



STORTINGET

Innst. 185 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:23 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre,

Jon Gunnæs, viser til Representantforslag 23 S (2019–2020) fra Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg.

Komiteen fremhever at god gang- og sykkeltilrettelegging er viktig for at flere skal velge å gå og sykle i hele landet. Det er et nasjonalt mål å øke sykkelandelen. Statens vegvesen har ansvar for å utvikle normaler som setter nasjonale standarder for gang- og sykkelveger.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, mener at målet for normalene er å sikre infrastruktur som er kvalitetssikret og enhetlig i hele landet.

Komiteen merker seg at det har kommet kritikk av dagens vegnormaler for gang- og sykkelveger, der mangel på fleksibilitet er trukket fram av flere samt at en videreutvikling av vegnormalene har gått for sakte.

Komiteen er positiv til at vegnormalene for sykkelveger blir videreutviklet og at det utredes mulighet for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for gående og syklende, men at endring i vegnormalene ikke må gå på bekostning av trafikksikkerhet og fremkommelighet for syklende. Videre viser komiteen til samferdselsministerens brev, som redegjør for en allerede pågående dialog med Statens vegvesen om å sette i gang et omfattende arbeid med å gå igjennom vegnormalene, med et spesielt fokus på en større bruk av funksjonskrav og kostnader. Herunder kan det også være nødvendig å se på lovendringer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det er kommet inn to

høringsinnspill knyttet til denne saken. Høringsinnspill fra Syklistenes Landsforening (SLF) peker på at dagens vegnormaler tar hensyn til ulik trafikkmengde, og at dagens minimumsbredde er 2,5 meter. SLF fremhever at det ikke er ønskelig å redusere minimumsbredde ytterligere, for å ivareta følelse av trygghet, objektiv trafikksikkerhet og fremkommelighet. SLF peker også på erfaring fra Oslo kommune, som har laget en egen standard for sykkelinfrastruktur som av mange oppfattes som den beste håndboka for sykkeltilrettelegging i Norge. Både SLF og Kviteseid kommune understreker i sine innspill viktigheten av mulighet for fleksibilitet og fravik fra normer.

Komiteen fremhever at endring av vegnormaler for sykkelinfrastruktur bør bidra til mer kostnadseffektiv infrastrukturutbygging, men fremhever at hensyn til livsløpskostnader og trafikksikkerhet må sikres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, setter behovet for å utvikle gode standarder for gang- og sykkelveger i sammenheng med nullvekstmålet, som innebærer at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Flertallet ser at det kan være behov for å fravike vegnormalen ulike steder i landet i tråd med trafikkmengden. Flertallet peker på at vegmyndighetene allerede i dag kan fravike krav på sitt eget vegnett, men ser at det er et behov for bedre retningslinjer for hvordan dette kan gjøres. Flertallet stiller seg positivt til at vegnormalene for sykkelveger blir videreutviklet, og at det utredes muligheter for mer kostnadseffektiv utbygging. Flertallet legger til grunn at slike retningslinjer må ta høyde for at sikkerheten for myke trafikanter ivaretas. Flertallet peker dessuten på målsettingen om å legge til rette for mest mulig helårlig ferdsel langs gang- og sykkelvegene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige i at det er helt nødvendig med en gjennomgang og endring av dagens vegnormaler for gang- og sykkelveg, men disse medlemmer etterlyser også det samme engasjementet fra forslagsstillerne knyttet til øvrige vegnormaler. En av Fremskrittspartiets største seire i regjering var opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS, en stor suksess på flere måter. Blant annet har veiselskapet vist i praksis hvordan det er mulig å utfordre dagens vegnormaler, og at man ved å tenke nytt både kan få ned kostnader og bygge raskere, samtidig som man får bedre og mer vei for hver krone som brukes. Fremskrittspartiets klare mål har vært å gjøre vegnormalene mindre rigide og mere fleksible slik at normalene kan bli mer retningsgivende enn det som i dag praktiseres som ufravikelige krav. Et annet viktig moment for Fremskrittspartiet i forbindelse med at vi fikk satt i gang prosessen med å endre vegnormalene,

var å tilpasse norske standarder til hva som er mer vanlig i andre land, slik som for eksempel Sverige. Vegnormalene må i større grad ha et funksjonskrav og ikke være så detaljerte som i dag.

Disse medlemmer vil også minne om at det hører med til historien at tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen sendte kommunene og fylkeskommunene et brev hvor statsråden presiserte at det innenfor dagens regelverk er en fleksibilitet til å fravike vegnormalkravene for gang- og sykkelveg. Det er derfor viktig at kommuner og fylkeskommuner benytter seg av det handlingsrommet de allerede i dag har, slik at de kan bygge mer gang- og sykkelveg, som vi vet er viktige trafikksikkerhetstiltak.

Disse medlemmer visere videre til at tidligere samferdselsminister fra Fremskrittspartiet ga Statens vegvesen i oppdrag å foreta en større og helhetlig gjennomgang av vegnormalene på et generelt grunnlag, noe som også fremkommer av statsrådens vurdering av representantforslaget.

