

# ► Evaluering av sykkelstrategien for Bergen 2010-2019

Hovedevalueringssrapport

Oppdragsnr.: 5190159 Dokumentnr.: RP-001 Versjon: 02 Dato: 2019-05-10



**Oppdragsgiver:** Bergen kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Hilde Erstad  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen  
**Oppdragsleder:** Sissel Anita Hovland  
**Fagansvarlig:** Vibeke Schau  
**Andre nøkkelpersoner:** Linda Strand, Elise Rustad Fossnes

02	2019-05-10	Leveranse til oppdragsgiver	SAHov/VibSch	VibSch	SAHov
01	2019-04-30	Første oversendelse til oppdragsgiver	SAHov/VibSch	VibSch	SAHov
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

# Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Hva har blitt gjennomført?</b>	<b>6</b>
2.1	Kartlegging av gjennomførte tiltak i strategiperioden	6
2.2	Nærmere omtale av gjennomførte tiltak langs hovedrutene	10
2.3	Oppsummering	13
<b>3</b>	<b>Hvilke målsettinger har man oppnådd?</b>	<b>14</b>
3.1	Hovedmål	14
3.1.1	<i>Hovedmål 1: I Bergen skal det være attraktivt og trygt å sykle for alle</i>	14
3.1.2	<i>Hovedmål 2: Innen 2019 skal sykkelandelen være på minst 10% av alle reiser</i>	16
3.1.3	<i>Hovedmål 3: Hovednett for sykkel skal være ferdig utbygd innen 2019</i>	21
3.2	Delmål	22
3.2.1	<i>Delmål 1: Opprette et sammenhengende hovedrutenett for sykkel</i>	22
3.2.2	<i>Delmål 2: Innen 2019 skal hver tredje offentlige parkeringsplass i sentrum være for sykkel</i>	22
3.2.3	<i>Delmål 3: Ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklister</i>	24
3.2.4	<i>Delmål 4: Konfliktnivået mellom syklende og andre trafikanter skal reduseres</i>	25
3.2.5	<i>Delmål 5: Vi skal bedre faktagrunnlaget med hensyn til sykling</i>	25
3.3	Oppsummering	26
<b>4</b>	<b>Årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse</b>	<b>27</b>
4.1	Hypoteser om årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse	27
4.2	Intervju	30
4.2.1	<i>Funn fra intervjuene</i>	30
4.3	Oppsummering	37
<b>5</b>	<b>Styrker og svakheter ved gjeldende strategi</b>	<b>38</b>
5.1	Gode eksempler fra andre sykkelstrategier	38
5.2	Vurderingskriterier for evaluering av gjeldende strategi	40
5.3	Strategiens formidlingsevne	40
5.3.1	<i>Tekst og layout</i>	40
5.3.2	<i>Logisk målhierarki og tydelig skille mellom mål og virkemidler</i>	41
5.3.3	<i>Tydelig formulerte behov som strategien skal bidra til å løse</i>	43
5.4	Strategiens faglige begrunnelse	44
5.4.1	<i>Faglig begrunnelse for valg av målsettinger og prioriterte tiltak (generell kunnskap)</i>	44
5.4.2	<i>Gode analyser om lokale forhold knyttet til dagens situasjon, potensial og behov</i>	45
5.5	Strategien som styringsverktøy	47
5.5.1	<i>Tydelig definerte målgrupper for strategien</i>	47

5.5.2	<i>Konkrete og dokumenterbare tiltak</i>	47
5.5.3	<i>Indikatorer for måloppnåelse</i>	48
5.5.4	<i>System for oppfølging</i>	49
5.6	Oppsummering	50
<b>6</b>	<b>Kunnskap om tiltak som fremmer økt sykling og kunnskap om «Bergenssyklisten»</b>	<b>51</b>
6.1	Generell kunnskap om hva som skal til for økt sykling	51
6.2	Kunnskap om syklister i Bergen, og deres behov og preferanser	52
6.3	Oppsummering	60
<b>7</b>	<b>Oppsummering av anbefalinger for den nye strategien</b>	<b>61</b>
7.1	Oppsummering av anbefalinger	61
7.2	Forslag til visjon, hovedmål, delmål og indikatorer	62
<b>8</b>	<b>Referanser</b>	<b>66</b>
<b>9</b>	<b>Vedlegg</b>	<b>67</b>
9.1	Vedlegg 1: Evaluering av måloppnåelse. NO-001, V01	67
9.2	Vedlegg 2: Handlingsplan-tiltaksliste-Forenklet	67

# 1 Bakgrunn

Gjeldende sykkelstrategi ble vedtatt i 2010 og gjelder for perioden 2010-2019.

Siden 2010 har målsettingene knyttet til å stanse veksten i personbiltrafikk og å øke sykkelandelen i byområdene blitt styrket både nasjonalt og lokalt. Selv om Bergen har hatt en positiv utvikling med tanke på å redusere biltransporten er sykkelandelen fortsatt lav, og veien fram til de nasjonale målsettingene er lang og krevende. Dette tilsier at det er behov for å vurdere endringer med tanke på valg av strategiske grep og tiltak for å øke sykkelandelen. På bakgrunn av dette er det nødvendig å rullere gjeldende strategi. Den nye sykkelstrategien skal gjelde for perioden 2019-2030.

I og med vegnettet er delt mellom de 3 aktørene Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune krever sykkelsatsingen en felles innsats fra de tre aktørene. Sykkelstrategien har derfor også en viktig rolle som felles plattform og styringsverktøy for disse aktørenes innsats innenfor sykkelsatsingen i Bergen.

Evalueringsprosjektet er utført av Norconsult AS, på oppdrag fra Bergen kommune. En definert arbeidsgruppe bestående av representanter fra Bergen kommune, Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Norconsult har deltatt i prosessen, med faste møter hver 14. dag. Arbeidsgruppa har bestått av følgende deltagere: Hilde Hovland Erstad (prosjektleder, Bergen kommune), Ida Hermansen (Bergen kommune), Kirsti Arnesen (Bergen kommune), Andrew Keith (Bergen kommune), Geir Bartz-Johannesen (Bergen kommune), Einar Grieg (Bergen kommune), Frode Aarland (Statens vegvesen), Unn Jenny Utne Kvam (Statens vegvesen), Even Vaular (Hordaland Fylkeskommune) og Inge Edvardsen (Hordaland fylkeskommune). Fra Norconsult har Sissel Hovland, Kjell Ove Hjelmeland og Vibeke Schau deltatt i møtene.

Formålet med evaluering var å avdekke eventuelle styrker og svakheter i den foregående strategiperioden. Evalueringen omfatter også styrker og svakheter knyttet til selve strategidokumentet. Funnene skal danne grunnlag for innretning av den nye sykkelstrategien.

Evalueringen belyser følgende temaer:

- Hva har man gjennomført i løpet av strategiperioden?
- Hvilke målsettinger har man oppnådd i løpet av strategiperioden?
- Hva er årsaken til manglende gjennomføring og måloppnåelse?
- Styrker og svakheter ved sykkelstrategien som styringsdokument, strategiens prioriteringer og valg av innsatsområder og tiltak.

I hvert kapittel følger en oppsummering av de viktigste funnene og anbefalingene.

I Rapportens kapittel 7 gis det en anbefaling som bygger på funn i alle kapitlene.

## 2 Hva har blitt gjennomført?

### 2.1 Kartlegging av gjennomførte tiltak i strategiperioden

For å kartlegge hva som har blitt gjennomført i løpet av strategiperioden har man tatt utgangspunkt i tiltakene beskrevet i gjeldende strategi og handlingsplan 2010-2013. Handlingsplanen har ikke blitt revidert siden 2010.

Å kartlegge hva som har blitt gjennomført er en utfordrende oppgave bl.a. fordi flere av tiltakene omtalt i strategien er lite konkrete og derfor vanskelig å dokumentere gjennomføringsgraden av. I tillegg er det flere av tiltakene beskrevet i strategien som ikke er konkretisert ytterligere i handlingsplanen.

Gjeldende strategi ble vedtatt for snart 10 år siden og tiltakene har derfor blitt gjennomført over en lang periode. Samtidig er det mange ulike aktører som har hatt ansvar for å gjennomføre tiltakene. Dersom man ikke har rutiner, på tvers av de ulike aktørene, for fortløpende rapportering av hva som er gjennomført blir det spesielt vanskelig å få oversikt over dette i etterkant.

Tabell 1 gjengir hvilke tiltak som har blitt gjennomført i strategiperioden, basert på innhentet dokumentasjon våren 2019. Tabellen er fylt ut av de aktørene som har hatt ansvar for å gjennomføre tiltakene. Som det fremgår av tabellen er det altså flere tiltak hvor man per i dag mangler dokumentasjon med tanke på hvor vidt tiltaket er gjennomført. Det må derfor tas forbehold om eventuelle mangler.

Tabellen følger de samme tiltakskategoriene som omtalt i strategidokumentet (kategori 1-8), og gjengir vurdering av gjennomføringsgraden innenfor de ulike tiltakene. Fargekodene gjengir følgende vurderinger: rødt=høy gjennomføringsgrad, gult= middels gjennomføringsgrad, grønt=lav gjennomføringsgrad.

Tabellen viser også hvor vidt og på hvilken måte tiltakene i strategien er ytterligere konkretisert i handlingsplanen.

Tabell 1: Oversikt over gjennomførte tiltak i løpet av strategiperioden

Tiltak beskrevet i strategien	Tiltaket er konkretisert i handlingsplan 2010-2013	Graden av gjennomføring	Kommentar
<b>Kap 5.1 Sammenhengende sykkelveinett:</b>			
Planlegge og bygge minst 50 km <sup>1</sup> av hovedrutenettet for sykkel	Tiltak 1-9 og 14-118		Se nærmere omtale i kapittel 3 og figur 1 og 2.
Alle hovedruter skal skiltes med retningskilt/ oversiktsskilt, og merkes som prioriterte sykkelveger.	Tiltak 126		Hovedrutene er skilta jf. data i Nasjonal vegdatabank.
<b>Kap 5.2 Prioritering av sykkeltrafikk framfor biltrafikk:</b>			
Ingen konkrete tiltak beskrevet i strategidokumentet	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert		Eksempler på prosjekter som har gitt redusert areal eller tilgjengelighet for biltrafikk: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fabrikkgaten, envegskjøring</li> <li>• Lars Hillesgate, sykkelveg</li> <li>• Kong Oscars gate</li> <li>• Strandgaten</li> <li>• Nesttunveien</li> <li>• Lyderhornsvegen</li> </ul> Eksempler på prosjekter som omfatter sykkelkryssing (vikeplikt for bil): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ytrebydsvegen (Dolvik)</li> <li>• Nygårdstangen</li> <li>• Solheimsviken</li> <li>• Fabrikkgaten,</li> <li>• Lars Hillesgate</li> <li>• Møllendalsveien</li> </ul>
<b>Kap 5.3 Økt fokus på sykkelparkering:</b>			
Etablere 1500 nye sikre sykkelparkeringsplasser i sentrum	Tiltak 11, 119-123, 127, 158	Ukjent	Se fotnote <sup>2</sup> Det er etablert 268 sykkel-parkeringsplasser i parkeringshus. Utfordring med sikkerheten ved en del av disse.
Parkeringsdekning bør inngå i bestemmelser til planer etter PBL.	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.

<sup>1</sup> Dette innebærer å bygge ut de «gjenstående» delene av hovednettet. Hovednettet utgjør ca 150 km, hvorav ca 60 km var tilrettelagt i 2008.

<sup>2</sup> Målsetningen i strategien om at innen 2019 skal hver tredje parkeringsplass i sentrum være for sykkel, baserte seg på at man ved inngangen til strategiperioden trodde det var ca. 1000 plasser i sentrum. Det har i etterkant vist seg at det fantes langt flere parkeringsplasser for sykkel enn det. Når registreringen i 2011 viste at det var ca. 3500 plasser, var man egentlig i mål og vel så det. Til sammen skulle det være 2500 parkeringsplasser for sykkel når strategiperioden var over. Det vil si at strategien bommet med måltallet, man hadde for lite kunnskap om den faktiske situasjonen.

<b>Kap 5.4 Arealplanlegging som legger til rette for økt sykkelbruk:</b>			
Sykkel skal utredes og beskrives som eget tema i alle juridiske arealplaner, trafikkplaner og byggesaker.	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	Se kapittel 4 om resultater fra intervjuene. Dette trekkes fram som noe man har lyktes med.
Tilrettelegging for sykkel skal trekkes inn i alle juridiske bestemmelser som grunnlag for forhandlinger om utbyggingsavtaler	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	
Nye boligområder og næringsområder skal tilrettelegges for sykkelbruk.	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	
Det skal med jevne mellomrom gjennomføres opplærings-/informasjonskampanjer for planleggere, saksbehandlere og politikere om faktorer som er viktig for å tilrettelegge for bruk av sykkel.	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	
Sykkelstrategien må forankres juridisk i kommuneplanens arealdel.	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	
<b>Kap 5.5 Høyere standard for drift og vedlikehold:</b>			
Etablere en felles kravspesifikasjon for drift- og vedlikehold av sykkelvegnettet i Bergen.	Tiltak 139	Ukjent	Se fotnote <sup>3</sup>
Utarbeide en instruks for prioritering mellom de forskjellige rutene	Tiltak 140 og 141		Se fotnote <sup>4</sup>
Påse at alle nye sykkelanlegg tilrettelegges for gode og kostnadseffektive driftsmuligheter	Tiltak 145		Ingen rutiner etablert, men driftsmiljøet deltar i plan- og byggefase.
Gjennomføre barvegstrategi på alle hovedruter.	Tiltak 144		Se fotnote <sup>5</sup>

<sup>3</sup> Med ny drift- og vedlikeholdsstrategi for det kommunale vegnettet legger kommunen seg nærmere driftsnivået på riks-, europa- og fylkesveg. BME jobber også med å samordne veg- og parkdrift.

<sup>4</sup> Det er ikke utarbeidet en instruks for prioritering mellom de ulike rutene, men Statens vegvesen har gjennomført en inndeling av driften i hhv. GsA og GsB-standard og Bergen kommune har iverksatt ny driftsstrategi. Inndelingen Statens vegvesen benytter mht. inndeling i hhv. GsA- og GsB-standard følger imidlertid driftsklassen på den kjørevegen sykkeltilbudet ligger langs. I Bergen er det kun Rv og Ev som har høyeste driftsklasse på kjøreveg (DkA), dvs at det hovedsakelig er det sykkeltilbudet som ligger langs Rv som har GsA-standard – ikke sykkeltilbudet som ligger langs Fv. Det er altså ikke fullt samsvar mellom driftsstrategi og hovedruter for sykkeltrafikk. I håndbok R610 (Standard for drift og vedlikehold av riksveger) står det imidlertid at GsA skal benyttes ved: "Bymessig strøk med høy gang- og sykkeltrafikk. Hovednett for sykkeltrafikk. Ferdelsareal hvor store deler av arealet eller strekningen har indikatorer".

<sup>5</sup> Som omtalt i fotnote 3 er det ikke fullt samsvar mellom driftsstrategi og hovedruter for sykkeltrafikk. Størstedelen av hovedrutene blir driftet etter GsB.



<b>Kap 5.6 0-visjonen skal legges til grunn for trafikksikkerhet:</b>			
Økt fokus på kryssingspunkt	Tiltak 130-137	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.
Tydelig merking av alle sykkeltraseer	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert		Se fotnote <sup>6</sup>
Sykelbokser og egen lysregulering for syklister i prioriterte kryss	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert		Dette er i liten grad gjennomført.
Redusere konfliktpunkt med andre trafikanter	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert		Se fotnote <sup>7</sup>
Tydlig merking og skilting av alle kryssingspunkt med andre trafikanter	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.
Tillate sykling mot kjøreretning i enveiskjørte gater i sentrum	Tiltak 124		113 gater er vurdert. 98 av disse ble vurdert som gjennomførbare, men kun 17 er gjennomført.
Unngå veganlegg som gir sykling på fortau	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert		Se fotnote <sup>8</sup>
Etablere 30 km/t-sone i radius 300 m rundt alle skoler og senterområder	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.
Vedlikeholdet skal oppgraderes til, og utføres på samme nivå som for kjøreveger	Tiltak 142 og 143	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.
Skille de ulike trafikantgruppene	Uklart i hvilken grad dette er konkretisert	Ukjent	Se kommentar under tiltaket «Redusere konfliktpunkt med andre trafikanter»
Holdningskampanjer både for syklister og andre trafikantgrupper	Tiltak 157	Ukjent	Omfatter i denne sammenheng «Del veien»-kampanjen. Foreløpig ikke dokumentert.
<b>Kap 5.7 Overgangsmuligheter mellom forskjellige transportmidler:</b>			
Ingen konkrete tiltak beskrevet i strategidokumentet	Tiltak 120, 154, 185		Se fotnote <sup>9</sup>
<b>Kap 5.8 Informasjons- og mobilitetstiltak</b>			
Ingen konkrete tiltak beskrevet i strategidokumentet	Tiltak 146-160 og tiltak 161-189	Ukjent	Foreløpig ikke dokumentert.

<sup>6</sup> Sykkelfeltoppmerking i Danmarks plass- Nygård, Sentrum- Gjensidige, NHH-Lønneborg og Nattlandsveien. Farget dekke i Nattlandsvegen og Sjøgaten v/Gjensidigekrysset. Skilting av hovedruter: se kommentar vedr. tiltak under kap 5.1 over. Bydelsrutene er imidlertid ikke skiltet, med noen få unntak. Tilbaketrukket stopplinje ved Nygårdsgaten/Lars Hilles gate.

<sup>7</sup> De strekningene hvor det er bygget separert løsninger (eget tilbud for hhv. gående og syklende) har bidratt til dette. Det er ikke gjennomført en kartlegging som viser hvor stor andel av de bygde strekningstiltakene som innebærer slik separering.

<sup>8</sup> Det finnes eksempler på at planer vedtatt før 2010 er bygget med fortau som løsning for syklende. I tillegg er det noen eksempler på det samme langs Bybanen BT 2 og 3. Flere prosjekter i sentrum har hatt intensjon om sykling i blandet trafikk, men hvor resultatet blir sykling på fortauet.

<sup>9</sup> 120 (Sykkelparkering langs Bybanen): Høy gjennomføringsgrad mht strekningen til Flesland. Krav i reguleringsplan for Fyllingsdalen. Dette er med som del av arbeidsbeskrivelsen for Åsane. 154 (Prøvekjøre.no): Høy gjennomføringsgrad. 185: (Vurdere bysykler): Bysykler er etablert. I tillegg er det etablert sykkelparkeringshus ved kollektivterminaler: <https://www.skyss.no/Verdt-a-vite/Parkering/Sykkelparkering1/>

Oppsummert er følgende tiltak i stor grad gjennomført:

- Skilting av hovedruter (gjelder ikke bydelsrutene)
- Unngå veganlegg som gir sykling på fortau
- Overgangsmuligheter mellom forskjellige transportmidler (bl.a. etablering av bysykler)

Det tas forbehold om at dette ikke omfatter alle tiltak med høy gjennomføringsgrad, da det er mange tiltak hvor vi per i dag mangler dokumentasjon mht. gjennomføringsgrad.

Oppsummert er følgende tiltak i liten grad gjennomført:

- Planlegge og bygge minst 50 km av hovednettet for sykkel
- Sykkelbokser og egen lysregulering for syklistene i prioriterte kryss
- Tillate sykling mot kjøreretningen i enveiskjørte gater i sentrum.

Det tas forbehold om at dette ikke omfatter alle tiltak med lav gjennomføringsgrad, da det er mange tiltak hvor vi per i dag mangler dokumentasjon mht. gjennomføringsgrad.

Flere av tiltakene forutsetter ikke store investeringskostnader, men krever f.eks. ressurser i form av økt bemanning, at oppgaven prioriteres foran andre oppgaver eller endring av interne systemer og rutiner.

Mulige årsaker som forklarer lav gjennomføringsgrad beskrives nærmere i kapittel 3.

For innsyn i detaljert oversikt over gjennomførte tiltak i strategiperioden vises det også til vedlegg 2.

## 2.2 Nærmere omtale av gjennomførte tiltak langs hovedrutene

Utbygging av hovedrutene utgjør «ryggraden» i oppfølgingen av sykkelstrategien. Det er også disse tiltakene som det knytter seg store investeringskostnader til.

Hovedrutene, slik de ble definert i sykkelstrategien, utgjør en total lengde på ca. 115 km. Før man gikk inn i perioden for sykkelstrategien ble det sagt at 60 km av disse hovedrutene allerede var tilrettelagt for sykling. Strategien hadde som målsetning at den andre halvparten av hovednettet skulle bygges i perioden. Samtidig gjensto det en del oppgraderinger og krysstilpasninger langs de delstrekningene som var definert som tilrettelagt for sykling, for å oppnå ønsket standard.

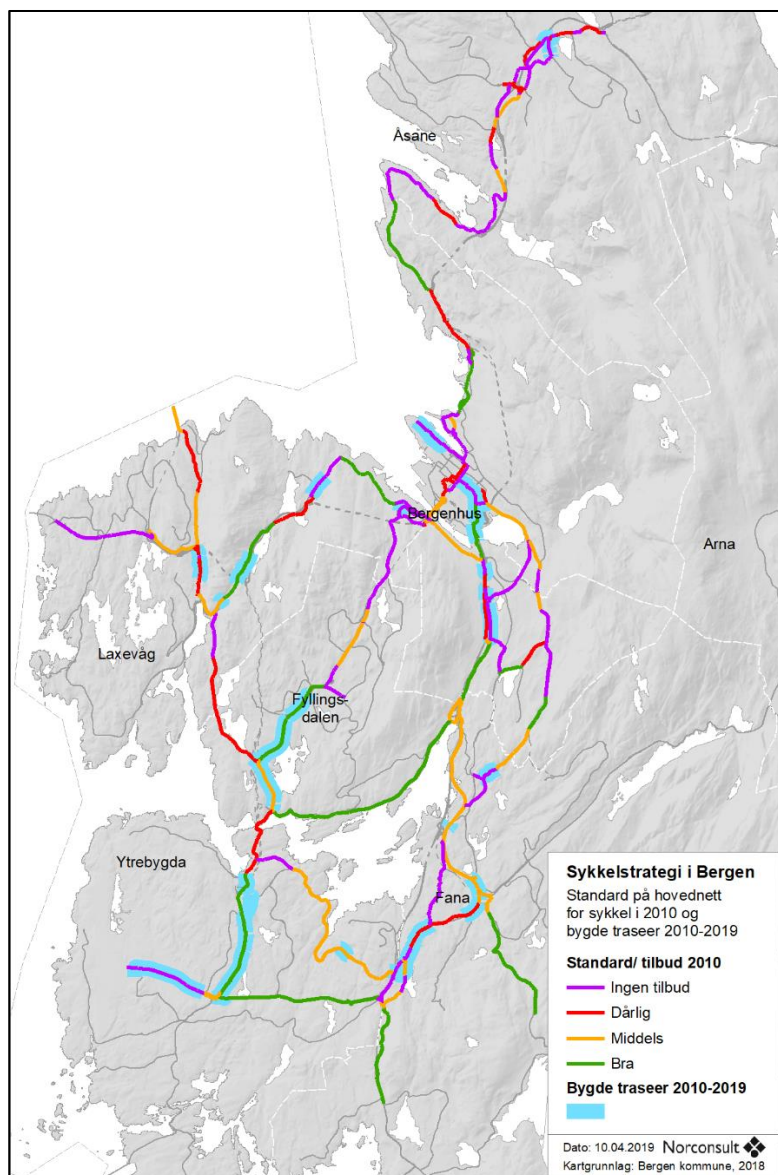
Det fremgår ikke av selve strategidokumentet hvilke strekninger som inngår i den halvparten som skulle bygges. Sykkelstrategien ble videre detaljert i en handlingsplan for den første 4-årsperioden 2010-2013. Den skulle bl.a. inneholde en *konkret oversikt over plan- og utbyggingsbehov for sykkelruter, parseller og enkelttiltak og angi prioritet med basis i anbefalt satsing i strategien*. Handlingsplanen definerte at det skulle planlegges og bygges minst 50 km av hovedrutenettet for sykkel.

Det har blitt sagt at det har blitt bygget ca. 15 km med nye hovedruter i strategiperioden 2010-2019. Når 15 av 50 km er bygget, gir det en måloppnåelse på 30%. Etter nærmere gjennomgang av dette våren 2019 viser det seg at det har blitt gjennomført tiltak langs ca. 17,3 km av hovedrutene i strategiperioden.

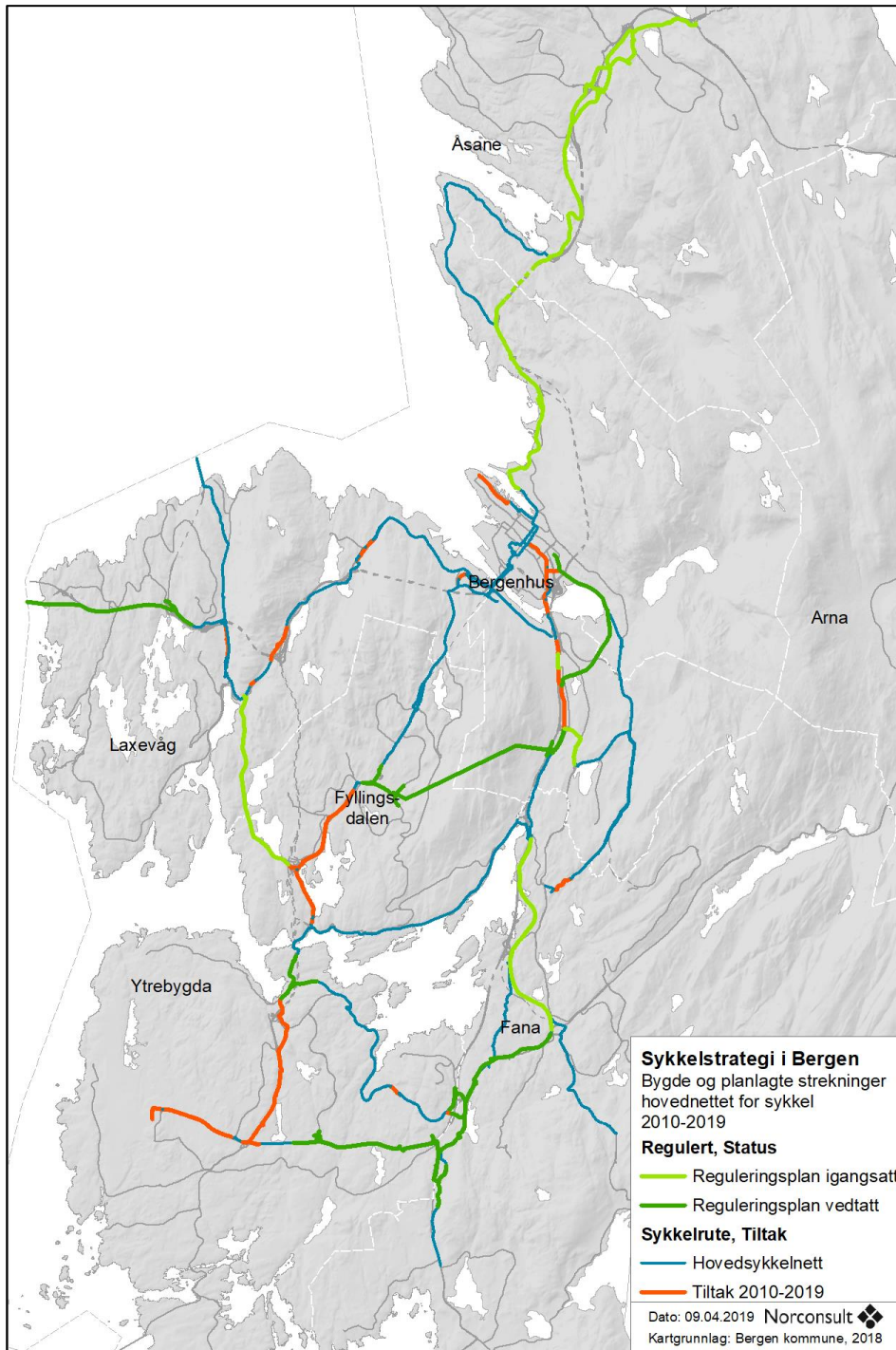
Linjene (alle farger) i figur 1 viser hovednettet for sykkel, slik de ble definert i sykkelstrategien. Langs de turkise linjene er det gjennomført tiltak i perioden 2010-2019. Dette omfatter både utbygging av nye løsninger, samt oppgradering av eksisterende tilbud. Som det fremgår av figuren er det fortsatt mange delstrekninger hvor standarden fortsatt er dårlig (røde linjer) og hvor det fremdeles ikke er gjennomført tiltak. Det er viktig å påpeke at den standarden som er lagt inn i figur 1 gjelder standarden slik den ble vurdert i 2010.

Figur 1 viser også at de gjennomførte tiltakene (turkise linjer) har foregått nokså spredt, at noen av tiltakene er gjennomført på delstrekninger hvor standarden ble vurdert som god (grønne linjer) og at det mellom de fleste bydelene og sentrum fortsatt er delstrekninger hvor det mangler tilbud (lilla linjer) eller tilstanden er dårlig (røde linjer). Over halvparten av tiltakene har allikevel skjedd på delstrekninger hvor det manglet tilbud (lilla linjer). Det kan også synes som om tiltakene ikke har vært gjennomført på de delstrekningene som har størst potensial for sykling da det ikke har vært gjennomført tiltak på flere av de delstrekningene hvor det er behov for utbedringer og som ligger nærmest sentrum.

Figur 2 gir et mer nyansert bilde av aktiviteten, da det i tillegg til å vise hvor det er gjennomført tiltak (røde linjer) også viser hvor det er igangsatt reguleringsplanarbeid (lys grønne linjer) og hvor det er vedtatt reguleringsplan (mørk grønne linjer). Det tas forbehold om eventuelle feil og mangler i denne figuren, da man per i dag ikke har full oversikt over status.



Figur 1: Standard på hovedrutene definert i handlingsplanen, vist sammen med bygde traseer i strategiperioden.



Figur 2: Hovedrutenettet for sykkel i Bergen, bygde traseer i strategiperioden (røde linjer), traseer uten tiltak (blå linjer), traseer med godkjent reguleringsplan (mørkegrønne linjer) og traseer hvor det er igangsatt reguleringsplanarbeid (lysegrønne linjer).

## 2.3 Oppsummering

- Det har blitt gjennomført tiltak langs 30 % av de «gjenværende» hovedrutene.
- For store deler av de «gjenværende» hovedrutene er det igangsatt eller vedtatt regulering.
- Tiltak langs hovedrutene har skjedd spredt og mellom de fleste bydelene og sentrum fortsatt er delstrekninger hvor det mangler tilbud eller hvor standarden er dårlig. Selv om over halvparten av tiltakene har skjedd på delstrekninger hvor det manglet tilbud, har det også blitt gjennomført tiltak på delstrekninger hvor standarden ble vurdert som god. Det kan også synes som om tiltakene ikke har vært gjennomført på de delstrekningene som har størst potensial for sykling da det ikke har vært gjennomført tiltak på flere av de delstrekningene hvor det er behov for utbedringer og som ligger nærmest sentrum.
- Det har også blitt gjennomført lite innenfor tiltakene: etablering av sykkelbokser, egen lysregulering for syklister i prioriterte kryss og tillate sykling mot enveiskjøring.
- Det har blitt gjennomført mye innenfor tiltakene: skilting av hovedrutene og etablering av bysykler.

### 3 Hvilke målsettinger har man oppnådd?

Det er gjennomført en vurdering av i hvilken grad målsettingene i sykkelstrategien er nådd. Vurderingen omfatter i hvilken grad man har oppnådd strategiens 3 hovedmål og 5 delmål.

I strategien var det formulert tre hovedmål:

- I Bergen skal det være attraktivt og trygt å sykle for alle
- Innen 2019 skal sykkelandelen i Bergen være på minst 10 % av alle reiser
- Hovedvegnettet for sykkel skal være ferdig utbygd innen 2019

Videre var det definert fem delmål som skulle bidra til å nå hovedmålene:

- Et helhetlig sykkelvegnett skal være sammenhengende
- Innen 2019 skal hver tredje offentlige parkeringsplass i sentrum skal være for sykkel
- Ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklister
- Konfliktnivået mellom syklende og andre trafikanter skal reduseres
- Vi skal bedre faktagrunnlaget med hensyn til sykling

Sammenhengen mellom hovedmål og delmål er varierende, dvs. at de 5 delmålene i varierende grad bygger opp under de 3 hovedmålene. Det varierer også i hvilken grad de ulike målene er målbare, hvor vidt det er utarbeidet indikatorer for måloppnåelse og hvor vidt det har vært mulig å fremskaffe nødvendig datagrunnlag for å kunne vurdere måloppnåelse. For ytterligere detaljering på evaluering av måloppnåelse vises det til vedlegg 1 Evaluering av måloppnåelse NO-001.

#### 3.1 Hovedmål

##### 3.1.1 Hovedmål 1: I Bergen skal det være attraktivt og trygt å sykle for alle

Både attraktivitet og trygghet er subjektive kvaliteter knyttet til brukernes opplevelse av tilbudet, og er tett forbundet med hverandre. Både attraktivitet og trygghet kan derfor favne mye. Attraktivitet relaterer seg til hvordan man opplever muligheten for og opplevelsen av å sykle. I dette begrepet inngår fysiske og personlige faktorer, muligheter for å sykle, den opplevde tryggheten, grad av fremkommelighet og grad av tilrettelegging. Også miljøbelastninger knyttet til støy og støv påvirker opplevelsen av attraktivitet. Det samme gjelder forhold i omgivelsene som gir positive reiseopplevelser, som f.eks. «grønne ruter» eller ruter med andre estetiske kvaliteter. Opplevd trygghet er en subjektiv følelse hos syklister, det er en personlig oppfatning av hvor trygt man synes det er å sykle.

Generelt kan man si at utbygging og oppgradering av flere kilometer med sammenhengende sykkelveinett med høy standard har bidratt til å forbedre syklisters sikkerhet, trygghet og fremkommelighet – og dermed gjort det mer attraktivt og trygt å sykle i Bergen.

For å se nærmere på hvordan attraktivitet og trygghet oppleves i Bergen har vi sett nærmere på noen gjennomførte undersøkelser. Dette er Sykkelbyundersøkelsene i Region vest for 2014 (Sentio Research 2014) og for 2016 (Tretvik 2016), *Brukerundersøkelse for Syklistenes landsforening 2018* (Syklistenes landsforening 2018). Disse undersøkelsene sier ikke noe om utviklingen over tid, om det eventuelt har skjedd en positiv utvikling, men gir allikevel et bilde av status da undersøkelsene ble gjennomført. Spørreundersøkelsen blant bergensere gjennomført våren 2019 (Norconsult 2019a) gir best grunnlag for å kunne si noe om dagens status mht bergensernes opplevelse av attraktivitet og trygghet.

Tabell 2: Vurdering av attraktivitet og trygghet for syklister fra undersøkelser.

Måleindikatorer/ Vurderingsgrunnlag	Måloppnåelse/resultat trygghet	Måloppnåelse/resultat attraktivitet
<b>Sykelbyundersøkelser 2014 og 2016</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økt trygghetsfølelse blant syklister, fra 2014 til 2016.</li> <li>Trygghetsfølelsen varierer mellom bydeler. Tryggest i Åsane, Fana, Ytrebygda. Mindre trygt i Arna, Bergenhus, Årstad, Laksevåg, Fyllingsdalen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I 2016 var det flere som mente at tilretteleggingen var god og færre som mente at tilretteleggingen var dårlig, ift. 2014</li> </ul>
<b>SLF Brukerundersøkelse 2018, resultat for Bergen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syklister i Bergen er mindre tilfredse enn landsgjennomsnittet på trygghet.</li> <li>40% av syklistene føler seg trygge, 45% verken trygge eller utrygge, 9% føler seg utrygge.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mindre tilfredse enn landsgjennomsnittet på attraktivitet; fremkommelighet, standard, sammenheng, sykkelparkering. Mer tilfredse på vintervedlikehold.</li> <li>30% av syklistene er tilfreds med forholdene der de bor, 40% er ikke tilfredse.</li> <li>27% er tilfredse med fremkommeligheten der de bor, 36% er ikke tilfredse.</li> <li>Lav andel av plan for hovedsykkelveinettet som er bygget, 25-30%. Den laveste andelen for utbygging i de undersøkte kommunene.</li> <li>Det jobbes likevel godt på andre område for å tilrettelegge for sykling i Bergen.</li> </ul>
<b>Spørreundersøkelse, Norconsult</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den viktigste årsaken til at man ikke sykler er at man føler seg utrygg i trafikken. Dette er viktigere enn at det er for langt eller for stor stigning.</li> <li>«At det ikke er nok trafiksikkert» er den årsaken som flest foreldre oppgir som «svært viktig» årsak til at barna mellom 6 og 9 og mellom 10 og 13 ikke går eller sykler oftere.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det er dobbelt så mange menn som kvinner som sykler daglig/nesten daglig.</li> <li>62% av innbyggerne i Bergen kommune mener at det har blitt bedre å være syklist i Bergen de siste tre årene. Det er bare syv prosent som mener at det har blitt verre.</li> <li>Det er flest i Fyllingsdalen som mener at det har blitt bedre, mens det er flest bosatt i Åsane som mener at det har blitt verre.</li> <li>Det er de som aldri sykler eller som sykler sjeldent som i størst grad mener det har blitt bedre.</li> </ul>

### 3.1.2 Hovedmål 2: Innen 2019 skal sykkelandelen være på minst 10% av alle reiser

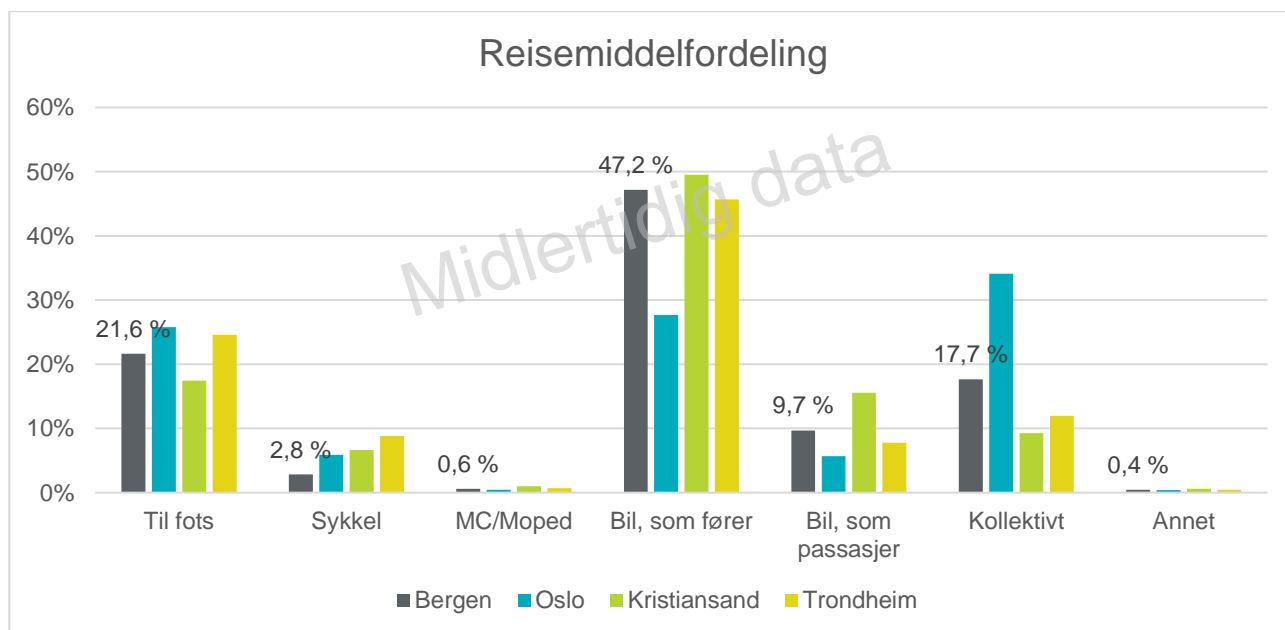
#### Evaluering og status i dag – resultat fra nasjonal RVU 2018, med uttrekk av data for Bergen

RVU-data for 2018 (Norconsult 2019c) viser at sykkelandelen for reiser i Bergen kommune er på i underkant av tre prosent, dette er reiser som starter og/eller ender i Bergen kommune. Siden 2008 har sykkelandelen i Bergen gått ned med ett prosentpoeng, jamfør data fra RVU-er. Målsettingen i strategien var at i Bergen skulle man ha en sykkelandel på 10% i 2019. På dette målet har man ikke lyktes i det hele tatt. Det skal tas i betraktning at RVU-ene fra 2008 og 2013 har registreringer for virkedager, mens RVU for 2018 har registreringer alle dager. Det er færre som sykler lørdag og søndag enn på virkedager (Norconsult 2019c).

Tabell 3: Sykkelandeler i prosent fra RVU-er for årene 2008, 2013 og 2018.

Måleindikatorer/Vurderingsgrunnlag	Måloppnåelse/resultat
RVU 2008, RVU Bergensområdet	3,8%
RVU 2013, RVU Bergensområdet	3,4%
<b>RVU 2018, Nasjonal RVU</b>	<b>2,8%</b>

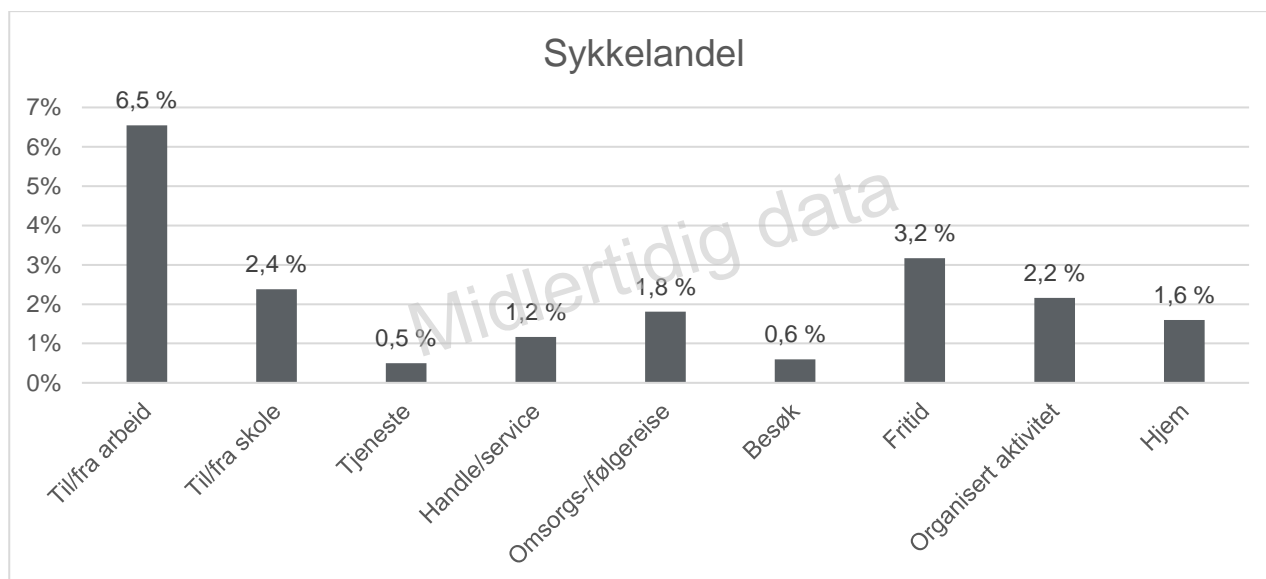
Til sammenligning er den nasjonale sykkelandelen på fem prosent, og i sammenlignbare byer som Oslo, Kristiansand og Trondheim er sykkelandelen på henholdsvis seks, syv og ni prosent, se figur 3. Sykkelandelen for var på tre prosent i 2018, jamfør.



Figur 3: Reisemiddelfordeling (andel av alle reiser) i RVU 2018 for reiser i Bergen kommune og andre utvalgte kommuner. Kilde: Norconsult (2019c).

De fleste sykkelreisene i Bergen er reiser til og fra arbeid. Dette medfører igjen at de fleste sykkelreisene skjer på ukedager, mens sykkelandelen er relativt lav i helgene. Sykkelandelen er høyest for reisene til og fra arbeid, nesten syv prosent. Litt over tre prosent av fritidsreisene skjer med sykkel. Tjenestereiser og besøksreiser har lavest sykkelandel, under én prosent. Se figur 4.





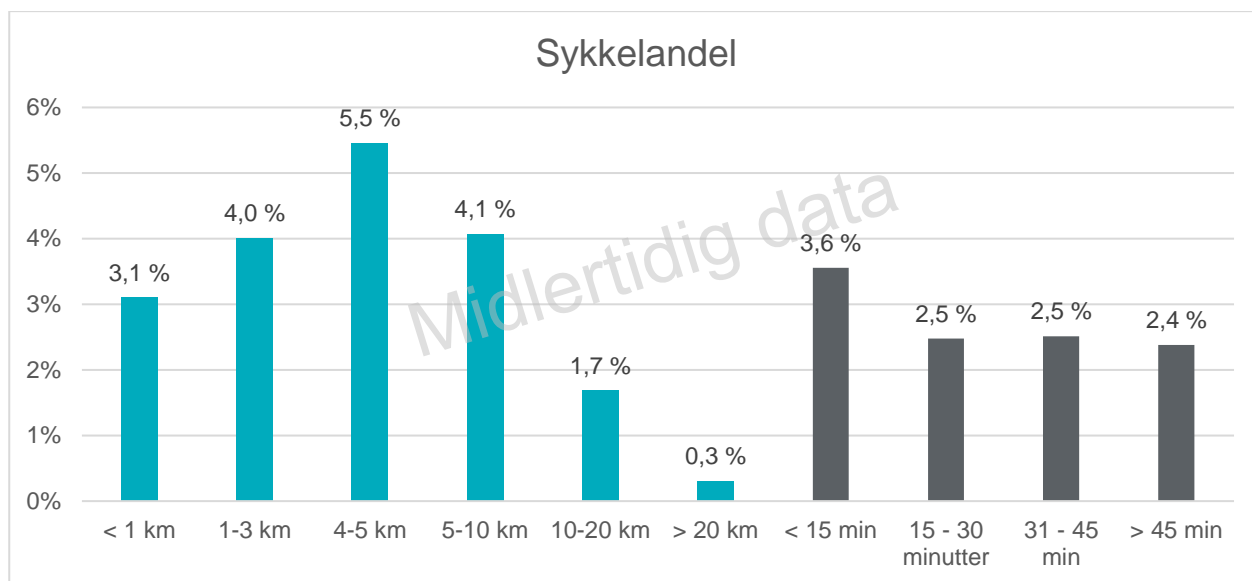
Figur 4: Sykkelandeler i 2018 for Bergen kommune, fordelt på reisehensikt. Kilde: Norconsult (2019c).

Sykkelandelen for kvinner i Bergen er mer enn ett prosentpoeng lavere enn for menn. Dette er ikke spesielt for Bergen, også nasjonalt er sykkelandelen høyere for menn enn for kvinner. Bergen skiller seg derimot ut med en lav sykkelandel for personer mellom 13 og 17 år. Bare to prosent av reisene gjennomført av personer i denne aldersgruppen i Bergen gjøres med sykkel, mot elleve prosent av reisene gjennomført av personer mellom 13 og 17 år i Norge.

De fleste sykkelreiser i Bergen gjøres av yrkesaktive menn i alderen 30 til 39 år. Sykkelreisene er i gjennomsnitt litt over fem kilometer lange, og varer i 23 minutter. 90 prosent av sykkelreisene gjøres alene.

Sykkelandelen er høyest for reiser mellom fire og fem kilometer og reiser som varer i mindre enn 15 minutter, se figur 5.

Av alle reiser i Bergen som er under en kilometer lange er det tre prosent som blir gjort med sykkel, mens for reisene mellom én og tre kilometer er sykkelandelen på fire prosent. Til sammenligning er bilandelen for disse reiselengdene på henholdsvis 30 og 43 prosent, mens gangandelen er på henholdsvis 55 og 38 prosent.

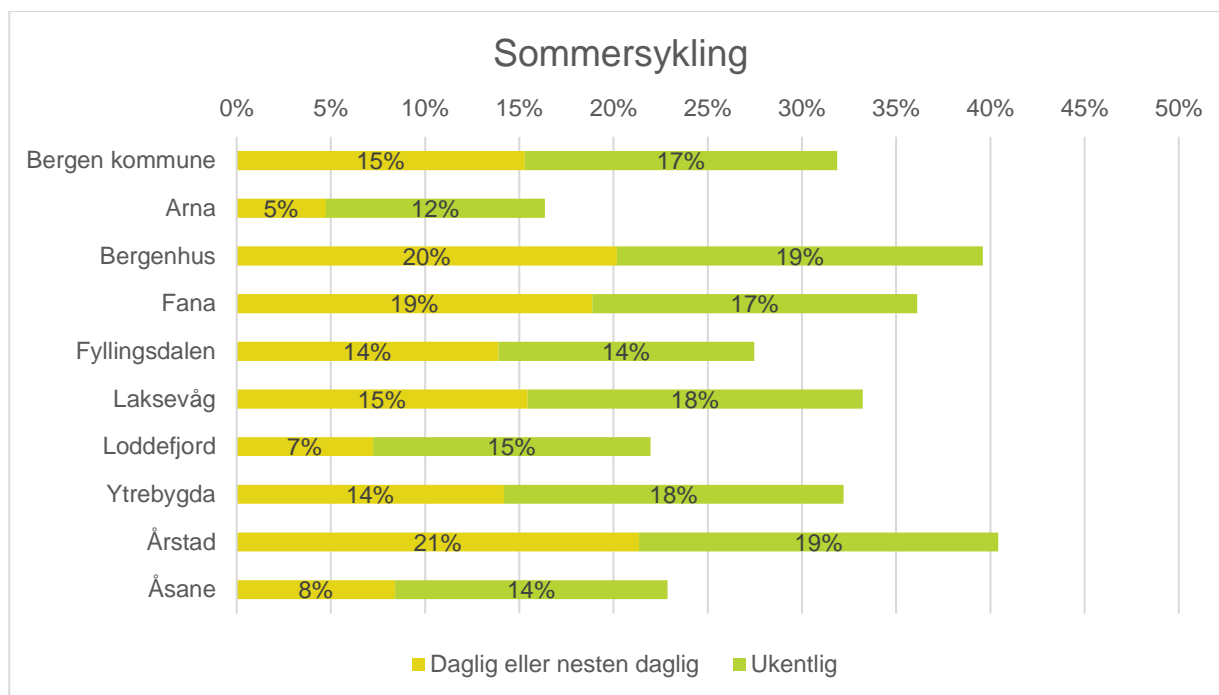


Figur 5: Sykkelandel i 2018 for reiser i Bergen kommune, fordelt på reiselengde og varighet. Kilde: Norconsult (2019c).

### Kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen

I arbeidet med evaluering av sykkelstrategien 2010-2019 har Norconsult gjennomført en kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen (Norconsult 2019a). Det er en spørreundersøkelse med hensikt å undersøke hvor mange som går og sykler i de ulike bydelene i dag, og hva som eventuelt hindrer flere fra å gå og sykle oftere enn de gjør i dag. Undersøkelsen er utformet for å kartlegge bergensernes opplevelser og holdninger til å gå eller sykle i egen by. Den avdekker ikke generelle reisevaner, det er grundig dokumentert gjennom ordinære reisevaneundersøkelser. Det vil si at holdningsundersøkelsen til Norconsult ikke angir sykkelandeler, men bidrar den til å gi et bedre og mer utfyllende bilde. Det er bl.a. spurt om barn reiser, hvor foreldre/foresatte har svart på vegne av sine barn, RVU omfatter blant annet ikke barn under 13 år.

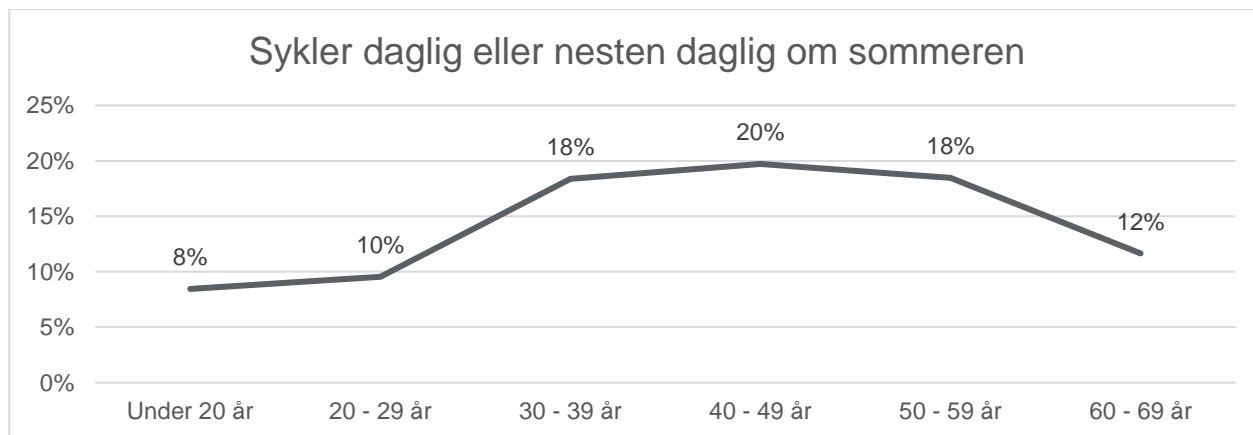
I sommerhalvåret er det 15 prosent som oppgir å sykle daglig eller nesten daglig i Bergen, og 17 prosent som oppgir å sykle ukentlig, se figur 6. Dette viser at det er svært mange bergensere, 68% som aldri eller sjelden sykler. Det er store forskjeller mellom bydelene. I Arna er det svært få som sykler daglig eller nesten daglig, bare fem prosent. Også i Loddefjord og Åsane er det relativt få som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren. Andelen som sykler ofte er høyest i Årstad, på hele 21 prosent, og nesten like høy i Bergenhus med 20 prosent.



Figur 6: Andel som sykler til daglige gjøremål om sommeren, for hele Bergen kommune og fordelt på bydeler. Kilde: Norconsult (2019a).

I Bergen er det langt flere menn enn kvinner som sykler ofte. Blant de som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren er 64 prosent menn, og 36 prosent kvinner. Blant de som sykler ukentlig er nesten 60 prosent menn og rett over 40 prosent kvinner. Blant de som sykler sjeldnere enn ukentlig er det flere kvinner enn menn, og denne forskjellen er enda større blant de som aldri sykler.

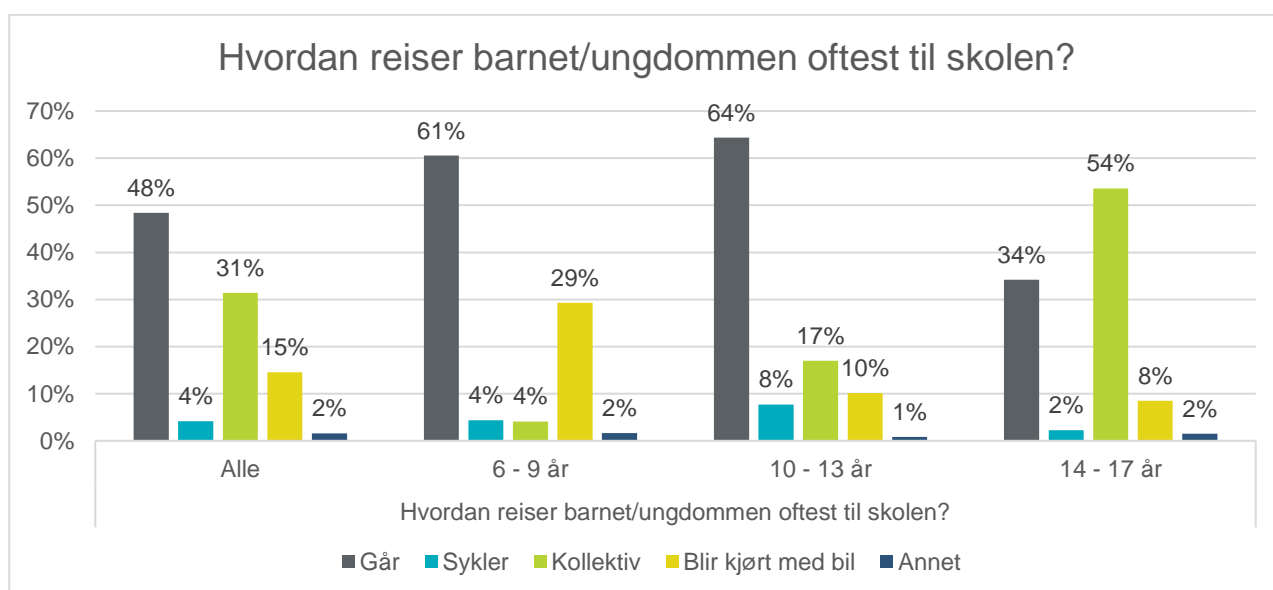
Det er bergenserne i aldersgruppen 40 til 49 år som sykler mest. Om sommeren sykler en av fem i denne aldersgruppen daglig eller nesten daglig. Andelen som sykler er også høy for de mellom 30 og 39 år og mellom 50 og 59 år. De under 20 år har lavest andel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren.



Figur 7: Prosentandel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren, fordelt på aldersgrupper. Kilde: Norconsult (2019a).

De nasjonale reisevaneundersøkelsene dekker reisevaner for personer fra og med 13 år, og inneholder lite informasjon om reiser for barn. Vi har derfor spurt de som er foreldre/foresatte for barn mellom 6 og 17 år om hvordan barna/ungdommene reiser.

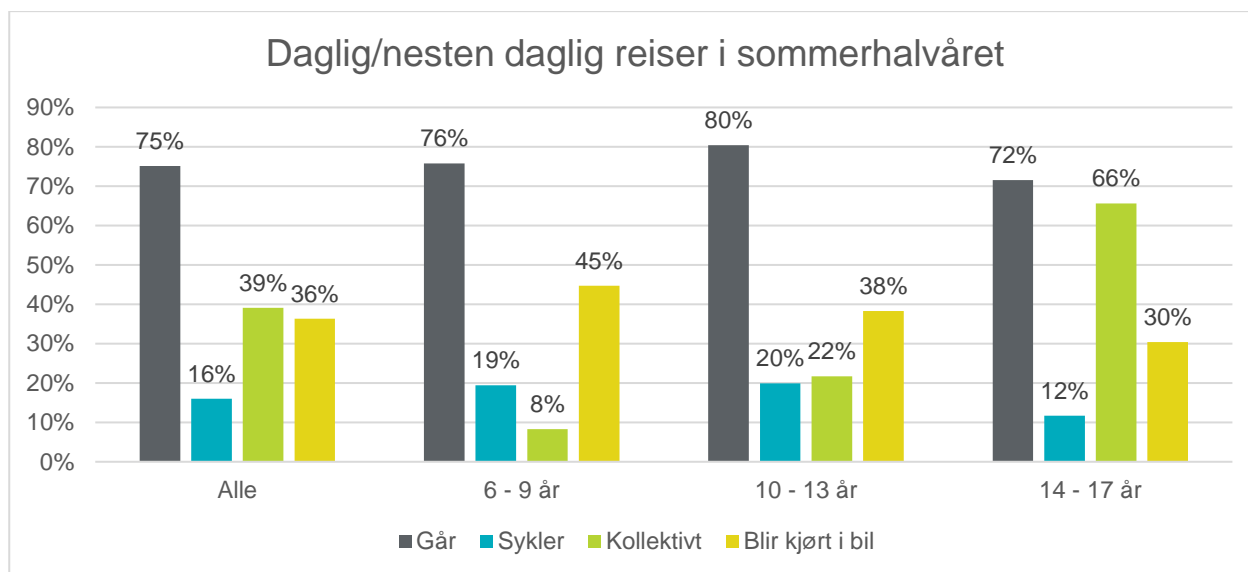
Nesten halvparten svarte at barnet/ungdommen som oftest går til skolen, mens nesten en av tre reiser kollektivt, se figur 8. Sykkelandelen er på fire prosent. De eldste barna går og sykler i langt mindre grad enn de yngste, noe som kan henge sammen med avstand til skole. Det er de yngste som blir kjørt oftest med bil, mens de eldste oftest reiser kollektivt. Sykkelandelen er dobbelt så høy for de mellom ti og 13 år sammenlignet med de mellom seks og ni år. Samlet sett er det få barn og unge, særlig få ungdommer som sykler til skolen.



Figur 8: Reisemiddelfordeling for skolereiser, fordelt på aldersgrupper. Kilde: Norconsult (2019a).

Foreldrene/foresatte ble også spurt om hvor ofte barnet/ungdommen bruker reisemidlene gåing, sykling, kollektiv og bilkjøring i sommerhalvåret (inkludert skolereiser). Fordelingen for de som svarer daglig eller nesten daglig for hvert reisemiddel er presentert i figur 9.

Det er gåing som har størst andel daglige eller nesten daglige reiser. I aldersgruppen seks til ni år er det flere som sykler daglig eller nesten daglig enn som reiser kollektivt. Andelen som sykler ofte er om lag den samme for aldersgruppen seks til ni og ti til 13, men for aldersgruppen 14 til 17 år er andelen som sykler daglig eller nesten daglig langt lavere



Figur 9: Andel som benytter de ulike reisemidlene daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, fordelt på aldersgrupper. Kilde: Norconsult (2019a).

### 3.1.3 Hovedmål 3: Hovednettet for sykkel skal være ferdig utbygd innen 2019

Hovednett definert i strategien var 115 km. 60 km av hovedrutene var tilrettelagt for sykling ved inngangen til strategiperioden. Den resterende halvparten skulle bygges i strategiperioden ca. 50 km. Det er sagt at det er bygd ca. 15 km med hovedruter. Våre funn viser at det er gjort tiltak på ca. 17,3 km av hovednettet, jf. kap. 2 og røde linjer i figur 1. Dette tilsvarer en gjennomføringsgrad på ca. 30%. Det har vært vanskelig å få et klart bilde på hvilke strekninger som skulle bygges og hva som har vært gjort i strategiperioden. Selv om det er sagt at det er gjort tiltak på 17,3 km at hovednettet betyr ikke det at det har blitt bygget ut 30% av det som skulle prioriteres. Figur 1 viser strekninger med tiltak og standard definert i 2010, som viser at det er gjort tiltak på flere strekninger definert som «Bra» i 2010.

I handlingsplanen (HP) har hovedrutenettet en lengde på 125 km, 10 km lenger enn i strategien. Årsaken til det er detaljering av traseene for ruter gjennom kryssområde samt at begge sider av Puddefjordsbroen og lignende er telt med i handlingsplanen.

## 3.2 Delmål

### 3.2.1 Delmål 1: Opprette et sammenhengende hovedrutenett for sykkel

Samtidig som det gjenstår tiltak langs store deler av de «gjenstående» delstrekningene (hovedmål 3), har tiltakene langs hovedrutene blitt gjennomført forholdsvis spredt og mellom de fleste bydelene og sentrum er det fortsatt delstrekninger hvor det mangler tilbud eller hvor standarden er dårlig. På bakgrunn av dette har de gjennomførte tiltakene kun i beskjeden grad ført til etablering av et sammenhengende hovedrutenett for sykkel.

