



Arkivnr: 2016/35148-3
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		15.03.2017
Fylkesutvalet		30.03.2017

Handbok N100 Veg- og gateutforming- Høyring**Samandrag**

Vegdirektoratet har sendt på høyring handbok N100 Veg- og gateutforming med frist 15.mars. Fylkeskommunen har bedt om utsetjing på fristen. Handboka gir standardkrav for utforming av veger og gater, og gjeld for alle offentlige veger og gater.

Vegnormalene skal i henhold til forskrift etter veglovens § 13 gjelde for all planlegging og bygging av veger og gater på det offentlege vegnettet. Statens vegvesen kan fråvike vegnormalene for riksveger. Fråvik som gjeld fylkesveger og kommunale veger er lagt til henholdsvis fylkeskommune og kommune.

Viktige endringar er:

- færre dimensjoneringsklassar for hovudvegar
- nytt berekningsgrunnlag for lineføringskrava for veger
- ny strukturering av gatedelen
- utvida bruksområde for gater
- meir fokus på nettplanlegging som grunnlag for val av gateløysing m.m.
- midtstilt kollektivfelt og -gate teke inn som ny normert løysing

Fylkesrådmannen peiker på behovet for å ta omsyn til økonomi og lokale tilhøve, og ønskjer meir fleksibilitet. Det vert rådd til at talet på dimensjoneringsklassar vert redusert, men at det er behov for ein dimensjoneringsklasse for lågtrafikkerte fylkesvegar i utfordrande terreng med skilta fartsgrense på 70 km/t, samt ein dimensjoneringsklasse for motorvegar med ÅDT over 15.000 med 90 km/t i tillegg til dimensjoneringsklassen for 110 km/t.

Det må vere fleksibilitet i utforming av gater i byane. Ved store arealbrukskonfliktar bør det med utgangspunkt i nullvekstmålet gå fram at tiltak knytt til kollektivtiltak og til mjuke trafikkantar skal prioriterast særskild.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet meiner det er positivt med ein ny revisjonsrunde for handbok N100. Samstundes er det viktig at handboka blir nytta fleksibelt der det vert teke omsyn til nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområda, kostnadseffektive løysingar og lokale forhold.
2. Fylkesutvalet vedtek høyringsuttale i samsvar med fylkesrådmannen sine vurderingar i saksframlegget.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 15.02.2017

1. Bakgrunn

Vegdirektoratet har sendt på høyring handbok N100 Veg- og gateutforming med frist 15.mars 2017. Handboka gir standardkrav for utforming av veger og gater, og gjeld for alle offentlige veger og gater.

Vegnormalene skal i henhold til forskrift etter veglovens § 13 gjelde for all planlegging og bygging av veger og gater på det offentlege vegnettet.

Denne revisjonen av N100 Veg- og gateutforming er delt i to omgangar. I første runde (denne høyringa) inneheld endringane i hovudsak færre dimensjoneringsklassar for veger, nytt berekningsgrunnlag for lineføringskrav, innføring av 110 km/t på motorvegane og modulvogntog (inntil 25,25 meter langt og veie inntil 60 tonn) som dimensjonerande kjøretøy. Den andre revisjonsrunden, som blir starta opp i år og planlagt med høring i 2018/2019, vil omhandle spesielt kryssutforming og ytterlegare vurdering av løysningar for syklistar.

2. Statens Vegvesen sine tilrådingar til ny handbok N100

2.1 Føresetnader som handboka byggjer på

Det er i revisjonsarbeidet teke utgangspunkt i oppdatert kunnskap, dokumenterte løysingar og heilskaplege vurderingar. Samfunnsnytte har vore ein viktig premis for arbeidet, og arbeidet byggjer på vurderingar knytt til trafikktryggleik, framkome, miljø og økonomi.