Disse medlemmer har en klar forventning om at dette arbeidet følges videre opp av ny statsråd, og at en har god fremdrift i dette arbeidet. Dersom det blir nødvendig med lovendring for å få på plass et mer fleksibelt regelverk som vil gjøre at vi kan få mer gang- og sykkelveg for pengene, ser disse medlemmer frem til at regjeringen fremmer en proposisjon for Stortinget i nær fremtid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker økt satsing på gang- og sykkelveg i hele landet. Dette er viktig for å skape trygghet for alle som ferdes langs veien, samtidig som det har en positiv klimaeffekt og helsegevinst hvis flere velger sykkel og gange framfor bil. Dessverre ser vi at Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg oppfattes som lite fleksible. Overdimensjonerte gangveger fører til høyere kostnader enn nødvendig, det har også uheldige sider fordi det båndlegger mer areal enn nødvendig og fører til mer nedbygging av dyrket mark. Vegnormalene tar ikke hensyn til at det er ulike utfordringer i ulike deler av landet, blant annet er trafikkmengden svært forskjellig. For mange kommuner og fylkeskommuner kan det bli dyrt dersom man skal følge Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelvei. Totalt sett fører alt dette til at det blir bygd mindre gang- og sykkelveg enn ønsket.

Disse medlemmer viser til at selv om kommuner og fylkeskommuner i dag har mulighet til å fravike vegnormalen, er terskelen for å gjøre dette høy, og det medfører ekstraarbeid og økte kostnader sammenlignet med om det fantes alternative vegnormaler, eksempelvis basert på trafikkgrunnlaget. Det er også viktig å klargjøre hvem som er vegeier og har myndighet til å gi dispensasjon fra gjeldende vegnormaler.

Målet med de foreslåtte endringene er å gjøre det lettere å bygge mer gang- og sykkelveg til redusert kostnad.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet.»

Disse medlemmer viser til at selv om det er mulighet for å søke om å fravike normalene, vil det føre til merarbeid for kommunene som søker om det. Det er også en trygghet for kommunene om det tydeliggjøres fra Statens vegvesen sin side at det kan benyttes ulike normaler på ulike steder med ulike behov.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til høringsinnspill fra Syklistenes Landsforening, som understreker at det er viktig med fleksibilitet i normene. Samtidig er det viktig at normalene legger til rette for mer, bedre og tryggere ferdsel med sykkel.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafikksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes. Bruk av økonomiske insentiver og endring av regelverk for syklende skal inngå i vurderingen.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafikksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes. Bruk av økonomiske insentiver og endring av regelverk for syklende skal inngå i vurderingen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:23 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mars 2020

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører



**DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref
19/2744-4

Dato
20. januar 2020

Representantforslag 23 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av vegnormal for gang- og sykkelveg

Eg vil vise til representantforslag sendt til Samferdselsdepartementet 16. januar 2019 om endring av vegnormalar for gang- og sykkelveger.

Stortingsrepresentantane fremmer forslag om at det i Statens vegvesen sine vegnormalar som gjeld planlegging og bygging av gang- og sykkelvegar blir utarbeida meir fleksible standardar som tar omsyn til at det er ulik trafikkmengde og ulike behov i ulike delar av landet.

Svar:

Samferdselsdepartementet er allereie i dialog med Statens vegvesen om å sette i gong eit omfattande arbeid med å gå gjennom vegnormalane mellom anna med sikte på meir bruk av funksjonskrav. Eg er viss på at det vil vere mogleg å få langt meir for pengane enn i dag dersom det i større grad leggst opp til funksjonskrav i utbyggingskontraktane med entreprenørane som bygger samferdselsanlegg. I staden for detaljerte krav til materialval og dimensjonering av vegkroppen m.m i utbyggingskontraktane ønsker eg at vegnormalane i større grad stiller krav til funksjonen anlegga skal fylle. Det er også viktig å sjå på om dagens vegnormalar i tilstrekkeleg grad gjer prosjekteigarane insitament til å leite etter dei enkle og rimelige løysingane i prosjekta dei skal bygge. Eg har også gitt beskjed til vegvesenet om at dersom dagens lovverk er til hinder for å endre vegnormalar som vil gje reduserte kostnader, så vil eg vurdere om det kan være naudsynt å sjå på lovendringar. Det kan også vere aktuelt å sjå på løysingar frå vegnormalar i andre samanliknbare land.

Eg deler vurderinga av at det må være effektiv fravikshandtering både no og i framtida. Eg legg opp til at arbeidet som vegvesenet no sett i gang skal ferdigstillast så snart som mogleg. Med denne handteringa vil vi få ei endring av vegnormalane ikkje berre for gang og sykkelveg, men også for øvrige deler av vegnettet. Det er både naudsynt og framtidsretta.

Med helsing

Jon Georg Dale

Kopi
Statens vegvesen

