

Juni 2021

Vegnettsplan for Innlandet

Funksjonsklasser

Byggegrenser og avkjørsler

Samfunnssikkerhet og beredskap



Innhold

Forord	3
1. Klassifisering av fylkesvegnettet – inndeling i funksjonsklasser	4
1.1. Begrepsdefinisjoner	4
1.1.1. Omhandles i dokumentet:.....	4
1.1.2. Omhandles ikke i dokumentet:.....	4
1.2. Mål og hensikt	4
1.3. Fylkesvegnettet i Innlandet	5
1.4. Funksjonsklasser – kriterier.....	6
<i>Vegens betydning i det nasjonale og internasjonale vegnettet</i>	7
<i>Forbindelse mellom region- og kommunesentre, gjennomfartsårer</i>	7
<i>Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for fylkesvegnettet</i>	7
<i>Reiselengde og transportfunksjon uttrykt bl.a. gjennom viktighet og trafikkmengde (ÅDT)</i>	7
<i>Befolkningskonsentrasjoner</i>	7
<i>Viktige kollektivknutepunkt</i>	7
<i>Spesielle hensyn som andel tunge kjøretøy, turisme mv.</i>	7
<i>Vegens omgivelser</i>	7
<i>Vegtetthet</i>	8
1.5. Definisjon av funksjonsklassene B - E.....	8
1.5.1. Funksjonsklasse B - regionale hovedveger.....	8
1.5.2. Funksjonsklasse C - lokale hovedveger.....	8
1.5.3. Funksjonsklasse D – lokale samleveger.....	8
1.5.4. Funksjonsklasse E - lokale atkomstveger.....	8
1.6. Omklassifisering.....	8
1.7. Forholdet til kommuneplanens arealdel.....	8
2. Byggegrenser	9
2.1. Lovgrunnlag	9
3. Avkjørsler	11
3.1. Lovgrunnlag	11
3.2. Differensiert holdning til behandling av avkjørselsspørsmål – holdningsklasser	12
3.2.1. <i>Streng holdning – regionale og lokale hovedveger. Funksjonsklasse B og C</i>	12
3.2.2. <i>Mindre streng holdning - lokale samleveger. Funksjonsklasse D</i>	12
3.2.3. <i>Lite streng holdning - lokale atkomstveger. Funksjonsklasse E</i>	12
4. Samfunnssikkerhet og beredskap	13
4.1. Risiko og sårbarhet for veg (VegROS).....	13
4.1.1. <i>Tre hovedområder</i>	13
4.2. Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for fylkesvegnettet	14
4.3. Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for riksvegnettet	14
5. Kart	14

Forord

Dette dokumentet er resultatet av arbeidet med en helhetlig plan for utvikling av fylkesvegene i Innlandet, kalt Vegnettsplan for Innlandet. To vegnettsplaner fra tidligere Hedmark og Oppland fylker gjelder i dag side om side. Dette dokumentet erstatter de eksisterende planene.

Målet med vegnettsplanen er å presentere et verktøy for utvikling og styring av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett. Vegnettsplanen skal være med å gi et bedre grunnlag for politiske prioriteringer. I tillegg vil den være et forvaltningsmessig verktøy for kommunene og Innlandet fylkeskommune ved behandling av byggegrense- og avkjørselsaker.

Gjennom den harmoniseringen av vegnettet som nå er gjort, er funksjonsklasser justert for noen vegstrekninger. Samfunnssikkerhet og beredskap er tatt inn som en del av dokumentet. Dette er bl.a. omtalt i kapittel 4 og innarbeidet i kriteriene. Kriterier for innplassering i funksjonsklasser er tekstlig tilpasset regionreformen, hensynet til omkjøringsruter og at vi nå er samlet i et fylke. De generelle byggegrensene er harmonisert.

Etter regionreformen i 2020 er SAMS vegadministrasjon avviklet, og fylkeskommunene fikk ansvaret for fylkesvegnettet gjennom egen vegadministrasjon. Fylkesvegene er innplassert i funksjonsklassene B-E. Til forskjell fra tidligere vegnettsplaner omhandler planen her derfor ikke riksvegene, som er plassert i funksjonsklasse A.