Dimensjoneringskrava er sett ut frå matematiske utrekningar der det innanfor kvar dimensjoneringsklasse er ulike krav til mellom anna følgjande:

- Vegbredde
- Køyrefeltbredde
- Skulder
- Midtdelar
- Horisontalkurvatur (m.a. kurveradius)
- Vertikalkurvatur (m.a. maks stigning)
- Stoppsikt
- Kryssløysingar
- Avkøyrslar
- Gang- og sykkelveg

Føresetnader for dimensjonering som må avklarast i kvart einskild prosjekt er:

- Kva for trafikantgrupper skal nytte vegen, om det er gåande, syklende, kollektiv-, gods- og personbiltrafikk.
- Dimensjonerande trafikkmengde blir rekna ut i frå prognosar for trafikk. For vegar blir prognoseåret sett til 20 år etter forventa opningsår. For plankryss og avkøyrslar er prognoseåret satt til 10 år. Vanlegvis skal det ikkje bli føresett at det blir sett i verk vesentlege tiltak for å styre omfanget av transport og val av transportmiddel. I byar er aktuelt med tiltak, som t.d. restriksjonar på parkering og betre tilrettelegging for miljøvennlig bytransport for å nå nullvekstmålet.
- Krysstypar/kryssplassering skal sjåast i samanheng over lengre strekningar eller større område.
- Avkjørsle/avkjørsleregulering: Viktige transportårer skal vanlegvis planleggjast avkjørselsfrie. Avkjørselsfrie veger krev samanhengande lokalvegnett. I byar og tettstader er det ikkje krav til avkjørsleregulering.
- Fartsgrenser: På hovudvegar der framkomme for motorisert trafikk er overordna, bør lik fartsgrense over lengre strekningar vurderast. Fartsgrensa i byar og tettstader er ofte 30 eller 40 km/t, men fartsgrense 50 og 60 km/t kan bli godteke i ytre by- og tettstadsområde der framkomme for motorisert trafikk blir spesielt vektlagd. Dette gjeld i første rekkje ringvegar og innfarar.
- Byggjeline og byggjegrense.
- Drift og vedlikehald skal planleggjast slik at det kan bli utført effektivt og sikkert.
- Sideanlegg er serviceanlegg, døgnkvileplasser, rasteplasser, kjettingplasser, stopplommer, kontrollplasser og snuplassar

- Belysning i gater og veger har betydning for trafikksikkerhet, framkomme, tilgjenge, tryggleikt, trivsel og oppleving.
- Konstruksjonar skal tilpassast landskapet og dei stadlege tilhøva.

2.2. Viktigaste endringar

Til gjeldane handbok N100 er det utarbeidd nye krav gitt i ulike rundskriv. Desse krava er no teke inn i denne revisjonen. Endringane gjeld:

- Fartsgrense 110 km/t
- Innføring av modulvogntog som dimensjonerande køyretøy. Dette førar til endringar m.a. i utforming av kryss, breiddeutviding i horisontalkurvar, sнопlassar og stopplommer
- Restriktiv bruk av rundkjøringar på riksveg
- Reviderte kriterier for sykling mot køyreretning i einvegsregulerte gater

I tillegg er det føreslått ein del andre endringar i handbok N100:

- Ny gatetype (sambruksområde)
- Kollektivfelt kan plasserast midtstilt
- Breidde på sykkel felt er nå 1,5 m til 1,8 m (tidlegare anten 1,5 eller 1,8 m)
- Motorveg (H3) har følgande endringar
 - justert tverrprofil
 - berre kryssa skal belyst når ÅDT < 20 000
 - det er opna for å ha parallellførte gang- og sykkelveg langs motorveg
 - 2 m skulder breidde i kostbart/sårbart terreng
 - tverrprofil med breidde 20 m utgår
 - auka minsteavstand mellom kryss
- Nye krav til forbikjøringssikt
- Krav frå N500 Vegtunneler som nå inngår i N100:
 - Tunnelprofiler for kvar dimensjoneringsklasse er no skildra i N100
 - Stoppsikt i tunnelar skal no vere som for vegen elles
- Krav til avstand frå tunnelportal til sideanlegg og start retardasjonsfelt er teke ut
- Endring av krav til etablering av viltgjerde
- Endra mål på stopplomme
- Nytt kapittel om kantstein
- Krav til etablering av gangfelt
- Kapittel D6 Belysning er oppdatert i hht ny standard

Det vert gjort nærare greie for nokre av dei viktigaste endringane nedanfor.

