



Arkivnr: 2015/4672-1

Saksbehandlar: John Martin Jacobsen og Erlend Iversen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		12.05.2015
Fylkesutvalet		19.05.2015
Fylkestinget		09.06.2015

## Val av standard på fylkesvegane

### Samandrag

Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova. Målet med normalane er å sikre ei vegutforming som gir effektiv og trygg person- og godstransport, og god tilpassing til nærmiljøet. Statens vegvesen har mynde til å eventuelt fråvike vegnormalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg.

Den av vegnormalane som omtalar vegstandarden mest direkte er handbok *N100 Veg- og gateutforming*. N100 gjer greie for standardkrav, og deler vegane inn dimensjoneringsklassar. Dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT, fartsgrense og vegen sin funksjon.

Punktutbetring/ mindre utbetringar av vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

Statens vegvesen har utarbeidd eit notat om *Val av standard på fylkesvegnettet*. Notatet gjer vurderingar knytt til nye vegprosjekt, utbetringar, fråvik og andre kostnadsdrivarar, og kan sjåast som eit fyrste steg i prosessen med vurdering av utforming og bruk av vegnormalane.

Fylkesrådmannen finn det positivt at Vegdirektoratet har sett i gang ein revisjon av handbok *N100*. N100 er den mest sentrale handboka med tanke på dimensjoneringsklassar for veg, og har såleis direkte innverknad på kostnadsnivå ved vegbygging. Det bør likevel peikast på at det også er ei rekkje andre vegnormalar som direkte kan verke inn på omfanget av eit vegprosjekt, mellom anna fundamentering av veg, indre og ytre miljøkrav i anleggs- og driftsfasen, og tunneltryggleik.

Fylkesrådmannen finn det naudsynt at fylkeskommunane tidleg vert involvert i vurderinga av kva standard som skal leggst til grunn for den enskilde vegstrekning. Dette heng saman med eit behov for større fleksibilitet, der mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov, og gi meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafikktryggleik med meir.

Det er behov for ein større prosess saman med Statens vegvesen for å avklare handlingsrom og moglege tiltak når det gjeld val og bruk av vegnormalane. Prosessen er starta opp, og fylkesrådmannen vil kome attende til dette i rulleringa av Regional Transportplan.

**Forslag til innstilling**

Fylkestinget tek gjennomgangen til Statens vegvesen om vegstandard til orientering, men legg til grunn at problemstillingar knytt til standardkrav vert teke nærare opp i rulleringa av Regional transportplan

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 30.04.2015

Pål Kårbø hadde sendt slik interpellasjon (jf. vedlegg *Interpellasjon FT 2014 Pål Kårbø*) til fylkestinget sitt møte 9. – 10. desember 2014 (FO 13/14):

### «Standard på nye vegprosjekt

*Gjennom prosjekta Stord vestsida og Bømløpakken, er det kome tilbakemelding om at ein ikkje opplever å få tilstrekkeleg kilometer med ny/oppgradert veg for pengane.*

*Statens vegvesen (SVV) er Hordaland fylkeskommune sin aktør i slike vegprosjekt, og dei gjer ein god jobb. Men det er likevel ei oppleving av at SVV sine handbøker og standardkrav gjer at veganlegga vert dyre. Særleg vert dette opplevd urimeleg når ein ser at den nye vegen nærast får «motorvegstandard», medan vegane som støyter til har ein heilt annan standard.*

*Hordaland KrF ønskjer at fylkestinget tar ei drøfting på denne problemstillinga, og m.a. vurderer om dette kan gjerast på ein annan måte.*

*Kan ein gjennom å senka standaren noko, få fleire meter ny/oppgradert veg for den samla økonomiske ramma?»*

Fylkesordføraren svarte mellom anna slik på representanten Kårbø sin interpellasjon:

*«Fylkesordføraren vil ta initiativ til ein diskusjon med Statens vegvesen om dette.»*

Fylkesrådmannen har på bakgrunn av dette starta opp ein prosess med Statens vegvesen om vegstandard, som mellom anna har resultert i eit notat frå vegvesenet om val av standard på fylkesvegnettet. Saksframstillinga baserer seg delvis på dette notatet, og notatet er lagt ved (jf. vedlegg *Val av standard på fylkesvegar. Brev frå SVV Region vest 29.04.15*).

