

Skriftlig innspill fra Syklistforeningen til veglovutvalget.

Syklistforeningen er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdags- og rekreasjonssyklister. Vi ble grunnlagt i 1947 og har i snart 80 år vært en pådriver for bedre sykkelforhold i Norge. I dag har vi 8000 medlemmer og 19 lokallag over hele landet.

Takk for muligheten til å spille inn til arbeidet med å revidere Vegloven.

I arbeidet med revisjon av vegloven ønsker Syklistforeningen å løfte frem noen overordnede og prinsipielle perspektiver, samt noen konkrete eksempler på hva som må hensyntas i utformingen av en ny veglov.

Vegloven må møte dagens og morgendagens samfunnsutfordringer

Vegloven ble til i en tid da bilen for alvor fikk sitt gjennombrudd i Norge. Den gang var hovedmålet å bygge ut et sammenhengende vegnett for motorisert ferdsel.

I dag står vi i en helt annen situasjon. Vi står midt i en klimakrise som delvis er forårsaket av nettopp motorisert ferdsel. Vi har utfordringer knyttet til arealknapphet i byer og tettsteder. Og vi har folkehelseutfordringer der mangel på fysisk aktivitet er en viktig årsak til sykdom og tidlig død.

Revisjonen av vegloven må reflektere nåtidens utfordringer, og i den grad det er mulig, se lenger fram. Loven må gi kraft og retning til mer miljøvennlig transport. Den må tydelig presisere at veger og gate også er ferdselsårer for aktiv mobilitet, og at det ikke kan tolkes som om veger og gater primært er til for motorisert ferdsel.

I dag er det en selvfølge at motorisert ferdsel skal ha et sammenhengende vegnett. Det samme gjelder dessverre ikke for syklende, eller gående. Det finnes fortsatt store mangler i sykkelveinettet, både i byer og tettsteder. Syklistforeningen mener at vegloven skal presisere at veinettet må være sammenhengende for syklende. Dette er viktig fordi vegloven i praksis påvirker enkeltmenneskers mobilitet i hverdagen. Sykkel er et fremkomstmiddel som bruker lite areal, gir betydelig helsegevinst og er klimavennlig. Det er en transportform som gir gevinster både for den enkelte og for samfunnet.

Samtidig bør lovverket tydeliggjøre at sykkelinfrastruktur ikke bare er et supplement til kjøreveier, men skal være et selvstendig transportsystem. I mange tilfeller vil egne sykkelveier – uavhengig av kjøreveiene – være den mest effektive og trygge løsningen for syklende. Vegloven bør derfor tydelig åpne for utvikling av slik selvstendig sykkelinfrastruktur.

Det er også viktig å sikre at syklende ikke mister fremkommeligheten når ny infrastruktur bygges. I dag ser vi eksempler på at fergeforbindelser erstattes av undersjøiske tunneler, eller at nye tunneler bygges som erstatter eksisterende veiforbindelser, uten at det etableres gode alternativer for syklende. Resultatet er at sykklister i praksis stenges ute

fra viktige forbindelser. Vegloven må tydelig sikre et sammenhengende tilbud for alle trafikantgrupper, slik at syklende og gående ikke mister fremkommeligheten ved utbygging av tunneler, broer eller andre større samferdselsprosjekter.

Fordeling av vegareal må støtte nullvekstmålet og klimanøytrale byer

Arealutvikling, transportsystemer, reiseatferd og trafikkmengder henger tett sammen. Hvordan vi fordeler vegarealet, påvirker hvordan vi bygger byer – og hvordan vi reiser.

Nullvekstmålet er under sterkt press, og den ferske reisevaneundersøkelsen for 2025 viser at andelen bilreiser er økende. Skal vi nå nullvekstmålet og samtidig utvikle klimanøytrale byer og tettsteder, må også vegloven være et tydelig virkemiddel. Den må klargjøre prioritering av areal mellom brukergrupper.

Areal er en knapp ressurs, særlig i byer og tettsteder. Fremkommelighet for gående og syklende må derfor spesifiseres i loven. Over lang tid har loven i praksis ofte blitt tolket som om den først og fremst gjelder for motoriserte trafikanter. Den må i høyeste grad også gjelde for det vi kaller aktiv mobilitet.

Et sentralt problem er hvordan myndighetene i praksis tolker plikten til å etablere veg. Planmyndigheter i reguleringsplaner allokere ofte areal til kjørevei på bekostning av gang- og sykkelvei, med begrunnelse i at det foreligger en lovfestet plikt til å etablere «veg». I praksis forstås dette som en plikt til å etablere veg for motorkjøretøy, mens tilsvarende hensyn til sykkel og gange ikke anses som like rettslig forpliktende.

Plan- og veimyndigheter stiller absolutte krav til utforming av veg for motorkjøretøy – blant annet knyttet til trafikksikkerhet, fremkommelighet og kapasitet – som i liten grad kan fravikes. Samtidig fravikes tilsvarende krav til gang- og sykkelinfrastruktur ofte av hensyn til andre formål. Resultatet er at løsninger for syklende og gående i praksis nedprioriteres når arealet er begrenset.

