

# Sluttrapportering – Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur

## 1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Med bakgrunn i tiltak 5.7 i Regional transportplan for Hordaland vart det søkt om midler til eit forprosjekt for å vurdere kva som skal til for å kunne etablere mindre kostnadskrevjande løysingar på gang- og sykkelveg utan at det skal gå utover trafikktryggleiken. Å realisere sykkelinfrastruktur er eit nøkkeltiltak for å fremje auke i sykkelbruken, men har ein utfordring ved at slike tiltak ofte har høg kostnad. Det er difor viktig å greie ut for korleis ein kan maksimere nytta av dei midla ein har til rådvelde for å auke talet på syklistar.

Å fremje sykkel følger retningslinjer frå både regional transportplan for Hordaland og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, og står også opp om det nasjonale nullvekstmålet. Prosjektet har fungert som ei oppfølging av sykkelprosjekta vi har fått tilskot til frå KMD dei siste åra, og har vidareført eit samarbeid om sykkelsatsing med kommunane.

KMD innvilga 500.000,- til prosjektet "Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur" med grunngevinga:

*«Fylkeskommunen ønsker å starte et forprosjekt for å vurdere hvordan en kan realisere mer gang- og sykkelinfrastruktur i regionsenterområdene. Dette vil være en oppfølging av tiltakspunkt 5.7 i Regional transportplan for Hordaland. Prosjektet vil bli gjennomført i et samarbeid mellom plan- og veisiden i fylkeskommunen. Målsettingen er å få vurdert hva som skal til for å etablere mindre kostnadskrevennde løsninger for gang- og sykkelveier, uten at dette går utover trafikktryggheten.»*

## 2. Nærare om prosjektet

Prosjektet var i søknaden planlagt med følgjande milepålar:

- Oppstart hausten 2019/våren 2020
- Ta kontakt med regionsenterkommunane for å finne eit godt case til moglegheitsstudie
- Anbudsutlysning for konsulent
- Plannettverk med kommunane i fylket

Det vart i januar 2020 starta ein prosess med kommunane for å finne aktuelle og gode case som kunne inngå i eit konsulentoppdrag. Det vart også oppretta ei arbeidsgruppe med deltakarar frå plan og samferdsel i fylkeskommunen, saman med representantar frå kommunane.

### Val av case til moglegheitsstudie

Vestland fylkeskommune ba kommunane i prosjektgruppa om å sende inn forslag til vegstrekningar som kunne inngå i ei moglegheitsstudie av alternative løysingar for gang- og sykkelinfrastruktur.

Følgjande punkt vart lagt vekt på ved val av vegstrekningar:

- Caset sin relevans for prosjektoppgåva
- Overføringsverdi til dei andre regionsenterkommunane
- Økonomisk og fagleg mogleg å gjennomføre
- Tilgang til administrativt personell i kommunen som kan bistå konsulent med innsikt i det enkelte prosjekt.
- Oppnå ei analyseportefølje med ulike problemstillingar.

Basert på innspel frå alle kommunane og drøftingar i arbeidsgruppa vart det valt ut følgjande case-område:

- Overordna nivå – Strekninga Osøyro-Hatvik i Bjørnafjorden kommune
- Lokalt nivå – Ostereidet i Alver kommune
- Lepsøykrysset i Bjørnafjorden kommune

### Konsulentoppdrag

Multiconsult fekk oppdraget med å gjennomføre ei moglegheitsstudie i prosjektet. Deira arbeid var delt i to fasar:

#### *Del 1 – Litteraturstudie*

- Studie av eksisterande løysingar
- Kva standardkrav er mogleg å utfordre?
- Kva er kostnadsdrivarar og korleis kan ein unngå/utfordre dei?

- Kor lang tid vil utbygging av infrastruktur ta ved ulik standard?

#### Del 2 - Case-studie

- Vurdere aktuelle og utvalde casestrekningar
- Kva kan ein få til i praksis av funna i litteraturstudien?
- Kan ein finne fellesnemnar i undersøkte case?
- Om mogeleg, kan ein kome frem til ein felles standard?

