smal 4-felts veg er det teke utgangspunkt i ein veg på 20 meter normalprofil som er den same som den tidlegare vegstandard H8. Forskjellen ligg i at det er sett av mindre til vegskulder og til indre skulder. Køyrefeltsbreidda er den same som gjeldande profil for høg fart, 3,5 meter pr. felt. Grunngevinga for lågare

vegbreidde er at ein ved lågare trafikkmengder vil ha mindre risiko for hendingar samstundes som det er tilstrekkeleg avviklingskapasitet sjølv om køyretøy delvis blir ståande i høgre køyrefelt.

Figuren under viser normalprofilen for 20 meter brei veg.



Den normerte 2/3-feltsløyninga har fartsgrense på 90 km/t og vekslar mellom to felt med breidde på normalprofil med 12,5 meter, og tre felt med breidde 15 meter. Det skal vere 1-2 forbiøyringsfelt i kvar retning pr. 10 km veg.

Vegstrekningar i dagen og kortare tunnelar (mindre enn 500 m) med midtrekkverk kan dimensjoneraast for fartsgrense 100 km/t ved å tilpasse geometrien til fartsgrensa. Lengre tunnelar blir ikkje bygde med midtrekkverk av omsyn til moglegheita for evakuering ved ei tunnelbrann. Statens vegvesen meiner at ut frå ei tryggleiksvurdering bør lengre tunnelar med høg fartsgrense ha doble tunnellop, noko som gjer prosjekta kostnadskrevjande.

Statens vegvesen meiner det er uheldig å leggje til grunn fartsgrense 100 km/t på strekningar i dagen kombinert med eitt-løpstunnelar med fartsgrense 80 km/t. Slike sprang i fartsnivå og standard vil gje høgare risiko for ulukker.

Skilnaden i kostnad mellom ein 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t og 100 km/t vil i mange tilfelle bli stor. Kostnadstal frå utbyggingsprosjekt avslutta i 2017 viser ein gjennomsnittlege kostnad pr. løpemeter veg på 175 000 kr. for 2/3-feltsveg. Tilsvarende kostnadstal for 4-felts vegar vart 300 000 kr. pr. lengdemeter. Dette grunna krav til stivare lineføring ved fartsgrense 100 km/t og føresetnaden om at det ved fartsgrense 100 km/t skal det vere doble tunnellop grunna krav til tryggleiksnivå. Statens Vegvesen tilrår ut i frå dette at krav til fartsgrense 90 km/t på nasjonale hovudveggar med relativt låg trafikk.

For tunnelar med ÅDT > 8 000 og lengde over 500 m er det krav til evakueringsmoglegheit, noko som vil som regel føre til krav om doble tunnellop. Det gjer at det ofte blir dimensjonert for 4 felt på veggar med ÅDT over 8 000 sjølv om det eigenleg ikkje er trafikkgrunnlag for det.

I forhold til ulukker, vil høgare fartsnivå gje fleir ulukker. På den anna side vil to-løpstunnelar ha lågare risiko for ulukker enn eitt-løpstunnelar.

Samanlikna med 2/3-felt vil tidskostnadene vil vere lågare for 4-feltsalternativet for mindre køyretøy. Tunge køyretøy vil ha lågare fartsgrense enn 100 km/t, og vil difor ikkje ha tidsvinst. En 2/3-felts veg med fartsgrense 100 km/t i staden for 90 km/t vil føre til høgare kostnader på grunn av stivare linjeføring, eventuelt doble tunnellop, auka arealinngrep og auka kostnader ved ulukker.

Basert på vurderingar knytt til nokre strekningar, er konklusjonen i utgreiinga at ein 4-feltsveg med fartsgrense 110 km/t vil ha lågare netto nytte (er mindre lønsam) enn ein 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t. Ikkje-prisette konsekvensar som støybelastning og arealinngrep er noko større for ein 4-feltsveg enn for 2/3-felts løysinga.

Kapasitetsmessig vil ein 2/3-felts veg ha god avviklingskvalitet ved trafikk opp til ÅDT 15 000. Ein 4-feltsveg har god avvikling opp til ÅDT 45 000.

