



## STORTINGET

# Innst. 637 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:247 S (2020–2021)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Terje Halleland om enklere og billigere sykkel- og gangveier**

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk

Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til 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 og statsrådets uttalelse om forslaget i brev av 27. april 2021.

Komiteen viser til at løsninger for gående og syklende langs offentlige veier er behandlet i veinormalen N100 Veg- og gateutforming. Anlegg for gående bygges som fortau, gangvei eller gang- og sykkelvei. Anlegg for syklende kan være sykkelfelt, sykkelvei med eller uten fortau eller gang- og sykkelvei.

Komiteen viser til at oppbygging av veier (materialekvalitet 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 veier. I tillegg er krav til skilt og oppmerking gitt i håndbok N300 Trafikkskilt og håndbok N302 Vegoppmerking.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, gjør oppmerksom på at kravene i håndbøkene er satt ut fra hva man gjennom et forskings- og erfaringsbasert grunnlag har kommet fram til som optimalt for ulike behov ut fra hensyn til kostnader, sikkerhet, framkommelighet og miljø.

Flertallet registrerer at kravene i veinormalene skal være fleksible slik at tilbudet til gående og syklende kan tilpasses sted (by/land), trafikkmengder og fart for motorisert trafikk. Kravene i veinormalene 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.

### Beriktiget

Flertallet viser til at den enkelte veimyndighet selv kan gjøre fravik fra veinormalen dersom det virker fornuftig i det konkrete prosjektet.

Flertallet viser til at Statens vegvesen opplever at en i mange fravikprosesser kommer fram til bedre totalløsninger.

Flertallet gjør oppmerksom på at når gang- og sykkeltrafikken er over et visst nivå, er det krav til å etablere gang- og sykkelveier. Krav til bredde øker i takt med trafikkmengden. Den smaleste gang- og sykkelveien som er anbefalt, har bredde på 2,5 meter og skal tåle belastninger fra drifts- og vedlikeholdsutstyr og gi tilstrekkelig bæreevne i teleløsningen for å unngå ekstra kostnader.

Komiteen viser til at gode gang- og sykkelanlegg er et sentralt virkemiddel for å få flere til å gå eller sykle.

Komiteen bemerker at Statens vegvesen allerede har et pågående arbeid med å videreutvikle veinormalene med sikte på kostnadsreduksjoner og bedre mulighet for innovasjon i samarbeid med bransjen. I tillegg arbeides det med å se på kravene i veinormalene

Komiteen gjør oppmerksom på at 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 veieiere, entreprenører, rådgiverbransje og industrien.

Komiteen viser videre til at Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen er i løpende dialog om fremdriften i dette arbeidet.

Komiteen gjør oppmerksom på at i pilotprosjektet 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.

Komiteen viser til at dette er tiltak som har vært brukt i andre land, og som nå testes ut under norske forhold.

Komiteen registrerer at det i statsrådets brev til komiteen uttales at Samferdselsdepartementet allerede har fokus på arbeidet med utvikling av veinormalene slik at samfunnet skal få mest mulig igjen for pengene som Stortinget bevilger, og at dette prioriteres høyt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at veinormalene har vært oppe til vurdering flere ganger. Det er gjort to viktige presiseringer. For det første skal veinormalene være fleksible, og for det andre er det fastslått at veieiere har myndighet til å fravike veinormalenes krav på sitt eget veinett. Det er viktig at departementet informerer veieiere om denne fleksibiliteten og bidrar til at den tas i bruk på alle nivåer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge er et stort og langstrakt land hvor store deler av befolkningen bor spredt rundt omkring i hele landet. Totalt sett er det nesten 11 000 km med riksveier i Norge, mens det er omtrent fire ganger så mange fylkesveier, ca. 45 000. I tillegg kommer over 42 000 km med kommunale veier. Det sier seg selv at med et så stort nettverk av veier så er kostnadene med å sikre myke trafikanter veldig høye.

Disse medlemmer viser til at det er bred enighet om 0-visjonen i Norge. For å redusere alvorlige ulykker er det avgjørende viktig å sikre myke trafikanter. Sykkel- og gangveier er viktig for trafikksikkerheten, men også i et folkehelseperspektiv. Det er en kjent utfordring at behovene for sykkel- og gangveier er vesentlig større enn de økonomiske rammene til dette arbeidet.

Disse medlemmer viser til at områder hvor det bor flest innbyggere og er mest trafikk, som byer og tettbygde strøk, har blitt prioritert først, mens store deler av distriktene fortsatt mangler tilstrekkelig med sykkel- og gangveier.

Disse medlemmer mener hovedgrunnen til at det blir bygd for lite sykkel- og gangveier er at kostnadene er for høye. Årsaken til at kostnadene er for høye, er Statens vegvesen sine rigide håndbøker og stivbente regler som stiller altfor strenge krav til eksempelvis bredde og stigning. Dagens håndbøker åpner for fravik, men det praktiseres sjelden og gjøres kun unntaksvis.

Disse medlemmer mener at i dag prioriteres unødig strenge regler fremfor trafikksikkerhet og folkehelse. Alt er bedre og tryggere enn å gå og balansere på veiskulderen. Det viktigste må være å sørge for at myke trafikanter slipper å gå i veien.