### 3. Resultat

Hausten 2020 leverte Multiconsult sin endelege rapport «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur» etter fleire samrådsmøter med arbeidsgruppa. Rapporten er lagt ved som eit vedlegg.

#### Innhald i rapport frå Multiconsult

Rapporten er bygd opp i fleire delar. Det er utført ein litteraturstudie som både ser på kva krav som ligg i handbøkene til Statens vegvesen og på alternative løysingar og tenkemåtar som ligg noko utanfor handbøkene. Dette skildrar handlingsrommet som ligg innanfor regelverket. Ein hovudkonklusjon er at det er mogeleg å utfordre nokre krav, spesielt breidde og geometri, men at dette kan krevje reduksjon i fartsgrense på hovudveg for å unngå fråvikssøknad. Med omorganisering av ansvarsområde mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen er det noko større rom for lokal fråviksgodkjenning. Eit anna aspekt ein har sett, er at omfattande utbetring av gang- og sykkelinfrastruktur ofte også fører til krav om utbetring av hovudveg. Det ligg mogelegheiter i kostnadsreduksjon av betydeleg karakter ved å sjå nærmare på denne praksisen, og eventuelt omgå slike krav ved å legge gang- og sykkelinfrastruktur i eigen trasé.

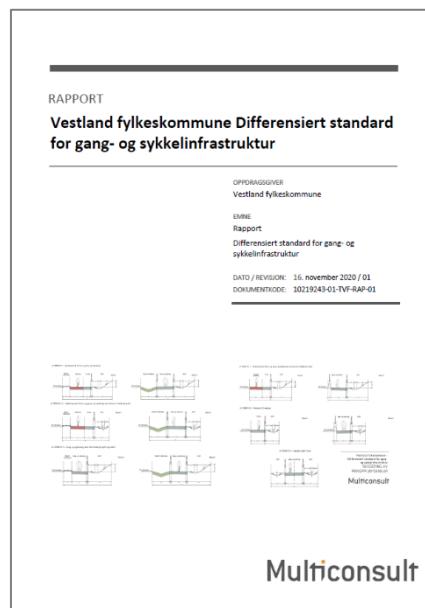
Vidare er det utført ein mogelegheitsstudie der døme frå Alver, Askøy og Bjørnafjorden er nytta som case. Desse svarar på utfordringar med etablering av infrastruktur både på overordna strekningsnivå og løysingar på lokalt nivå.

Multiconsult har i rapporten sett på ein del mogelegheite krav som ein kan utfordre. I rapporten er det utarbeidd nokre alternativ etter kva som kan vere fornuftig å fråvike dersom en skal gå for ein redusert standard. Det er også føreslått innslagspunkt på kor det er fornuftig å gå for ulik standard. Gjennomgangen i rapporten syner at handbøkene i stor grad opnar for differensierte løysingar, men at desse er ikkje er enkle å lese direkte frå vegnormalen. I staden for å lese tabellane om innslagspunkt i vegnormalen bokstaveleg kan ein endre tilhøva rundt. Dette kan vere at ein aksepterer lågare fartsgrenser slik at det blir mindre krav til særskilt sikring av dei mjuke trafikantane. Høg eller låg standard for gang- og sykkelinfrastruktur kan også definerast ut frå trafikal ambisjon og kva type sykkelbrukar ein ynskjer å legge til rette for.

#### Oppfølgande arbeid i Vestland fylkeskommune

Resultata frå dette prosjektet har blitt nytta som grunnlag for den første Regionale transportplanen for Vestland fylke, og strategi for mjuke trafikantar som er utarbeidd som ein del av denne.

I arbeidet med strategi for mjuke trafikantar er det mellom anna vurdert behovet for ein eigen standard for gang- og sykkelinfrastruktur på Vestlandet. Med støtte i dette prosjektet meiner fylkeskommunen det er lite hensiktsmessig å utarbeide heilt eigne standardar for gang- og sykkelanlegg langs fylkesveg i Vestland. Nasjonale standardar bygger på årelang erfaring, og viser løysingar som skal gjere det attraktivt å gå og sykle, noko som er avgjerande dersom ein skal få til ei reell endring i reisevanar. Nasjonale standardar har eit godt etablert system for oppdatering og justering, og det ligg eit handlingsrom som kan utnyttast i normalane. Dette gjeld både innanfor krava, og handlingsrommet med fråvikshandsaming i fylkeskommunal regi. Det er svært



ressurskrevjande å skulle utarbeide egne standardar for Vestland, og å holde desse oppdatert til ei kvar tid.