2.3 Veg og gate

Det vert skilt mellom veg og gate. Ein veg er ei transportåre som primært ligg utafor tettstadene, og dekkjer eit breitt spekter av ferdselsårar, frå gang/sykkelveger til store motorvegar. Gater er vanlegvis knytt til byar og tettstader.

2.4 Vegar – Dimensjoneringsklassar for nye vegar

Hovudvegnettet blir delt inn i nasjonale hovudvegar (H) og øvrige hovudvegar (Hø). I høyringsframlegget er det lagt opp til å redusere tal på dimensjoneringsklassar frå 9 til 3 på hovudvegar. I tillegg er det føreslått to på øvrige hovudvegar. Dei nye dimensjoneringsklassane er nesten identiske med noen av dei gamle klassane, slik at det hovudsakleg har vore gjort eit arbeid med å forenkle systemet. Målet med å redusere dimensjoneringsklasser er å gje eit tydelegare vegsystem og meir sjølvforklarande vegar.

Dei nasjonale hovudvegane utgjer det overordna nasjonale vegsystemet, knyt saman landsdeler og regioner, og bind Noreg med utlandet. Samstundes har dei nasjonale hovudvegane viktige regionale og lokale funksjonar.

Øvrige hovudvegar har som primæroppgåve å dekkje behovet for transport mellom distrikt, område, byar og bydelar. På lågare nivå har vi eit nett av lokale offentlege vegar. Desse vegane med blanda transport- og åtkomstfunksjon som likevel kan ha ein viktig lokal funksjon.

Dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT (årsdøgertrafikk, dvs. talet på køyretøy som dagleg passerar ei vegstrekning i begge retningar gjennom året) og fartsgrense. ÅDT for vegar skal vanlegvis vere prognose for trafikkmengde 20 år etter forventa opningsår av prosjektet. Prognosane vert basert på Statistisk sentralbyrå sine prognosar for vegtrafikk, fylkesvise trafikprognosar og eventuelle regionale transportmodellar. I tillegg til ÅDT og fartsgrense må det også gjennomførast ei vurdering av kva funksjon vegen skal ha.

For nasjonale hovudvegar er det sett følgjande krav:

ÅDT	< 6 000	6 000 - 12 000	>12 000
Fartsgrense (km/t)	80 (90)	90	110
Dimensjoneringsklasse	H1	H2	H3
Vegbredde (m)	9	12,5	23

ÅDT	< 4000	< 12 000
Fartsgrense (km/t)	80	60
Dimensjoneringsklasse	Hø1	Hø2
Vegbredde (m)	7,5 (4,5)	7,5

Dette er stort sett identisk med gjeldande krav. For H1 er det føreslått å auke vegbredda frå 8,5 m til 9 meter og med forsterka midtoppmerking.

I tillegg til dei tre dimensjoneringsklassane for nasjonale hovudvegar vurderer Vegdirektoratet om det er behov for firefeltsveg med lågare fartsgrense enn 110 km/t når ÅDT > 12 000 for å redusere kostnader og inngrep. Dei ber også om innspel på behovet for ein slik dimensjoneringsklasse.

Vanlig 2/3-feltsveg, H2, er vurdert å ha god trafikkavvikling opp til 15000 ÅDT. Det er likevel vurdert å etablere ein smal firefeltsveg som en variant av dimensjoneringsklasse H2 (ÅDT 6 000-12 000). Ein slik veg vil sjå ut som en smal firefeltsveg. Dimensjoneringsklassen har i følgje Vegdirektoratet marginalt betre trafikkavvikling enn ein 2/3-feltsveg, risiko for dårlegare trafiksikkerheit, høgare kostnader ved investeringar (anslagsvis 25 – 35 %) og dyrare drift- og vedlikehald. Arealinngrep aukar med ca. 30% samanlikna med 2/3-feltsveg

Vegdirektoratet gjer framlegg om ein noko redusert standard på mindre fylkesveger. Blant anna er det opning for 5 meter vegbredde ved utbetring av einfelts veg, og at ein med dette kan ha stipla kantlinje utan midtlinje.

