

Svar på spørsmål frå Marthe Hammer om sykkelstrategi Bergen

Representanten **Marthe Hammer** (SV) har stilt slikt spørsmål:

Samanhengande sykkelvegnett gjennom Bergen sentrum er en av de aller viktigaste faktorane for å lukkast med å auke talet på syklistar i Bergen. Mange av vegane i Bergen sentrum er fylkesvegar. I samband med handsaming av handlingsprogrammet til miljøløftet juni 2020 etterspør eg ein plan for sykkeltilrettelegging på fylkesvegane i Bergen, og spesielt for Bergen sentrum. Svaret den gang da var at ein venta på at Bergen sin sykkelstrategi skulle bli vedteke og at ein ville komme tilbake med ein plan for tilrettelegging for sykkel på fylkesvegane i Bergen etter at strategien var vedteke.

I bystyret i november ble sykkelstrategien for Bergen vedteken. Spørsmål til samferdsledirektøren:

1. Når kan ein forvente å få ei sak som viser ein plan for sykkeltilrettelegging på fylkesvegane i Bergen, og Bergen sentrum spesielt?

I samband med budsjettforhandlingane i Bergen bystyre så vart bystyret einig om følgjande formulering om sykkeltilrettelegging i Christies gate: «Høystandard sykkelvei, Christies gate. Bystyret ber byrådet i løpet av 1. halvår 2021 ta initiativ til å etablere en høystandard sykkelvei gjennom Christies gate, f.eks. ved å inndra et kjørefelt i Christies gate og gjøre det om til sykkelvei med forutsetning om at det ikke går utover kollektivtrafikken. Tiltaket skal eventuelt gjennomføres som en del av trafikkplan sentrum.»

Christies gate er fylkesveg, og ei slik etablering vil måtte skje i samarbeid med fylkeskommunen.

2. På kva måte kan fylkeskommunen legge til rette for at ein får etablert ein høgstandard sykkelveg gjennom Christies gate? Kva skal til for å få dette gjennomført?

I framlegg til bybanetrase over torget og bryggen som ble presentert i SAMO møtet før jul så kom det frem at det ikkje blir eit fullverdig tilrettelegging for sykkel over torget. Sykkelvegen vil gå i bilvegen over torget. Dette er ikkje eit fullgodt alternativ for eit framtidsretta sykkeltilrettelegging i Bergen, og det er viktig at ein no i planleggingsfasen av ei så viktig sak som bybanen sørger for å finne dei beste løysingane, som kan sikre eit trygt og godt og fullverdig samanhengande sykkelveg gjennom sentrum. Da kan ikkje dette strekke stå igjen som ein flaskehals og hinder for å få eit godt sykkelvegnett.

3. Kva posisjon har fylkeskommunen sine representantar teke når det gjeld å finne gode løysingar for sykkel i arbeidet med bybanetrase over torget?
4. Tilrettelegging for fullverdig sykkelveg bør vere eit premiss for planlegginga av mobilitet og kommunikasjonsinfrastruktur for ein storby som Bergen. Kva alternativ finnes for ein fullverdig sykkelveg over torget, og kvifor er ikkje desse vald?
5. Kva skal til for at ei løysing der det eine bilfeltet vert gjort om til sykkelveg?

Svar frå fylkesdirektøren:

1. Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030, vedteke av Bergen bystyre 17. november 2020, er utarbeidd av partane i Miljøløftet, deriblant Vestland Fylkeskommune. I strategien er det vist samanhengande sykkelnett i heile Bergen, også på dei fylkeskommunale vegane.

Etablering av sykkelveg gjennom sentrum har vore eit sterkt politisk og fagleg ønske over lengre tid. Det har vist seg vanskeleg å finne gode løysingar for denne ruta ettersom den treff på etablerte strukturar for gåande og kollektivtransport.

2. Fylkeskommunen jobbar tett med Bergen kommune i arbeidet med Bybaneprojektet og tilhøyrande plan for hovudsykkelrute. Fylkeskommunen jobbar ut frå vedtak i fylkesutvalet 30.08.2018 til oppstartssaken: «Fylkesutvalet er tilfreds med at sykkelveg langs Bybanen til Åsane vert regulert som ein del av bybaneprojektet. Fylkesutvalet rår til at tilrettelegging for gåande og syklande vert prioritert, men at standarden på sykkelvegane i sentrumsområda må bli vurdert i høve til tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov».

3. Fylkeskommunen har saman med Bergen kommune, plankonsulent og vegvesenet forsøkt å finne dei beste løysingane for både bybane, buss, sykkel, gåande og byrom/bymiljø gjennom Bergen sentrum. I dei tronge gateløpa i Bergen sentrum er ein nøydd til å søka gode kompromiss mellom dei ovannemde transportformane. Gjennom arbeidet med skissefasen har ein sett at ein dedikert sykkeltrase over Torget vil ha eit for høgt konfliktnivå med gåande på Torget, samt at det blir for smale knip i gangtilkomsten til haldeplassen både frå sør (Vågsallmenningen) og nord (Rundetårn). Fylkeskommunen har difor støtta Bergen kommune i at krav til separasjon og standard må senkast slik at det vert lagt til rette for sykling i vegarealet på Torget, men på premissa til dei syklende. I reguleringsplanarbeidet må ein jobbe vidare med løysingar som gjer at syklistane følar seg invitert inn og tekne omsyn til.
4. Dersom ein i fase 1 (stengt for personbiltrafikk over Bryggen, men ikkje Torget) vel å leggje til rette for separat sykkelveg over Torget, vil dette føre til dårlegare tilbod til dei gåande og redusert kapasitet for busstrafikken over Torget. I fase 2 (stengt for personbiltrafikk over Bryggen og Torget) vil det vere mogleg å etablere betre løysingar for syklistane. Fylkeskommunen jobbar for at fase 1 skal verte så kort som mogleg.
5. I fase 2 vil det vere stengt for personbilar over Torget, og syklende kan ferdes utan konflikt med biltrafikk. Det vil framleis ferdast bussar, varebilar osb. over Torget. Gjennom planarbeidet vil ein gjera ei vurdering på om det i fase 2 er mogleg å nytta det eine køyrefeltet til sykkelveg.