En prosjektgruppe i Samferdselsavdelingen ved Innlandet fylkeskommune har hatt ansvaret for arbeidet. Gruppen har hatt følgende sammensetning:

- Kari Svingheim/ Pernille Reistadbakken, drift
- Tor-Arne Foss, kvalitet og støtte
- Tihomir Drec, strategi og utvikling
- Morten Brandsnes, strategi og utvikling
- Håvard Storli, trafikk og miljø
- Anne Jorde, strategi og utvikling

Dokumentet er formalisert gjennom nødvendige vedtak i politiske utvalg og fylkesting. I utgangspunktet er dokumentet statisk og legger føringer for fremtidige innplasseringer i eller endringer av funksjonsklasser. Vegnettsplanen skal revideres hvert fjerde år. Vedleggene er dynamiske og oppdateres årlig. Disse tilgjengeliggjøres på Innlandetfylke.no. Samferdselsavdelingen er ansvarlig for oppdatering og revisjon.

1. Klassifisering av fylkesvegnettet – inndeling i funksjonsklasser

1.1. Begrepsdefinisjoner

For å unngå forvirring rundt ulike begreper, er de som anses mest relevante, lagt inn med hyperkobling til definisjoner, blant annet til Nasjonal vegdatabank. Relevante begreper (ikke uttømmende) som ikke nødvendigvis henger sammen med funksjonsklasseinndelingen er nevnt under punkt 1.1.2.

1.1.1. Omhandles i dokumentet:

[Funksjonsklasse](#): Inndeling av vegnettet i forhold til hvilken funksjon vegen har eller er prioritert for.

[Tettsted](#) Statistisk sentralbyrås definisjon legges til grunn.

[Kollektivknutepunkt](#) defineres i kollektivhåndboka HB V123 på fire ulike nivåer. I dokumentet her (kapittel 1) vises til nivå 1 - nasjonalt kollektivknutepunkt.

1.1.2. Omhandles ikke i dokumentet:

[Funksjonell vegklasse](#): Fra Nasjonal vegdatabank: «En klassifisering basert på hvor viktig en veg er for det totale vegnettets forbindelsesmuligheter.» Det vil si en teknisk klassifisering som brukes for å styre trafikken i ruteplanleggere for ulike trafikantgrupper; bil, buss m.m. Dette kan bety at selv om to vegstrekninger har samme funksjonsklasse, så har de forskjellig funksjonell vegklasse, for at trafikken skal rutes på den ene vegen. Økende bruk av ruteplanleggere krever en tilpasset inndeling av vegnettet slik at riktig rute velges, en slik inndeling skal kunne bidra til å kunne styre trafikken best mulig.

[Vegfunksjon](#) viser blant annet tidligere inndeling med primære, sekundære og øvrige fylkesveger. Denne er i bruk i veglistene. Funksjonsklasser vil etter hvert ta over for denne objekttypen.

[Vinterdriftsklasser](#) Inndeling av vegnettet for å beskrive ulike standard for vinterdrift. Inndelingen baseres på trafikkmengde, viktighet av veg, klima, trafikksikkerhet mm. (Operativ Standard Innlandet (OSI)).