## Vegnormalane

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova § 13 om anlegg av offentleg veg.

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet kan innanfor ramma av forskriftene fastsetja utfyllande retningslinjer. Dette er gjort gjennom vegnormalane. Målet med normalane er effektiv og trygg transport av menneske og gods, best mogeleg tilpassing til busetnad, bumiljø, landskap, naturmangfald, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksinteresser.

Det er Statens vegvesen ved Vegdirektoratet som har mynde til å fråvika normalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunane for kommunale vegar.

Dei viktigaste vegnormalane som gjeld offentlege vegar er:

Handbok	N100	Veg- og gateutforming
Handbok	018	Vegbygging
Handbok	N500	Vegtunneler
Handbok	N400	Bruprosjektering
Handbok	231	Rekkverk og vegens sideområder

Den av vegnormalane som omtalar vegstandarden mest direkte er handbok *N100 Veg- og gateutforming*. N100 gjer greie for standardkrav for nye vegar og utbetring av eksisterande vegar. Dei fleste fråvikssakane gjeld handbok N100 og N500.

## Sentrale element i fastsettelsen av dimensjoneringsklasse

I handbok N100 er vegane inndelt i dimensjoneringsklassar. I dei ulike dimensjoneringsklassane er det sett krav til ei rekkje faktorar som vil ha innverknad på tryggleik og køyrekomfort

Det er naudsynt med ein gjennomgang av dei mest sentrale kriteria ved val av dimensjoneringsklasse for veg. Det vert her fokusert på vegar med lågare ÅDT (årsdøgertrafikk, altså talet på køyretøy som dagleg passerar ei vegstrekning i begge retningar gjennom året). Innanfor kvar dimensjoneringsklasse er det **ulike krav** til mellom anna følgjande:

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

Dimensjoneringsklasse vert valt ut frå **ÅDT 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 trafikkprognosar og eventuelle regionale transportmodellar.

I tillegg til ÅDT og fartsgrense må det også gjennomførast ei vurdering av kva funksjon vegen skal ha. Merk at det innanfor same ÅDT og fartsgrense kan veljast ulike dimensjoneringsklassar basert på kva funksjon vegen skal ha.

Til dømes kan høg del av tungtrafikk verke direkte inn på val av køyrefeltbreidde, som kan plassere vegen i ein annan dimensjoneringsklasse med meir omfattande krav på fleire av punkta (enn berre vegbreidde) som er vist over. Feltbreidde på 2,75 meter kan i ein del tilfelle bli vurdert som for smal, basert på ein tungbilbreidde på 2,60 meter + speglar. For å til dømes auke feltbreidda til 3,0 m vil det vere naudsynt å endre dimensjoneringsklasse, noko som også fører til at skuldra på vegen aukar. Den totale vegbreidda aukar dermed meir enn berre auka feltbreidde skulle tilseie.

Dei viktigaste skiljelinjene for fylkesvegnettet i Hordaland går ved 1 500 ÅDT og 4 000 ÅDT, det vil seie prognostisert ÅDT 20 år fram i tid. Dersom prognostisert trafikkmengd er forventa å ligge like under 4 000 ÅDT 20 år fram, kan Hø2 i tabellen under nyttast. Er forventa trafikkmengde like over 4 000, er det naturleg at H4 vert lagt til grunn. Val av H4 resulterer ikkje berre i auka vegbreidde, men og stivare kurvatur både horisontalt og vertikalt, noko som igjen medfører auka kostnader ved bygging.

Dimensjoneringsklasse	Hø2	H4
Fartsgrense km/t	80	80
Vegbreidde (m)	7,5	10,0
Køyrefeltbreidde (m)	3,0	3,5
Stoppsikt (m)	100	145
Min. horisontalkurveradius (m)	200	300
Maks stigning (%)	8	6
Avstand mellom kryss (m)	250	1 000

På den andre sida er skilnadene relativt små når det gjeld ÅDT like under 1 500 samanlikna med ÅDT rett over 1 500 med fartsgrense 80, så lenge H-vegar (dimensjoneringsklasse for nasjonale hovudvegar) ikkje vert valt i staden for H(ø) (øvrige hovudvegar).