Om ÅDT er mindre enn 500 kan vegen byggjast med eit felt og bredde 4,5 meter med møteplassar. Ein 1-feltsveg kan kombinerast med ein 2-felts veg på strekningar der det er vanskeleg å oppnå møtesikt.

Utkastet til handboka inneheld nærare krav til teknisk utforming av veg, som t.d. kurvatur og stigning. Særleg viktig er krav til horisontalkurveradius (kor krappe svingane er). Desse blir fastsett ut i frå krav til stoppsikt som igjen er rekna ut i frå fart med fartstillegg (at reell fart er høgare enn skilta fartsgrense) og dels ut i frå verdiar for friksjon. Det er lagt inn større sikkerheitsmargin for friksjon, men mindre fartstillegg i forhold til gjeldande normal. Dette slår ut i at krav til stoppsikt. Dette medfører at horisontalkurvatur er auka for vegar med 80km/t (vegklasse H2 og Hø1 og Hø2), mens den er redusert for andre vegklassar.

2.5 Vegar - Utbetningsstandard

I utgangspunktet definerer vegnormalane ein standard som tilfredsstillar måla som er sett for utbygging av nye vegar. Det er ikkje realistisk å oppnå ein slik standard på heile vegnettet. Det er difor føreslått ein utbetningsstandard for einskilde dimensjoneringsklassar med reduserte krav til geometri, framkomme og

tryggleiksstandard. Kva for strekningar som blir bygd etter standarden for nye vegar eller standard for utbetring av eksisterande veg må avklarast gjennom overordna planlegging tidleg i planprosessen. Det er viktig at standardsprang vert unngått og at vegen er tilpassa lokale forhold. Der det ikkje ligg føre ein slik plan, bør utbetring skje på ein samanhengande strekning som er lenger enn 2 km, og utbetra veg bruke minst 50 % av eksisterande vegareal.

Ved utbetring kan vegbredda på Hø1 vere 6,5 med skulderbreidde på minst 0,5 meter i staden for 7,5 meter som er standarden for ny veg, sjå ovanfor.

Det er i handboka ikkje aktuelt med utbetningsstandard for:

- nasjonale hovedveger med ÅDT > 6 000
- øvrige vegar med ÅDT > 15 000
- fartsgrense > 80 km/t

Punktutbetring kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande. Dette inneber at det vert større fleksibilitet i utforminga på fylkesvegnettet.

Det er også lagt til grunn at det det kan utbetrast nokon standardkomponentar (t.d. drenering, siktrydding mv) og la andre komponentar ligge uendra (som kurvatur og stigning), men berre på lokale fylkesvegar med ÅDT mindre enn 1500.

2.6 Gater

2.6.1 Dimensjonering av gater

Alle gater skal leggjast til rette for gåande. I sentrumsområder skal det vere fortau. Gater med fartsgrense \leq 50 km/t i ytre by- og tettstadsområde bør ha fortau, mens smale bustadsgater med låg fart og lita gang-, sykkel- og biltrafikk kan byggjast utan fortau. Fortausbreidde på 2,5 m dekker minste krav til ferdselsareal på 2 m og kantsteinsone på 0,5 m, og muliggjer maskinell rydding av fortauet. Dersom fortauet har møbleringsone bør ferdselsarealet aukast til 2,5 m for å gi plass for maskinell rydding

I dei ytre by- og tettstadsområda kan bustadsgatene/vegane utformast som overordna eller øvrige bustadsgater/vegar. Fortau bør ha breidde på minimum 1,5 m

Overordna bustadsgater/vegar bør ha køyrebanebreidde 5,5 – 6 m.