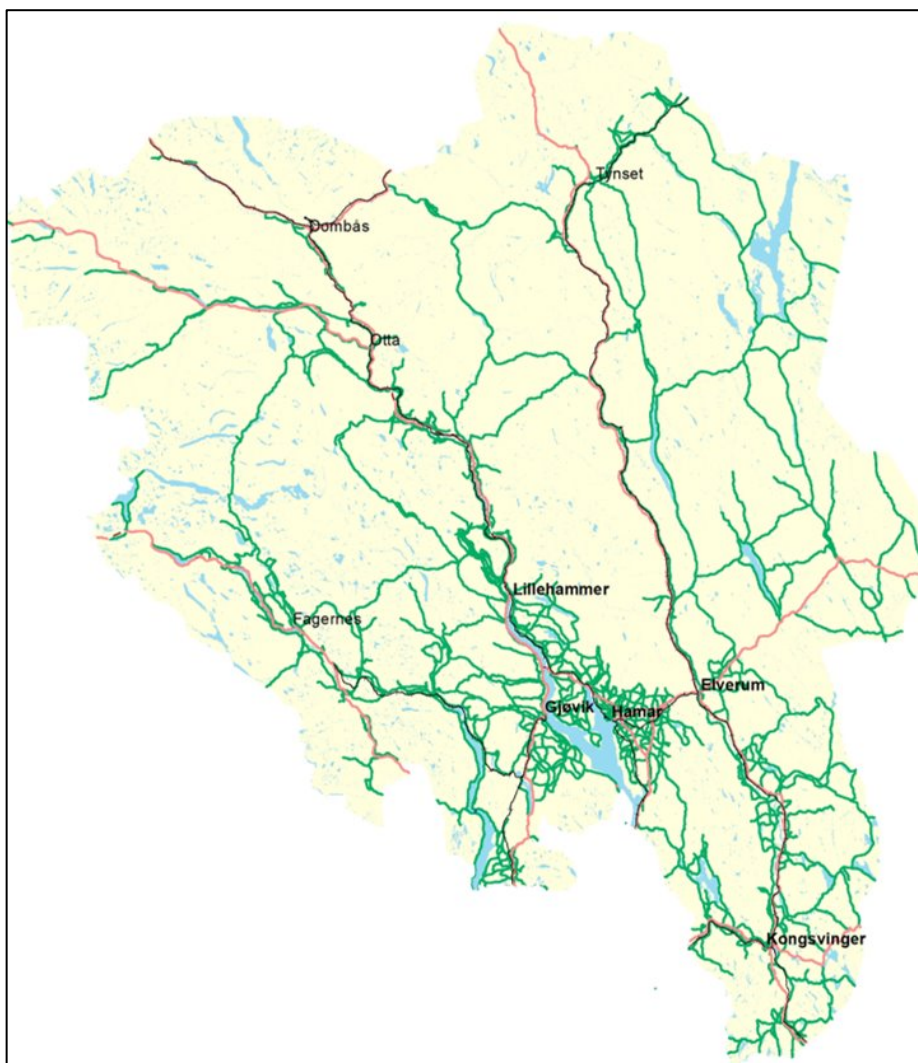
1.2. Mål og hensikt

Hensikten med å dele vegnettet inn i funksjonsklasser er å ha et retningsgivende verktøy for styring og utvikling av et tjenlig og funksjonsdyktig vegnett. Det skal gi nyttig informasjon til strategiske diskusjoner om prioritering og valg av vegstandard (grus, fast dekke, bæreevne, flaskehals), fordeling av midler til drift og vedlikeholdstiltak, investeringstiltak, avkjørselspraksis, trafikksikkerhetstiltak og kollektivtiltak mv.

Funksjonsklasseinndelingen vil både være et styringssignal og et hjelpemiddel for arbeidet med Nasjonal transportplan, handlingsprogram for fylkesveger og kommunale planer. Planen skal videre bidra til ensartet forvaltning av byggegrenser og avkjørsler i uregulerte områder, samt være førende for deler av arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Den gir også forutsigbarhet og veiledning for saksbehandlere i kommuner og andre eksterne.

Inndelingen i funksjonsklasser er ikke automatisk en rangering av veger med tanke på prioriteringer av vedlikehold og utbedring/oppgradering, men det vil være informasjon til strategiske diskusjoner, og gi et bedre grunnlag for politiske prioriteringer.

1.3. Fylkesvegnettet i Innlandet



Innlandet har ansvar for et omfattende fylkesvegnett. Fylkesvegnettet i Innlandet har en samlet veglengde på om lag 6800 km kjøreveg pr. januar 2020.

I fylket er det spredt bosetting og næringsstruktur, og store forskjeller mellom by og land. Viktige næringer er jord- og skogbruk, reiseliv og tjenesteyting. En viktig del av næringslivet baserer seg på råstoff fra primærnæringene, som sammen med fylkets transittfunksjon mellom nord og sør, gir lange transportavstander.

