



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
INS/imv

Vår ref
21/1106-4

Dato
27. april 2021

Representantforslag 247 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Terje Halleland om enklere og billigere sykkel- og gangveier

Jeg viser til oversendelse 19. april 2021 hvor det bes om samferdselsministerens vurdering av representantforslag 247 S (2020-2021).

Representantene foreslår at Stortinget ber regjeringen endre gjeldende håndbøker for standardkrav til bygging av sykkel- og gangveier, slik at det åpnes for enklere og billigere løsninger. Stortinget forventer at nye, forenklede standardkrav innføres i løpet av 2021 og brukes i særlig grad utenfor de store byene.

Svar:

Løsninger for gående og syklende langs offentlige veger er behandlet i vegnormalen N100 Veg- og gateutforming. Anlegg for gående bygges som fortau, gangveg eller gang- og sykkelveg. Anlegg for syklende kan være sykkelfelt, sykkelveg med eller uten fortau eller gang- og sykkelveg. Oppbygging av veger (materialkvalitet og lagtykkhet) er behandlet i håndbok N200 Vegbygging. Disse to håndbøkene fastsetter geometri og teknisk kvalitet ved nybygg og større utbedringer og gjelder for alle offentlige veger. I tillegg er krav til skilt og oppmerking gitt i håndbok N300 Trafikkskilt og håndbok N302 Vegoppmerking.

Kravene i håndbøkene er satt ut fra hva man gjennom et forskning- og erfaringsbasert grunnlag har kommet fram til som optimalt for ulike behov ut fra hensyn til kostnader, sikkerhet, framkommelighet og miljø.

Kravene i vegnormalene skal være fleksible slik at tilbudet til gående og syklende kan tilpasses sted (by/land), trafikkmengder og fart for motorisert trafikk. Trafikkmengder for gående og syklende har også betydning for valg av hvilken løsning som skal legges til grunn.

Alle vegeiere har myndighet til å fravike vegnormalens krav på sitt vegnett. I utgangspunktet skal ikke terskelen for å søke fravik være høy. En standard passer ikke overalt, og fravik kan gi bedre løsninger tilpasset lokale forutsetninger i de ulike prosjektene. I enkelte tilfeller vil det derfor være nødvendig og riktig å gå utover rammen for vegnormalen. Fravik fra vegnormalkrav kan være en del av en slik tilpasningsprosess, og vil som oftest ikke føre til noe stort omfang av merarbeid og økte kostnader. Statens vegvesen opplever tvert imot at en i mange fraviksprosesser kan komme fram til bedre totalløsninger. Planleggerens rolle er å utforme og tilpasse de ulike prosjektene til lokale forutsetninger og premisser.

Når gang- og sykkeltrafikken er over et visst nivå er det krav til å etablere gang- og sykkelveger. Krav til bredde øker i takt med trafikkmengden. Den smaleste gang- og sykkelvegen som er anbefalt har bredde på 2,5 m. Enda smalere gang- og sykkelveger vil kreve bruk av spesialtilpasset drift- og vedlikeholdsutstyr fordi standardutstyr vil føre til at smale veger raskt vil brytes ned. Der gang- og sykkelvegen også blir nyttet som atkomstveg til enkeltstående eiendommer vil det være krav til framkommelighet for både renovasjonskjøretøy og utrykningskjøretøy som styrer valg av bredde.

Gang- og sykkelveger skal tåle belastninger fra drifts- og vedlikeholdsutstyr. Dimensjonering av gang- og sykkelveger skal gi tilstrekkelig bæreevne i teleløsningen. På flere eldre gang- og sykkelveger er det observert deformasjonsspor med krakelering, som har utviklet seg i teleløsningen om våren. Dette er grunnen til at kravene til materialkvalitet og tykkhet på bærelag er blitt skjerpet de senere årene. En reduksjon av den tekniske standarden på overbygningen kan føre til at skadeområdet øker over tid og vegens levetid reduseres. Spesielt kan man få økt spordeformasjon og krakelering av vegdekket langs skuldrene på gang- og sykkelvegen. Det vil igjen føre til økt drifts- og vedlikeholdsutgifter, redusert trafiksikkerhet og dårligere framkommelighet og komfort for de gående og syklende. Gode gang- og sykkelanlegg er et sentralt virkemiddel for å få flere til å gå eller sykle.

