

## Kommentarer til håndbok 273, Nasjonalt vegreferansesystem, første høringsrunde 2008 inkludert endringer ihht Forvaltningsreformen.

Generelle skrivefeil som er rettet er ikke satt inn i tabellen.

Nr	Kapittel	Innspill	Fra	Kommentar / endring
1.	Generelt	Figurer med mørke blå markering på svart bunn fungerer dårlig på trykk. Fargevalg bør endres.	2	Mørk blå markering er endret på følgende figurer: Figur: 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 74, 75
2.	1.2 Nasjonal vegdatabank	I håndboka er det en utstrakt bruk av europa og riksveger. Vi bør gå over til benevnelsene stamveger og øvrig riksveg	5	I forbindelse med forvaltningsreformen er begrepet Stamveg utgått, og Riksveg innført i stedet.
3.	1.3.2 Veginformasjon, figur 1	Vegreferansen bør inn i figuren der den hører hjemme	5	Vegreferanse er et fagobjekt nesten på lik linje med de andre fagobjektene i NVDB. Det behandles nesten helt likt som de andre, og settes derfor inn i figuren under "Fagobjekter"
4.	1.5 Hvordan håndboka er bygd opp.	Alle kapitler unntatt kapittel 7 er omtalt i teksten, er det noen spesiell grunn til det?	7	Ingen spesiell grunn, og jfr kommentar 29 er dette kapittelet nå tatt ut av håndboka.
5.	2.2.1 Nettelementer, figur 2	Figuren burde vise eksempler på noder der det klart vises at det er bare to lenker som knyttes sammen.	5	En node kan også knytte sammen to lenker selv om dette ikke er et kryss (3 lenker eller flere). Figuren endres til også å vise slike tilfeller.
6.	2.2.4 Hvor lang er en lenke?	Noen lenker er 10 km lange, dette bør forklares.	5	Følgende tekst er satt inn: "I NVDB eksisterer det gamle lenker som er inntil 10000 m lange da dette var maksimal lengde for lenker da vegnettet ble bygget opp første gang."
7.	2.2.4 Hvor lang er en lenke?	I teksten står det "Veger med lavere kategori enn F skal ha lenkesplitt i alle kryss".	1	Initielt er lenker for eksempel for kommunale veger opprettet i forhold til vegens lengde ihht vegnummer. Dvs at disse vegene ikke nødvendigvis har lenkesplitt i alle kryss. Teksten endres derfor til "Veger med lavere kategori enn F kan ha lenkesplitt i alle kryss, eller lenkens lengde kan tilsvare lengden på vegens nummer".
8.	2.2.4 Hvor lang er en lenke?	GV oppfattes vel som lavere kategori enn E/R/F, og skal følge andre regler mht lenkesplitt. Det står heller ikke noe om dette i del II, Gang-sykkelveg.	2, 7	I kap 11.1 er følgende satt inn: "Gang- og sykkelvegers lenker vil være noe kortere enn det ordinære vegnettets lenker (avsnitt 2.2.4), normalt sett mellom 200 og 2000 meter. Kortere lenker enn 200 meter bør unngås dersom det er mulig." I kap. 2.2.4 er det kommentert at det gjelder egne regler for gang- og sykkelveger.
9.	2.3.1 Et viktig prinsipp	Hvorfor står det "Derfor blir lenker svært sjelden endret", og ikke "aldri endret"?	5	"Svært sjelden" er endret til "aldri" i teksten.
10.	2.3.1 Et viktig prinsipp	Fra den gule rammen: "En konsekvens av dette prinsippet er at lenker er uforanderlige i den forstand at de verken kan	4	Innholdet i den gule rammen er helt korrekt. Teksten i 2.3.7 er endret slik at den nå er korrekt, se kommentar til dette kapittelet.

		splittes, forlenges eller forkortes.” Unntatt ERF-veger som krysser jfr 2.3.7?		