Tabellen nedenfor viser gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde (ÅrsDøgnTrafikk - ÅDT) på fylkesvegnettet. I Innlandet har hele 85% av vegnettet en ÅDT som er lavere enn 1500.

Trafikkmengde (ÅDT)	Antall km	Prosentvis fordeling
< 500	3961 km	58 %
500 – 1500	1871 km	27 %
1501 – 5000	859 km	13 %
>5000	109 km	2 %
Sum fylkesveger i Innlandet	6800 km	100 %

Kilde: Vegkart.no (NVDB) januar 2020. (Tallene kan avvike noe, da «vegart» oppdateres jevnlig.)

Tabellen viser at 2 % av vegnettet har ÅDT større enn 5 000 kjøretøy pr. døgn, og 58 % av vegnettet har ÅDT lavere enn 500 kjøretøy pr. døgn.

1.4. Funksjonsklasser – kriterier

Ved inndeling i funksjonsklasser er utgangspunktet hvilken type trafikk som er hovedbruker av vegen, og gjennom dette hvilken funksjon vegen har eller er prioritert for. ÅDT vil kunne være en indikasjon, men vil ikke være avgjørende. En veg med stor andel lange reiser (fjerntrafikk) må ha høy funksjonsklasse, mens en veg med hovedsakelig lokal trafikk gjerne kan ha mye trafikk, men vil ha lav funksjonsklasse.

Etter en inndeling i standardklasser jf. vegnormalen (riksveg, hovedveger, lokale hovedveger, samleveger og atkomstveger) er fylkesvegnettet delt inn i grupper/funksjonsklasser med tilnærmet samme funksjon og trafikkmessig betydning. I tillegg er det gjort tilleggsbetraktninger for å sikre den rutevise standarden og at veger som på andre måter er spesielle eller skiller seg ut, blir ivaretatt.

Riks- og fylkesvegene er delt inn i 5 funksjonsklasser (A-E). Felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkevegene (sams vegadministrasjon) er opphørt etter at regionreformen ble gjennomført i 2020. Administrasjonen av fylkesvegnettet er nå underlagt fylkeskommunene. Funksjonsklasse A er forbeholdt riksvegene og er derfor ikke en del av Vegnettsplanen for Innlandet. Fylkesvegene er inndelt i funksjonsklassene B-E:

Funksjonsklasse B	regionale hovedveger
Funksjonsklasse C	lokale hovedveger
Funksjonsklasse D	lokale samleveger
Funksjonsklasse E	lokale atkomstveger

Følgende kriterier er lagt til grunn og vurdert ved inndeling i funksjonsklasser:

Vegens betydning i det nasjonale og internasjonale vegnettet

For å unngå unødige fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer bør vegens funksjonsklasse harmonere med tilstøtende fylkeskommuner og/eller riksgrense.

Forbindelse mellom region- og kommunesentre, gjennomfartsårer

Hver av fylkets ti regionsenter (Kongsvinger, Hamar, Elverum, Tynset, Lillehammer, Gjøvik, Gran, Otta, Vinstra, Fagernes-Leira) skal ha minst en vegforbindelse til hver av naboregionene via funksjonsklasse A eller B. Videre skal viktigste vegforbindelse mellom kommunesentre og veg med funksjonsklasse A eller B minst ha funksjonsklasse C.

Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for fylkesvegnettet

Det skal etableres fylkeskommunale omkjøringsruter for alle veger med regional vegfunksjon (funksjonsklasse B). Omkjøringsruten bør ha funksjonsklasse D eller høyere.

Reiselengde og transportfunksjon uttrykt bl.a. gjennom viktighet og trafikkmengde (ÅDT)

Stor andel lange reiser (fjerntrafikk) og veger som er sentrale for et regionalt og nasjonalt næringsliv, og/eller defineres som samfunnsviktige/-kritiske, vil gi høy funksjonsklasse. Der to veger i utgangspunktet er like, kan trafikkmengden avgjøre om de havner i samme klasse. Veg med høy andel lange reiser indikerer en viktig transportfunksjon.

Befolkningskonsentrasjoner

Tettsteder, bygder, grender og boligområder skal minst ha en vegforbindelse med funksjonsklasse D til veg av høyere funksjonsklasse.