Revisjonen av vegloven bør tydeliggjøre at krav til sikkerhet, fremkommelighet og kvalitet også gjelder for syklende og gående, og at disse trafikantgruppene ikke skal være restkategorier i planleggingen.

I områder med knapphet på vegareal, særlig i bysentrum, bør loven også tydeliggjøre at arealeffektive og miljøvennlige transportformer skal prioriteres. Sykkel og gange bruker langt mindre plass enn biltrafikk og bidrar samtidig til bedre bymiljø, lavere utslipp og bedre folkehelse. Vegloven bør derfor gi et tydeligere grunnlag for slik prioritering i praktisk arealplanlegging.

I dag slår forskrift om anlegg av offentlig veg fast at ved planlegging og utbygging av vegnett skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Erfaringen er likevel at dette ikke alltid sikrer gode løsninger i praksis. Gang- og sykkeltrafikk

ivaretas ofte ved at syklende forventes å dele kjørebanelen med motorisert trafikk på veier med høy hastighet. Syklistforeningen mener derfor at vegloven må være tydelig, slik at hensynet til gående og syklende blir et reelt krav i planlegging og utbygging av vegnettet.

Det er også behov for å løfte kvaliteten på sykkelinfrastrukturen i Norge. Sammenlignet med flere nordiske og europeiske land er standarden ofte lav og løsningene lite konsistente. Vegloven bør derfor legge til rette for moderne vegstandarder med tydelig skille mellom gående og syklende, og i større grad basere seg på beste praksis fra nordiske og europeiske erfaringer.

I byene ser vi også at omforming av gater kan tilføre natur og grønnstruktur. Smalere gateløp, lavere hastighet og redusert motorisert ferdsel gjør sykling tryggere og mer attraktivt. Gode gater med grønnstruktur gir også økt trivsel og bedre folkehelse. Vegloven må også legge til rette for en slik samfunnsutvikling.

Koordinering mellom vegeiere – en nøkkelutfordring

En annen viktig utfordring som må adresseres i loven, er koordineringen mellom de ulike vegeierne. I dag gjelder dette staten, fylkeskommunene og kommunene, men også selskaper som Nye Veier, som etter utbygging har ansvar for drift av vegger og tilhørende infrastruktur.

For våre medlemmer i Syklistforeningen har denne ansvarsfordelingen store konsekvenser. Sykling er en fysisk aktivitet som påvirkes direkte av veiens utforming, dekke, bredde og sammenheng. Når ansvar og kompetanse er fordelt på flere eiere, bygges det ulike typer anlegg med ulik standard. Resultatet er hull og mangler i nettverket. Det går direkte utover trygghet og flyt for syklende. Ulike vegeiere fører også til lange og krevende planprosesser, ofte preget av uenighet om løsninger. Dette forsinkes utviklingen av sammenhengende nettverk og kan i tillegg gi uheldige (eller mangel på) koblinger og kryssløsninger.

Drift og vedlikehold av veiene er også avgjørende. Kosting, snørydding, salting eller grusing – alt dette påvirker fremkommelighet og sikkerhet. I dag varierer standard og frekvens betydelig mellom vegeiere, og fra sted til sted. For syklende kan dette være forskjellen mellom å kunne bruke sykkelen året rundt – eller ikke.

Det er derfor viktig at vegloven legger bedre til rette for koordinering og helhetlig planlegging på tvers av vegeiere, slik at infrastrukturen oppleves som ett sammenhengende transportsystem for alle trafikantgrupper.

Vegloven er ikke bare en teknisk lov om infrastruktur. Den former hverdagen vår. Den påvirker hvordan vi beveger oss, hvor trygge vi er, hvordan byene våre utvikles – og hvordan vi møter klima- og folkehelseutfordringene.

Derfor mener Syklistforeningen at revisjonen av vegloven må:

- Tydeliggjøre at veg og gate er for alle trafikantgrupper, inkludert syklende
- Sikre etablering av sammenhengende sykkelveinett
- Sikre at syklende ikke mister fremkommelighet ved bygging av tunneler eller nye hovedforbindelser.
- Klargjøre prioritering av areal i tråd med nullvekstmålet og arealeffektiv mobilitet
- Styrke kravene til ivaretagelse av gang- og sykkeltrafikk i planlegging og utbygging av veger
- Legge til rette for moderne sykkelinfrastruktur basert på beste praksis fra Norden og Europa
- Styrke koordineringen mellom vegeiere for å sikre helhet, kvalitet og fremkommelighet
- Legge bedre til rette for utvikling av selvstendig sykkelinfrastruktur

Syklistforeningen ber om at disse tilbakemeldingene må gjennomsyre vegnormaler og forskrifter som berører utbygging og endring av veier og gater. Dette handler om å tilpasse lovverket til vår tids store samfunnsutfordringer – og til fremtidens behov.

Lykke til videre i arbeidet med ny veglov.

Mvh

Eline Oftedal
Generalsekretær, Syklistforeningen