Det er gjort ei samanstilling av ein smal 4-felts veg (20 m) og ein normert 4-felts løysing (23 m) med ÅDT 12 000 - 20 000. Begge vegane har fartsgrense 110 km/t. Veg med ein breidde på 23 meter medfører auka investerings-, drifts- og vedlikehaldskostnader og auka arealinngrep. Ein breiare 4-felts veg vil derimot vere noko tryggare (lågare kostnader til ulukker) og gje litt lågare tidskostnader enn ein smal 4-felts veg.

Ved utgangen av 2018 var det ca. 650 km 4-felts riksveg i Norge. Dette utgjør nesten halvparten av det riksvegnettet som på sikt vil kunne ha behov for 4-feltsveg sett ut frå trafikkprognosar og normalkrav. Med grunnlag i kostnadstal for gjennomførte prosjekt er det rekna at normert breidde på 23 m i staden for ein smal 4-felts løysing på 20 meter, medfører om lag 10 mrd. kr. meir i kostnader.

Det blir rekna med ein reduksjon i risiko for ulukker på 15 % frå ein smal 4-feltsveg med 20 meter breidde i forhold til ein normalstandard 4-feltsveg på 23 meter breidde. Det er gjort utrekningar basert på 3 ulike prosjekt, der ein konkluderer med at det er lite skilnad i prissette konsekvensar mellom dei to alternativa.

Statens vegvesen konkluderer ut i frå dette at det kan vere meir samfunnsøkonomisk effektivt å bruke midlane til å utbetre andre vegar med lågare risiko for ulukker framfor å bruke midlane til å auke vegbreidda.

### **Fleksibilitet i standardkrava**

Utgreiinga drøfter i kva grad det bør vere fleksibilitet i standardkrava til vegnormalane. Fleksibilitet i standard kan være hensiktsmessig for å kunne tilpasse seg til ulike lokale føresetnader. For å sikre eit einsarta overordna vegnett og at dei auka kostnadene vurderast opp mot alternativ bruk, til dømes auka lengde med ny riksveg, bør det vurderast korleis og på kva forvaltningsnivå som skal avgjere vegklasse på den enkelte vegstrekning.

Dei rår til at hovuddrammene for utbygging av vegnettet over lengre strekningar blir vedtekne gjennom Nasjonal Transportplan og at standardval i enkeltprosjekt avklarast av nasjonal vegmyndigheit ev. av Samferdselsdepartementet.

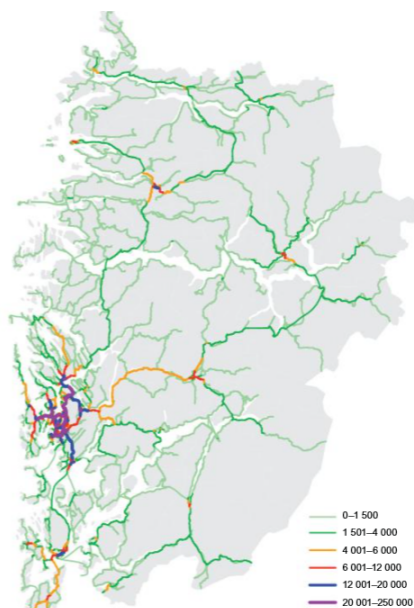
Standard på vegane blir fastsett ut frå trafikkmengde og fartsgrense. Det er vurdert i kva grad utvida fleksibilitet på prosjektnivå i bruk av vegklasse mellom ÅDT 6 000 – 12 000 ut frå optimalisering av utrekna samfunnsøkonomisk nytte vil føre til mindre samanhengande standard, auka standardsprang og dårlegare trafikktryggleik. Eit felles overordna regelverk som forvaltast av ein nasjonal vegstyremakt kan brukast til å sikre ein jamn og einsarta standard på strekningar på tvers av ulike veghaldarar og ulike fylkesgrenser. I utgreiinga blir det difor hevda at dersom fleksibiliteten blir auka utan at det er eit regime for ei overordna vurdering av val av vegklassar, er det fare for meir ujamn standard og fart. Det kan ha uheldige effektar for trafikktryggleik og konsekvensar for kostnader pr. km veg. I utgreiinga blir det argumentert for at vegnormalane viser velprøvde standardløysingar, og at det samstundes blir gitt fleksibilitet der det er naudsynt gjennom fråvikssystemet (dvs. at Vegdirektoratet kan godkjenne løysingar som ikkje er i tråd med vegnormalane).

Utgreiinga peikar på at 2/3-felts vegen er mest samfunnsøkonomisk lønsam ved ÅDT i intervallet 6 000 – 12 000 og gir samtidig minst arealinngrep. Det er lite som tyder på at en større fleksibilitet vil føre til sterk auke i standardsprang, spesielt med føresetnad om at det blir avklare med ein nasjonal vegmyndigheit kor det kan etablerast smale 4-feltsveger med moderat trafikk.

### **Vurderingar**

Situasjonen i Vestland er at det er få lengre vegstrekningar med eit trafikkgrunnlag der det er aktuelt med 4-felts veg. For mesteparten av vegnettet i Vestland er det heilt andre og langt meir grunnleggande problemstillingar på vegnettet enn om det bør vere 2 eller 4 felt. Generelt sett er det i Vestland slik at trafikken er moderat, og godt under 12 000 i ÅDT for alle hovudvegar med unnatak av noen hovudvegar i Bergensområdet. Dette tilseier i utgangspunktet 2 felt for hovudvegstrekningar, nokon stader 2/3-felt der trafikken i overskodelag framtid vil bli over ÅDT 6 000. Generelt sett aukar trafikken inn mot senterane, særleg Bergen, og her er det vegar inn mot Bergen med rundt 20 000 i ÅDT.

Kartet under viser ÅDT i dag på vegar i Vestland.



For fastsetjing av trafikkmengde, blir det teke utgangspunkt i det såkalla dimensjoneringsåret. Som regel er dette framskriven trafikkmengde 30 år fram i tid. Det er her føresett ein auke i trafikken i tidsperioden. Dette fører til at ein rekkje vegar blir planlagde med 4 felt sjølv om trafikkgrunnlaget i dag er godt under kravet til 4 felt.

I tillegg kjem kravet i vegnormalane om røemming når trafikkmengda overstig ÅDT 8.000. Det er ofte ikkje mogleg med røemming ut av tunnel utan at det blir etablert to-løpstunnel. Unnataket i Vestland er strekninga E16 Trengereid-Stanghelle, der røemming blir planlagt inn mot jernbanesporet.

Med dette er konsekvensen at kravet til tryggleik i tunnelar mange stader medfører 4 felts veg, sjølv om trafikkgrunnlaget eigentleg tilseier 2/3-felt. Dette gjer dyre løysingar, høgare trafikk og større arealinngrep.

Trafikken på E39 Hordfast er t.d. rekna til 13.000 i 2050. Dette er ei trafikkmengde der det i følgje Statens vegvesen sine egne tal vil vere god flyt sjølv ved 2/3-felt. Det blir her planlagt med 4 felt, dels grunna at ein kjem over ein ÅDT på 12.000, og dels at krav til tunnelar tilseier 4 felt.

Betre vegstandard gir betre framkome. Samstundes tek ikkje vegnormalane inn over seg at med betre vegstandard vil også trafikken kunne ventast å auke. Dette er særleg ei utfordring med trafikken inn mot Bergensområdet, der det er ei målsetting med nullvekst.

Investeringar i stor kapasitet som det eventuelt kan vere bruk for langt fram i tid, gir risiko for feilinvesteringar, grunna at bilparken truleg vert automatisert og med dette blir sikrare. Fylkesrådmannen meiner difor at vi står i stor fare for å investere i ein for høg vegstandard i forhold til framtida sine krav.