Viktige kollektivknutepunkt

Atkomst mellom hovedveg og nasjonalt kollektivknutepunkt skal minst ha funksjonsklasse C.

Spesielle hensyn som andel tunge kjøretøy, turisme mv.

Dette vil kunne være turistveger eller veger som går i spesielle miljøer eller omgivelser og som gjør at vi ønsker å ivareta dem på en spesiell måte. Disse vegene skal minst ha funksjonsklasse D.

Vegens omgivelser

Strekninger med tett bebyggelse og forekomst av ulike typer virksomheter, skal hensyntas. Veger som er tilførselsveg til områder avsatt til større næringsområder bør minst ha funksjonsklasse D.

Vegtetthet

I et område med mange veger er det lettere å gradere vegnettet i flere nivåer, dvs. prioritere mellom en eller flere parallelle vegstrekninger som vi ønsker å utvikle til en akseptabel transportåre. I spredtbygde områder er det færre veger og hver veg vil ha en blanding av transport- og adkomstfunksjon. På grunn av dette kan en større andel av vegene i et område med høy vegtetthet graderes i lavere funksjonsklasser enn i mer spredtbygde områder.

1.5. Definisjon av funksjonsklassene B - E

1.5.1. Funksjonsklasse B - regionale hovedveger

Veger med regional vegfunksjon, overordnet/regional betydning, relativt mye trafikk og viktige veger for næringslivet. Sammen med riksvegene utgjør disse et overordnet transportnett. Disse vegene har den største andelen lange reiser (over 50 km). De viktigste vegene som krysser fylkes- og riksgrensene hører også med i funksjonsklasse B.

1.5.2. Funksjonsklasse C - lokale hovedveger

Veger med viktig lokal, men også en viss regional funksjon hvor hovedfunksjonen er viktige forbindelsesveger mellom funksjonsklasse A og B og forbindelse til kommunesentrene. Disse vegene brukes av trafikk med lange reiser, men reiselengden er gjennomgående lavere enn for klasse B. Hovedveger/-gater i større tettsteder hører også med i funksjonsklasse C.

1.5.3. Funksjonsklasse D – lokale samleveger

Veger som binder sammen bygder og grender eller gir hovedatkomst til bygd eller grend. I funksjonsklasse D vil det være en blanding av enkeltveger og kortere sammenhengende ruter. Viktigste forbindelse til turistmål eller til større industriområde. Disse vegene har også en samlefunksjon for trafikk til eller fra veger i funksjonsklasse B og C. Samleveger i byer og tettsteder hører også med i funksjonsklasse D.

1.5.4. Funksjonsklasse E - lokale atkomstveger

Veger som kan være samleveger, men som mest domineres av atkomst til boliger og virksomhet langs disse vegene. Transportfunksjonen er underordnet, vegen anses kun å ha lokal funksjon.

1.6. Omklassifisering

Omklassifiseringer til fylkesveger vedtas av fylkestinget. I forbindelse med samme fylkestingsvedtak vil man ta stilling til innplassering i funksjonsklasse for omklassifisert veg.

1.7. Forholdet til kommuneplanens arealdel

Kommunene skal hen vise til vegnettsplanen som en retningslinje i kommuneplanens arealdel – og ikke som en bestemmelse. Dette sett i sammenheng med at det gjennom vegnettsplanen er fastsatt generell byggegrense, og at den angir retningslinjer for behandling av avkjørselssaker. Fylkeskommunen vil være vedtaksmyndighet etter vegloven i uregulerte strøk. Det må søkes fylkeskommunen om avkjørselstillatelse. Videre må det i alle byggesaker som strider mot de generelle byggegrensene, søkes fylkeskommunen om dispensasjon.

2. Byggegrenser

Etter at vegloven ble endret som del av forvaltningsreformen (2010) oppsto det behov for å samkjøre forvaltningen av gamle og nye fylkesveger. Fylkestingene fikk hjemmel til å differensiere byggegrensene for fylkesveger (vegloven § 29).

I tidligere Hedmark og Oppland er dette formalisert ved ulike vedtak i fylkestingene, der man først behandlet prinsipper om funksjonsklasser og kriterier, og deretter innplasserte fylkesvegnettet i funksjonsklasser. Som en konsekvens av funksjonsklasseinndelingen ble det så fattet egne vedtak om «retningslinjer for byggegrenser og avkjørslers langs fylkesveger».

De tidligere vedtakene om generelle byggegrenser viser at det ble fastsatt ulike byggegrenser for veger i funksjonsklasse D. Av hensyn til enhetlig saksbehandling er disse nå harmonisert i eget vedtak av fylkestinget i sak 120/2020, den 20.10.2020, slik at byggegrensene er sammenfallende for hele Innlandet i alle funksjonsklasser:

Funksjonsklasse	Byggegrenser
B - regional hovedveg	50
C - lokal hovedveg	30
D – lokal samleveg	20
E – lokal atkomstveg	15

2.1. Lovgrunnlag

Hjemmel for fastsetting av generelle byggegrenser finnes i Vegloven § 29:

§ 29. Langs offentlig veg skal det være byggegrenser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.

Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd. Avstanden skal reknast frå midtlina i høvevis kjørebana, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebana, eller er det tvil om kva som bør reknast for midtlina, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå.

Departementet kan for særskilt fastsette riksvegstrekingar sette større eller mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 100 meter. For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsette strekingar sette ein større avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 50 meter.

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter.

Ved kryss i plan mellom

- 1) offentlege vegar,
- 2) offentlege vegar og andre vegar som er opne for allmen ferdsle,
- 3) offentlege vegar og jarnveg eller sporveg,

skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina åt vegane (jernbana, sporvegen) 60 meter frå skjeringspunktet åt midtlinene ved kryss med riksveg og fylkesveg og 40 meter frå skjeringspunktet ved andre kryss. I særskilde høve kan vegstyremakta fastsette ei anna byggegrense for det einskilde krysset. Høyrer dei kryssande vegane ikkje under same vegstyremakt, tar den høgste av desse styremaktene avgjerd i saka.

Før det blir tatt avgjerd etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal vedkomande kommune få høve til å seie si meining. Eigarane av dei eigedomar som vedtaket får verknad for, skal gis skriftlig melding om avgjerda.

Dei avstandane som er oppgitt i denne paragrafen, skal målast vassrett og i rett line.

Dette innebærer at byggegrensene fastsettes for særlig å ivareta følgende hensyn:

- trafiksikkerheten
- vegvedlikeholdet og driften av vegen
- arealbehovet ved utbedring av vegen
- miljøet langs vegen

Etter gjeldende lovverk (vegloven § 30) er det fylkeskommunen som fatter vedtak om dispensasjoner fra vedtatt byggegrense langs fylkesvegane, **dersom annet ikke er fastsatt gjennom vedtatte arealplaner etter plan- og bygningslovens bestemmelser.**

Kommunene har således gjennom ordinær plan- og bygningslovsprosess anledning til å utarbeide og vedta reguleringsplaner som åpner for byggegrenser med mindre avstand enn det som følger av de generelle retningslinjer. Dette er særlig aktuelt i byer og tettsteder. Ved utarbeidelsen av reguleringsplaner skal fylkeskommunen uttale seg til foreslåtte byggegrenser.

3. Avkjørsler

Retningslinjer for behandling av avkjørselsaker langs fylkesvegene er et verktøy for behandling av enkeltsaker etter vegloven § 40. De er først og fremst retningsgivende for behandling av avkjørselsspørsmål på fylkesveger utenom regulert strøk. Det vil også være et verktøy i arbeid med høringsuttalelser til reguleringsplaner som omfatter avkjørselsspørsmål. Kommuner og søkere skal kunne benytte seg av planen for å finne ut hvilken holdning de kan forvente ved etablering av ulike tiltak langs vegnettet.