Hovudnett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbreidde 3,25 m ved fartsgrense \leq 40 km/t og 3,5 m ved fartsgrense \geq 50 km/t

- Hovudnett for personbiltrafikk bør ha kjørefeltbreidde 3 m ved fartsgrense \leq 40 km/t og 3,25 m ved 50 km/t og 3,5 m ved 60 km/t
- Nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog
- skal ha kjørefeltbreidde 3,25 m ved fartsgrense \leq 40 km/t og 3,5 m ved fartsgrense \geq 50 km/t

2.6.2 Kollektivfelt

Kollektivfelt bør etablerast om det er eller kan forventast 8 eller fleire bussar i ein retning i maksimaltimen i dimensjoneringsåret (20 år etter opning av gata) og meir enn 1 minutt forseinking per kilometer. Om forseinkinga for buss er meir enn 2 minuttar per kilometer, bør det brukast kollektivfelt sjølv om det er færre enn 8 bussar i maksimaltimen i dimensjoneringsåret

Kollektivgater kan brukast for å prioritere framkomme for kollektivtransport, og kan vere i egne gater, bli midtplassert mellom to køyrefelt eller bli passert på sida av køyrefelt. Skilje mellom kollektivgate og køyrefelt bør utførast med trafikkdelar. Det er sett opp ulike trafikkmessige krav til midtstilte kollektivfelt.

Det er lagt inn at ein kan etablerast sambruksfelt for å få en betre utnytting av veg- og gatesystemet ved å reservere køyrefelt for både kollektivtrafikk og bilar med to eller fleire personer

Tungtrafikkfelt er tilrettelagt for og prioriterer motorisert trafikk med totalvekt høgare enn angitt på skilt. Feltet kan også nyttast av buss og utrykkingskøyretøy.

2.6.3 Sykkel

Sykkelfelt skal utformast med breidde 1,5-1,8 m. I gater med fartsgrense 50 km/t og ÅDT > 8 000 bør breidda vere 1,8 m. Sykkelfelt skal anleggjast på same nivå som dei andre køyrefelta.

Alle gater som inngår i hovudnett for sykkel bør ha sykkelfelt eller sykkelveg om ÅDT > 4 000 eller fartsgrensa er 50 km/t. Sykkelfelt bør ikkje etablerast i gater med fartsgrense \geq 60 km/t og gatar med ÅDT > 15 000.

Sykelgater skal brukast for å prioritere framkomme for sykkel. Sykelgater bør utformat med fortau som øvrige gater, men køyrebana er berre for syklande. Køyrebana bør vere minimum 3,5 m. Den bør ha fortau som er minimum 2,5 m og tosidig, avgrensa med kantstein.

2.6.4 Sambruksområde

Det er teke inn eit nytt element som er sambruksområde. Dette er område der alle trafikantgrupper er likestilte og må tilpasse seg kvarandre. Det krev låg fart og låg ÅDT, og ein balanse mellom motorisert trafikk, gåande og syklande. Område skal vere utan oppdeling i gang- og kjøreareal, og golvet skal vere flatt utan kantstein eller nivåforskjellar. Parkering bør bli unngått.

3. Fråvik frå normalen

Vegnormalane er bygd opp med såkalla skal-, bør- og kan-krav. For riksvegar er mynde fordelt slik:

Skal: Vegdirektoratet er gitt mynde til fråvik frå krav.

Bør: Regionvegkontoret er gitt mynde til fråvik frå krav

Kan: Kan fråvikast ut i frå ei fagleg grunngjeving utan godkjenning.

Fylkeskommunen kan som vegeigar gi fråvik frå vegnormalane, unntatt det som gjeld berande konstruksjonar (bru, ferjekai osv.) og normalar heimla i skiltforskrifta. Grunngitt fråvikssøknad vert normalt handsama av regionvegsjefen si fråviksnemnd, og uttale vert sendt over til fylkeskommunen for politisk handsaming. Utval for miljø og samferdsel har fullmakt til å fråvike vegnormalane når det gjeld «skal - krav». Statens vegvesen peiker på at ein utstrakt bruk av fråvik etter deira syn vil vere uheldig, og at bruk av gjeldande normalar må vere målsetnaden. Regionvegsjefen har oppretta ei eiga fråviksnemnd som handsamar alle fråvikssaker, og som gir innstilling til fylkeskommunen i fylkesvegsaker.

