



Handlingsprogram for fylkesveger 2026-2029

Høringsuttalelse fra Syklistforeningen Hamar

Innlandet fylkeskommune har levert et godt forslag til handlingsprogram for fylkesveger som signaliserer gode mål for å kunne tilrettelegge for myke trafikanter, folkehelse og stedsutvikling.

Vi vil likevel gi et høringsinnspill der vi stiller spørsmål til gjennomføring av målene, og vi ønsker en tydeliggjøring av hvordan helheten skal sikres. Det er begrensede midler for å gjennomføre prosjekter og det er gjort tydelige prioriteringer i handlingsprogrammet. Vi i Syklistforeningen ser likevel flere muligheter for god tilrettelegging der fylkeskommunen kan være en pådriver.

Ti tiltak vi mener burde vært tydeliggjort og vurdert i planen:

1. Nasjonalt mål om høyere sykkelandel – bør overføres til fylkesnivå, med en årlig statussjekk for å se hvilken veg det går/om prioriteringene er riktige. Da må antall registreres/telles, og eksisterende tellere vedlikeholdes. Tiltak bør kunne justeres dersom man ikke er i ferd med å nå målene.
2. Prioritering av tiltak/veger – Vi savner her «lavterskel» tiltak der man ser helhetlig på områder/byer og gjør enkle tiltak som å stenge en fylkesveg for gjennomkjøring/ alt. envegsregulere for å redusere støy, støv og trafikk langs skoleveg og gjennom boligområder. Vurdere å gjøre tiltak som bidrar til lavere fart der dette kan bidra til økt trivsel og trygghet for myke trafikanter. Dette er også tiltak som vil redusere slitasje på veg og behovet for g/s.
3. Tilstandsvurderinger av eksisterende gang- og sykkelvegnett. Det er mange steder altfor dårlig standard på asfalten på gang- og sykkelveger, og selv relativt nye gang- og sykkelveger blir ofte ødelagt av tiltak som krever graving og lapping av asfalten i ettertid. Her virker det ikke som det er noe fungerende system som sikrer at asfalt istandsettes uten at det blir sprekker, kanter eller fordypninger i gang- og sykkelvegen. Dette kan potensielt være farlig, ettersom de fleste brukerne forventer et jevnt dekke.
4. IFK må se helhetlig på stedsutvikling og tydeliggjøre dette i sitt arbeid med fylkesveger – være pådriver for attraktiv stedsutvikling og folkehelse. I byer og tettsteder bør det samarbeides tett med byplanleggere og arkitekter for å finne løsninger tilpasset stedet, og man bør i større grad planlegge for gater og løsninger der bilen kun er gjest.
5. Regulering – planlegge hele strekninger mellom steder, selv om det ikke er midler til gjennomføring. Det har tidligere vist seg at prosjekter som er ferdig regulerte kan komme til gjennomføring som følge av nye bevilgninger på statsbudsjettet, støttetiltak fra ulike ordninger, eller bare som følge av å få anleggsbransjen i arbeid. Da når man ikke langt dersom man ikke har planene klare.
6. Medvirkning fra syklistene der det tilrettelegges – skolebarn, pendlere og brukere bør i større grad involveres i planlegging av løsninger, utover minimum i planprosesser.
7. Etablere fylkeskommunale sykkelveger uavhengig av fylkesveger – skille ut sykkelinfrastruktur som ikke nødvendigvis skal følge en bilveg, men heller gjenbruke gamle jernbanespor/etablere sykkelprioriterte gater i boligområder ol. Et alternativ med bilfrie omgivelser/omgivelser der bilen er gjest - som også vil være attraktivt som rekreasjon og folkehelseiltak.