Holdningsklassene er knyttet opp til inndelingen i funksjonsklasser:

Funksjonsklasse	Holdningsklasse avkjørsler	Byggegrenser
B - regional hovedveg	Streng	50
C - lokal hovedveg	Streng	30
D – lokal samleveg	Mindre streng	20
E – lokal atkomstveg	Lite streng	15

Retningslinjene for behandling av avkjørselssaker er ikke juridisk bindende, men skal gi forvaltningsorganet mulighet til å vurdere og behandle saker likt innenfor fylkesgrensen.

3.1. Lovgrunnlag

Saker som omhandler avkjørsel fra fylkesveg skal behandles av fylkeskommunen når dette ikke er avklart i arealplan etter Plan- og bygningsloven, eller når det søkes om dispensasjon fra slik plan.

Hjemmel for fylkeskommunens behandling er vegloven § 40:

§ 40. Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle, må avkjørsle frå offentleg veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyremakta.

Vegstyremakta kan krevje at avkjørsle frå offentleg veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.

Er arbeidet med avkjørsla ikkje sett i gang innan 3 år etter at løyve er gitt, fell løyvet bort.

Avkjørselsspørsmål behandles etter regler gitt i Statens vegvesens håndbok R701 ["Retningslinjer for behandling av avkjørselssaker"](#) (2014) med støtte i gjeldende vegnettsplan. Nåværende og framtidig trafikkmengde på vegen, fartsnivå, siktforhold, og om skoleveg er sikret for nye boliger er viktige vurderingskriterier i enkeltsaksbehandlingen.

3.2. Differensiert holdning til behandling av avkjørselsspørsmål – holdningsklasser

Tre holdningsklasser for avkjørsler er knyttet opp til funksjonsklasseinndelingen langs fylkesvegnettet:

3.2.1. Streng holdning – regionale og lokale hovedveger. Funksjonsklasse B og C

- a) Antall avkjørsler til vegene må være meget begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- b) Gardsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når den oppfyller de tekniske krav.
- c) Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger vedtatt reguleringsplan eller kommune(del)plan etter plan- og bygningsloven som godkjenner slik løsning. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.
- d) Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør begrenses. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før.

3.2.2. Mindre streng holdning - lokale samleveger. Funksjonsklasse D

- a) Antall direkte avkjørsler til vegene må være begrenset.
- b) Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmulighet.
- c) Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør normalt gis.

3.2.3. Lite streng holdning - lokale atkomstveger. Funksjonsklasse E

Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav til avkjørselsutforming oppfylles. Hvor forholdene ligger til rette for det, kan atkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

4. Samfunnssikkerhet og beredskap

4.1. Risiko og sårbarhet for veg (VegROS)

Innlandet fylkeskommune har et ansvar for å ha oversikt over sårbarheter på eget vegnett, samt for risikoer som kan true eksisterende eller planlagt vegnett. Det skal gjennomføres VegROS på alle fylkesveger i funksjonsklasse B og andre veger/strekninger etter behov.

4.1.1. Tre hovedområder

- For å sikre en robust og pålitelig fylkesveg-infrastruktur, som både bidrar til å opprettholde samfunnets funksjonsevne og som er med på å forhindre og begrense skader på personer, miljø eller materiell, skal Innlandet fylkeskommune:
 - ta hensyn til samfunnssikkerhet i hele vegens livsløp for å opprettholde samfunnets funksjonsevne ved krise og større påkjenninger
 - ta høyde for klimapåkjenninger ved planlegging, prosjektering og bygging av ny infrastruktur, og ved forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.
- For å ivareta samfunnssikkerhet skal Innlandet fylkeskommune:
 - ha oversikt over fylkesvegstrekninger som er kritisk for samfunnets funksjonsevne i en beredskaps-/ kritesituasjon og prioritere beredskap og overvåkning for disse strekningene
 - systematisk kartlegge og ha oversikt over risikoer og sårbarheter for vegnettet og benytte denne kunnskapen som grunnlag for prioriteringer ved utbygging og fornying, samt drift og vedlikehold av veginfrastrukturen.
- For å møte klimautfordringene skal Innlandet fylkeskommune:
 - bygge robust nok og begrense infrastrukturens sårbarhet til fremtidige klimapåkjenninger ved å ta hensyn til klimaendringer ved planlegging og prosjektering av ny infrastruktur
 - forvalte vegnettet på riktig måte og sikre at klimahensyn er en del av beslutningsgrunnlaget ved prioritering av innsats for drift, vedlikehold og forvaltning av vegnettet og vegobjekter.