4. Regional transportplan 2018-29

I høringsutkastet til Regional Transportplan 2018-29 er det lagt vekt på at Hordaland fylkeskommune skal vere ein tydeleg og aktiv vegeigar som kan prioritere og styre kva prosjekt som vert planlagt og som skal realiserast innanfor dei samla ressursane for vegområdet. I utkast til strategiar for fylkesvegnettet er det m.a. føreslått:

- «Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt.
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak.»

Det er står vidare følgjande:

«Fylkeskommunen ønskjer å vere tydeleg på standardval og fastsetjing av dimensjoneringsklasse i tidleg fase av nye vegprosjekt. I vegnormalane er det noko mindre krav til standard ved utbetring av eksisterande vegar i forhold til nybygging. Den såkalla utbetningsstandarden i vegnormalane er utarbeidd med tanke på at eksisterande vegar skal kunne utbetrast til brukbar standard utan at full vegnormalstandard vert lagt til grunn. Omsynet til tryggleik er likevel ivareteke. Utbetningsstandarden gjer at det er mogeleg å nyttiggjera seg av deler av den vegkapitalen som er lagt ned tidlegare. Hordaland fylkeskommune ser på dette som ei god løysing dersom dette er med å gje tilfredsstillande standard, til ein redusert kostnad, i forhold til å byggja nytt.»

5. Fylkesrådmannen sine vurderingar

5.1 Generelt om vegnormalane

Vegnormalane er nyttige hjelpemiddel for Statens vegvesen for å anleggje sikre vegar med god framkomme og som tilfredstillar miljøkrav og krav til arkitektur. Normalane er også utarbeida med sikte på framtidige drifts- og vedlikehaldsbehov og på at vegkapitalen ikkje forvittrar raskt.

I utgangspunktet er det positivt å redusere talet på dimensjoneringsklassar. Det kan gje ein meir einheitleg standard på vegane. Det må samstundes vurderast opp imot omsynet til å kunne ha ulike verktøy til å kunne tilpassast til lokale forhold og til fylkeskommunal økonomi.

Dei siste åra har det vore ein kostnadsauke i veganlegg. Dette skuldast mange faktorar, men strengare krav til vegstandard er ein av dei. Samstundes har fylkeskommunane avgrensa ressursar til nyanlegg og utbetring av vegar. Det gjer at det må prioriterast. Ved å leggje opp til dei beste løysingane, kan vi oppleve at det beste blir det gode sin fiende; At vi byggjer gode vegar ein stad, fører til at det blir mindre ressursar til utbetring andre stader. Vi skal byggje for framtida, men samstundes må vi sjå korleis vi får mest mogleg for ressursane.

Sjølv om fylkeskommunen kan gi fråvik frå mange av krava i vegnormalane, vil ein praksis med utstrakt bruk av fråvik vera uheldig. Bruk av gjeldande normalar må tilstrebast både ved å gå gjennom gjeldande praksis med praktisering av normalane. Fylkesrådmannen meiner at uttrykka «skal» og «bør» som inneber fråvikshandsaming, bør bytast ut med «kan» der det er mogleg. Særleg gjeld dette for dimensjoneringsklassane H01 og H02 samt løysingar knytt til gate i sentrale byområde der arealbrukskonfliktane er store.

Drøfting og avklaring av standard og løysingar i ein tidleg planfase er ein viktig førestnad for å styre og fastlegge kostnadsrammer for aktuelle vegtiltak.

5.2 Lokale vegar

Største utfordringa i vanskeleg terreng, som på store delar av Vestlandet, er kurvaturkrava. Med høgare fart, blir det stivare kurvatur og dermed større terrenginngrep med påfølgjande høgare kostnader.

Problemstillinga gjeld særleg vegar med liten trafikk, oftast fylkesveier. Det blir lite vei for pengane, og standarden blir etter fylkesrådmannen si meining høgare enn naudsynt. Det bør difor vurderast ein eigen dimensjoneringsklasse for lokale vegar i vanskeleg terreng med relativt låg ÅDT og fartsgrense 70 km/t som kan gje ein langt meir fleksibel konstruksjon med ein mjukare linjeføring som lettare kan tilpassast geografien og med dette redusere investeringskostnadane. Ein slik klasse bør kunne innførast på stader med krevjande terreng.