11.	2.3.2 Sammenkobling av noder og lenker	I teksten står det ”Der hvor veg krysser hverandre, skal det etableres en node mellom de tilsvarende lenkene”. Bør endres til ”Der hvor ny veg krysser en eksisterende..” ?	5	Opprinnelig tekst beholdes. Ikke alle lenker er splittet i kryss, men de er alltid koblet til hverandre gjennom en node.
12.	2.3.5 Ny veg som slutter seg til eksisterende veg	Bør en føye til en kommentar om at en får nye lenkedeler (lenken splittes ikke)?	7	Lenkedeler beskrives i kap 2.3.3, og dette antas å ha interesse kun for spesielt interesserte. De er derfor ikke omtalt utover dette.
13.	2.3.7 Ny veg som danner et X-kryss	I teksten står det ”Denne nye noden splitter den ene eller begge lenkene i henhold til 2.2.4.” Dette stemmer ikke med det som står i 3. kulepunkt i 2.3.2.	5	Teksten endres til ” Denne nye noden kan splitte den nye lenken i henhold til reglene i avsnitt 2.2.4. Den gamle lenken splittes ikke.”
14.	2.4.1 Form og geometri	Et geometrisk punkt har ingen dimensjoner, men kan stedfestes i to eller flere dimensjoner.	5	Teksten endres til ”En node har et geometrisk punkt, som er stedfestet todimensjonalt eller tredimensjonalt”. Tilsvarende for lenke.
15.	2.4.1 Form og geometri	I teksten står det ”Formen er en sammenhengende sekvens av rette linjestykker, angitt som en vektor”. Det er vel omvendt?	5	Teksten endres til ”Formen er en sammenhengende sekvens av vektorer, angitt som linjestykker.”
16.	2.4.2 Direkte og indirekte stedfesting	I teksten står det: ”I tillegg kan en for hvert koordinatpar registrere en høyde over, eller dybde under, havoverflaten.” Dette bør formuleres slik at todimensjonale punkter blir unntaket. Nå fremstår det nærmest som hovedregel.	2	Teksten endres til ”I tillegg bør en for hvert koordinatpar registrere en høyde over, eller dybde under, havoverflaten.” I kap 8.1.1 Lenkers og noders geometri står det: ”Det er lagt til rette for at alle punktene skal være stedfestet i tre dimensjoner.”
17.	2.5.2 Ny lenke og erstatningslenke, figur 13.	Her er det vel overlapp på dato 2000-01-04	5	Datoene er korrekte fordi vi opererer med ”fra-og-med-dato” og ”fram-til-dato” jfr kap 2.5.1 Transaksjonstid og gyldighetstid. Historisk del av lenke A er dermed <i>gyldig frem til</i> 2000-01-04, den er ikke <i>gyldig til og med</i> 2000-01-04.
18.	3.2. Indirekte stedfesting av punktobjekter	I teksten står det ”Punktobjekter som befinner seg i terrenget litt unna vegen, kan registreres med en egenskap som angir avstanden til vegkanten”. Hvorfor ikke til senterlinje? Relativt til startpunkt lenke eller absolutt?	5, 4	Datakatalogen bestemmer hvilke egenskaper som skal registreres. Der kan det også stå at det skal registreres avstand til senterlinje. Teksten endres til ”Punktobjekter som befinner seg i terrenget litt unna vegen, kan registreres med en egenskap som for eksempel angir avstanden til vegkanten”.
19.	3.4 Hva gjør nettverket navigerbart	<i>Envegsregulering</i> er pr i dag brukt som en del av vegreferansen. Fagobjektet for restriksjonen heter <i>Innkjøring forbudt</i> .	1	Teksten endres.
20.	4.1 Behov for variasjon i detaljer	I teksten står det ”Vegstrekn timer med fysisk midtdeler har dermed to kjørebaneer.” Hva med midtfelt og øyer som bare er markert med vegoppmerking?	5	Følgende er lagt til i teksten: ”Trafikkreguleringer og vegoppmerkinger kan enkelt endres, og skal derfor ikke være et kriterie for nivådeling.”