Et verktøy for dette arbeidet er VegROS, som er en overordnet metodisk kartlegging, vurdering og rangering av steder og strekninger i vegnettet hvor det kan være fare for brudd. VegROS er en innledende grovanalyse, rettet mot å fremskaffe mer detaljerte ROS-analyser. Analysen er ment å:

- synliggjøre vegnettets risiko og sårbarhet
- danne grunnlag for videre arbeid for å avklare tiltak og kostnader
- danne grunnlag for utarbeidelse av beredskapsplaner knyttet til restrisiko.

4.2. Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for fylkesvegnettet

For å kunne gi en tilstrekkelig fremkommelighets-robusthet på det mest sentrale fylkesvegnettet, skal det for disse etableres permanente omkjøringsruter etter følgende føringer:

- Det skal planlegges og etableres omkjøringsruter for alle fylkesveger i funksjonsklasse B.
- Permanente omkjøringsruter skal fortrinnsvis legges på annet fylkes- eller riksvegnett.
- Ved planlegging og etablering av omkjøringsruter skal føringer i Statens vegvesens håndbok R611 Trafikkberedskap, legges til grunn.

Mange av våre fylkesveger kan håndtere omkjøring av kortere varighet, f.eks. ved kortere stengninger ifm. mindre hendelser e.a. For å kunne gi bedre fremkommelighets-robusthet ved stenginger av lengre varighet, f.eks. ved naturgitte hendelser som flom, skred e.l., vil det være behov for å etablere permanente omkjøringsruter. Det vil være ruter som inngår i det nasjonale nettverket av omkjøringsruter.

Permanente omkjøringsruter skal kunne håndtere både trafikkmengden og kjøretøytypen som normalt benytter hovedruten uten at det oppstår nye trafikkfarlige situasjoner og at vegnettet i liten grad svekkes eller ødelegges. I noen tilfeller vil det bety at det ikke er mulig å etablere permanente omkjøringsruter uten svært lang omkjøringstid, og/eller at man må gi ulike omkjøringstilbud til ulike kjøretøytyper.

Valg av omkjøringsruter vil derfor stille krav til vegens beskaffenhet som akseltrykk, kurvatur, vegbredde, høyde, vegdekke, vegens omgivelse og dens infrastruktur m.m. Det stilles derfor krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser på alle foreslåtte permanente omkjøringsruter før de eventuelt kan etableres.

4.3. Fylkesveger med omkjøringsfunksjon for riksvegnettet

Jf. Statens vegvesens retningslinjer for Trafikkberedskap (R611), ble det i perioden 2016 til 2018 etablert og formalisert omkjøringsruter for riksvegnettet. Størsteparten av omkjøringsrutene går på fylkesvegnettet. Dette gjelder også for Innlandet, hvor brorparten av omkjøringsrutene er lagt på fylkesveger i funksjonsklasse B og C, men enkelte også på D og E. Vegdirektoratet utreder behovet for å forskriftsfeste nasjonale føringer for fylkesvegnettet, herunder omkjøringsruter. Inntil konklusjonene fra dette arbeidet er klare, er fylkeskommunens holdning at fylkesveger med omkjøringsfunksjon for riksvegnettet ikke skal tillegges vekt knyttet til vurderinger av fylkesvegens funksjonsklasse.

5. Kart

Kardelen av vegnettsplanen er denne gang presentert digitalt med dynamiske kart gjennom [Vegkart](#). Kartet er på denne måten lettere å vedlikeholde og det gir mulighet for å zoome og jobbe aktivt i kartet. Det er søkemuligheter for holdningsklasse for avkjørsler og byggegrense, i tillegg til funksjonsklassene (<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>).

Funksjonsklassene er vist i Vegkart, og dette dokumentet samt vedlegg legges også ut på Innlandetfylke.no.

Vedlegg

Bruksanvisning til vegkart vil komme i vedlegg.