8. Tilrettelegge for strekninger med pendlerfokus» f.eks. sykkelveg mellom Hamar og Brumunddal langs Mjøsa.
9. Reiseliv – se regionale og nasjonale sykkelveger i sammenheng med fylkesveger, og sikre oppgraderinger, sammenhengende skilting og drift og mer sømløse løsninger. Mange av strekningene har dårlig dekke og kan være utfordrende for mange syklende. Der rutene følger kjøreveg med høy fart bør det iverksettes tiltak som bidrar til lavere fart og et hyggeligere trafikkmiljø for alle. Dette har blant annet vært tatt opp for Vestbygdavegen i Stange. Der er det i dag skiltet 80-sone, uten eget tilbud for myke trafikanter, men med skiltet både nasjonal sykkelrute, Eurovelo-rute og vandrerute for pilegrimer. Her bør de myke trafikantene i større grad prioriteres. Rutene bør i større grad også ses i lys av langdistansesyklende, som er på vei til f.eks. Nordkapp. Det er ikke sikkert disse er så opptatt av å sykle opp og ned på gamle grusveger i skogen. Bærekraftig turisme som er en næring i sterk vekst, og Innlandet kan bli mer attraktivt for sykkelstur for egne innbyggere og for tilreisende. Dette krever høyere kvalitet på flere områder.
10. Arrangementer - Veger bør ved noen anledninger kunne frigis til myke trafikanter. Det er helt vanlig både i store byer verden rundt, og på bygda, at man stenger enkelte veger og strekninger for kjørende slik at gående og syklende kan få nyte omgivelsene uten motorisert trafikk rundt seg. Det bør også gi muligheter for å stenge veger midlertidig for turritt, arrangementer o.l. Et godt eksempel er det månedlige loppemarkedet langs Strandgata i Hamar, som trekker tusenvis av mennesker på en søndag, men der det hittil ikke har vært tillatt stenging av Strandgata for annen trafikk. Vi anbefaler at fylkeskommunen inviterer til slike arrangementer, gjerne som en prøveordning. Dette bør være helt i tråd med målene om nullvekst i trafikk i Mjøsbym, folkehelse og stedsutvikling.

Drift og eierskap til gang- og sykkelveger

Syklistforeningen er opptatt av at drift og vedlikehold koordineres – med tanke på gode sammenhenger spesielt vinterstid. Vi ber om at informasjon om gjennomført brøyting av gang- og sykkelveger deles online, gjerne i en app, jf. Skisporet.no. Dette vil bidra til bedre forutsigbarhet for folk som bruker sykkel til daglige aktiviteter også på vinteren.

Fylkeskommunen må også i større grad ta ansvar for egne sykkelruter, og utvikle sykkelruter som infrastruktur, vedlikehold mm, og sykkelruter må i større grad defineres med en gitt standard med fast dekke, vedlikeholdsintervall osv. Denne informasjonen bør i større grad deles med brukerne, med skilt eller på internett.

Fem verktøy for å nå nullvekstmålet

Fylkestinget og kommunene rundt Mjøsa har gått sammen om å vedta et nullvekstmål for privatbiltrafikken i Mjøsbym. Vi savner at fylkeskommunen beskriver verktøyene som trengs for å nå dette målet. Her er våre forslag:

1. Begrense mulighet for gjennomkjøring i områder der det finnes gode alternative ruter, både i byer og på bygda. Bør prioriteres på strekninger som er ansett som farlig skoleveg, der man også har utgifter til skyss, eksempelvis Frøbergsvegen mellom Hamar og Kirkenær i Furnes.
2. Systemet for vegprising/bompenger - IFK bør synliggjøre mulighetene som finnes ved å ta inn bompenger på sidevegnettet til E6, rv3 og rv 4 – som også kan redusere trafikken på disse vegene. Hva gir dette av mulighet til å finansiere g/s veger, bidrag til lokal handel, trafikksikkerhet etc. Vi kan ikke se



at disse temaene har vært særlig løftet fram i debatten om bompenger. Dagens system for bompenger bidrar ikke til at man får trafikken dit det er ønskelige, sted som igjen bidrar til utrygg skole- og arbeidsveg og gjør boligområder mindre attraktive.

3. Utarbeide og invitere kommunene til samhandling om regional plan for parkeringsstrategi. Parkeringstilgjengelighet og prising må sees som et verktøy for byutvikling og valg av transportmiddel.

4. ATP-avtaler - Vi stiller spørsmål ved at det er flere ATP-avtaler innenfor Mjøsbyen og ikke en fellesstrategi for hele området.

5. Se ulike transportformer i sammenheng, og gjøre alternativvurderinger for investeringer i ulike infrastruktur, og vurdere effekten av ulike tiltak opp mot hverandre. Ofte vil investeringer i bedre infrastruktur for syklende ha lavere kostnader, bedre effekt og bedre samfunnsøkonomisk nytte enn investeringer i annen infrastruktur.

Mvh. Geir Egilsson
på vegne av styret i Syklistforeningen Hamar