

Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder - retningslinjer

Temaet "sykkelnett" er lite omtalt i vegnormalene og andre styringsdokumenter. Ansvaret for sykkelnett har vært uklart. Vegdirektoratet har derfor utarbeidet retningslinjer for "Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder", som gjengis nedenfor. Retningslinjene har vært på en omfattende høring. Samferdselsdepartementet har ingen innvendinger til retningslinjene (brev fra departementet 27. november 2003).

1. Retningslinjenes virkeområde

Retningslinjene gjelder byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. I Norge har vi ca 90 slike steder med ca 2,5 mill innbyggere. Retningslinjene kan brukes andre steder hvis det anses hensiktsmessig.

2. Retningslinjenes hensikt

Utvikling av sykkelvegnett i norske byer og tettsteder har i stor grad hatt preg av samarbeid og dugnad der særlig Statens vegvesen og kommunene har bidratt. Disse retningslinjene er ikke ment å hindre utvikling av fornuftige lokale avtaler. Retningslinjene er ment som en støtte for å vurdere Statens vegvesens ressursinnsats knyttet til hovednett for sykkel.

3. Sykkelvegnett som del av en samlet transportplan

Hvis forholdene legges til rette kan en del av bilreisene overføres til sykkel i norske byer og tettsteder (en fersk TØI-utredning viser 16% av antall bilturer). Et sykkelvegnett er derfor en viktig del av en samlet transportplan.

4. Hovednettets omfang

Sykkelvegnettet i byen/tettstedet bør deles inn i et hovednett og et lokalnett.

Hovednett for sykkel bør være grovmasket. Hovednettet bør forbinde boligkonsentrasjoner, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkter, utfartsområder og andre viktige målområder. Et hovednett kan inneholde sykkelveger, sykkelfelt, veger med lite trafikk og lav fart, turveger med mer.

Ansvaret for hovednett for sykkel er delt mellom vegholderne. Statens ansvar for hovednettet tar utgangspunkt i riksvegansvaret som gir Statens vegvesen fullt ansvar for sykkeltrafikk langs riksvegen og på tvers av riksvegen (kryssinger). Sykkelvegen kan legges langs annen trasé enn langs riksvegen hvis det gir best løsning. Staten har ansvar for etablering og vedlikehold av et tilbud til syklende på riksvegstrekkninger som er forbudt for syklende (særlig motorveger og de fleste tunneler) dersom dette ikke naturlig kan legges til/langs en fylkesveg eller kommunal veg. Statens del av hovednettet for sykkel bør ha omtrent samme omfang som riksvegnettet i byen/tettstedet.

5. Planarbeid og planmyndighet

Kommunen som planmyndighet og Statens vegvesen som riksvegansvarlig og som fagmiljø har et felles ansvar for å utarbeide planer for hovednett for sykkel. Statens vegvesen skal sammen med kommunene initiere, organisere, lede og utføre planleggingen. Planene behandles og vedtas etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

6. Byggekostnader

Staten skal bekoste bygging av sin del av hovednettet jfr pkt 4. Tempoet i utbyggingen må tilpasses budsjettsituasjonen. Ofte vil det være tjenlig å konsentrere ressursene om ett og ett sted og få til en stor kvalitetsforbedring over kort tid, framfor å spre ressursene på en rekke steder. Hvis sykkelnettutbyggingen er i samsvar med en vedtatt overordnet plan som vegholderne er enige om og har forpliktet seg til, kan staten gi tilskudd til kommunale eller fylkeskommunale anlegg når realisering av disse er viktig for å få hovednettet til å fungere som planlagt.

7. Vedlikeholdskostnader

For sykkeltraséer langs riksveg følger vedlikeholdsansvaret direkte av vegholderansvaret. Et hovednett for sykkel vil vanligvis også omfatte lenker som ikke går langs riksveg. Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger og kommunale veger, vedlikeholdes disse av fylkeskommunen og kommunen. For lenker i hovednettet som ikke går langs annen offentlig veg kan staten gi tilskudd til vedlikeholdet.

8. Grunnerverv

Staten erverver og eier grunn og rettigheter for sykkeltraséer som ligger langs riksveg. Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger og kommunale veger, bør disse inngå i fylkesveg/kommunal veg. Praksis varierer imidlertid for gang/sykkelveger langs fylkesveg og det bør gjennomføres en gjennomgang av ansvar. Kommune og fylkeskommune erverver grunn og rettigheter til sykkeltraseer som skal bli henholdsvis kommunal og fylkeskommunal veg med mindre annet er avtalt.

9. Veg- og trafikkdata

Statens vegvesen bør sammen med kommunene ha ansvar for veg- og trafikkdata for hovednett for sykkel.

10. Retningslinjenes status

Dette er retningslinjer i Statens vegvesen for å sikre rimelig ensartet vurdering av etatens ansvar for hovednett for sykkel. Retningslinjene legges til grunn for Vegvesenets arbeid med et helhetlig transportnett.