Det er store investeringsbehov på vegnettet i Vestland. Topografien i Vestland er slik at det blir uforholdsmessig mykje dyrare å byggje med ein standard for 100 km/t på 2/3 felts veg. Det er også særskildt mykje dyrare å byggje 4-felts veg enn 2/3-felts veg. Effekten både for framkome og for trafiktryggleik er høgare ved å byggje meir veg for pengane enn å byggje færre vegar med høgare standard. Fylkesrådmannen støttar difor Statens vegvesen sin konklusjon om at det er tilstrekkeleg med standard på 90 km/t for 2-3-feltsvegar.

Ut i frå tilsvarende argumentasjon er fylkesrådmannen samd i at for 4-feltsvegar med relativt låg trafikk med fartsgrense 110 km/t bør vegklasse med smal 4-feltsveg bli gjeninnført. Det er berre på innfartsvegane rundt og inn mot Bergen det er aktuelt med 4-felts motorveg i vårt fylke. Då er argumentet om samanhengande lengre vegstrekningar med same standard etter fylkesrådmannen si mening ikkje relevant. Trafikken endrar seg inn mot dei større byane, med større trafikkettleik og behov for hyppigare avkøyrslar. Vanskelege topografiske tilhøve og omsynet til bustadmiljø trekkjer også i same retning. Det er heller ikkje ønskjeleg å leggje opp til ein kapasitet som aukar utfordringane knytt til framkome og forureining

i sentrale delar av byen. Fylkesrådmannen ser difor ikkje behov for å dimensjonere for høg fart inn mot storbyane. Av tilsvarande grunn rår ikkje fylkesrådmannen heller til at det vert innført 120 km/t på motorvegar med ÅDT over 20.000.

Dette tilseier etter fylkesrådmannen si meining at det bør vere fleksibilitet i standardkrava gjennom fråviksregimet. Spissformulert så synast mykje av argumentasjonen og krava til vegnormalar for nasjonale hovudvegar å vere tilpassa tilhøve i det sentrale austlandsområdet med stor trafikk på hovudvegane. Vestlandet har ein helt anna topografi og busetnadsmønster med heilt andre utfordringar og behov. Det er store behov for utbetring av veginfrastrukturen i Vestland, og det gir høgare vinst for framkome og tryggleik å få utbetra meir av vegnettet, enn å leggje opp til høg fart og høg standard på noen få strekningar.

Om alle motorvegar skal oppgraderast til standard for 120 km/t, inneberer dette i tillegg at meir av investeringsmidlane innan vegområdet vil gå til dei områda i landet som allereie i dag har motorvegar av relativt høg kvalitet. Dette er etter fylkesrådmannen si meining ei feil prioritering.

I dag har fylkeskommunen sjølv fråviksmynde på fylkesveg, med unntak for tekniske konstruksjonar som tunnel, bru og kai, der Vegdirektoratet godkjenner fråvik. Fylkesrådmannen meiner fylkeskommunen framleis må ha fråviksmynde, og kunne avvege fråvik frå vegnormalane ut i frå topografiske tilhøve og kostnader også for motorveg på fylkesveg. Vegnormalane vil i seg sjølve sikre samanhengande standard, men tilpassing må vere ei avveging mellom kostnader og nytte ved utbygging av vegnettet i så vanskeleg topografiske forhold som det er mange stader i Vestland.

Fylkesrådmannen viser elles til at samferdselsdepartementet i pågåande prosess med Nasjonal transportplan har lagt vekt på å få redusert kostnadsnivået for vegprosjekt for å kunne få meir veg for pengane. Forsvarleg reduksjon i standardkrav og lågare hastigheit for nasjonale hovudvegar vil bidra til dette.

## **Konklusjon**

Fylkesrådmannen rår til 90 km/t som standardkrav for nasjonale hovudvegar med 2/3-felt for ÅDT mellom 6.000 og 12.000. Det bør også gjeninnførast ei vegklasse med smal 4-felts veg for nasjonale hovudvegar med ÅDT mellom 12.000 og 20.000. Det er vidare viktig at fråviksmynde ligg til det forvaltingsnivået som har ansvar for planlegging og drift. Fylkeskommunen bør difor ha fråviksmynde på fylkesveg.