Val av dimensjoneringsklasse er ein del av den overordna planprosessen, og Statens vegvesen viser til at det er trong for ein felles prosess med vegeigar om val av dimensjoneringsklasse. Det vert også vist til at det er sett i gong eit revideringsarbeid av handbok N100.

Avslutningsvis presiserer Statens vegvesen at **punktutbetring**/ mindre utbetringar av vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

### Fråvik frå vegnormalane

Statens vegvesen må følgje dei vegnormalane som ligg føre. Fylkeskommunen kan som vegeigar gi fråvik frå vegnormalane, unntatt det som gjeld berande konstruksjonar (bru, ferjekai osb.) og normalane heimla i skiltforskrifta. 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.

Vegnormalane er bygde opp med såkalla skal-, bør- og kan-krav. For riksveger fungerer dette slik at bør-krava kan fråvikast av regionvegsjefen, medan skal-krava berre kan fråvikast av Vegdirektoratet. Regionvegsjefen har oppretta ei eiga fråviksnemnd som handsamar alle fråvikssaker og som gjer endeleg vedtak om fråvik frå bør-krav på riksveger, og som gir tilråding til Vegdirektoratet i skal-krav.

### Andre, relevante moment for kostnadsvurdering

Statens vegvesen peiker på at det også er fleire andre faktorar som spelar inn på kostnadane ut over sjølve veganlegget. Dette kan til dømes vere meir omfattande krav til ytre og indre miljøforhold som støydemping og tiltak mot forureining av nærmiljøet.

Vegvesenet peiker også på at det i dag er strengare krav til oppbygging av fundament for vegane, veggrunnen vert mellom anna masseutskifta i større grad enn tidlegare. Omfattande masseutskifting, i staden for bruk av duk for fundamentering, aukar byggekostnadane, men kan på sikt redusere vedlikehaldskostnadane.

Det kan avslutningsvis også peikast på kostnadane knytt til bygging av veg også er avhengig av ein fungerande marknad for gjennomføring av anbod.

### Prosess

Fylkesrådmannen viser til at det er starta opp ein felles prosess om vegstandard saman med Statens vegvesen. Prosessen omhandlar utforming og bruk av vegnormalar, samt handsaming av fråvik frå vegnormalane på fylkesvegar. På bakgrunn av dette har vegvesenet levert notatet *Val av standard på fylkesvegnettet* som det er vist til i denne saka. Dette notat kan sjåast som eit fyrste trinn i ein større prosess.

Vegdirektoratet har starta opp ein prosess med å revidere handbok *N100 Veg- og gateutforming*. Planen var at ny handbok skulle vere klar i 2017, men framdrifta er no forsert, og deler av resultatet av revisjonen skal leggjast fram i inneverande år. Fylkeskommunane er representert i arbeidet gjennom KS, som har eit medlem i styringsgruppa. Fylkesrådmannen har vore i dialog med KS sitt medlem i styringsgruppa, og det er eit felles fokus for fylkeskommunane spesielt på to område:

- **Fleksibilitet:** N100 må i større grad tilpassast fylkeskommunane sine behov slik situasjonen er i dag, og gi meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ÅDT, skuletransport, trafikktryggleik med meir.
- Fylkeskommunane som vegeigar må kunne involverast tidlegare for å kunne ta stilling til (saman med vegvesenet sine faglege vurderingar) kva standard som skal leggjast til grunn for den einskilde vegstreking.

Avslutningsvis vil fylkesrådmannen minne om at når det gjeld vidare prosess, og sjølv om *N100* er den mest sentrale handboka for arbeidet dimensjoneringsklassar for veg, så er det det også ei rekkje andre vegnormalar og handbøker som er relevante for kostnadar knytt til vegbygging.

### **Eit døme frå kollektivtrafikken på fylkesvegnettet**

Også for kollektivtrafikken kan forholdet til vegnormalane og vegvesenet si handbok for kollektivtrafikk (*V123 Kollektivhåndboka*) gi utfordringar i forhold til kostnader knytt til oppgradering. Dette gjeld spesielt haldeplasstiltak på veg utanfor tettbygde strom.