21.	4.2 Krav til	Feil bruk av begrepet traversering som betyr å bevege seg på	5	Opprinnelig tekst beholdes. Det er ganske vanlig å benytte

	nivådelt vegnett	tvers?		traversering også om denne typen overgang, man beveger seg på tvers av nivåene i ett punkt.
22.	4.3 Korrespondanse mellom nivåene	I teksten står det ” En lenke på det finere nivået stedefestes helt eller delvis på en eller flere sammenhengende lenker på det grovere nivået”. Lenken stedefestes vel i sin helhet?	5	Det er korrekt. Teksten endres til ”En lenke på det finere nivået stedefestes helt på en eller flere sammenhengende lenker på det grovere nivået, eller på deler av disse lenkene”.
23.	5.1 Hva basisnettet vet og ikke vet om seg selv	Det er behov for egne kjørefeltlenker der vi har felt med spesielle reguleringer, for eksempel kollektivfelt og sykkelfelt.	5	Følgende er lagt til i teksten for kjørebanelivået, kap 4.1: ”Trafikkreguleringer og vegoppmerkinger kan enkelt endres, og skal derfor ikke være et kriterie for nivådeling.”
24.	6.2 Oppbygning	I teksten står det ” En parsell representerer en vegrute eller en del av en vegrute. Den vil typisk starte i et vegkryss og slutte i et vegkryss, ..”. De gamle hovedparsellene starter og slutter ofte ikke i vegkryss, men endepunktene er trukket 50-100 meter unna kryssene.	5	Det stemmer at for gamle kryss vil man finne hovedparselldelene forskjøvet i forhold til krysset. Det gjøres ikke noe med inndelingen av hovedparseller på disse vegene før vegen skal metrerer på nytt. Vi vil derfor fortsatt ha forskjøvede hovedparselldeleler også i NVDB.
25.	6.3.2 Vegnummer, figur 24	Fylkesvegnummer vises ikke på visningsskilt.	5	Etter forvaltningsreformen har primære fylkesveger hvite vegnummerskilt. Bildeteksten er oppdatert med denne informasjonen.
26.	6.3.3. Vegkategori	Gang- og sykkelveg: Det burde kanskje stå gangveg, sykkelveg eller gang- og sykkelveg?	5	Pr i dag skilles det ikke på om vegen kun er for gående eller for syklende eller for begge deler. Om denne nyanseringen skal innføres vil bli vurdert i arbeidet med å fornye vegreferansesystemet.
27.	6.3.4 Vegstatus	Dette er mer et spørsmål enn en kommentar. ”M-status” har en utstrekning og ”normal” metrering på vegtrasenivå slik at det er mulig å knytte ”vanlige” fagdata til referanselenka? Kan i så fall erstatte hp 800?	2	M-status henger igjen fra ”gamle dager”. Evt endring i forhold til M-status og evt bruk av hp800 for rasteplasser må vurderes i arbeidet med å fornye vegreferansesystemet.
28.	6.6 Forholdet til basisnettet	I teksten står det ”Hver lenke i basisnettet har sin vegreferanse, og vice versa”. En vegreferanse er definert som et punkt. En lenke har ikke <u>en</u> vegreferanse.	5	Teksten endres til ”Hver lenke i basisnettet er dekket av vegreferanseobjekter, og vice versa”
29.	7. Andre referansesystemer	Flyttes som vedlegg?	5, 1	Er tatt ut av dokumentet da det ikke lengre har noen funksjon her.
