

Viktigste endringer i håndbok N100 Veg- og gateutforming (2019)

Ny håndbok N100 Veg- og gateutforming er nå godkjent med unntak av nasjonale hovedveger med trafikkmengde 6 000 – 12 000. I dette trafikkintervallet skal det gjøres utredninger av alternative løsninger. Dimensjoneringsklasse H5 fra forrige normal er derfor videreført i denne normalen. Det er gjort noen mindre justeringer i dimensjoneringsklasse H5 i forhold til forrige versjon.

De største endringene i revidert håndbok N100 Veg- og gateutforming er redusert antall dimensjoneringsklasser, nytt beregningsgrunnlag for linjeføringskrav, tilrettelegging for modulvogntog og fartsgrense 110 km/t på motorvegnettet. De viktigste vegene har fått en høyere transportstandard uten rundkjøringer og miljøgater.

N100 viser tre dimensjoneringsklasser for nasjonale hovedveier utenfor tettbygd strøk, og dette er vesentlig færre enn før. På nasjonale hovedveger skilles kjøreretningene med enten forsterket midtoppmerking eller midtrekkverk. Dette er viktig for trafiksikkerheten.

Standard for utbedring av eksisterende veg er beskrevet i enkelte dimensjoneringsklasser. Lokale veier med enkel standard har fått større plass. Det er tillatt å løse de største problemene uten å løse alle.

Linjeføringskravene er justert/ redusert med utgangspunkt i nye og omfattende friksjons- og fartsmålinger på vegnettet. Dette gir besparelser uten at trafiksikkerheten reduseres.

Alle nye nasjonale hovedveger skal dimensjoneres slik at de er fremkommelige for modulvogntog. I kryss skal modulvogntoget sikres fremkommelighet gjennom overkjørbart areal. Stopplomme, snuplasser og breddeutvidelse i kurver (< 500 m) er tilpasset modulvogntoget.

Nye tunnelprofiler/ stoppsikt i tunnel som er samstemt med veg i dagen. Krav til avstand fra tunnelportal til sideanlegg og start retardasjonsfelt er tatt ut.

Belysningskrav er oppdatert i hht ny standard. Nytt om blanding.

Nett og gatebruksplanlegging er et viktig verktøy for planlegging og utforming av den enkelte gate i byer og tettsteder. I gater må det som regel prioriteres. Anvisningene om byer/gater er fleksible og gir valgfrihet. Man kan sette sammen elementer etter funksjon, mål, areal. Viktige nye tema er kapasitetssterke gater, gatetun, sambruksområder, litt bredere sykkelfelt, nytt kapittel om kantstein.

Stoffet om gang/sykkelløsninger understreker valgfriheten mellom en rekke velprøvde løsninger. Samtidig prøver vi ut nye løsninger i piloter. Sykkelekspressvei og sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater er omtalt. Gangfeltkriterier er beskrevet.

Stoffet om kollektivtrafikk er oppdatert med midtstilt kollektivfelt og midtstilt kollektivgate. Kriterier for kantstopp/busslommer er tydeligere. Det tillates å bruke kantstopp når ÅDT < 1 500

Det er gjort en bedre samordning mellom N100 og fartsgrensekriteriene. Blant annet er bruk av 30/40 km/t beskrevet bedre.