Kravene i vegnormalene er satt ut fra hva som normalt vil være den beste løsningen. I ulike tilfeller kan lokale forutsetninger føre til at det bør gjøres fravik fra normalløsningen. I mange tilfeller vil en smal gang- og sykkelveg med redusert materialkvalitet ha en kortere levetid og ha behov for kostnadskrevenende og spesialtilpasset drifts- og vedlikeholdsutstyr. Samlet sett kan dermed mulige innsparede anleggskostnader ved å bygge smalere veg med lavere materialkvalitet etter noe tid føre til kostnadsøkninger som følge av økte drift- og vedlikeholdskostnader og forkortet levetid. Den enkelte vegmyndighet kan selv gjøre fravik dersom det virker fornuftig i det konkrete prosjektet.

Jeg vil vise til at Statens vegvesen allerede har et pågående arbeid med å videreutvikle vegnormalene med sikte på kostnadsreduksjoner og bedre mulighet for innovasjon i samarbeid med bransjen. I tillegg arbeides det med å se på kravene i vegnormalene slik at

disse kan utvikles med sikte på mer fleksibilitet, økt innslag av funksjonskrav og økt mulighet for innovasjon. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen føringer for dette arbeidet, herunder at fylkeskommunene skal trekkes med i arbeidet og at en i størst mulig grad skal oppnå felles problemforståelse mellom vegeiere, entreprenører, rådgiverbransje og industrien. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er i fortløpende dialog om fremdriften i dette arbeidet.

Statens vegvesen har stort fokus på å videreutvikle sine normaler i retning av økt fleksibilitet, mulighet for innovasjon og kostnadsreduksjon. Samarbeid med kommuner, fylkeskommuner, bransjen og interesseorganisasjoner er viktig i dette arbeidet. Gjennom sitt pilotprosjekt for sykkel har Statens vegvesen testet ut nye og enklere løsninger som har vært etterspurt av kommuner, fylkeskommuner og andre aktører som bl.a. Syklistens landsforening. Dette er tiltak som har vært brukt i andre land, og som nå testes ut under norske forhold.

Prosjektet har så langt resultert i ett nytt vegoppmerkingssymbol (delesymbol/«sharrows») og flere tiltak er på veg (envegsregulert sykkelveg, 2 minus 1 veg mm). «Sharrows» er et vegoppmerkingssymbol i asfalten som kan brukes på viktige sykkelruter, og gir informasjon til de syklende at de har en plass i vegbanen. Symbolet informerer også bilister om å dele vegen med syklister. Vegoppmerkingssymbolet skal ikke brukes som erstatning for å bygge egen infrastruktur for sykkel, men kan anvendes for å binde sammen sykkelruter der det mangler særskilt infrastruktur på deler av ruten. «Sharrows» er slik et enkelt og rimelig tiltak, som kan brukes på kortere strekninger (med inntil 500 meter), der det mangler særskilt infrastruktur (som f.eks. sykkelveger), eller i påvente av større infrastrukturinvesteringer. Delesymbol/«sharrows» har vært etterspurt løsning i byene, og også i mindre tettsteder og bygder.

Som en oppsummering av dette vil jeg si at Samferdselsdepartementet allerede har betydelig fokus på arbeidet med utvikling av veinormalene slik at vi skal få mest mulig igjen for pengene som Stortinget bevilger. Dette er et arbeid som jeg fortsatt vil prioritere høyt.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen