

Regional
transportplan

– Strategi for mjuke
trafikantar

Forord

Strategi for mjuke trafikantar er eit grunnlagsdokument for RTP 2022–2033, og er fylkeskommunen sitt strategiske dokument for korleis fylkeskommunen skal jobbe for å nå målet om auka tal gåande og syklande i fylket.

I politisk handsaming av planprogrammet til RTP vedtok Fylkesutvalet følgjande utgreiingsbehov:

Som ein del av RTP skal det utarbeidast ein strategi for mjuke trafikantar som skal avklare korleis fylkeskommunen skal prioritere bygging og drift- og vedlikehald av gang- og sykkelveggar, samt plan for haldningsskapande arbeid. Strategien må gje retningslinjer for vidare satsing på sykkelbyavtalar.

Som del av RTP skal det utarbeidast ein sykkelstrategi for Vestland.

Sentrale føringar i dette arbeidet er utviklingsplan for Vestland 2020–2024 og Nasjonal transportplan. Formålet med arbeidet er å legge til rette for at fleire skal velje å gå og sykle i staden for å nytte bil.

Hovudutval for samferdsel og mobilitet vedtok 12. januar 2020 at strategien skal ha fire delstrategiar, med kvar sine delmål:

- Sykkelbruk på fylkesveggar med særleg merksemd på Bergen og andre byar / større tettstader
- Gange
- Barnas transportplan
- Mikromobilitet

Hovudmål: Fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil

- **Delmål 1:** Sykkel skal vere føretrekt reisemåte i byar og større tettstader
- **Delmål 2:** Gåande skal kjenne seg trygge og få tilrettelagde snarveggar
- **Delmål 3:** 80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. Avstandsurempene for å bu i distriktet skal reduserast.
- **Delmål 4:** Energieffektive framkomstmiddel til dagleg bruk og erstatning for bil

Fylkesdirektøren har lagt vedtaket i hovudutvalet til grunn for arbeidet, men har gjort nokre mindre endringar i namngjeving av delstrategiane.

1. Innhald

| | |
|--|-----------|
| 1. Innleiing | 4 |
| Regional transportplan (RTP) 2022-2033 | 4 |
| Vestland fylke - særtrekk..... | 4 |
| Status for gåing og sykling i Vestland..... | 4 |
| Kommunale strategiar..... | 9 |
| 2. Mål og strategi | 10 |
| Sykkel | 11 |
| Gange | 13 |
| Barn og unge..... | 15 |
| Mikromobilitet..... | 17 |
| 3. Utfordringar | 18 |
| Grensesnitt mellom delstrategiane | 18 |
| Grensesnitt mot strategi for berekraftig mobilitet..... | 18 |
| Trafikksikkerheit | 19 |
| Samarbeid..... | 19 |
| Drift og vedlikehald..... | 20 |
| 4. Kriterium for prioritering av investeringstiltak | 21 |
| Vedlegg – Kunnskapsgrunnlag | 22 |
| 1 Kunnskap om reiser og reisevanar..... | 22 |
| 1.1 Reisevaneundersøkingar (RVU) | 22 |
| 1.2 Elevreiser grunnskule..... | 26 |
| 1.3 Reisevanar vidaregåande skule | 26 |
| 1.4 Sykkelbyundersøkinga i Region vest i 2014 og 2016 | 27 |
| 1.5 Sykkelteljarar | 27 |
| 1.6 Folkehelseundersøkinga | 28 |
| 2 Eksisterande anlegg for gåande og syklande..... | 31 |
| 2.1 Vegnett..... | 31 |
| 2.2 Drift og vedlikehald..... | 33 |
| 3 Eksisterande samarbeidsavtalar og kommunale strategiar..... | 34 |
| 3.1 Sykkelbyavtalar | 34 |
| 3.2 Byvekstavtale..... | 34 |
| 3.3 Bompengepakkar | 34 |
| 3.4 Kommunale strategiar | 35 |

1. Innleiing

Regional transportplan (RTP) 2022-2033

Strategi for mjuke trafikantar er ein del av Regional transportplan (RTP) for Vestland fylke 2022-2033. RTP er den langsiktige planen for utvikling av samferdslesektoren i Vestland fylke. Gjennom RTP skal fylkeskommunen sikre eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvennleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling i heile Vestland.

«Strategi for mjuke trafikantar» vil vera fylkeskommunen sitt strategiske dokument for korleis fylkeskommunen skal jobbe for å nå målet om auka tal gåande og syklande i fylket.

Vestland fylke - særtrekk

Vestland omfattar kysten på midtre del av Vestlandet, frå Bømlafjorden i sør til Stadtlandet i nord, samt fjord-, dal- og fjellstroka innanfor. Fylket omfattar 43 kommunar, som til saman utgjer sju regionar; Sunnhordland, Midhordland, Nordhordland, Hardanger og Voss, Sogn, Sunnfjord og Nordfjord.

Vestland har om lag 630 000 innbyggjarar, og om lag 80 % bur i tettbygd strøk (Kjelde SSB). Fylket har 6 byar; Måløy, Florø, Førde, Bergen, Odda og Leirvik, der Bergen er den klart største, med eit folketal på rundt 280 000. Samla i heile Bergensområdet bur nesten 60 % av innbyggjarane i fylket.

Dei andre byane i fylket har eit folketal på mellom 3000 og 15000, i tillegg er det om lag 15 tettstadar med over 3000 innbyggjarar i fylket.

Vestland har variert og mykje dramatisk natur. Kysten er oppstykket med talrike øyer og ei rekke fjordar som skjer seg inn i landet. I fortsetjinga av fjordane fører dalføre vidare austover til store høgfjellsområde på vasskilje mot austlandet. Fylket har difor svært mange tunnelar og bruer, noko som gir ekstra utfordringar for ferdsel til fots og på sykkel i fylket.

Vestland har temperert og nedbørsrikt kystklima, men høge fjell skjermar indre strok mot innflytelse frå havet, og fjordar med temperert vatn dempar vinterkulda. Vestland er eit av landet sine mest nedbørsrike fylke, men det kuperte terrenget gjer fordelinga av nedbør svært ujamn.

Status for gåing og sykling i Vestland

Det er viktig å ha metodar for å sjå utviklinga i kor mange som går og sykler i fylket, og for å sjå om tiltaka som vert gjennomført nyttar. Det er fleire metodar å undersøke dette på, og dette avsnittet oppsummerer kva data som finst på dette i Vestland fylke pr 2020. Det er mest tilgjengelege data frå Bergen og området rundt Bergen. Detaljerte data er samla i Vedlegg 1 Kunnskapsgrunnlag.

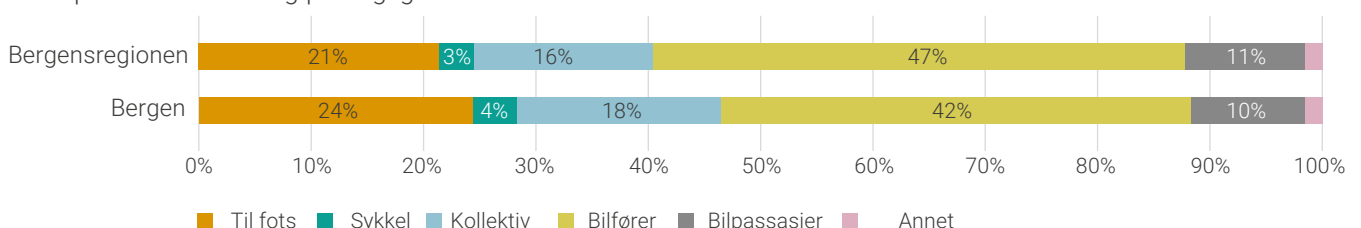
Reiser og reisevanar

Nasjonal reisevaneundersøking (RVU)

Det blir jamleg gjennomført nasjonale reisevaneundersøkingar (RVU), og siste tilgjengelege data er frå 2019. Nedanfor er vist nokre tal frå Bergen kommune og

Bergensregionen (kommunane Bergen, Os, Fjell, Askøy og Lindås i undersøkinga). For resten av fylket er datagrunnlaget for tynt til å få gode data.

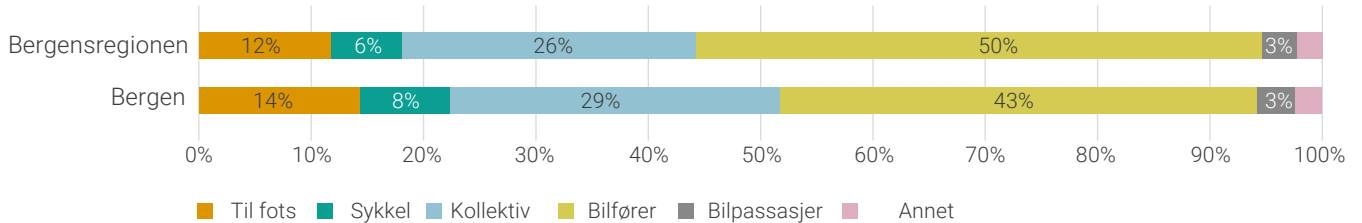
Transpormiddelfordeling på daglige reiser. RVU 2019



Bergensregionen ligg på 3 % sykkelandel, medan Bergen kommune ligg på 4 %. Bergen kommune ligg med dette på snittet for landet, medan Bergensregionen ligg under snittet. Gåandelen ligg på 21 % i Bergensregionen og 24 % i Bergen

kommune. Dette er noko over snittet i Norge. Kollektivandelen ligg høvesvis på 16 % og 18 %, noko som også er over snittet i Norge.

Transpormiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2019



For arbeidsreiser er fordelinga noko annleis, med vesentleg lågare andel til fots (12 og 14 %) og som passasjer i bil, og høgare andel på sykkel, kollektiv og som bilfører. Andelen syklende er dobla (til 6 og 8 %), og kollektivandelen er vesentleg høgare.

Andre interessante resultat frå reisevaneundersøkinga frå 2019 og 2014:

- Svak nedgang i andel til fots i Bergen kommune sidan 2014
- Svak auke i andel syklende i Bergen kommune sidan 2014
- Gåing dominerer på reiser i Bergen på strekningar opp til 1,5 km. Kollektivtransport er mest brukt på reiser lengre enn 4 km. Bil og sykkel er mindre påverka av avstanden på reisa (innafor 10 km avstand).
- Kommunane i byvekstavtalen (Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden) har truleg låg sykkelandel (om lag 1 %, men tala er usikre), og ein vesentleg lågare andel til fots enn Bergen kommune.

Elevereiser grunnskule 2020

Det er 21 % som har ordinær skuleskyss totalt i grunnskulane i fylket, medan 79 % då ikkje har rett på ordinær skuleskyss.

Ei spørjeundersøking blant kontaktpersonar for skuleskyss på alle grunnskulane i fylket har gitt oss grunnlagsdata på reisevanar blant elevane. Tala er noko usikre, og vil bli kartlagt grundigare framover. Samla for fylket gir undersøkinga denne fordelinga på reiser til/frå skule:

| Reiser vanlegvis | |
|-----------------------------|--------|
| Går | 32,8 % |
| Syklar | 13,3 % |
| Buss (gratis eller betalar) | 33,5 % |
| Taxi (skuleskyss) | 5,9 % |
| Blir køyrt | 14 % |

Foto: Morten Wanvik

Ordinær skuleskyss

Elevar i grunnskolen som har lengre enn 4 km avstand mellom heim og skule, og lenger enn 2 km i 1. klasse.



Resultata viser at om lag 46 % går eller sykklar til skulen. Dette gjeld samla for alle elevane. Me tek utgangspunkt i at dei fleste som har ordinær skuleskyss nyttar denne, sjølv om nokre truleg blir køyrt.

Resultata viser då at i underkant av 60 % av elevane på barne- og ungdomsskulen, som ikkje har rett på ordinær skuleskyss, går eller sykklar til skulen.

Andre data

I Vestland fylke er det ein del kontinuerlege sykkelregistreringspunkt etablert på sykkelanlegg. Dei fleste er etablert i byar som har eller har hatt sykkelbyavtale, og dei ligg både langs fylkesveg og riksveg.

Sykelbyen Førde har 9 teljepunkt, Florø 3, Stord 1; Straume (Øygarden) 2 og Bergen 18. Mange av punkta er relativt nye, eller har vore ute av drift ein periode, og det er difor vanskeleg å trekke nokre trendar ut frå grunnlaget som føreligg no. I tillegg er reisevanane sterkt endra i 2020/2021 pga smittevernrestriksjonar. Det blir difor ikkje trekt ut data frå teljepunkta no, men det vil bli brukt som eit verktøy til å kontrollere endringar i åra som kjem. Alle data kan finnast på Statens vegvesen si side for trafikkdata:

<https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start>

Bergen kommune har så mange teljepunkt at Statens vegvesen utarbeider ein sykkelindeks årleg. Sykkelindeks er en type vegtrafikkindeks for sykkeltrafikk, der det blir estimert endring i antall syklande i prosent frå eitt år til det neste. Endringa frå 2019 til 2020 viser svak auke i talet på syklande, men tala spriker frå månad til månad. Trafikken i 2020 og 2021 er påverka av smittevernrestriksjonar, og det er difor vanskeleg å bruke 2020/2021 som samanlikningsår. Teljepunkta vil i dei komande åra bli nytta til å sjå trendar i sykkeltrafikken. Lenke til Statens vegvesen si side for trafikkdata (sykkelindeks og data frå sykkelregistreringspunkt):

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata>

Bergen kommune har også ei side for mobilitetsdata, der resultata frå teljepunkta vert vist kontinuerleg. Lenke til Bergen kommune si side for mobilitetsdata: <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/must/mobilitetsdata>

Sykelbyundersøkingane frå sykkelbyane (2014 og 2016) viste at det var ein nedgang i talet syklande frå 2014 til 2016. Folkehelseinstituttet gjennomførte folkehelseundersøking i Hordaland i 2018 og Sogn og Fjordane i 2019. Det var to spørsmål som var direkte rette mot mjuke trafikantar.

- Kva er viktig for trivsel? Her svarte 24,2 % i Hordaland og 19,6 % i Sogn og Fjordane «gode gang- og sykkelvegar».

- Korleis transporttype ein nytta til/frå jobb/skule? Her svarte Sogn og Fjordane: til fots 23,8%, på sykkel/elsykkel 10,5% og Hordaland: til fots 14,5%, på sykkel/elsykkel 8,6%.

I samband med arbeidet med ein gåstrategi og ny sykkelstrategi for Bergen vart det gjort ei kartleggingsundersøking for mjuke trafikantar. Totalt deltok 7000 personar i undersøkinga der innbyggjarane sine opplevingar og haldningar til gåing og sykling blei kartlagt. Konkret vart det m.a. kartlagt kor mange som går og sykklar, kva dei største hindra er for å gå og sykle, og kva som skal til for at dei skal gå og sykle meir.

Undersøkinga synte at om lag 7 av 10 personar svarte at det er svært sannsynleg eller sannsynleg at dei ville gå og sykle meir om det var fleire samanhengande og åtskilte sykkeltrasear. På dei andre faktorane som gjekk på betre vedlikehald og drift, skilting og sykkelparkering svarte om lag 40 % at det var svært sannsynleg eller sannsynleg at betring av desse tilhøva ville auke gåinga og syklinga deira.

Funna syner at ein infrastruktur som er attraktiv og sikrar trygg framkomst for gåande og syklande er den viktigaste faktoren for å få fleire til å gå og sykle meir. Desse funna stemmer med anna kunnskap om korleis få fleire til å gå og sykle meir, og kan sjåast på som meir universelle og difor også overførast til resten av Vestland fylke.

Anlegg for mjuke trafikantar

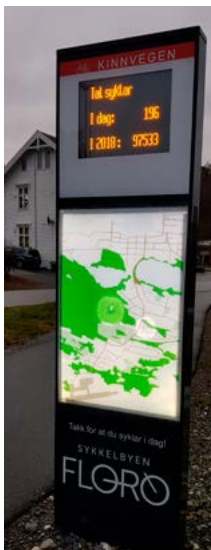
Det er utført geografiske analysar på fylkesvegnettet 4 km kring kvar barne- og ungdomskule i fylket. Analysane viser kor mykje av vegnettet kring skulane som har tilbod til gåande, syklande og som er heilt utan tilbod. Fortau og gang- og sykkelveg inngår i tilbod til gåande. Gang- og sykkelveg og sykkelfelt inngår i tilbod til syklande (ikkje fortau).

Analysen viser at samla for heile Vestland fylke er det om lag 2 420 km fylkesveg som ligg 4 km eller nærare ein grunnskule. Dei fleste av strekningane er skuleveg. Unntaket kan vere nokre strekningar der det ikkje bur folk, eller der det finst eit betre alternativ langs anna vegnett til skulen (kommunal veg eller riksveg). Av desse 2 420 km med fylkesveg er det om lag 730 km (30 %) av vegnettet som har tilbod til gåande, og om lag 490 km (20 %) som har tilbod til syklande. Standarden på anlegga varierer frå god til svært dårleg. Biletet til venstre nedanfor viser tilbod til gåande på eit smalt og slitt fortau, medan biletet til høgre viser eit tilbod til gåande og syklande i eit separert anlegg (sykkelveg med fortau).

Oversikt over kvar kommune ligg i vedlegg 1, Kunnskapsgrunnlaget. Kart som viser fylkesvegnett med og utan tilbod til gåande og syklande kan finnast på desse to nettsidene:

<https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576>

<https://www.arcgis.com/apps/dashboards/94d8bfbbd-bc54d9ba3628cb20a2bbf3d>





Fv. 5613 Dalavegen i Sogndal – smalt og slitt fortau
Foto: Statens vegvesen



Fv. 574 Bjørgeveien i Bergen – sykkelveg med fortau
Foto: Statens vegvesen

Drift og vedlikehald

Drift av fylkesvegnettet er delt inn i ulike driftskontraktar etter geografiske område. Standard for drifta av anlegg for mjuke trafikantar varierer ein god del frå kontrakt til kontrakt. Det er også utfordringar knytt til at det er fleire vegeigarar med ulike kontraktar. Dette gjer det vanskelegare å halde gjennomgåande lik driftsstandard på sykkelruter.

Vedlikehald av fylkesvegnettet er delt inn etter type arbeid, eller som spesifikke vedlikehaldsprosjekt. Det er ikkje egne midlar til vedlikehald av anlegg for mjuke trafikantar, desse anlegga vert prioriterte saman med anna vegnett. Det er mjuke vegnett med dårleg dekke, rekkverk, kummar som stikk opp og liknande. I konkurranse med køyreveggar vert anlegg for mjuke trafikantar ofte prioritert vekk.

Samarbeidsavtalar

Sykelbyavtaler er eit trepartssamarbeid der kommunar har inngått avtale med Statens vegvesen og fylkeskommunen om å satse særskilt på tilrettelegging som bidreg til at fleire nyttar sykkel som transportmiddel. Hordaland og Sogn og Fjordane hadde lang erfaring frå eit slikt partssamarbeid. I Vestland fylkeskommune er det no 4 sykkelbyavtalar. Avtalane med kommunane Bergen, Øygarden og Sunnfjord går ut i 2021, medan avtalen med Kinn kommune går ut i 2022. Hausten 2020 informerte Statens vegvesen at dei frå og med 1. januar same år ikkje kom til å følge opp dei økonomiske forpliktingane som låg i avtalane. Vestland fylkeskommune føl opp avtalane til avtaleperioden går ut. Vidare samarbeidsform vil bli fastsett gjennom denne strategien, og er omtala i eit seinare avsnitt.

Byvekstavtale er ein avtale mellom stat, fylke og kommunar, der målet er nullvekst i personbiltrafikken. Bergensområdet (Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden) er einaste området som har byvekstavtale i fylket. Nullvekst i personbiltrafikken vil seie at all vekst i transporten skal takast med sykkel, gange og kollektivtransport. Sykkel og gange er to

av fire satsingsområde i avtaleverket. Sykkel og gange har kopling til folkehelse, trafikktryggleik og klimamål. Medan den delen av reiser som blir gjennomført til fots i Bergensområdet er svært høg, har sykkelandelen vore uendra på eit lågt nivå over lengre tid. Det er ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Eit ledd i arbeidet med å redusere bilreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikktryggleik, framkome og attraktivitet. Eit attraktivt og trafiksikkert tilbod er ein føresetnad for å nå måla.

Bompengepakkar er også samarbeidsavtalar mellom stat, fylke og kommunar, der målet er å få bygd ut infrastruktur raskare. Samarbeidsforma og partane varierer frå avtale til avtale. I nokre av avtalane er fysiske tiltak for gåande og syklande ein stor del av bompengepakkan, men dette varierer også mykje. Askøypakken har til dømes over 15 km ny infrastruktur for gåande og syklande, og i Førdepakken er det 20 % reine GS-tiltak. I tillegg kjem tiltak med ny eller oppgradering av køyreveg, der også tiltak for gåande og syklande er inkludert.

Bompengepakkar på fylkesveg eller blanda pakkar:

- Førdepakken



- Nordhordlandspakken

Pakka inneheld 19 større og mindre vegtiltak for å betre trafikktryggleik, framkomst og kollektivtilrettelegging. Pakka har ei ramme på 1,5 mrd. Enkelte prosjekt er i si heilheit etablering av gang- og sykkeltilbod, nokre strekkingar har med gang- og sykkeltilbod samt at det er ein del mindre tiltak som har med seg oppgradering gang- sykkeltilbod.

- Bømlopakken

Tiltaka skal gi betre framkomst og tryggleik på eit vegnett som ikkje har vore tilpassa dagens trafikk. Pakka inneheld 2 større vegprosjekt der det er oppgradering av eksisterande gang- sykkeltilbod eller etablering av nytt tilbod. I tillegg har pakka 4 mindre utbetningsprosjekt som har med seg trafikktryggingstiltak. Det arbeidast med ein revidert Bømlopakke som skal finansiere fem prosjekt som ikkje vart realisert i opphaveleg pakke.

- Askøypakken

På Askøy er det fylkesveg og kommunale vegar, alle sju delprosjekta i pakka er på fylkesveg. Dei fleste prosjekta har i seg tilrettelegging eller oppdatering av tilbod til mjuke trafikantar. bompengepakka inneheld sju delprosjekt. Pakka har ei totalramme på 1,6 mrd. (2015 kr) det sett av 200 mill. til kollektivtiltak og 220 mill. til andre tiltak.

- Kvammapakken

Siste prosjekt i pakke ein er med sine ni delprosjekt på Fv 7/49 avslutta, det arbeidast med ein Kvammapakke to. I fleire av prosjekta inngikk bygging av gang- sykkelveg og sykkelveg med fortau.

- Bypakke Bergen
- Kvinnheradpakken (under handsaming)

Pakka har som mål betre framkomst for alle trafikantar og har i ramme på 800 mill. (2020 kr) som inneheld sju vegprosjekt. Dei prosjekta som er knytt til folkesetnader har med seg etablering av tilbod til mjuke trafikantar.

- Haugalandspakken (innkrevjing berre i Rogaland)

Haugalandspakken har si hovudtyngd av prosjekt i Rogaland, men omfattar standardheving på dei to viktigaste transportårane i området; E134 mellom Haugesund og Etne og Fv47 gjennom dei syv involverte kommunane.

Utvikling av transportmiddel

Det har skjedd ei stor utvikling av småelektriske transportmiddel dei siste åra. Mange nye transportmiddel er kome på marknaden, som ståhjul og el-sparkesyklar. Det har også blitt ein stor marknad for utleige av el-sparkesyklar, særleg i dei største byane i landet.

I ein kunnskapsoppdatering på tiltak.no vurderer TØI at el-sparkesyklar kan bli eit godt bidrag til effektiv og miljøvennleg bytransport dersom myndighetene stiller krav og tek ansvar. El-sparkesyklar krev lite areal, men samstundes har forsøpling, feilparkering og trafikkfarleg åtfærd vore nokre av utfordringane. Bergen kommune har sett i gang eit



Foto: Morten Wanvik

PILOT-prosjekt for å regulere bruken av el-sparkesyklar. Mellom anna er fartsregulerande tiltak og faste oppstillingsplassar sentrale tiltak. Av omsyn til trygg ferdsel for alle mjuke trafikantgrupper vil slike reguleringar vere viktig for å kynne utnytte fordelane med el-sparkesyklar.

Det har også vore stor utvikling på elektriske sykklar, og dette byrjar å bli populært blant mange. Elektriske sykklar gjer terskelen mindre for å velje sykkelen framfor bilen, og den fangar opp fleire brukargrupper. Ein får hjelp i motbakkar, og dette er viktig sidan mange av våre byar og tettstadar har busetnad oppetter dalsidene. Det har også vore utvikling på lastesyklar, som gjer det lettare å ta med varer eller passasjerar. Utviklinga går difor mot meir praktiske sykklar, og dette er med på å auke attraktiviteten til sykkelen. Statens vegvesen har utarbeidd ein rapport om lastesyklar og bylogistikk,



Bruk av lastesykkel er aukande, og gjer sykling meir praktisk. Sjølv fylkesordførar, Jon Askeland, trivst. Foto: Paul Johannessen

Rapport nr. 645 «Min sykkel er lastet med», som tek føre seg storleiken på ulike typar syklar. Bergen kommune nyttar til dømes denne ved planlegging av parkering og framkomst for syklende. Dette er også noko som fylkeskommunen vil ta med i planlegging framover.

Kommunale strategiar

Fleire av kommunane i Vestland har eigne strategiar for syklande og gåande. Felles for alle er målet om at fleire skal gå og sykle. Omfanget i strategiarbeidet varierer ein del, og det er ulikt i kor stor grad fylkeskommunen og Statens vegvesen har vore involvert i utarbeidinga. For Bergen kommune er det utarbeidd ein sykkelstrategi og ein gåstrategi, og begge desse strategiane har Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen bidrege i utarbeidinga gjennom samarbeidet i Miljøløftet.

Dei kommunale strategiane definerer som oftast eit hovudnett for sykkel, nokon med systemløyising, og med prioritering av strekningar.

Kommunale strategiar

- Alver
- Askøy
- Bergen
- Bjørnafjorden
- Eid (Stad)
- Sogndal
- Øygarden
- med fleire

Strategi for mjuke trafikantar er tenkt å vere ein overordna strategi for arbeidet i heile Vestland fylke, og det skal ikkje peikast ut strekningar som skal prioriterast. Strategien skal gi føringar for kva kriterium som gjer at strekningar blir prioritert. Prioritering av strekningar kjem i handlingsprogrammet. Dette vil kunne gi konflikantar mellom fylket sine prioriteringar og kommunane sine, særleg ved at fylkeskommunen også må prioritere mellom strekningar sett heile fylket under eitt.

Når det gjeld sykkelstrategi og gåstrategi for Bergen har fylkeskommunen vore involvert i arbeidet og begge er forankra i Miljøløftet, som vil vere fylkeskommunen sitt reiskap for å gjennomføre strategiane i Bergen.

Sykelstrategi for Bergen 2020-2030



VISJON: Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen



2. Mål og strategi

Hovudmål

Fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil

Det er ei ønska utvikling at fleire skal sykle eller gå, då dette betrar folkehelsa, er bra for miljøet og reduserer helseutgifter for det offentlege. Det fører til betre arealdisponering, og reduserer belastninga på vegnett og parkeringsplassar. Det er bruk av privatbil som er hovudutfordringa i byar og tettstadar, og ein må difor få fleire over på berekraftige transportformer, og helst gange eller sykkel.

Ein føresetnad er at 0-visjonen ligg til grunn. Trafikktryggleik er gjennomgåande tema i alt arbeid med samferdsel. Det skal også utarbeidast eit eige handlingsprogram for trafikktryggleik i fylket, og der vil mjuke trafikantar vere eit viktig tema.

Å få betydeleg fleire til å gå og sykle er krevjande. I 2016 analyserte Urbanet Analyse korleis gåing og sykling kan konkurrere med bilen, særleg med vekt på å nå nullvekstmål i byane.

Analysen konkluderer med at: «Hvis byene skal klare å nå nullvekstmålet for biltrafikken, er det helt avgjørende med en god rolledeling mellom de miljøvennlige transportformene, hvor gange og sykkel dekker de kortere reisene og kollektivtransport tar seg av lengre strekninger. Samtidig er rammebetingelsene for bil og kollektivtrafikk helt avgjørende for når det lønner seg for folk å sykle og gå.» [Urbanet Analyse, 2016: Hvordan gåing og sykling kan konkurrere med bilen]

Vestland fylkeskommune ynskjer å satse målretta i heile fylket for å få fleire til å gå og sykle. Utfordringane og verke-middela vil kunne variere i ulike deler av fylket. Felles for heile fylket er at det krevst samarbeid med andre aktørar for å få ei merkbar endring i reisevanane. Denne strategien omfattar tiltak knytt til dei mjuke trafikantane, men for å få best mogleg utbytte av tiltaka må alle dei miljøvennlige transportformene sjåast i samheng, slik at dei forsterkar kvarandre. Kollektivtransport og kombinerte reiser er omhandla i «Strategi for berekraftig mobilitet», og grensesnittet mot denne strategien vert omtalt seinare i dette dokumentet.

Strategi for mjuke trafikantar skal vere ein brei strategi som fangar opp utviklinga og behovet for å flytte seg til fots, på sykkel og med småelektriske transportmiddel innanfor omgrepet mikromobilitet.

Mjuke trafikantar sine transportformer har avgrensa utstrekning, og satsinga vil difor i hovudsak bli sentrert rundt sentrumsområde og viktige målpunkt, som skular, barnehagar, senterfunksjonar med meir, i heile fylket. Ulike trafikantgrupper har ulike behov, og strategien er delt inn i 4 delstrategiar, med kvar sine delmål.

Delstrategiar

- Sykkel
- Gange
- Barn og unge
- Mikromobilitet

Foto: Morten Wanvik





Sykkel

Sykkel som transportmiddel skal ha særleg merksemd i Bergen og andre byar/større tettstadar.

Vestland fylkeskommune ynskjer at sykkel skal stå fram som eit av dei viktigaste framkomstmidla i byar og større tettstadar, for å løyse dei trafikale og miljømessige utfordringane som privatbil medfører. Sykkel er effektivt på korte og mellom-lange reiser, og med utviklinga av el-syklar ein har sett den siste tida, vil bruksområdet for sykkel auke.

Samspelet mellom dei miljøvennlege transportformene er svært viktig for å få berekraftig transport i byar og tettstadar, og det er naudsynt at desse transportformene utfyller kvarandre. Ei sterk satsing på sykkel i samspel med andre berekraftige transportformer blir difor viktig framover.

Innsatsområde

Sykkel er mest konkurransedyktig på strekningar opp til om lag 7 km i store byar med trafikale utfordringar, og noko kortare i byar/tettstadar utan særleg trafikale utfordringar og restriksjonar. Sykkelsatsinga skal difor konsentrerast rundt senterområde og andre viktige målpunkt, innanfor ein avstand på om lag 4-5 km. I Bergen vert innsatsområdet noko større, og følg definert sykkelnett i sykkelstrategi for Bergen.

Kva må til for å nå målet?

God tilrettelegging for bruk av sykkel i og rundt sentrumsområde og viktige målpunkt er ein føresetnad for å få fleire til å sykle. Men god tilrettelegging er ikkje nok åleine til å få folk til å føretrekke å sykle. Det er også heilt avgjerande å gjere det mindre attraktivt å nytte bil for å nå målet, og i tillegg kontinuerleg jobbe med haldningskampanjar.

Det vil bli behov for ulike tilnærmingar for å løyse utfordringane i kvar einskild by/større tettstad, men felles for alle er at det er kombinasjonar av tiltak som må til. For Bergen er ulike enkelttiltak og kombinasjonar av tiltak analysert i «Byutredning Bergen», og resultatane viser tydeleg at restriktive tiltak retta mot privatbil er naudsynt. Analysane har også ein viss overføringsverdi til andre byar/større tettstadar i fylket, men her blir utfordringane med å få endra reisevanar endå større, då dei trafikale tilhøva for bil ofte er betre, samstundes som kollektivfrekvensen er lågare.

Delmål 1

Sykkel skal vere føretrekt reisemåte i byar og større tettstadar

Verkemiddel

Det er mange fylkeskommunale vegar i og nær sentrumsområda i fylket. Mange manglar tilbod til syklande. Fysisk tilrettelegging av attraktive sykkelanlegg (inkludert parkering) langs fylkesveg er difor eit av dei viktigaste verkemiddela for å få sykkel til å bli føretrekt reisemåte. I tillegg vil det vera avgjerande at det vert betre tilrettelagt langs ein del kommunale ruter og betre parkering. Kva tilrettelegging som gjer ei rute attraktiv vil variere frå stad til stad og strekning til strekning. Dette må avklarast i planlegging av sykkelnett, og i detaljplanar. I somme tilfelle kan til dømes sykkeltilrettelegginga vere å senke farten på motorisert trafikk, og gjere det enklare og meir akseptert å ferdast i same køyrefelt.

Fysisk tilrettelegging må kombinert med verkemiddel som gjer privatbil mindre attraktivt (avgifter, einvegskøyring, redusert gateparkering osv). Dette gjeld då for heile innsatsområdet for sykkelsatsinga, men kva verkemiddel som har mest nytte, og kva som eignar seg vil variere frå by til by/tettstad. Fylkeskommunen ynskjer å ta ei aktiv rolle i dette arbeidet inn mot kommunane.

For å nå målet om at sykkel skal vera føretrekt reisemåte vert det svært viktig å kunne tilby eit heilårsvegnett som opplevast føreseieleg og trygt, uavhengig av vegeigar.

Foto: Morten Wanvik





Foto: Morten Wanvik

Fylkeskommunen vil arbeide for god drift og vedlikehald av anlegga, og godt samarbeid mellom vegeigarar.

I tillegg er det viktig for sykklisten at det vert lettvindt å sikre at sykkelen er i stand til ei kvart tid. Her er det truleg mykje å hente på å tilby ordningar for service av sykkel, til dømes på skular, arbeidsplassar eller liknande på visse tidspunkt gjennom året.

Foto: Morten Wanvik



Prioriterte tiltak

- **Fysisk tilrettelegging** - langs fylkesveg, haldeplassar og fylkeskommunale bygg
 - Bygging og oppgradering av sykkelanlegg
 - Tilrettelegging for attraktiv parkering og garderobar
 - Enkle tiltak for betra framkomst og tryggleik
- **Sikre god drift og vedlikehald**
 - Driftskontraktar
 - Sikre like driftsprinsipp i alle kontraktane i fylket
 - Gjennomgang av gs-vegnett og driftsansvar med kommune og stat for å få logiske ruter å drifte
 - Auka midlar til drift og vedlikehald av sykkelruter
 - Øyremerka midlar til vedlikehald av sykkelanlegg
- **Samarbeid** - med kommunar og andre aktørar
 - Haldningsskapande arbeid og opplæring
 - Etablere tilskotsordning for sykkeltilrettelegging
 - Jobbe for restriktive tiltak for personbilar
 - Koordinere fagforum for kommunane



Gange

Gåing fører til byliv og byliv fører til gåing!

Gange er den mest arealeffektive transportforma, og det mest effektive på korte strekningar. Tilrettelegging for gåing er noko som treff dei fleste i samfunnet, og som har stor helseeffekt. Om folk vel å gå heng tett saman med by- og tettstadsmønsteret, og opplevd stadkvalitet og tryggleik. Vestland fylkeskommune ynskjer difor å satse på tiltak som gjer at gåande kjenner seg trygge, og tiltak som gjer det raskare å gå til daglege mål. På den måten vil ein få fleire til å gå i staden for å nytte bil.

Innsatsområde

Gange er mest konkurransedyktig på strekningar opp mot 2 km. Innsatsen rettast difor i og nær sentrumsområde og viktige målpunkt i heile fylket, inkludert til kollektivtrasear og knutepunkt.

Kva må til for å nå målet?

Fylkesvegane er ofte trafikkerte transportårer som skaper uønskte barrierer i sentrumsområda. For å få gåande til å føle seg trygge og velkomne i eit sentrumsområde er det viktig å minimere denne barriereeffekten. I tillegg er det viktig å sikre at gangareala langs fylkesvegane er attraktive og trygge, mellom anna ved å sikre fri ferdsel på anlegga. Det er også viktig å kunne tilby eit heilårsvegnett som opplevast føreseieleg og trygt. Eldre er ei gruppe trafikantar som er særleg utsett for ulykker i trafikken. Denne målgruppa vil difor vere viktig å prioritere for å nå målet.

For å nå målet må det etablerast nye snarvegar og eksisterande må oppgraderast, slik at desse vert attraktive og trygge å bruke. Det blir behov for samarbeid med kommunar, då snarvegar ofte ligg på eller i tilknytning til kommunalt vegnett.

Det er ein del av målet at vi skal etablere snarvegar. Samstundes er det viktig å sikre eit universelt utforma tilbod til gåande. Dette skal også vurderast nøye ved etablering av snarvegar, men det er viktig å hugse at krav til maksimal stigning kan gjere snarvegane mindre attraktive, og føre til at snarvegane blir omvegar. Snarvegar skal vere eit supplement til anna tilbod, og dei har som mål å gjere gåing meir attraktivt. Ein må då ikkje la krav om universell utforming (særskilt stigning) hindre gode snarvegprosjekt. Samstundes må ein sikre at det finst universelt utforma alternativ.

Delmål 2

Gåande skal kjenne seg trygge og få tilrettelagde snarvegar

Verkemiddel

For at gåande skal føle seg trygge bør gater gjennom sentrum utformast på dei gåande sine premissar, til dømes ved låg fart, gode kryssingar, heva gangfelt/kryss og gode areal for dei gåande. Kva som er rett utforming vil variere frå stad til stad.

For å sikre god tryggleik for gåande må ein prioritere god drift og vedlikehald, og sikre nok ferdselsareal til brukarar og maskinell drift av areala. Dette bør ha særleg fokus i sentrumsområde med stort press på bruk av fortausareal til andre føremål (reklame, uteservering, parkering ol).

Fysisk tilrettelegging av attraktive snarvegar, vil ofte ligge på kommunal grunn, og det vil difor vere behov for samarbeid med kommunar, både ved kartlegging og etablering av gode snarvegar inn mot viktige målpunkt. For å få gjennomført gode snarvegprosjekt kan det vera aktuelt å etablere ein tilskotsordning for å støtte kommunale prosjekt i fylket.

Døme:

Snarvegar til kollektivtrasear i Bergen

Bergen kommune satsar systematisk på opprusting av eksisterande snarvegar og etablering av nokre nye. Det starta med snarvegar til bybanen, men er utvida til kollektivtrasear generelt. Det er også ynskje om å utvide til viktige målpunkt.

Prioriterte tiltak

- **Fysisk tilrettelegging** - langs fylkesveg, haldeplassar og fylkeskommunale bygg
 - Snarvegar
 - Fokus i planarbeid på snarvegar til viktige målpunkt
 - Bygging og oppgradering av snarvegar på fylkeskommunal grunn



Foto: Morten Wanvik

- Utbygging og oppgradering av gatebelysning
- Redusere barriereverknadar av køyreveg i viktige område for gåande
- **Sikre god drift og vedlikehald**
 - Auka intensitet på rydding av vegetasjon langs gangruter og snarvegar
 - Sikre god framkomst på fortau/ gs-vegar langs fylkesveg
 - Fritt for hindringar
 - Gode rutinar og høg frekvens på vinterdrift og reinhald av anlegga
- **Samarbeid** - med kommunar og andre aktørar
 - Kartlegging av snarvegar og moglege snarvegar
 - Inspeksjonar av gangtilbod i sentrumsområde med fokus på universell utforming, trafiksikkerheit, attraktivitet og framkomst
 - Etablere tilskotsordning for bygging og oppgradering av snarvegar
 - Anleggsarbeid – sikre at gåande er ivareteke ved vegarbeid



Barn og unge

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikantar. Korleis dei opplev transportkvardagen, og kva for behov dei har, er viktig i planlegginga av framtidens transportsystem.

Barn og unge ynskjer ofte å stå for transporten på eigen hand, då dette handlar om friheit, uavhengigheit og om meistring ved å klare seg sjølv. Dei er ei svært viktig gruppe mjuke trafikantar, då tilrettelegging er svært avgjerande for deira mobilitet. Barn i byane har i større grad moglegheit til å gå eller sykle, eller dei har tilgang på kollektivtransport, medan på lengre strekningar i distrikta er dei ofte avhengige av at foreldra stiller opp og køyrer dei i privatbil. Fylkeskommunen ynskjer å auke barn og unge sin mobilitet, og finne løysingar som reduserer avstandsulempene ved å bu i distrikta.

Det er viktig å påverke reisevanane tidleg. Vestland fylkeskommune ynskjer difor å bygge opp under det nasjonale målet om at åtte av ti barn med skuleveg opp til fire km skal gå eller sykle til skulen. Om lag 20 % av elevane i grunnskulen i fylket har rett på ordinær skuleskyss på grunn av lang avstand til skulen, desse er ikkje rekna med i målsetjinga. Av dei andre elevane i grunnskulen er det (i 2020) 50-60 % som

Delmål 3

80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen.

Avstandsulempene for å bu i distriktet skal reduserast.

går eller sykklar til skulen samla for fylket.

Innsatsområde

Skulevegen vert det viktigaste innsatsområdet for å nå målsetjinga, skulevegen leier også i mange tilfelle til fritidsaktivitetar. Det vert prioritert å legge til rette for gåing og sykling innanfor grensene for ordinær skuleskyss, og i første omgang blir grunnskuleskyssgrensene på 4 km prioritert. Det vil også bli viktig å legge ekstra innsats i å få til trygge område rundt skulane.



Kva må til for å nå målet?

Fysisk tilrettelegging for mjuke trafikantar innanfor grensene for ordinær skuleskyss i heile fylket er avgjerande for å nå målet. Anlegga må vera attraktive og tilpassa born og unge sine behov. I tråd med Barnas transportplan i NTP vil auka tryggleik for born og unge vera viktig å prioritere, samt å involvere barn og unge i planarbeida.

Foto: Morten Wanvik



For å nå målet om at 80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen blir det svært viktig å kunne tilby eit heilårsvegnett som opplevast føreseieleg og trygt. Det vert då naudsynt med god drift og vedlikehald av anlegga. Dette må også kombinerast med haldningskampanjar og trafikkopplæring både i barnehage og skule.

Verkemiddel

Det er mange fylkeskommunale vegar i fylket som er born og unge sin naturlege skuleveg. Mange strekningar manglar tilrettelegging for gåande og syklende. Det blir avgjerande å få lagt til rette for gåande og syklende i ein radius på 4 km ut frå skulane i fylket for å nå målet om at 80 % skal gå eller sykle til skulen. Det vert også viktig å få sikra bilfrie område rundt skulane, og trygge kryssingar mot skulane.

For å sikre at anlegga blir bygd etter born og unge sine behov er det viktig at dei blir involvert i planlegginga, både som høyringspart i planarbeid, og gjennom registrering av barnetråkk i kommunane som grunnlag for planlegginga. Elevane må også ha ein trygg stad å setje sykkel/sparkesykkel ved skulane. Grunnskular er kommunane sitt ansvar, og det kan bli aktuelt med ei tilskotsordning får å støtte kommunane i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet er i gang med eit utgreiingsarbeid der ein skal sjå på korleis barn og unge kan få auka mobilitet. Løysingane kan ligge i tilrettelegging for mjuke trafikantar, men sannsynlegvis også i løysingar som går på kollektivtransport og alternativ til tradisjonelle rutetilbod. Resultata vil bli vurdert opp mot tilhøva i vårt fylke.

Prioriterte tiltak

- **Fysisk tilrettelegging** - langs fylkesveg og fylkeskommunale bygg og haldeplassar
 - Bygging og oppgradering av anlegg for gåande og syklende innanfor skuleskyssgrensene
 - Sykkelparkering ved skular og idrettsanlegg
 - Involvere born og unge i planarbeid
 - Planlegge for barn sine behov
 - Barnetråkk
- Sikre trygge kryssingar, med særleg fokus nær skulane
- **Samarbeid** - med kommunar og andre aktørar
 - Etablere tilskotsordning for tilrettelegging ved kommunale skular
 - Hjertesone
 - Snarvegar
 - Sykkelparkering
 - Opplæring/haldningsskapande arbeid
 - Gå-til-skulen-kampanjar
 - Sykkelopplæring

Foto: Morten Wanvik





Mikromobilitet

Definisjon: Små og ofte elektriske køyretøy som elsparkesykkel, segway, einhjuling, hoverboard og skatebord.

Statens vegvesen, smart mobilitet: www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/smart-mobilitet

Den store fordelen med slike småelektriske køyretøy er at dei gir auka friheit/fleksibilitet og ein sparar tid i kvardagen. Dette er ein aukande trend i trafikkbildet, og så langt viser det seg å vera ei rekke utfordringar knytt til denne typen framkomstmiddel. Samstundes ligg det eit potensiale her til å kunne avlaste vegnettet dersom ein får til ei god ordning for kombinert mobilitet, og eit godt samspel mellom dei ulike trafikantgruppene. Vestland fylkeskommune ynskjer difor å påverke utviklinga i ei retning som gjer mikromobilitet meir trafiksikkert, meir miljøvennleg og slik at det kan redusere behovet for reiser med bil.

Innsatsområde

Køyretøya kan nytte anlegg tilrettelagt for sykkel, og det vert difor ikkje lagt opp til spesifikk fysisk tilrettelegging for mikromobilitet, utanom tilrettelagde område for parkering.

Mikromobilitet er aukande i trafikkbildet, og det er viktig for fylket som vegeigar og samfunnsutviklar å henge med på utviklinga, og styre den der det er ynskjeleg.

Det vil bli lagt størst innsats retta mot mikromobilitet i byar og større tettstadar, då det er her utfordringane og gevinstane vil vera størst i fylket.

Kva må til for å nå målet?

Det vil vere viktig å satse på tiltak som aukar trafikktryggleiken og som gjer at mikromobilitet kan inngå i eit samspel med andre mjuke trafikantar, utan å ha negativ innverknad på andre (særleg gåande og personar med nedsett funksjonsevne). For å få redusert behovet for reiser med bil vil det bli viktig å få til gode system for kombinert mobilitet.

Verkemiddel

Tiltaka retta mot småelektriske køyretøy vil i liten grad vere retta mot fysisk tilrettelegging, då bygging og oppgradering

Delmål 4

Energieffektive framkomstmiddel til dagleg bruk og erstatning for bil

av separate anlegg for syklande og gåande også vil legge til rette for mikromobilitet. I enkelte område kan det bli behov for separat parkering for småelektriske køyretøy, særleg der det kan bli konflikter mellom parkering og andre trafikantar.

Verkemiddel som vil bli prioritert er retta mot tilrettelegging for kombinert mobilitet, opplæring og andre tiltak som aukar trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

Prioriterte tiltak

- **Fysisk tilrettelegging** - langs fylkesveg og fylkeskommunale bygg og haldeplassar
 - Tilrettelegging for parkering av el-sparkesyklar og liknande
- **Tekniske løysingar**
 - Løysingar for enkel kombinert mobilitet – tiltak integrerast i kollektivløysingar
- **Samarbeid** - med stat, kommunar og andre aktørar
 - Haldningsskapande arbeid
 - Opplæring av brukarar i trafikkreglar knytt til mikromobilitet
 - Auke kunnskapsnivået kring mikromobilitet
 - Følgje opp nasjonale retningslinjer

Foto: Morten Wanvik





Foto: Morten Wanvik

3. Utfordringar

Grensesnitt mellom delstrategiane

Det er ikkje direkte konflikt mellom måla i delstrategiane, men det vil kunne oppstå målkonflikt i einskilde prosjekt. Til dømes kan dette skje når eit allereie smalt gatetverrsnitt skal prioriterast mellom gåande og syklande. Her vil delmålet «sykkel skal vera føretrekt reisemåte i byar og større tettstadar» kunne koma i konflikt med «gåande skal få tilrettelagde snarvegar og kjenna seg trygge».

Vestland fylkeskommune ynskjer ikkje å gjere ei overordna rangering av trafikantgruppene innanfor omgrepet «mjuke trafikantar», då dette vil vera ulikt frå strekning til strekning. Dette heng saman med kva vegnett som er hovudnett for kvar trafikantgruppe, kor nær ein er ulike målpunkt og liknande.

Det er viktig med ei god rolledeling mellom dei miljøvennlege transportformene i byar og tettstadar, og fylkeskommunen vil jobbe aktivt for heilskapleg planlegging for å legge best mogleg til rette for alle desse transportformene.

Grensesnitt mot strategi for berekraftig mobilitet

I forbindelse med Regional transportplan har det blitt utarbeida to fagstrategiar, strategi for mjuke trafikantar og

strategi for berekraftig mobilitet. Begge strategiane handlar om å gjere det enklare for brukarane å gjere berekraftige val når dei skal reise.

Strategi for mjuke trafikantar har fokus på korleis vi kan gjere det meir attraktivt å la bilen stå og heller velje å gå eller sykle. Strategien har fokus på kva som er god infrastruktur for mjuke trafikantar, samt korleis jobbe haldningsskapande for å nå målet.

Strategi for berekraftig mobilitet har som formål å sei korleis vi skal utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland gjennom:

- god integrasjon mellom alle transportformer (saumlause reiser)
- teknologi som brukast smart til å løyse brukaren sine behov på ein effektiv måte
- innkjøp som strategisk verkemiddel for å oppnå berekraftige løysningar

Mikromobilitet er eit tema som vil vere omtala i begge strategiane. Strategi for mjuke trafikantar vil i dette tilfelle ha fokus på trafikksikring, opplæring, framkome og eventuell parkering på fylkeskommunal grunn. Strategi for berekraftig mobilitet har fokus på god integrasjon mellom alle modalitetar, så folk kjem frå der dei er, til der dei skal.

Innsatsen og midlane knytt til trafiktryggingstiltak og utbygging av infrastruktur for mjuke trafikantar må aukast vesentleg for å oppfylle 0-visjonen samstundes som talet på gåande og syklande skal aukast betydeleg.

Trafikksikkerheit

Ein føresetnad for arbeidet med å få fleire til å gå og sykle i staden for å nytte bil er at 0-visjonen ligg til grunn. Samstundes viser ulykkesstatistikken at ulykkene med mjuke trafikantar går mindre ned enn andre ulykker. I tillegg ser ein auka utfordringar og ulykker knytt til mikromobilitet dei siste åra.

Auka innsats på trafikksikkerheit er difor naudsynt for å jobbe mot 0-visjonen samstundes som talet på gåande og syklande skal auke sterkt. I samband med utgreiingar til NTP 2022-2033 er det utarbeidd ein rapport som ser på koplinga mellom nullvekstmål og nullvisjonen. Dette gjeld då dei største byområda i landet, men trenden vil truleg vere den same i alle område der andelen sykkel og gange aukar. Rapporten vurderer 12 satsingsområde, og peikar ut 5 viktige:

- Forsterka drift og vedlikehald
- Utbetring av kryssingspunkt
- Fartsgrenser i sentrumsområde
- Avgrense biltrafikk i sentrumsområde
- Hjertesoner rundt skular

I heile fylket bør det difor rettast ei rekke tiltak mot mjuke trafikantar, for å få ulykkene til å gå ned. Fylkeskommunen skal satse på:

- Trafikksikkerheitsinspeksjonar av gang- og sykkel infrastruktur som grunnlag for utbetringar av dagens infrastruktur
- Kartlegging av ulykker med mjuke trafikantar for å synleggjere det reelle ulykkesbildet
- Vurdere utviding av dagens prøveprosjekt med «Skulekrinskartlegging for trafikksikkerheit»
- Samarbeide med kommunar og gi støtte til prosjekt som sikrar tryggare tilhøve for mjuke trafikantar, blant anna:
 - Hjertesone
 - Trafikksikker kommune
 - Opplæring
- Vurdere krav overfor køyretøy
- Tryggleik for mjuke trafikantar i anleggsområde

For å få til dette skal dagens tilskotsordningar innanfor TS-tiltak aukast dei komande åra.

Samarbeid

For å nå målet om at fleire skal gå og sykle i staden for å nytte bil er det heilt avgjerande med samarbeid med offentlege og private aktørar. Det er viktig at kommunane og staten er med på laget, og at det også er vilje til å gjera tiltak på kommunalt og statleg vegnett.

I RTP, under plantema «Nasjonale ansvarsområde», er det ein overordna strategi om at det skal utviklast dialogen mellom statlege verksemder, næringslivet, fylkeskommunar og kommunar for å ta omsyn til lokale og regionale interesser inn i planarbeid og prioriteringar av tiltak. Her vil det bli naturleg å inkludere samarbeid og dialog om tilrettelegging for mjuke trafikantar.

Foto: Morten Wanvik



Korleis satsinga på sykkel og gange på tvers av dei ulike forvaltningsnivåa skal organiserast er ikkje endeleg fastsett. Frå statleg hald er det venta at fylkeskommunen som regional utviklingsaktør tek på seg hovudansvaret for å etablere hensiktsmessige samarbeidsarenaer. Det er difor starta eit arbeid med å etablere eit fagleg nettverk for kommunane. Hensikta med eit slikt nettverk er å opne for informasjonsutveksling og drøftingar kring ulike utfordringar og moglege tiltak. Statens vegvesen vil kunne inviterast med i nettverket.

Økonomiske samarbeid er også aktuelt for å få etablert infrastruktur for gåande og syklande, til dømes gjennom bompengepakkar eller andre «spleiselag». Dette er omtalt under plantema «Finansiering» i RTP.

Meir veg for pengane

«Meir veg for pengane» er eit eige tema i Regional transportplan 2022-2033. Som ein del av dette kjem diskusjonane om standard for gang- og sykkelinfrastruktur. Dette har det blant anna vore jobba med gjennom forprosjektet «Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur», utført av Multiconsult i november 2020.

Med støtte i dette arbeidet meiner me det er lite hensiktsmessig å utarbeide heilt eigne standardar for gang- og sykkelanlegg langs fylkesveg i Vestland. Grunngevinga for dette er at 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 eigne 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.

Drift og vedlikehald

Det blir arbeidd med «Strategi for drift og vedlikehald» i fylkeskommunen. Arbeidet går parallelt med Regional transportplan 2022-2033, og skal vera utarbeidd i løpet av vinteren 2022. Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur vil vera eit viktig tema i dette arbeidet. Det vil difor bli lagt opp til samarbeid mellom desse fagfelta i vidare arbeid med strategi for drift og vedlikehald. Nokre område som vil vere viktig å sjå på i vidare arbeid er:

- Vurdere betre rutinar/metodar for vintervedlikehald, då uforutsigbare vintrar gir svært variabel standard på drifta av gs-anlegg.
- Vurdere løysingar som for gs-infrastruktur som gir rimelegare drift og vedlikehald.
- Kartlegge tilstand av gs-infrastruktur. Utarbeide program for vedlikehald.
- Auka satsing på gåing og sykling nasjonalt og regionalt – kva har dette å seie for drift og vedlikehald av vegnettet og utforminga av driftskontraktane - krev truleg auka satsing og fokus på drift og vedlikehald av anlegg for gåande og syklande
- Digital innspelsløyning (t.d. «Fiks gata mi»)
- Omklassifisering (rydde i eigarforhold kommunal veg, fylkeskommunal veg)

Foto: Morten Wanvik





Foto: Morten Wanvik

4. Kriterium for prioritering av investeringstiltak

Med investeringstiltak meinast utbygging av tilbodet til gåande og syklande. For å få størst utbytte av investeringane bør ein prioritere strekningar der potensialet for å nå måla i kap. 3 er størst. Det vil seie at ein må prioritere strekningar der potensialet for å få mange til å gå eller sykle i staden for å køyre bil er størst.

Dei viktigaste kriteria for å vurdere potensialet for å nå måla:

• Avstand heim - skule/sentrum

Det er strekningar under 4-5 km frå skule og sentrum som i hovudsak blir prioritert. Jo nærare ein bur skule eller sentrum, jo større er sjansen for at ein vel å gå eller sykla. Då blir tidsdifferansen mindre samanlikna med bil og konkurransekrafta mot bil aukar. Om bustadområda er heilt eller delvis innanfor grensene for at ein skal gå eller sykla til skulen vert også vurdert og vektlagt.

• Befolkningstettleik

Storleiken på bustadområda tiltaket tener er også relevant for kor mange som kan nytta seg av tiltaket, og dette blir då eit svært viktig kriterium.

• Tener anlegget fleire daglege gjeremål

Dersom skulen ligg i nærleiken av arbeidsplassar, servicetilbod, idrettsanlegg eller andre område som genererer mykje trafikk aukar potensialet for reiser til

fots/på sykkel på anlegget. Dette vert difor vektlagt i vurderingane. Dette er dei viktigaste kriteria ved vurdering av aktuelle strekningar som bør prioriterast.

I tillegg er det nokre andre kriterium som kan verka inn på prioriteringa:

• Samfunnsnytte

Nokre strekningar vil vere svært krevjande å bygge ut. Kostnaden av eit tiltak opp mot nytte vil difor også kunne spele inn i ei prioritering.

• Høgdeskilnad

Ein strekning som har lite høgdeskilnad vil vera vesentleg meir attraktiv å gå og sykla enn ei strekning med stor høgdeskilnad. Dette vil difor kunne påverke prioriteringa av strekningar.

• Fartsgrense

På strekningar med høg fartsgrense er det mindre attraktivt å ferdast i blanda trafikk for mjuke trafikantar. Fartsgrense kan difor vere med å påverke prioriteringa av strekningar.

• Trafikkmengde

Mengda trafikk avgjer kor attraktiv ruta er å bruke utan eige tilbod, og det kan vera avgjerande for kva tiltak som bør prioriterast.

Kunnskapsgrunnlag

Vedlegg til strategi for mjuke trafikantar

1 Kunnskap om reiser og reisevanar

1.1 Reisevaneundersøkingar (RVU)

Reisevanar vert kartlagt jamleg gjennom nasjonale reisevaneundersøkingar. Resultata blir blant anna brukt til samferdselsstatistikk, analysar av korleis og kvifor vi reiser, og i transportmodellar som anslår konsekvensar av ulike samferdselstiltak. Tala er også grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Reisevaneundersøkinga blir no gjort (frå 2016) kontinuerleg i motsetning til kvart fjerde år som tidlegare, og resultata kan finnast på [vegvesen.no](https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport/reisevaner) (<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport/reisevaner>)

Undersøkinga kan til ein viss grad også nyttast i Vestland fylke. Men med det datagrunnlaget som no ligg føre er det det berre for Bergen kommune at grunnlaget er godt. Her er det om lag 3200 respondentar, og totalt om lag 4800 til saman i fylket. Dette gjer at om lag 67 % av svara kjem frå Bergen kommune, medan folketallet utgjer om lag 45 % av heile fylket. Bergen får difor noko stor vekt av totalen i fylket, noko som gjer at tala blir like for Bergen og Vestland.

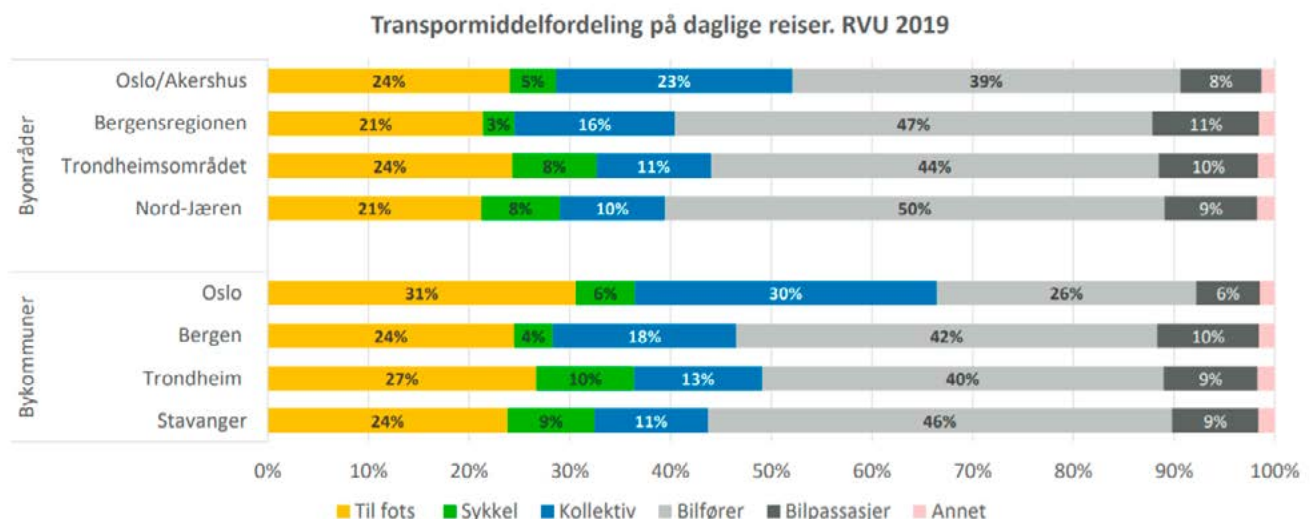
I dei andre kommunane som er med i Byvekstavtalen for Bergensområdet er det 250-400 respondentar i kvar av dei nye kommunane. Dette gir vesentleg mindre presise svar, men det gir ein viss peikepinn på resemiddelfordelinga. Det blir henta inn fleire svar for å gi betre grunnlag for desse kommunane framover.

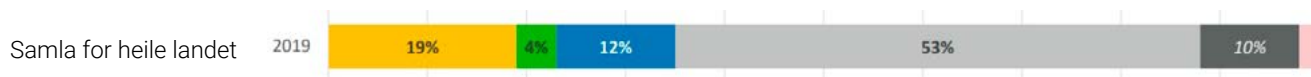
Resterande kommunar i Vestland fylke har <150 respondentar, og dei fleste langt under dette. Me har berre valt å vise resultat frå Voss, som ligg høgast av kommunane, med 150 respondentar.

Nedanfor er transportmiddelfordeling vist for Bergensregionen (kommunane Bergen, Os, Fjell, Askøy og Lindås) og Bergen kommune, samanlikna med dei 4 største byområda/kommunane i landet.

1.1.1 Transportmiddelfordeling, RVU 2019

Daglege reiser

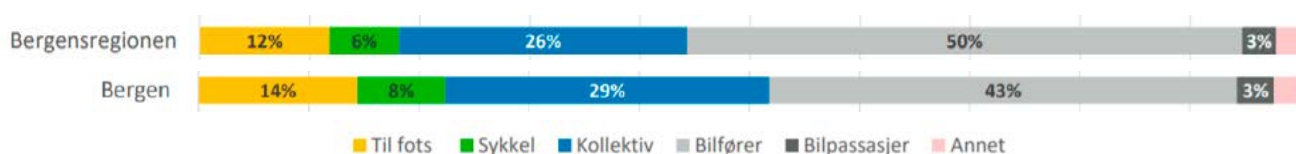




Bergensregionen ligg på 3 % sykkelandel, medan Bergen kommune ligg på 4 %. Bergen kommune ligg med dette på snittet for landet, medan Bergensregionen ligg under snittet. Gåandelen ligg på 21 % i Bergensregionen og 24 % i Bergen

kommune. Dette er noko over snittet i Norge. Kollektivandelen ligg høvesvis på 16 % og 18 %, noko som også er over snittet i Norge.

Arbeidsreiser



For arbeidsreiser er fordelinga noko annleis, med vesentleg lågare andel til fots (12 og 14 %) og som passasjer i bil, og høgare andel på sykkel, kollektiv og som bilførarar. Andelen syklende er dobla (til 6 og 8 %), og kollektivandelen er vesentleg høgare.

1.1.2 Endring i transportmiddelbruk frå 2014 til 2019

Resultata frå dei tre siste undersøkingane (2014, 2018 og 2019) viser at gangandelen går ned, sykkelandelen i Bergensregionen er stabil, medan det har vore ein auke i Bergen kommune. Kollektivandelen aukar, og bilførarandelen går ned.

Gangandel blant bosatte. RVU 2014, 2018 og 2019 (prosent)



Sykkelandel blant bosatte. RVU 2014, 2018 og 2019 (prosent)




Kollektivandel blant bosatte. RVU 2014, 2018 og 2019 (prosent)




Bilførerandel blant bosatte. RVU 2014, 2018 og 2019 (prosent)



1.1.3 Tilgang til sykkel

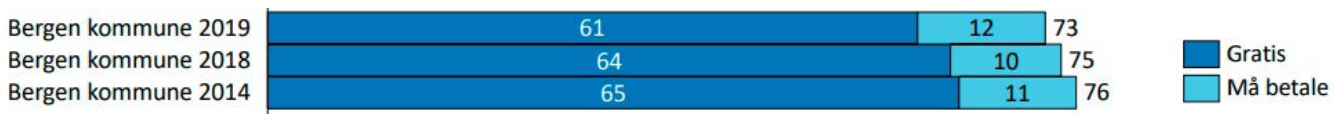


Porsentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel. RVU 2013/14, 2018 og 2019



Undersøkinga viser at det er ein svak nedgang i tilgang på sykkel totalt sett i Bergen kommune, men aukande tilgang på el-sykkel.

1.1.4 Tilgang til parkering hjå arbeidsgjevar



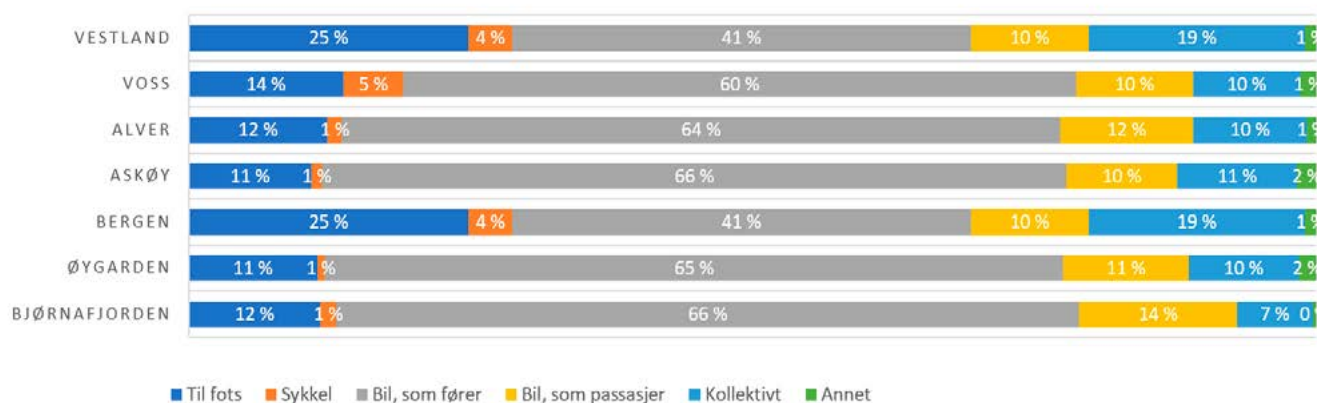
Det er ein nedgang i andelen med tilgang til gratis parkering hjå arbeidsgjevar, men talet er fortsatt høgt.

1.1.5 Tilleggsvurdering av data for Vestland

Grunnlagsdata for RVU 2019 er nytta til å ta ut meir detaljerte data for Vestland fylke, og for kommunane i Byvekstavtalen i Bergen, samt for Voss. Tala her har mykje større usisje enn for Bergen kommune, då det er relativt få respondentar på undersøkinga. Me vel likevel å legge inn desse tala, for å gi eit visst bilde av korleis transportmiddelfordelinga ser ut i desse kommunane.

Resultata viser at sykkelandelen i kommunane i Byvekstavtalen er svært låg, rundt 1 % i alle kommunane, og at Voss skil seg ut med ein høgare andel syklende enn Bergen. Tala for Voss kan ha ei feilmargin på opp mot 3,5 %, Bergen har feilmargin på 1,4 %, og dei andre kommunane rundt 2,5 %. Resultata utanom Bergen vil difor ikkje bli lagt stor vekt på frå RVU 2019, men tala vil bli meir nøyaktige framover, når talet på respondentar skal aukast for Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden.

TRANSPORTMIDDELFORDELING, PÅ DAGLEGE REISER, RVU 2019

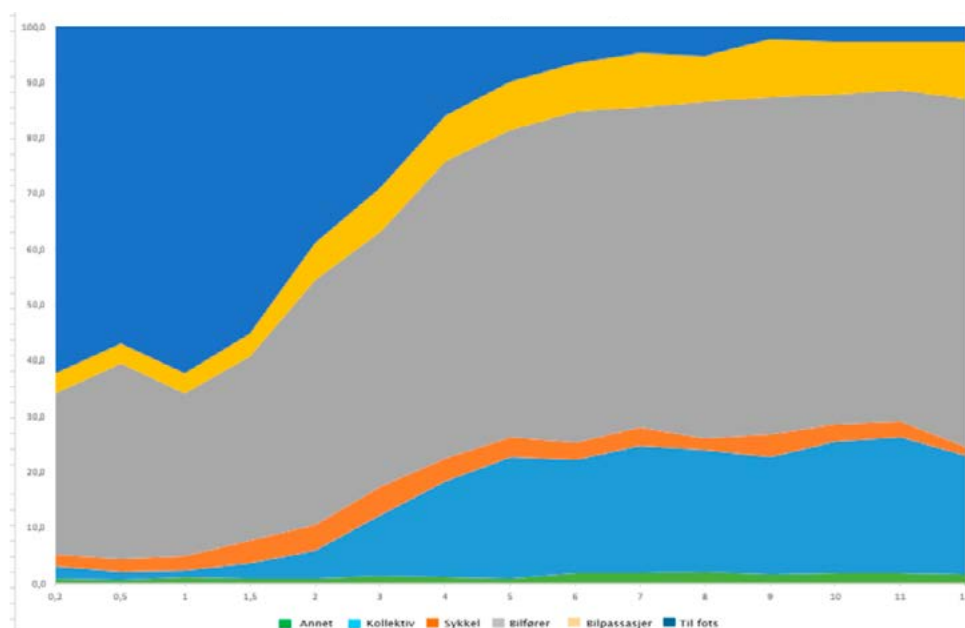


1.1.6 Reisemiddel fordelt på reiselengde, RVU 2013

Det er førebels ikkje kome detaljert nøkkeldatarapport frå RVU 2019. Det blir difor tatt med reisemiddelfordeling for Bergen kommune fordelt på reiselengder frå RVU 2013/2014.

Kva for reisemiddel ein trafikant brukar, heng tett saman med lengda på reisa. På korte reiser opp til 1,5 km dominerer gåing. Men resultata viser også at på svært korte reiser er det også ein betydeleg del reiser med bil.

Reisemiddelfordeling på ulike reiselengder



1.1.7 Kort oppsummering

Resultata frå reisevaneundersøkingane fram til 2019 er mest egna for Bergen kommune (og Bergensregionen). Resultata viser kort oppsummert:

- Sykkelandel på 4 % i Bergen kommune og 3 % i Bergensregionen
- Andel til fots på 24 % i Bergen kommune og 21 % i Bergensregionen
- Svak nedgang i andel til fots i Bergen sidan 2014
- Svak auke i andel sykklande i Bergen kommune sidan 2014
- Gåing dominerer på reiser i Bergen på strekningar opp til 1,5 km. Kollektivtransport er mest brukt på reiser lengre enn 4 km. Bil og sykkel er mindre påverka av avstanden på reisa (innafor 10 km avstand).
- Kommunane i byvekstvtalen (Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden) har truleg låg sykkelandel (om lag 1 %, men tala er usikre), og ein vesentleg lågare andel til fots enn Bergen kommune.
- RVU har for lite datagrunnlag til å gi sikre data samla for Vestland fylke og andre kommunar i Vestland.

1.2 Elevreiser grunnskule

Skuleskyss

Skyss har tatt ut data på kor mange elevar som har skyss i grunnskulen i Vestland.

Tala viser at 21 % har rett på ordinær skuleskyss, og at om lag 7 % har skuleskyss på grunn av kommunalt vedtak (medisinsk grunnlag eller «særleg farleg skuleveg»). I kommunane varierer talet på ordinær skuleskyss frå 1-79 %. I Bergen kommune er det 10 % som har ordinær skuleskyss, medan 6 % har skuleskyss med kommunalt vedtak. I Bergen kommune bur om lag 40 % av grunnskuleelevane i fylket. Dette tyder at dei fleste andre kommunane i fylket ligg langt over snittet for fylket.

Reisevanar

Administrasjonen har samla inn data om reisevanar til/frå skulen frå over 200 grunnskular i heile Vestland. Dataa viser at vi ligg lagt unna den nasjonale målsettinga. Undersøkinga

Ordinær skuleskyss

Elevar i grunnskolen som har lengre enn 4 km avstand mellom heim og skule, og lenger enn 2 km i 1. klasse.

er gjennomført via spørjeskjema til kontaktpersonane for skuleskyss på kvar skule. Kontaktpersonane har svara for heile skulen. Tala må difor tolkast med varsemd.

Resultat frå undersøkinga (barne- og ungdomsskular)

| Reiser vanlegvis | |
|-----------------------------|--------|
| Går | 32,8 % |
| Syklar | 13,3 % |
| Buss (gratis eller betalar) | 33,5 % |
| Taxi (skuleskyss) | 5,9 % |
| Blir køyrt | 14 % |

Det er altså om lag 46 % som går eller syklar til skulen samla i Vestland fylke, men resultata er usikre. Frå 2021 vil me legge inn eit standard spørsmål i «ung data»-undersøkinga om reise til/frå skulen, slik at me får meir nøyaktige tal på dette.

Oppsummering

Det er 21 % som har ordinær skuleskyss. Desse reknar vi med at nyttar seg av skuleskyssstilbodet.

Det er 79 % av alle elevane som ikkje har rett på ordinær skuleskyss. Undersøkinga av reisevanar i grunnskulane viste at om lag 46 % går eller syklar til skulen (av totalt elevtal). Ser ein på elevane utan rett på ordinær skuleskyss, så tilsvarer dette at om lag 58 % går eller syklar til skulen.

Resultata viser altså at i underkant av 60 % av elevane på barne- og ungdomsskulen, som bur innanfor skuleskyssgrensene går eller syklar til skulen.

1.3 Reisevanar vidaregåande skule

Opplæringslova gir elever i vidaregåande skole rett til skoleskyss når det er meir enn 6 km mellom heim og skole. Det er i dag ca. 3500 vidaregåande elever som har fått innvilga skoleskyss mellom heim og skole i gamle Hordaland. I gamle Sogn og Fjordane er det ca. 1600 vidaregåande elever som har fått innvilga skoleskyss.

I tidlegare Hordaland fylkeskommune har statsforvaltaren gitt dispensasjon frå denne retten når elevane bur i eit område med eit tilfredsstillande busstilbod som også kan nyttast på fritida. Dei elevane dette gjeld vises til å kjøpe/nytte ungdomsbillett. Ungdomsbilletten er eit periodekort til redusert pris for dei mellom 16 og 20 år, som kan nyttast til reiser i heile Vestland, og til nokre kommunar i Rogaland. Frå nyttår 2021 gjeld tilbod om ungdomsbillett for hele fylket.

For vidaregåande skular vert dette vanskelegare å finne eksakte tal på kor mange som nyttar buss til skolen då ordninga med ungdomsskyss generelt gjer det attraktivt å nytte buss til både skole og andre gjeremål.

Det er vurdert å gjennomføre spørjeundersøkingar eller djupneintervju for å finne ut meir om reisevanane til elevar på vidaregåande skule, men dette er førebels ikkje gjort.

1.4 Sykkelbyundersøkinga i Region vest i 2014 og 2016

Det vart i regi av Statens vegvesen Region vest gjennomført to undersøkingar omkring sykkelbruken i 2014 og 2016 i Bergen, Stavanger, Egersund, Haugesund/Karmøy, Stord, Førde og i 2016 var òg Flora med. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og

å følgje opp utviklinga av sykkeltrafikken sidan den forrige undersøkelsen i 2014.

For alle stadene i Vestland viste det seg at færre sykla i 2016 enn i 2014. Av dei som sykla følte fire av fem seg trygg på strekninga dei sykla, og to tredjedelar var nøgd med tilrettelegginga.

Av dei som ikkje var nøgd med tilrettelegginga var det to punkt som var oppgitt som viktigaste årsaker; Mangel på samanhengande infrastruktur for sykkel, og at ein ikkje var skilt frå anna trafikk. Det er ikkje gjort tilsvarande undersøkingar etter 2016.

| | Eigersund | Stavanger | Haugesund/Fastlands-Karmøy | Bergen | Stord | Flora | Førde | Totalt |
|----|-----------|-----------|----------------------------|--------|-------|-------|-------|--------|
| Ja | 10 % | 15 % | 14 % | 7 % | 8 % | 14 % | 12 % | 11 % |

Figur 1: Tabellen syner kor mange av dei spurte som sykla på registreringsdagen

1.5 Sykkelteljarar

I Vestland fylke er det ein del kontinuerlege sykkelregistreringspunkt etablert i sykkelanlegg. Dei fleste er etablert i byar som har eller har hatt sykkelbyavtale. Nokre av sykkelteljarane ligg langs fylkesveg, andre langs riksveg. Det er førebels

Statens vegvesen som driftar og rapporterer frå desse teljarane. Resultata vert kontinuerleg oppdatert på nettsida til Statens vegvesen (vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkregistreringer).

Florø (3 stk)

- Markegata (Rv. 5 / Kv. 1380)
- Havrenesvegen (Fv. 445)
- Kinnvegen (Fv. 445)

Førde (8 stk)

- Øyrane (Rv. 5)
- Storehagen bru (Rv. 5)
- Førde vest (E39)
- Hafstad vest (E39)
- Bruland (E39)
- Angedalsvegen (Fv. 601)
- Prestholten (Fv. 601)
- Brulandsvollene (Fv. 600)

Sogndal

- Loftesnes (Rv. 5)

Leirvik

- Vabakken (E39)

Øygarden

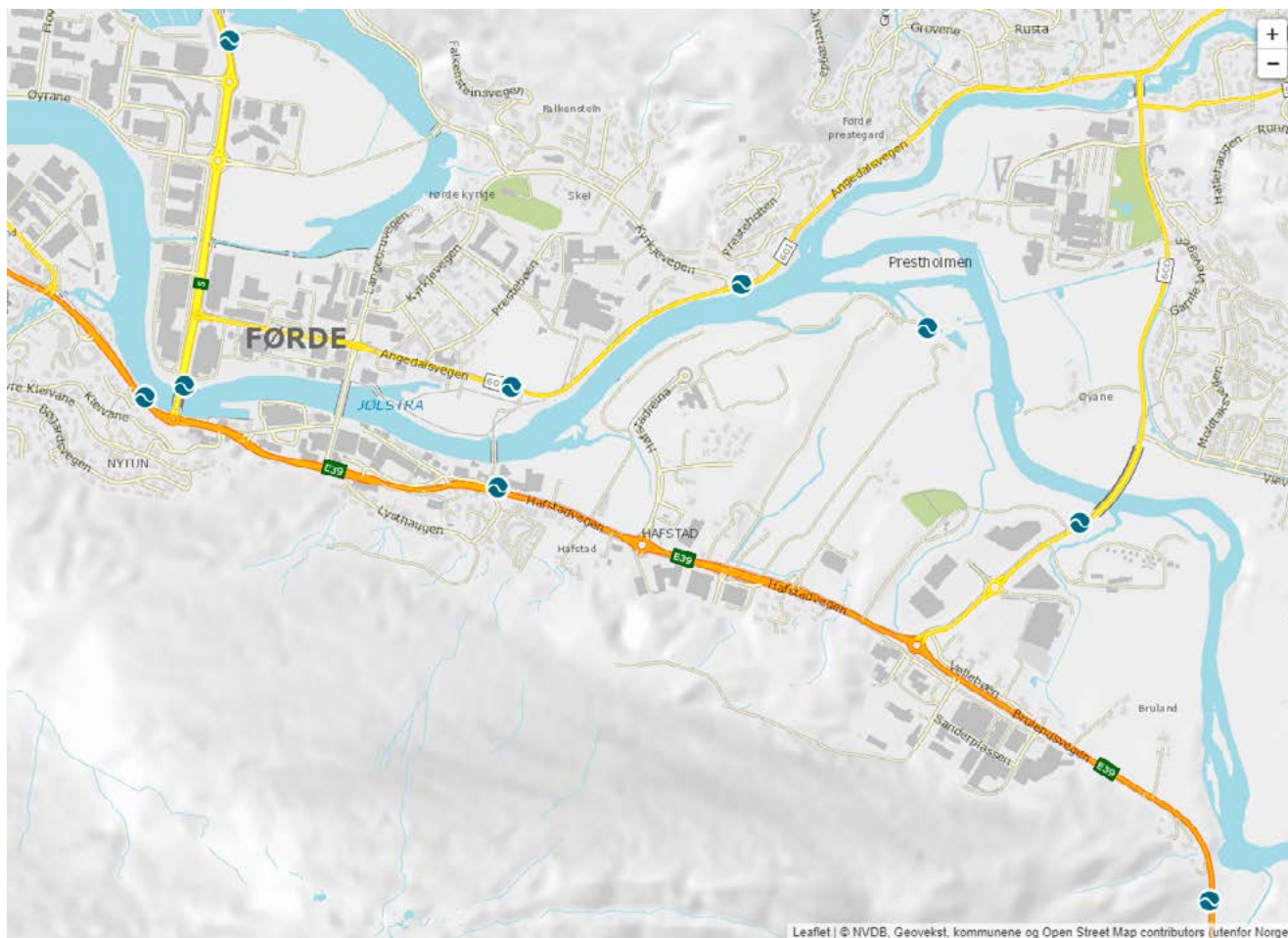
- Liljevatnet
- Follesevegen

Bergen (16 stk)

- Åsamyrane
- Åsaneveien
- Sandviken
- Puddefjordsbroen
- Flovågtunnelen

- Arna
- Fløenstien
- Gamle Nygårdsbro
- Fjøsangervegen
- Kanalvegen
- Kråkenes
- Vossabanen
- Bjørgeveien
- Loddefjord
- Håvardstun
- Skjoldskiftet





Figur 2: Kartet viser kontinuerlege sykkelregistreringspunkt i Førde. Kjelde: Statens vegvesen

Bergen kommune har så mange teljepunkt at Statens vegvesen utarbeider ein sykkelindeks årleg. For 2020 (til og med september) viser indeksen totalt sett for Bergen at sykkeltrafikken er uendra frå året før. (Statens vegvesen: Sykkelindeks for utvalgte byer, September 2020)

Men tala viser store forskjellar frå månad til månad. Det var stor auke i januar og juni (med rundt 30 %), også auke i august og september, og nedgang i mars, april, mai og juli. Trafikken i 2020 er påverka av smittensrestriksjonane som har prega landet sidan midten av mars. Det er difor vanskeleg å bruke 2020 som samanlikningsår.

Det vert ikkje tatt inn tal frå andre teljepunkt i dette kunnskapsgrunnlaget, men teljepunkta vil i dei komande åra bli nytta til å sjå trendar for i sykkeltrafikken.

1.6 Folkehelseundersøkinga

Folkehelseundersøkinga er gjennomført av Folkehelseinstituttet i samarbeid med kommunane. Det er utarbeid to rapportar ein for Hordaland frå 2018 og for Sogn og Fjordane i 2019.

Tema omhandla i rapportane er m.a. psykisk helse, helselatert atferd og ulike aspekt knytt til deltakarens sitt nærmiljø og sosiale liv. Dette vert sett i lys av variasjon på tvers av geografi, kjønn, alder og utdanning. Det vart funne variasjon på tvers av ulike geografiske område, både på regionsnivå i fylka og på bydelsnivå i Bergen på fleire område.

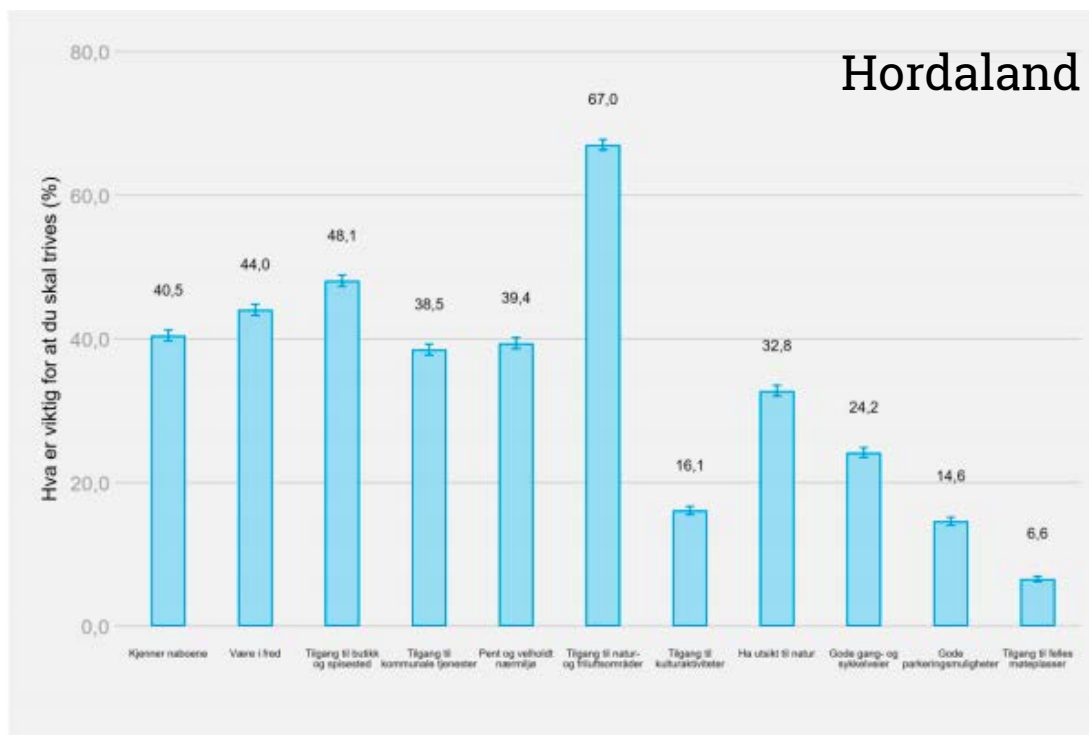
Det var to spørsmål som var direkte rette mot mjuke trafikantar:

1. Kva er viktig for trivsel?
«Gode gang- og sykkelveggar» svara 24,2 % i Hordaland og 19,6 % i Sogn og Fjordane.
2. Korleis reiser du til og frå jobb/skule?
«Til fots» svara 23,8 % (Sogn og Fjordane) og 14,5 % (Hordaland), og «På sykkel/elsykkel» svara 10,5 % (Sogn og Fjordane) og 8,6 % (Hordaland)

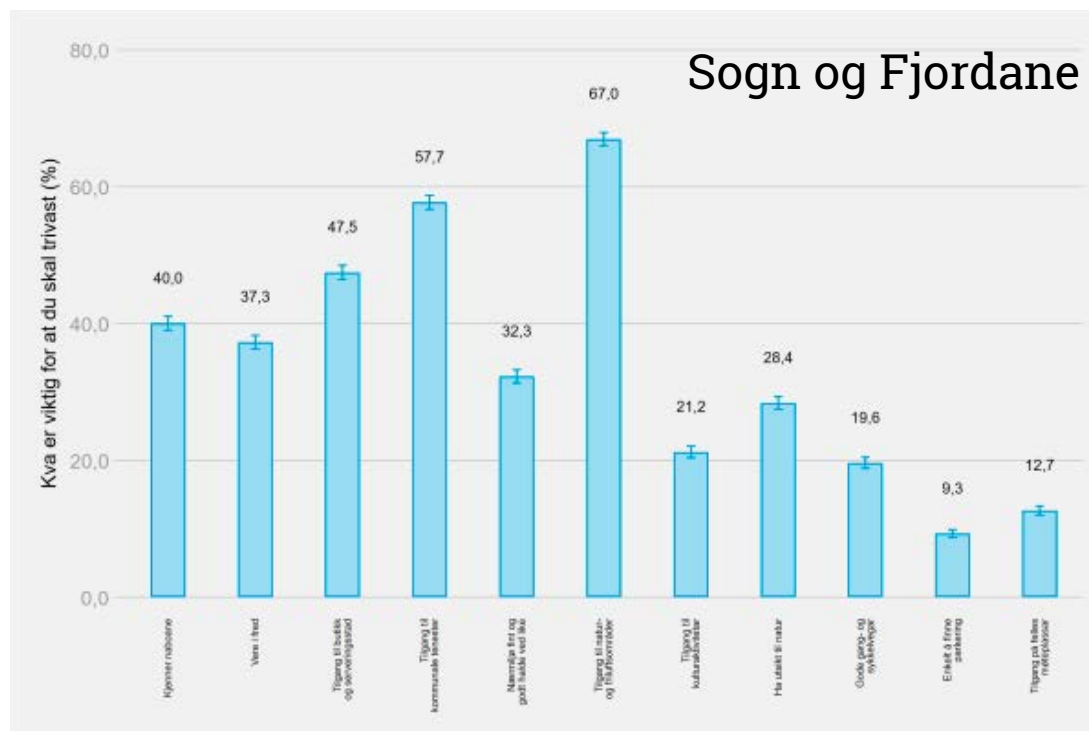
Lenke til undersøkinga:

- [Hordaland](#)
- [Sogn og fjordane](#)

Trivselsfaktor

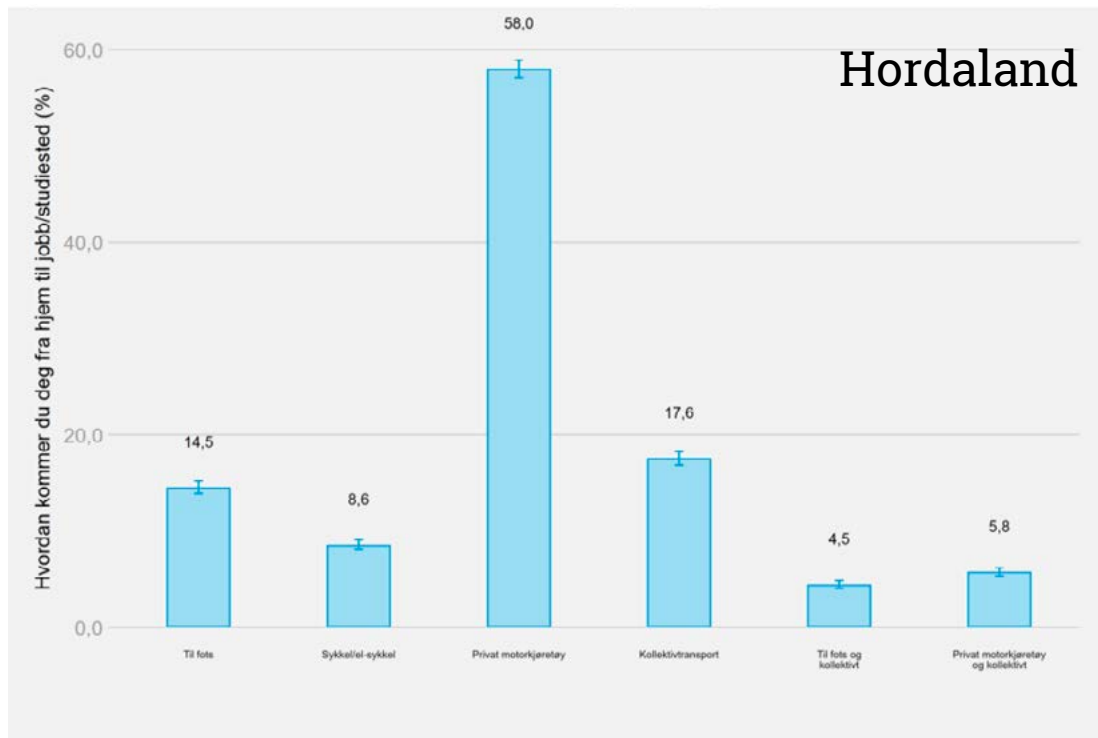


Figuren viser hvilke faktorer som blir rapportert som viktige for at man skal trives i nærmiljøet. Deltakerne kunne krysse av for maksimalt fire av faktorene. Den klart hyppigst rapporterte trivselsfaktoren er tilgang til natur- og fritidsområder (67,0 %). Derest rapporteres følgende faktorer: tilgang til butikk og spisested (48,1 %), være i fred (44 %) og å kjenne naboene (40,5 %).

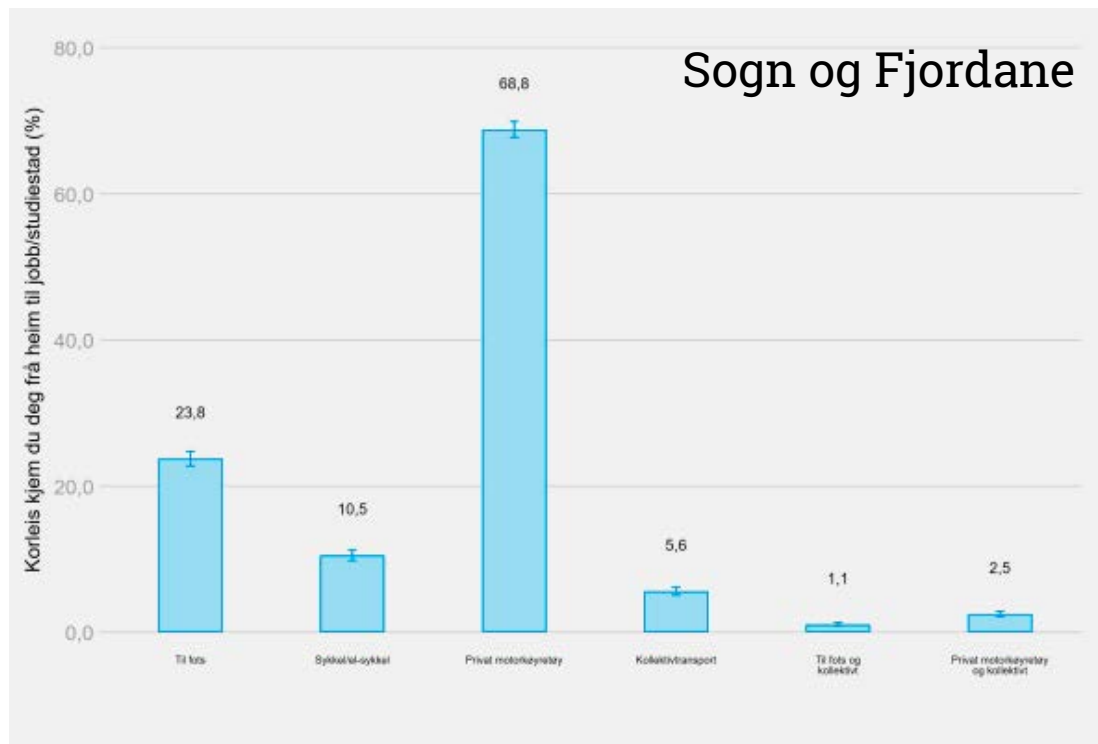


Figuren viser hvilke faktorer som blir rapportert som viktige for at man skal trives i nærmiljøet. Deltakerne kunne krysse av for maksimalt fire av faktorene. Den klart hyppigst rapporterte trivselsfaktoren er tilgang til natur- og fritidsområder (67,0 %). Derest rapporteres følgende faktorer: tilgang til kommunale tjenester (57,7 %), butikk og serveringssteder (47,5 %) og å kjenne naboene (40,4 %).

Bruk av transportmiddel til/frå jobb/studiestad



Figuren viser hvilke transporttyper som blir benyttet fra heim til jobb/studiestad. Et klart flertass (58,0 %) bruker privat motorkjøretøy. Kollektivtransport er litt vanligere enn å gå til fots og å bruke sykkel/el-sykkel. Bare en liten andel bruker privat motorkjøretøy i kombinasjon med kollektivtransport (5,8 %) eller går til fots i kombinasjon med kollektivtransport (4,5 %).



Figuren viser hvilke transporttyper som blir benyttet fra heim til jobb/studiestad. Et klart flertass (68,80 %) bruker privat motorkjøretøy. Derneft kjem kategoriane "til fots" (23,8%) og sykkel/elsykkel (10,5 %). Først på fjerdeplass kjem kollektivtransport (5,6 %). Berre ein svært liten prosentdel svarar at dei bruker privat motorkjøretøy i kombinasjon med kollektivtransport (2,5 %) eller at dei går til fots i kombinasjon med kolektivtransport (1,1 %).

2 Eksisterande anlegg for gåande og syklande

2.1 Vegnett

Det er utført GIS-analysar på fylkesvegnettet 4 km ut frå kvar skule i fylke. Dette er grensa for å gå til skulen for 2.-10. klasse. For vidaregåande skule er avstanden 6 km før ein har rett på skuleskyss, dette er pr no ikkje inkludert i analysen, men vil bli vurdert særskilt for kvart strekning som vidare blir prioritert for utbygging. Analysane viser kor mykje av vegnettet 4 km frå skulane som har tilbod til syklande og/eller gåande, eller som er heilt utan tilbod. Fortau og gang- og sykkelveg inngår i tilbod til gåande. Gang- og sykkelveg og sykkelfelt inngår i tilbod til syklande (ikkje fortau).

Analysen viser at samla for heile Vestland fylke er det om lag 2420 km fylkesveg som ligg 4 km eller nærare ein grunn-skule. Dei meste av desse strekningane er då skuleveg. Unntaket kan vere nokre strekningar der det ikkje bur folk, eller der det finst eit betre alternativ langs anna vegnett til skulen (kommunal veg eller riksveg). Av desse 2420 km med fylkesveg er det om lag 30 % av vegnettet som har tilbod til gåande, og om lag 20 % som har tilbod til syklande. Standarden på anlegga varierer frå god til svært dårleg.



Bilde 1: Fv. 5613 Dalavegen i Sogndal – smalt og slitt fortau



Bilde 2: Fv. 574 Bjørgeveien i Bergen – sykkelveg med fortau

Analysane gjerast ved bruka av geografiske informasjonssystem (GIS) på data henta frå Nasjonal vegdatabank (NVDB). Målet med dette arbeidet er å synleggjere kor mange meter tilrettelegging som finst rundt skuler, og då finn man kor mykje tilrettelegging som manglar. Det har vist seg vanskeleg å få heilt korrekte lengder i analysen, då det er mangelfull registrering av t.d. gang- sykkelveg i NVDB. Det er gjort ein del manuelle rettingar, og dette arbeidet vil halde fram, slik at det vert mest mogleg korrekte registreringar i NVDB. Det er difor noko uvisse i tabellen under. Det er også nokre strekningar der det ikkje bur folk langs, og som difor ikkje er skuleveg, og ikkje treng tilbod til gåande og syklande. Dette er ikkje fanga opp i analysen. Analysen kan finnast her:

<https://vestlandfylke.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=19cae1f26373480bb67c4323ff14c576>

<https://www.arcgis.com/apps/dashboards/94d8bfbbd-bc54d9ba3628cb20a2bbf3d>

Tabell 1: Lengde av fylkesveg inntil 4 km frå grunnskule, med og utan tilbod til gåande og syklande. Tala er noko usikre.

| Kommune | Lengde fylkesveg inntil 4 km frå grunnskule | | | | Samla, med og utan tilbod |
|----------------|---|------|-------------------------|------|---------------------------|
| | med tilbod til gåande | | med tilbod til syklande | | |
| | kilometer | % | kilometer | % | kilometer |
| Vestland fylke | 731 | 30 % | 486 | 19 % | 2420 |
| Bergen | 267 | 68 % | 167 | 48 % | 392 |
| Kinn | 16 | 23 % | 6 | 8 % | 70 |
| Etne | 3 | 9 % | 1 | 5 % | 29 |
| Sveio | 12 | 25 % | 11 | 23 % | 49 |
| Bømlo | 38 | 46 % | 33 | 40 % | 83 |
| Stord | 30 | 71 % | 29 | 68 % | 43 |
| Fitjar | 7 | 30 % | 7 | 28 % | 25 |
| Tysnes | 5 | 13 % | 3 | 7 % | 36 |
| Kvinnherad | 26 | 21 % | 15 | 13 % | 123 |
| Ullensvang | 7 | 16 % | 3 | 6 % | 47 |
| Eidfjord | 1 | 36 % | 1 | 36 % | 3 |
| Ulvik | 3 | 18 % | 1 | 4 % | 15 |
| Voss | 8 | 14 % | 6 | 9 % | 59 |
| Kvam | 21 | 33 % | 16 | 26 % | 62 |
| Samnanger | 9 | 40 % | 6 | 29 % | 22 |
| Bjørnafjorden | 34 | 31 % | 25 | 22 % | 111 |
| Austevoll | 10 | 22 % | 7 | 16 % | 45 |
| Øygarden | 99 | 58 % | 66 | 38 % | 171 |
| Askøy | 17 | 47 % | 10 | 15 % | 37 |
| Vaksdal | 2 | 8 % | 1 | 3 % | 32 |
| Modalen | 0 | 1 % | 0 | 1 % | 10 |
| Osterøy | 7 | 11 % | 1 | 2 % | 65 |
| Alver | 33 | 15 % | 21 | 10 % | 216 |
| Austrheim | 9 | 56 % | 5 | 20 % | 16 |
| Fedje | 1 | 10 % | 0 | 0 % | 7 |
| Masfjorden | 2 | 7 % | 1 | 4 % | 29 |
| Gulen | 0 | 1 % | 0 | 0 % | 27 |
| Solund | 1 | 18 % | 1 | 7 % | 8 |
| Hyllestad | 0 | 2 % | 0 | 2 % | 12 |
| Høyanger | 7 | 18 % | 7 | 17 % | 40 |

| Kommune | Lengde fylkesveg inntil 4 km frå grunnskule | | | | |
|-----------|---|------|-------------------------|------|---------------------------|
| | med tilbod til gåande | | med tilbod til syklende | | Samla, med og utan tilbod |
| Vik | 0 | 1 % | 0 | 1 % | 21 |
| Sogndal | 3 | 7 % | 2 | 6 % | 39 |
| Aurland | 5 | 39 % | 3 | 35 % | 13 |
| Lærdal | 1 | 8 % | 1 | 7 % | 13 |
| Årdal | 6 | 31 % | 4 | 21 % | 21 |
| Luster | 9 | 11 % | 8 | 10 % | 77 |
| Askvoll | 3 | 6 % | 2 | 4 % | 47 |
| Fjaler | 1 | 4 % | 1 | 3 % | 28 |
| Sunnfjord | 10 | 10 % | 7 | 7 % | 98 |
| Bremanger | 4 | 11 % | 1 | 2 % | 38 |
| Stad | 4 | 6 % | 3 | 4 % | 61 |
| Gloppen | 3 | 10 % | 3 | 7 % | 34 |
| Stryn | 5 | 9 % | 4 | 8 % | 53 |

2.2 Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehald av anlegg for mjuke trafikantar omfattar ei rekke oppgåver. For å tydeleggjere kva som er drift og kva som er vedlikehald vert eit utdrag frå Statens vegvesen si lærebok «Drift og vedlikehold av vegar», (rapport nr 365) tatt med:

Kontraktar

Drift av vegnettet er delt inn i ulike driftskontraktar etter geografiske område, og utført av ulike driftsentrepreneurar. Standard for driften av vegnettet er skildra i detalj i kontraktane. For anlegg for mjuke trafikantar er det av og til eigne krav, medan nokre anlegg (til dømes fortau) som oftast følgjer køyrevegen sin driftsstandard.

Vedlikehald av vegnettet er delt inn etter type arbeid, til dømes finst det eigen rekkverkskontrakt og asfaltkontrakt.

Driften av vegnettet omfattar alle oppgaver og rutiner som er nødvendig for at vegene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk. Dette er aktiviteter som brøyting, strøing med salt og sand, vegoppmerking, vask og rengjøring, oppretting av skilt, skjøtsel av grøntarealer, trafikkstyring og trafikantinformasjon.

Vedlikehold av vegnettet omfattar tiltak for å ivareta den fysiske infrastrukturen. Med dette forstås tiltak for å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, tunneler, vegutstyr og tekniske anlegg/installasjoner i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Dette gjeld då for heile fylket, og det vert kvart år meldt inn strekningar med behov for vedlikehald. I desse kontraktane er det ikkje eigne midlar til anlegg til mjuke trafikantar, desse anlegga vert prioriterte saman med anna vegnett. Anna type vedlikehald kan bli utført som vedlikehaldsprosjekt etter behov.

Driftskontraktar

For drift av anlegg for mjuke trafikantar er reinhald (kosting/vasking) og vintervedlikehald (brøyting/strøing/salting) det viktigaste. Me vil her trekke fram noko frå driftskontraktane som gjeld pr no.

Vinterdrift

Det er i hovudsak to vinterdriftsklassar som vert nytta for gang- og sykkelveggar; GsA og GsB (og nokre gonger GsA-light, som er ein mellomting mellom GsA og GsB). Generelt blir GsA eller GsA-light nytta i i sentrumsområde, og GsB i ytre delar. Men dette varierer ein del frå kontrakt til kontrakt.

Reinhald

I dei fleste kontraktane er det delt inn i hyppigare reinhald i sentrumsområde enn lenger frå sentrum. Men ut frå kontraktane ser det ut til å vere store variasjonar i kor hyppig reinhald det vert sett krav om.

Vedlikehaldskontraktar

Det er ikkje sett av midlar som går direkte til anlegg for mjuke trafikantar i eksisterande vedlikehaldskontraktar. Det er mykje vegnett med dårleg dekke, rekkverk, kummar som stikk opp og liknande. I konkurranse med køyreveggar vert anlegg for mjuke trafikantar ofte prioritert vekk.

3 Eksisterande samarbeidsavtalar og kommunale strategiar

3.1 Sykkelbyavtalar

Sykkelbyavtalar er eit trepartssamarbeid der kommunar har inngått avtale med Statens vegvesen og fylkeskommunen om å satse særskilt på tilrettelegging som bidreg til at fleire nyttar sykkel som transportmiddel. Hordaland og Sogn og Fjordane hadde lang erfaring frå eit slikt partssamarbeid. I Vestland fylkeskommune er det no 4 sykkelbyavtalar. Avtalane med kommunane Bergen, Øygarden og Sunnfjord går ut i 2021, medan avtalen med Kinn kommune går ut i 2022. Hausten 2020 informerte Statens vegvesen at dei frå og med 1. januar same år ikkje kom til å følgje opp dei økonomiske forpliktingane som låg i avtalane. Vestland fylkeskommune føl opp avtalane til avtaleperioden går ut. Vidare samarbeidsform vil bli fastsett gjennom denne strategien, og er omtala i eit seinare avsnitt.

3.2 Byvekstavtale

Byvekstavtale er ein avtale mellom stat, fylke og kommunar, der målet er nullvekst i personbiltrafikken. Bergensområdet (Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden) er einaste området som har byvekstavtale i fylket. Nullvekst i personbiltrafikken vil seie at all vekst i transporten skal takast med sykkel, gange og kollektivtransport. Sykkel og gange er to av fire satsingsområde i avtaleverket. Sykkel og gange har kopling til folkehelse, trafikksikkerheit og klimamål. Medan den delen av reiser som blir gjennomført til fots i Bergensområdet er svært høg, har sykkelandelen vore uendra på eit lågt nivå over lengre tid. Det er ei utfordring at store delar av vegnettet ikkje har tilrettelagt infrastruktur for dei som går og sykklar. Eit ledd i arbeidet med å redusere bilreiser er å sørge for at tilbodet til mjuke trafikantar har høg standard med tanke på trafikksikkerheit, framkome og attraktivitet. Eit attraktivt og trafikksikkert tilbod er ein føresetnad for å nå måla.

3.3 Bompengepakkar

Bompengepakkar er også samarbeidsavtalar mellom stat, fylke og kommunar, der målet er å få bygd ut infrastruktur raskare. Samarbeidsforma og partane varierer frå avtale til avtale. I nokre av avtalane er fysiske tiltak for gåande og syklande ein stor del av bompengepakkane, men dette varierer også mykje. Askøypakken har til dømes over 15 km ny infrastruktur for gåande og syklande, og i Førdepakken er det 20 % reine GS-tiltak. I tillegg kjem tiltak med ny eller oppgradering av køyreveg, der også tiltak for gåande og syklande er inkludert.



Bompengepakkar på fylkesveg eller blanda pakkar:

- Førdepakken
- Nordhordlandspakken

Pakka inneheld 19 større og mindre vegtiltak for å betre trafikksikkerheit, framkomst og kollektivtilrettelegging. Pakka har ei ramme på 1,5 mrd. Enkelte prosjekt er i si heilheit etablering av gang- og sykkeltilbod, nokre strekningar har med gang- og sykkeltilbod samt at det er ein del mindre tiltak som har med seg oppgradering gang- sykkeltilbod.

- Bømlopakken

Tiltaka skal gi betre framkomst og tryggleik på eit vegnett som ikkje har vore tilpassa dagens trafikk. Pakka inneheld 2 større vegprosjekt der det er oppgradering av eksisterande gang- sykkeltilbod eller etablering av nytt tilbod. I tillegg har pakka 4 mindre utbetningsprosjekt som har med seg trafikksikkerheitstiltak. Det arbeidast med ein revidert Bømlopakke som skal finansiere fem prosjekt som ikkje vart realisert i opphavsleg pakke.

- Askøypakken

På Askøy er det fylkesveg og kommunale vegar, alle sju delprosjekta i pakka er på fylkesveg. Dei fleste prosjekta har i seg tilrettelegging eller oppdatering av tilbod til mjuke trafikantar. bompengepakka inneheld sju delprosjekt. Pakka har ei totalramme på 1,6 mrd.(2015 kr) det sett av 200 mill. til kollektivtiltak og 220 mill. til andre tiltak.

- Kvammapakken

Siste prosjekt i pakke ein er med sine ni delprosjekt på Fv 7/49 avslutta, det arbeidast med ein Kvammapakke to. I fleire av prosjekta inngikk bygging av gang- sykkelveg og sykkelveg med fortau.

- Bypakke Bergen
- Kvinnheradpakken (under handsaming)

Pakka har som mål betre framkomst for alle trafikantar og har i ramme på 800 mill. (2020 kr) som inneheld sju vegprosjekt. Dei prosjekta som er knytt til folkesetnader har med seg etablering av tilbod til mjuke trafikantar.

- Haugalandspakken (innkrevjing berre i Rogaland)

Haugalandspakken har si hovudtyngd av prosjekt i Rogaland, men omfattar standardheving på dei to viktigaste transportårane i området; E134 mellom Haugesund og Etne og Fv47 gjennom dei syv involverte kommunane.

3.4 Kommunale strategiar

Fleire av kommunane i Vestland har eigne strategiar for syklande og gåande. Felles for alle er målet om at fleire skal gå og sykle. Omfanget i strategiarbeidet varierer ein del, og det er ulikt i kor stor grad fylkeskommunen og Statens vegvesen har vore involvert i utarbeidinga. For Bergen kommune er det utarbeidd ein sykkelstrategi og ein gåstrategi, og begge desse strategiane har Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen bidrege i utarbeidinga gjennom samarbeidet i Miljøløftet.

Dei kommunale strategiane definerer som oftast eit hovudnett for sykkel, nokon med systemløysing, og med prioritering av strekningar.

Strategi for mjuke trafikantar er tenkt å vere ein overordna strategi for arbeidet i heile Vestland fylke, og det skal ikkje peikast ut strekningar som skal prioriterast. Strategien skal gi føringar for kva kriterium som gjer at strekningar blir prioritert. Prioritering av strekningar kjem i handlingsprogrammet. Dette vil kunne gi konflikantar mellom fylket sine prioriteringar

Kommunale strategiar

Alver
Askøy
Bergen
Bjørnafjorden
Eid(Stad)
Sogndal
Øygarden
med fleire

og kommunane sine, særleg ved at fylkeskommunen også må prioritere mellom strekningar sett heile fylket under eitt. Når det gjeld sykkelstrategi og gåstrategi for Bergen har fylkeskommunen vore involvert i arbeidet og begge er forankra i Miljøløftet, som vil vere fylkeskommunen sitt reiskap for å gjennomføre strategiane i Bergen.



vestlandfylke.no