Eit alternativ til ein ny dimensjoneringsklasse kan vere at det reduserast på krava til horisontalkurveradius (kor krappe svingane er). Som nemnt ovanfor er det framlegg om auka horisontalkurveradius for vegar med 80km/t (vegklasse H2 og H01 og H02), mens den er redusert for andre vegklassar. Om ein godtek litt mindre sikkerheitsmargin for stoppsikt for vegklasse H2, H01 og H02, kan kurvaturkrava bli oppretthalde eller eventuelt bli reduserte.

Etter fylkesrådmannen si meining er det positivt at det vert lagt til grunn at det er tilstrekkeleg med 6,5 meter vegbreidde for utbetningsstandard. Dette må likevel særleg vurderast med omsyn til trafikktryggleik, som t.d. at det vil vere ein del mjuke trafikantar langsetter vegen.

5.3 Hovudvegar

Fylkesrådmannen meiner det kan vere aktuelt med ein eigen dimensjoneringsklasse for 4-felts veg for lågare hastigheit enn 110 km/t for vegar når ÅDT er over 12.000. Det er ikkje behov for 110 km/t for alle hovudvegar, særleg kan ein slik dimensjoneringsklasse vere aktuelt ved kortare strekk på utfartsvegar ut frå bysentra eller i område med krevjande terreng.

Vegdirektoratet skriv at vanleg 2/3-felts veg har god trafikkavvikling opp til ÅDT 15.000. Innslagspunktet for 4-felts veg er likevel sett til ÅDT 12.000 i dimensjoneringsåret (som regel 20 år fram i tid). Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at behovet for dette er grunngeve, og meiner dette bør hevast til 15.000.

Når ÅDT er sett til mellom 6000 og 12000 er dimensjonerande fart sett til 90 km/t og for ÅDT over 12 000 til 110 km/t. Dette vil gje tunge konstruksjonar og stiv lineføring med høge kostnader. Dette synast å vere unødig mange plassar. Det bør vere behov for å vurdere dimensjonerande fartsgrense ut i frå lokale behov og ut i frå meirkostnader ved å auke farten til 90 km/t.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå behov for å etablere ein smal firefeltsveg som ein variant av dimensjoneringsklasse H2 (ÅDT 6 000-12 000). Vegar med såpass låg ÅDT vil ha god trafikkavvikling, og vil krevje ein del meir areal og vere dyrare å anleggje.

Det er lagt opp til at riksvegar i størst mogleg grad skal leggjast utanom byar og tettstader, samt at rundkjøringar berre unntaksvis skal leggjast på nasjonale hovudvegar. Alle nasjonale hovudvegar skal i tillegg dimensjonerast for modulvogntog (25,25 meter). Dette inneberer at stopplommer, snuplassar og kurvar må utvidast i breidda. Dette vil vere kostnadsdrivande for nasjonale hovudvegar. Dette er likevel bestemmingar som allereie er gjort gjeldane gjennom rundskriv, men som no blir teke inn i normalane.

5.4 Gater

I byane er det avgrensa med areal, noko som gjer at det ofte ikkje er mogleg å byggje etter krava i Statens vegvesen sine handbøker. Det må bli inngått kompromissar mellom ulike omsyn som til trafikkavvikling på veg, kollektivtrafikk samt omsynet til gåande og syklende. Det er viktig at det er stor fleksibilitet i løysingar i byar. Med utgangspunkt i nullvekstmålet bør det gå fram at tiltak knytt til kollektivtiltak og til mjuke trafikkantar skal prioriterast ved knappheit på tilgjengeleg areal. Etter fylkesrådmannen si meining er det positivt at det er teke inn nye element som gatetun, midtstilte kollektivfelt og tungtrafikkfelt som også kan nyttast av buss. Det er også positivt med større fridom når det gjeld breidda på sykkelvegar.

Noen tema, som til dømes kryssutforming og løysningar for gåande og syklende, er i lita grad endra. Dette vil bli teke opp i ei eiga revisjonsrunde som blir starta opp i 2017.