



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen

Dato: 21.01.20

Høringsuttalelse til representantforslag om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg

Statens vegvesen utvikler normaler som setter nasjonale standarder for blant annet hvordan veier og gater skal utformes. Normalene skal gi kvalitetssikrede, enhetlige løsninger over hele landet. Vegnormalene for sykkelanlegg har imidlertid vært kritisert fra ulike hold. Kritikken har ofte dreid seg om mangel på fleksibilitet og at «verktøykassen» ikke er stor nok. Etter vårt syn har videreutviklingen av disse vegnormalene gått for sakte, selv om Vegdirektoratet har satt i gang pilotprosjekter, et arbeid har vi vært involvert i, for å kunne innlemme nye løsninger på sikt. I de siste årene har også spørsmålet om for strenge krav til kvalitet blitt trukket frem, kanskje spesielt fra fylkene. Representantforslaget er altså betimelig, men samtidig er problemstillingen kompleks.

Handlingsrommet til kommuner og fylkeskommuner

Slik representantene påpeker, kan kommunene og fylkeskommunene selv foreta fraviksbehandling for utforming av veier og gater i eget veinett. Det er flere kommuner og fylkeskommuner som allerede benytter seg av denne muligheten, f.eks. Oslo, som også har utarbeidet en egen Oslostandard for sykkeltilrettelegging. Denne «Oslo-standard» oppfattes av mange som den beste håndboka for sykkeltilrettelegging i Norge, og mange planleggere ser heller til den enn til de nasjonale håndbøkene/vegnormalene.

Kommunene og fylkeskommunene har imidlertid ikke mulighet til å fraviksbehandle skilting og oppmerking. Dette ansvaret har Vegdirektoratet. Dette setter noen begrensninger for utforming av veier og gater, ettersom nye løsninger også må skiltes og oppmerkes i henhold til de nasjonale normalene for skilting og oppmerking.

Konsekvenser av fravik for kommuner og fylkeskommuner

Representantene påpeker at fravik fra vegnormalene gir økte kostnader. Vårt inntrykk er imidlertid at fravik til egen kommune eller fylkeskommune ikke trenger å være særlig kostnadsdrivende. Med administrative grep som setter rammer for hvilke typer fravik som kan få forenklet saksbehandling samt delegere ansvar for beslutninger, bør dette kunne gå effektivt internt i en kommune. De store kostnadene i et prosjekt er knyttet til selve utbyggingen. Vi har imidlertid oppfattet at enkelte kommuner og fylkeskommuner fra tid til annen oppfatter det som vanskelig å fravike vegnormalene pga. faglig press fra Statens vegvesen lokalt.

Bredder, trafikkmengder og mulighet for å spare kostnader

I representantforslaget vises det til at vegnormalene ikke tar hensyn til trafikkmengde rundt om i landet. Dette stemmer ikke. Vegnormalene setter breddekrav opp mot trafikkmengde. For gang- og sykkelvei er dette oppstilt i en matrise i håndbok N100 «Veg- og gateutforming». Mindre enn 15 gående og mindre enn 15 syklende per time (maksimaltiden i et normaldøgn), gir en minimumsbredden på 2,5 meter. Med høyere trafikkgrunnlag øker også bredden trinnvis.

Det er hensiktsmessig at vegnormalene setter minimumsgrenser for bredde. Dette er knyttet til flere forhold. På gang- og sykkelveg skal det kunne ferdes både syklende og gående blandet. En viss bredde er nødvendig for å ivareta både følelsen av trygghet, objektiv trafikksikkerhet og fremkommelighet.

I tillegg har det vært argumentert for at gang- og sykkelvegen skal kunne ta imot normale vinterdriftskjøretøy. Det argumentet er ikke like sterkt, for en kommune kan velge å betale entreprenøren for å bruke mindre og smalere utstyr. Dette vil imidlertid være kostnadsdrivende for kommunen fordi de

må bruke én maskin for kjøreveien og én for gang- og sykkelveien. Det vil dermed motvirke effekten av lavere utbyggingskostnader.

Et annet spørsmål er hvor mye utbygger faktisk sparer på å bygge litt smalere. Når minimumsbredden for gang- og sykkelvei allerede er ganske smal (2,5 m), er muligheten nokså begrenset for å smale inn ytterligere. Dermed er også de potensielle innsparingene begrenset. Det vil også være mulig å redusere på kvaliteten, f.eks. ved grunnarbeidet. Utfordringen med dette er at veilegget fortere sprekker opp. Livsløpskostnadene til vedlikehold blir dermed langt høyere enn ved godt grunnarbeid.

Kostnadseffektiv utbygging og mål for sykkeltrafikk

En gang- og sykkelvei bør dimensjoneres etter målsetningen myndighetene har for gang- og sykkeltrafikk. Stortinget har vedtatt et nasjonalt mål om 8 prosent sykkelandel, og at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen. For at det skal være mulig å nå målet, må sykkelinfrastrukturen være på plass og oppleves som attraktiv, fremkommelig og trygg for alle.

Mange utbyggere vil forholde seg til minimumsbredden, så hvis breddekravet senkes, senkes også den generelle standarden for nye sykkelanlegg mange steder i landet. I lys av at den nasjonale sykkelandelen har ligget på stedet hvil siden 2001 til tross for ambisiøse mål, er det utfordrende å legge opp til standarder som reduserer kvaliteten.

Det koster å bygge gang- og sykkelvei, men det skal ikke mye gåing og sykling til før det samfunnsøkonomiske regnestykket går i pluss grunnet bedre folkehelse. Statens vegvesen og Helsedirektoratet legger til grunn 22,8 kroner per nye kilometer syklet (2016-kr). Det er også viktig å vektlegge at dårlig kvalitet og smale anlegg øker risikoen for ulykker, i strid med nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

Kostnadseffektiv tilrettelegging for syklende og gående

Det finnes løsninger for kommuner som ønsker å bygge billig samtidig som de slipper å bygge ned dyrket mark når de tilrettelegger for gående og syklende. Løsningen har imidlertid ofte en politisk kostnad. Ved å omprioritere veiarealet, sette ned fartsgrensen betydelig og smale inn kjørefeltene til et minimum, kan resten av veien benyttes til å tilrettelegge for syklende og gående. Dette gjøres i byområder og enkelte steder på landsbygda.

SLF er tilhenger av at infrastruktur for syklende bygges så kostnadseffektivt som mulig slik at myndighetene får mer sykkelvei for pengene. Samtidig ser vi ikke umiddelbart hvilke løsninger som vil møte representantenes problemstilling samtidig som hensynene til livsløpskostnader, trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet ivaretas. Potensialet for å vurdere slike løsninger er imidlertid stort.

Forslag til vedtak:

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes. Andre tiltak som økonomiske incentiver (herunder endringer i skatter/avgifter og innføring av støtteordninger), endring av regelverk for syklende, og annet, skal også vurderes som mulige kostnadseffektiviserende tiltak. For å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag skal utredningen skje i samarbeid med brukergruppene, med representanter fra kommuner og fylkeskommuner og med relevante fagmiljøer utenfor transportsektoren. Utredningen skal danne grunnlag for endringer av vegnormaler og regelverk.



Morgan Andersson
Generalsekretær