30.	8.1.1 Lenkers og noders geometri Nytt kap nr 7.1.1	I teksten står det ” Det er lagt til rette for at alle punktene skal ha tre dimensjoner”. Et punkt har ikke en dimensjon, men er stedefestet i.	5	Teksten endres til ” Det er lagt til rette for at alle punktene skal være stedefestet i tre dimensjoner”
31.	8.1.3 Nytt kap nr 7.1.3	I teksten står det ” Liksom referanselinja for VT defineres til å gå midt i vegtraséen....” Hvor ligger referanselinja når det er et felt i den ene retningen og to felt i den andre?	1	Følgende er lagt til i teksten. ”Denne ligger normalt sett mellom kjøreretningene”. Det betyr at i utgangspunktet legges linja på gulstripa. Ved endring av oppmerking flyttes ikke referanselenka dersom det ikke blir veldig feil. Ved fysisk skille følges vegkanter som vanlig.

32.	8.2.2 Hvilket nivå hører referanselinja til? Nytt kap nr 7.2.2	Siste setning, dette er vel ikke helt uttømmende? Det hersker noe forvirring om hvor det skal etableres kjørefeltlinjer.	2	I enkelte tilfeller legges kjørefeltnivå inn andre steder også. Teksten endres til "LTEMA 7010 (kjørefeltnivå) og 7004 (svingekonnekteringslenke) brukes hovedsakelig i fullkanaliserte kryss."
33.	8.2.3 Geometri i fullkanaliserte kryss Nytt kap nr 7.2.3.	Vanskelig lesbare figurer pga fargevalg. Fig. 29 inneholder dessuten mange detaljer og bør "blåses opp" av hensyn til lesbarhet.	2	Se kommentar 1.
34.	8.6 Kanaliseringer utenom kryss Nytt kap nr 7.6.	Betraktes dobbel sperrelinje som kanalisering?	4	Vegoppmerking kan enkelt fjernes, og skal derfor ikke være et kriterie for nivådeling.
35.	9.1 Innledning (metrering) Nytt kap nr 8.1.	"de metrerte verdiene knyttes til lenker på vegtrasénivået." Er det slutt på å metrere etter felt 1 i for eksempel kanaliserte kryss?	7	Når veger metreres ute i marka følges felt 1 nærmest mulig referanselinja, mens vegtrasénivået bærer metreringen i NVDB. Dette for at også felt 2 skal få en metrering uten at vegen i slike tilfeller må metreres i hver retning.
36.	9.2 Koding av parsellbrudd Nytt kap nr 8.2.	I tabellene for bruddkoder står det en kolonne for "Verdi". Hvorfor er den med? Hva bruker vi den til? Jeg kan ikke se at den er bekrævet noe annet sted i håndboka	7	Dette er koder som ble benyttet i gamle VDB, og som er kortverdier for disse egenskapene i Datakatalogen. Det er ikke nødvendig at disse er beskrevet i håndboka, kolonnene er derfor tatt ut.
37.	9.3.1 Hva gjøres med parsellene der veger overlapper? Nytt kap nr 8.3.1.	I teksten står det "Europaveger er viktigere enn riksveger". Europaveg er også riksveg.	5	Teksten endres til "Europaveger er viktigere enn andre riksveger".
38.	9.3.2 Primærveg og sekundærveg på fellesstrekning Nytt kap nr 8.3.2.	"Her kommer rv. 3 inn fra venstre og går sammen med rv. 25 et stykke før den tar av mot høyre." Her er det ikke lett å henge med, en bør kanskje vise metreringsretning i figuren?	7	Teksten endres til "Her kommer rv. 3 inn fra sør og går sammen med rv. 25 et stykke før den tar av mot nord."
39.	9.8 Metrering av envegsregulerte strekninger Nytt kap nr 8.8.	I kap 9.6, Metrering av rampe og 9.7, Metrering av vekslefelt, omtales parsellskjøt. Ikke i 9.8. Forglemmelse?	2	Følgende er satt inn: "Skjøteparseller angis for envegmotstrekningen ihht vanlige regler ut ifra om strekningen er et vanlig kryss, eller som en rampe."