Det er ei rekke andre punkt som er peika på i rapporten frå Multiconsult som er meir hensiktsmessig å arbeide vidare med for å redusere kostnadane knytt til tilrettelegging for mjuke trafikantar:

- Etablere ein praksis der bygging av gang- og sykkelinfrastruktur i minst mogleg grad må ta med anna oppgradering
- Utnytte handlingsrommet i vegnormalane inkludert fråvikssystemet
- Vurdere om det er nokon krav ein ynskjer å gjere prinsipielle fråvik frå
- Utarbeide prinsipp om trinnvis utbygging
- Etablere gang- og sykkelveg i separat trasé der dette er mogleg
- Etablere ein metode for framskriving av trafikk basert på mål og lokasjon av tiltaket
- Etablere felles einigheit om ambisjonsnivå for ulike område med andre offentlege etatar
- Akseptere minimumsløysingar over korte strek der det er svært krevjande og kostbart å bygge god løysing.

Dette er punkt det vil bli jobba vidare med for å redusere kostnadane, og få bygd meir gang- og sykkelinfrastruktur for pengane. I tillegg er det ynskjeleg å sjå på løysingar som forenkler drifta av gang- og sykkelvegnettet. Dette er problemstillingar Vestland fylkeskommune vil følgje opp i tiltaket «Meir veg for pengane» som inngår som ein del av handlingsprogrammet til Regional transportplan for Vestland som er på høyring sommaren 2021. Dette tiltaket vil sjå nærare på kostnadsreduserande tiltak på fylkesvegnettet som heilskap, der infrastruktur og gang- og sykkel vil inngå som ein del av tiltaket.

#### 4. Formidling og samarbeid

Det har vore tett samarbeid med kommunane Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden i prosjektet gjennom ei felles arbeidsgruppe. Kommunane med casestrekningar har og bidratt betydeleg inn i prosjektet.

Når det gjeld formidling til andre fylker eller kommunar har det ikkje vore kapasitet til dette i prosjektet i seg sjølv. Vestland fylkeskommune vil likevel vurdere å formidle funna på fleire måtar. Det er oppretta eit nettverk for sykkel og gange for alle kommunane i fylket, og der vil vi vurdere å arrangere ein samling med fokus på sykkelplanlegging gjennom tiltaket «meir veg for pengane». Her kan presentasjon av rapporten frå Multiconsult inngå. Vidare kan det vere aktuelt å løfte resultatata opp i nasjonalt forum for sykkel og gange. Rapporten frå Multiconsult ligg tilgjengeleg på fylkeskommunen sine nettsider.

#### 5. Økonomi

I prosjektsøknaden var det sett opp følgjande budsjett og kostnadsplan:

##### Budsjett

Kostnadsplan	Beløp	Finansieringsplan	Beløp
Prosjektstilling VLFK	500.000,-	Eigeninnsats og prosjektstilling	500.000,-
Konsulenttenester	500.000,-	Tilskotsmiddel KMD	500.000,-
SUM	1.000.000,-	SUM	1.000.000,-

##### Rekneskap

Rekneskap	Beløp
Eigeninnsats og prosjektstilling <sup>1</sup>	500.000,-
Konsulentoppdrag	459.793,-
SUM	959.793,-

Det er noko mindre forbruk på posten knytt til konsulenttenester. Dette er knytt til at planlagde møter og work-shops ikkje vart gjennomført grunna smittevernsituasjonen i 2020.

<sup>1</sup> Denne posten knytter seg til utgifter til prosjektstilling for oppfølging av Regional areal- og transportplan, i tillegg til eigeninnsats i fylkeskommunen og kommunane.