Haldeplasstiltak og trafikktryggleikstiltak kan vere to sider av same sak når det gjeld oppgradering av haldeplassar langs fylkesvegnettet utanfor tettstader. Formelle krav til haldeplasslengde og universell utforming kan resultere i så store kostnader at krava er til hinder for enkle tiltak som kan betre trafikktryggleiken vesentleg.

Slike mindre haldeplasstiltak handlar i stor grad om å gi skuleelevar og andre reisande høve til å vente på bussen utanfor køyrebana, eller om å få bussen ut av køyrebana mens den står på haldeplassen. Dersom det i større grad kan etablerast mindre plattformer for dei reisande utanfor køyrebana, og mindre busslommar som er tilstrekkeleg til å få heile bussen ut av køyrebana der det ikkje kan etablerast kanststopp, vil trafikktryggleiksgevinsten (både opplevd og reell) vere betydeleg. I tillegg kan dette resultere lågare kostnader for utbetring av haldeplass.

Statens vegvesen peiker på at punktutbetring/ mindre utbetringar kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande. Det er førebels ikkje avklart i kva grad slike enkle haldeplasstiltak kan reknast som mindre utbetringar.

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova § 13 om anlegg av offentleg veg. Vegdirektoratet kan innanfor ramma av forskriftene fastsetja utfyllande retningslinjer. Dette er gjort gjennom vegnormalane. Målet med normalane er effektiv og trygg transport av menneske og gods, best mogeleg tilpassing til busetnad, bumiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksinteresser. Statens vegvesen har mynde til å eventuelt fråvike vegnormalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg.

Fylkesrådmannen har som ei oppfølging av forvaltningsrevisjon innan vegområdet (fylkestings sak 85/12) etablert eit prosjekt der det vert gjort ei gjennomgang og vurdering av rammeverket for dagens samhandling med Statens vegvesen innan vegområdet. Dette inkluderer ein prosess knytt til bruk av vegnormalane.

Statens vegvesen har utarbeidd eit notat om *Val av standard på fylkesvegnettet*. Notatet tar opp i seg vurderingar knytt til både nye vegprosjekt, utbetringar, fråvik og andre kostnadsdrivarar, og kan sjåast som eit fyrste steg i prosessen med vurdering av utforming og bruk av vegnormalane.

Fylkesrådmannen finn det positivt at Vegdirektoratet har sett i gang ein revisjon av handbok *N100 Veg- og gateutforming*. N100 er den mest sentrale handboka for dimensjoneringsklassar for veg, og har såleis direkte innverknad på kostnadsnivå ved vegbygging. Fylkesrådmannen finn det likevel naudsynt å minne om at det også er ei rekkje andre vegnormalar som direkte kan verke inn på omfanget av eit vegprosjekt, som mellom anna fundamentering av veg, indre og ytre miljøkrav både i anleggs- og driftsfasen, og tunneltryggleik. I tillegg er anbudsprosessen avhengig av ein fungerande marknad for gjennomføring av prosjekt.

Fylkesrådmannen finn det, saman med KS sitt bidrag inn arbeidet med revisjon handbok N100, naudsynt at fylkeskommunane tidleg vert involvert i vurdering av kva standard som skal leggest til grunn for den einskilde vegstrekning. Dette heng saman med eit behov for større fleksibilitet, der mellom anna handbok N100 i større grad må tilpassast fylkeskommunane sine behov slik situasjonen er i dag, og gi meir fleksibilitet gjennom lokale behov knytt til ADT, skuletransport, trafikktryggleik med meir.

Vidare finn fylkesrådmannen det positivt at vegvesenet presiserer at punktutbetring/ mindre utbetringar i vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

Det er behov for ein større prosess saman med Statens vegvesen for å avklare handlingsrom og moglege tiltak når det gjeld val og bruk av vegnormalane. Prosessen er starta opp, og fylkesrådmannen vil kome attende til dette i rulleringa av Regional Transportplan. Om prosessen skulle lede til ei tilråding om endring av dagens fullmaktar til regionvegsjefen innan dette området, vil fylkesrådmannen legge dette fram for politisk handsaming.