40.	10.1.2 Felt på ulike detaljnivåer Nytt kap nr 9.1.2.	Er figur 48 korrekt? Svingefeltet starter der det er 1/2 feltbredde jfr kap 10.1.3.  Skal svingefelt ha egegeometri?	2	Det er korrekt at starten av svingefeltet skal flyttes jfr kap 9.1.3 (nytt nr) Startpunkt for felt. Den aktuelle figuren (nytt figur nr 47) er korrigeret. Det er også gjort noen rettelser i teksten i kap 9.1.3 (nytt nr) slik at dette blir klarere: "Punktet A er knutepunktet mellom feltets senterlinje og hovedvegens vegkant. Her starter avkjøringsfeltet. Strekningen mellom hovedvegens senterlinje og punkt A på avkjøringsfeltet hører til felstrekningen på hovedvegen."

				Svingefelt skal normalt sett ha egegeometri selv om feltbeskrivelsen stedfestes på vegtrasenivå. Det er derfor en utfordring å få denne beskrivelsen til å stemme overens med feltets egegeometri. Vegnettet vil sannsynligvis utvikles i den retning av felt blir en del av selv vegnettsmodellen, og ikke et vegobjekt stedfestet på nettverket.
41.	10.2.2 Ettfeltsveg – to kjøreretninger Nytt kap nr 9.2.2.	Dette er vel en tofeltsveg med, men med så smale kjørefelt at en ikke merker opp midtlinjen.	5	Det er korrekt. I håndbok 49, Vegoppmerking omtales denne type veger for ettfeltsveg med to kjøreretninger (HB49, kap 4.3).
42.	10.5 Svingefelt Nytt kap nr 9.5.	Kap har gode skisser for avkjøringsfelt. Savner skisser for påkjøringsfelt.	2	Påkjøringsfelt håndteres på lik linje med avkjøringsfelt.
43.	10.7 Reversibelt felt Nytt kap nr 9.7.	I teksten står det ”Et reversibelt felt er et kjørefelt hvor retningen regelmessig veksles ved kjørefeltsignaler”. Må dette være regelmessig, eller kan det være etter behov?	4	Beskrivelsen er hentet fra håndbok 49, Vegoppmerking. Regelmessig kan nok også bety ”ved behov” i den betydning at man har faste tidspunkter på døgnet der retningen snur avhengig av trafikkmengde.
44.	10.8 Kollektivfelt Nytt kap nr 9.8.	I teksten står det ”Et kollektivfelt er et kjørefelt hvor det bare er tillatt for kollektivtrafikk.” Dette stemmer ikke helt, Elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, motorsykkel, moped, sykkel og uniformert utrykningskjøretøy kan benytte kollektivfelt.	5	Teksten endres til ”Et kollektivfelt er et kjørefelt ment for kollektivtrafikk”
45.	10.10 Oppstillingsplasser ved ferjekai Nytt kap nr 9.10.	I teksten står det: ”Oppstillingsplassens kjørefelt skal i hovedregelen knyttes til hovedvegen. Dersom ferjeleiet har oppstillingsplasser for flere ferjestrekninger, og det er definert egne vegstrekninger inn mot disse, skal oppstillingsplassenes felt kodes i samsvar med de respektive vegstrekningene.” Er ikke dette motsigende?	4	I noen tilfeller kan flere vegstrekninger gå inn til et ferjekaioområde, og ha sine egne oppstillingsplasser og egen ferjestrekning ut. I slike tilfeller defineres vegene hver for seg. Dersom det bare er en veg inn på ferjekaia knyttes feltene til denne vegen.
46.	10.10.5 Sykkelfelt Nytt kap nr 9.10.5	Sykkelfelt er ført opp som underpunkt under ferjekaier. Dette må være feil.	6	Her er det en kodefeil i overskriften. Sykkelfelt har nå kapittel nr 9.11.
47.	11.2.2 Vegnummer Nytt kap nr 10.2.2.	Hva med GSV langs fylkesveg? I noen tilfeller har SVV forvaltningsansvaret for disse.	1, 7	I forbindelse med forvaltningsreformen er det innført en egen vegstatus G for gang- og sykkelveger. Denne kombinert med vegkategori gir oss løsningen på dette problemet. Gang- og sykkelveger fylkeskommunen har forvaltningsansvaret for har nå vegkategori F og vegstatus G.
48.	12 Gang- og sykkelveggers geometri Nytt kap nr 11.	Generelt: Vi tolker vegnetts håndboka som at det skal være knutepunkt mellom gang- og sykkelveger og kryssende kjøreveger. Problemet er at det mange steder er veldig dårlig kvalitet på eksisterende vegnett, også i høyde. Burde	3	I mange tilfeller bør man samtidig med at man legger inn gs-veg også skifte ut geometri på tilstøtende vegnett. I noen tilfeller vil dette være så arbeidskrevende at man vil avvente geometriutskiftningen, og heller markere den dårlige kvaliteten ved

		eksisterende vegnett vært geometriutskiftet på forhånd.		å bruke kvalitetsbegrepet på geometrien.
49.	12.1 Gang- og sykkelveg og fortau Nytt kap nr 11.1.	Det ser ut til at vi lager oss andre definisjoner på fortau enn det som trafikkreglene sier. Trafikkreglenes §1 Definisjoner sier: f) Gangveg og sykkelveg: "Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert kang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, <u>kantstein</u> eller på annen måte." h) Fortau: "Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein".	6, tilsvarende fra 3 og 5	I utgangspunktet var det definisjonen som i h) som ble benyttet da fortau ble definert i vegnettet i NVDB og denne håndboka. Dette er det samme som står i definisjonene i håndbok 017, Veg og gateutforming: "Fortau: Del av veg reservert for gående. Ligger høyere enn kjørebanelen og er adskilt fra denne med kantstein", og i håndbok 233, Sykkelhåndboka: " Fortau Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein". Fortau registreres som egne vedlikeholdsobjekter knyttet til vegnettet, og er derfor med i gang-sykkelvegbeskrivelsen kun i de tilfellene det fungerer som bindeledd mellom to gs-veg strekninger som naturlig hører sammen. Evt endring i forhold til dette må vurderes i arbeidet med å fornye vegreferansesystemet.
50.	12.1 Gang- og sykkelveg og fortau Nytt kap nr 11.1.	I sykkelhåndboka er fortau definert som anlegg for gående og syklende som er skilt fra kjørebanelen med kantstein. Hva gjør man da i tilfeller da busslomma ikke er skilt fra gang- og sykkelvegen med kantstein, men kun med hvitstripe?	3	Det er ikke busslomma i seg selv som skal defineres som fortau. Fortau skal kun defineres som fortau dersom de tilfredsstiller definisjonen som i kommentaren over.
51.	12.1 Gang- og sykkelveg og fortau Nytt kap nr 11.1.	I figur 73 i vegnettshåndboka beskrives følgende i figurteksten: " Gang- og sykkelveg kan registreres over fortau der fortauet vil være et bindeledd mellom to gsv-strekninger som naturlig hører sammen. Fortau kodes med eget objekttypenavn." Hvor lang skal en slik fortaustrekning være for at det skal registreres med GSV-ident? Regnes strekningen egentlig som fortau når skilting viser at det er gang- sykkelveg?	3	Se kommentar 49.
52.	12.3.1 Gs-veg følger kjøreveg Nytt kap nr 11.3.1.	Figur 76 er ufullstendig (kanskje med hensikt?). Skal armen mot ren kjøreveg kodes som ordinær PV?	2	Figuren er holdt enkel, her er det viktige poenget at kjørevegen er skiltet som gs-veg. Derfor er heller ikke geometri på kjørevegen markert i det hele tatt, verken for hovedvegen, eller for den private kjørevegen.
53.	12.3.1 Gs-veg følger kjøreveg Nytt kap nr 11.3.1.	I håndbokas punkt 12.3.1 snakkes det i overskriften og i den første figurteksten om gs-veg som følger kjøreveg. I den første figuren derimot vises det motsatte tilfellet, dvs at kjøring til eiendommene er tillatt på gang- og sykkelvegen.	3	Se kommentaren over.
54.	13.2. Meterverdier Nytt kap nr 12.2.	Vi mener at vegreferansen i størst mulig grad skal samsvare med vegreferansen på kjørevegen (som det står i 2. avsnitt). De to første setningene i avsnitt 2 bør være hovedregelen	2	Dette var en regel som kom frem gjennom høring av den opprinnelige gs-veg instruksjonen. Det var da uttrykt ønske om at startverdien på en gs-veg skulle ha "runde tall".

		(siste setning samt 1. avsnitt strykes, rammetekst endres tilsvarende.)		
55.	13.3 Gang-sykkelveg og Sekundær veg type 2 Nytt kap nr 12.3.	Hva med sekundærveg type 2 der gs-veg krysser gs-veg? Dette vil jo ikke gi riktig lengde ved rapporter.	1	De samme regler gjelder for gang- og sykkelveg som for vanlig kjøreveg. Det vil si at der gang- og sykkelveg krysser annen gang- og sykkelveg skal en av vegene "eie" arealet.
56.	13.4.1 Parsellinndeling på gang- og sykkelvegens hovedløp Nytt kap nr 12.4.1.	Hvor skal vi legge hp-delet for GV'er som krysser vegen i for eksempel undergang eller bru? Rett ned/opp av senterlinja til vegen eller...?	7	Hp-delet må i slike tilfeller legges der det er mest praktisk. Dette vil variere fra tilfelle til tilfelle, derfor legges det ikke spesielle føringer for dette.
57.	13.5 Hvilken veg hører gang- og sykkelvegen til? Nytt kap nr 12.5.	Fra kap 11.1 "... Gang- og sykkelvegene i Norge kan betraktes som eget nettverk..." Dette betyr vel at vi ser på GV-kryss på samme måte som "bilvegkryss", og det betyr igjen at GV25 (fig. 81) starter i knutepunkt med GV22 (nesten) uansett mellomliggende avstand til kjørevegen. GV skal ha vegreferanse fra den kjørevegen den fører GV-trafikk for, og den lille armen er primært til for GV 25 selv om "armen" måtte være 10 eller 50 meter.	2	Det har vært etterlyst en regel for hva man gjør i slike tilfeller, derfor er denne regelen satt.
58.	13.5 Hvilken veg hører gang- og sykkelvegen til? Nytt kap nr 12.5.	Dersom $L > 5m$ , ville det da være naturlig å starte GV25 på den andre siden av gangfeltet?		Følgende er føyd til i teksten: "I de tilfeller det er vanskelig å avgjøre hvilken veg gs-vegen fører trafikk for, så kan denne 5-metersregelen benyttes også dersom strekningen er $>5m$ ."
59.	Generelt	Ny veglov innebærer at begrepet stamveg ikke lengre er i bruk. Riksveg er heretter samlebetegnelse på det vegnettet som tidligere ble omtalt som staveg.	8	I forbindelse med forvaltningsreformen er begrepet Stamveg utgått, og Riksveg innført i stedet.
60.	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveger skal følge alle vegkategorier. Dagens vegkategori for gang- og sykkelveger dekker ikke dette, og må løses på en annen måte.	8	I forbindelse med forvaltningsreformen er det innført en egen vegstatus G for gang- og sykkelveger. Denne kombinert med vegkategori gir oss løsningen på dette problemet.

**Kildetabell:**

<b>Nr</b>	<b>Kilde</b>
1	Geodata, SVV Region øst
2	Geodata, SVV Region sør
3	Geodata, SVV Region midt
4	Arne Hallheim, Geodata, SVV Region midt
5	Per Heide, ITS og trafikkteknologi, Teknologivdelingen, Vegdirektoratet
6	Jan Geir Fjogstad, Plan og forvaltning – Sør-Rogaland distrikt, Region vest
7	Randi Skoglund, Region nord
8	Forvaltningsreformen