Disse medlemmer mener dagens strenge og firkantede regelverk gjør at mange lokalsamfunn fortsatt mangler sikre sykkel- og gangveier. Myke trafikanter må ferdes langs sterkt trafikkerte veier med mye gjennomgangstrafikk.

Disse medlemmer viser til at enkelte lokalsamfunn har allerede på eget initiativ tatt ansvar for å bygge ut med enklere og billigere løsninger, hvor de har bygd på dugnad og ikke har fulgt Statens vegvesen sine rigide håndbøker. Til glede for lokalbefolkningen fungerer de enklere variantene helt perfekt. Statens vegvesen har dessverre vært lite imøtekomende for å endre regelverket eller for å kunne gi unntak til å bygge enklere og billigere. Følgelig er det veldig få enklere utgaver av sykkel- og gangveier og i Norge. De mest kjente er langs E136, den såkalte Lesjamodellen, og langs fv. 216 fra Moeelv til Sjusjøen.

Disse medlemmer mener løsningen på dette er å endre håndbøkene slik at det kan bygges mer sykkel- og gangvei for skattepengene. Det er eksempelvis ikke nødvendig å ha hele 3 meter brede sykkel- og gangveier med strenge krav til stigning, avstand til bilvei og fast

dekke. I mange tilfeller vil en gruset tursti som kan følge terrenget, være tilstrekkelig. I Danmark bygges det 2,5 meter brede sykkelveier hvor kapasiteten er flere tusen sykkelister i timen. I Norge bygger vi 3 meter brede sykkelveier for kanskje noen titalls sykkelister i døgnet. I sentrale strøk bygges det nå i hele 5–6 meters bredde, bare til noen få hundre sykkelister i døgnet.

Disse medlemmer ønsker mer trafikksikkerhet og bedre folkehelse for skattepengene. Dagens håndbøker må endres slik at det åpnes for å kunne bygge enklere og billigere sykkel- og gangveier langs veinettet i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«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 forenklete standardkrav innføres i løpet av 2021 og brukes i særlig grad utenfor de store byene.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til representantforslag fra Senterpartiet som ble fremmet tidligere i perioden, jf. Innst. 185 S (2019–2020) der Senterpartiet fremmet 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 begrunnelsen for forslaget som ble fremmet, og at forslaget som ble fremmet den gang, fortsatt er like aktuelt. Disse medlemmer viser til at representantene fra Fremskrittspartiet stemte mot forslaget fra Senterpartiet den gang.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet var opptatt av og jobbet med forenklinger på samferdselsfeltet under vår regjeringsdeltakelse, det inkluderer veinormalene og målet om billigere og enklere gang- og sykkelveier. Dessverre har ikke dette arbeidet blitt tilfredsstillende fulgt opp etter at Fremskrittspartiet gikk ut av regjeringen i januar 2020. Det er bakgrunnen for at disse medlemmer fremmet dette representantforslaget, slik at det arbeidet Fremskrittspartiet startet i regjering, blir fulgt opp av Stortinget.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at forslagsstillerne skriver at det er en kjent utfordring at behovene er vesentlig større enn de økonomiske rammene til dette arbeidet, og at hovedårsaken til at det blir bygd for lite sykkel- og gangvei-

er, er at kostnadene er for høye. Dette vitner om at man ikke legger til grunn en kost-nytte-analyse. Helsedirektoratet viser til en samfunnsøkonomisk gevinst på sykkeltilrettelegging på 4–5 ganger investeringen, og analyser fra inn- og utland viser en «return on investment» på bygging av sykkelinfrastruktur fra 3x til over 20x investeringen – avhengig av premissene. Felles for alle analyser er at dette alltid går i pluss på bunnlinjen, og at det er en av de mest lønnsomme investeringene som kan gjøres innen samferdsel. Den største effekten relateres til forbedret helse og innsparing over helsebudsjettene. I Norge brukes det årlig nær 70 000 kroner per innbygger i offentlige helseutgifter, og kostnadene øker med flerfoldige milliarder hvert år. Helsedirektoratet beregner en samfunnsøkonomisk nytte på hele 22 kroner per syklede km, og ifølge WHO's metaanalyse av over 300 studier (2018) kan hele 1,4 milliarder mennesker verden over dø for tidlig fordi de ikke beveger seg nok. WHO konkluderer entydig med at mer aktiv transport (sykkel og gange) er «prime solution». British Medical Journal publiserte i 2017 en studie av 260 000 jobbspennere over en periode på fem år som viste at jevnlig pendling med sykkel til jobb reduserte sannsynligheten for tidlig død med hele 41 pst., risiko for forekomst av visse kreftformer med 45 pst. og hjerte- og karsykdommer med 46 pst. For å sikre at flest mulig har mulighet, ønsker og tør å velge sykkel som transportmiddel, er utbygging av sammenhengende og fysisk adskilte, trygge gang- og sykkelveier viktig.

Dette medlem understreker at ovennevnte viser at det ikke er kostbart i et samfunnsøkonomisk perspektiv – og at det slikt sett ikke burde være en premiss for forslaget.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

#### Forslag 1

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 forenklete standardkrav innføres i løpet av 2021 og brukes i særlig grad utenfor de store byene.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

Dokument 8:247 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor

André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Terje Halleland om enklere og billigere sykkel- og gangveier – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2021

**Helge Orten**

leder

**Bengt Fasteraune**

ordfører



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 skadeomfanget 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