Dersom man også ser på de delene av hovednettet hvor det er godkjent reguleringsplan og hvor det er reguleringsplanarbeid igangsatt pr. 2019, dekkes en vesentlig større del av hovednettet. Gjennomførte tiltak, godkjente reguleringsplaner og reguleringsplaner igangsatt omfatter i overkant av 60 km av hovednettet. Se tabeller under.

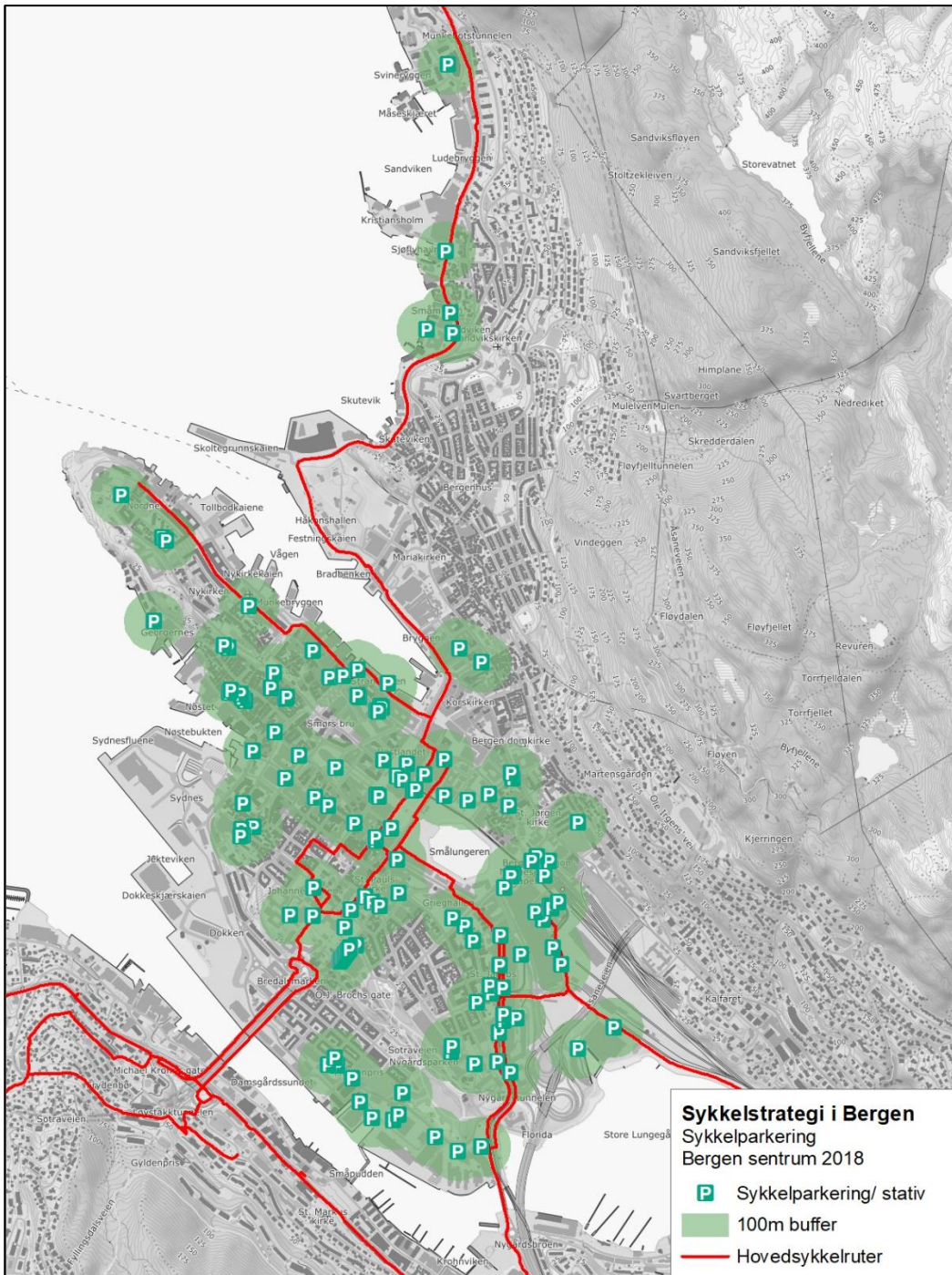
Tabell 4: Sum av tiltak på hovednettet for sykkel i perioden 2010-2019, samt reguleringsplaner igangsatt og godkjent pr. 2019.

Måleindikatorer/Vurderingsgrunnlag	Måloppnåelse/resultat/km
Etablerte hovedruter	15 km
Gjennomførte tiltak	17,3 km
Reguleringsplan godkjent, ikke bygget	24 km
Reguleringsplan igangsatt	21 km
Gjennomførte tiltak + reguleringsplan godkjent og igangsatt	62,3 km

### 3.2.2 Delmål 2: Innen 2019 skal hver tredje offentlige parkeringsplass i sentrum være for sykkel

Målsetningen i strategien om at innen 2019 skal hver tredje parkeringsplass i sentrum være for sykkel, baserte seg på at man ved inngangen til strategiperioden trodde det var ca. 1000 plasser i sentrum. Det har i etterkant vist seg at det fantes langt flere parkeringsplasser for sykkel enn det. Når registreringen i 2011 viste at det var ca. 3500 plasser, var man egentlig i mål og vel så det. Til sammen skulle det være 2500 parkeringsplasser for sykkel når strategiperioden var over. Det vil si at strategien bommet med måltallet, man hadde for lite kunnskap om den faktiske situasjonen.

Strategien beskrev at kvalitet og standard på sykkelparkeringsplasser skulle vektlegges. Kvaliteten på parkeringsplassene er varierende. Figur 10 illustrer dekningsgraden for sykkelparkering i sentrum. Figuren viser stativ for sykkelparkering med 100 m buffer, og viser hvor det er tilstrekkelig dekning. Strategien sa at det skulle være lett å finne sykkelparkeringsplasser i sentrum, maks 200 m mellom anleggene. Kvalitet og dekningsgrad tilfredsstillende ikke forutsetninger lagt til grunn i strategien. Dette har ikke blitt fulgt opp i tilstrekkelig grad.



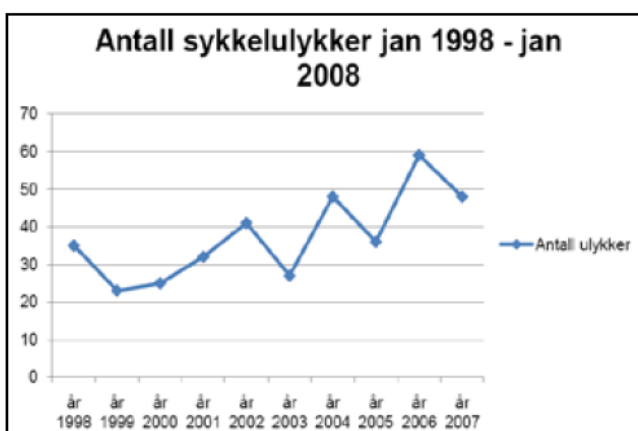
Figur 10: Registrerte sykkelparkeringsstativ sommer 2018, med buffer 100 m, i Bergen sentrum. Kilde: Bergen kommune, bymiljøetaten.

### 3.2.3 Delmål 3: Ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklister

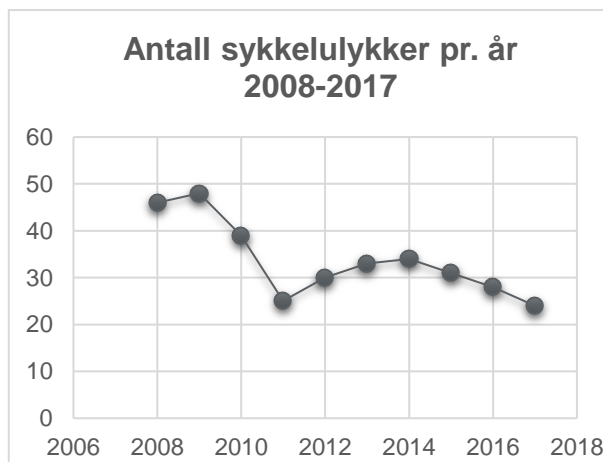
I perioden 2008-2018 var det 2 drepte og 2 hardt skadde. Det påpekes at de hardt skadde var fotgjengere. Sannsynligvis har ingen av disse fire ulykkene skjedd i konflikt med motoriserte kjøretøy, men ulykkesbilde til den ene dødsulykken er uklart.

Det er to drepte og to meget alvorlig skadde involvert i sykkelulykker i perioden 2008-2018, som tilsier at målsetningen ikke er nådd om null drepte og meget alvorlig skadde. De to som er meget alvorlig skadd, er fotgjengere påkjørt av syklister. Ulykkesstatistikken for perioden 2008 – 2018 er hentet fra STRAKS-registret, som inneholder politirapporterte trafikkulykker med personskade. Sykkelulykkene er mest konsentrerte i Bergen sentrum, Sandviken, i sentrale korridorer sør for sentrum langs Fjøsangerveien og Nattlandsveien. Det er og noen kryssområder og strekninger som peker seg ut med mange ulykker, for eksempel Gjensidige-krysset og Nattlandsveien.

Det er tendenser til at det totale antallet registrerte sykkelulykker er nedadgående i Bergen, dersom man sammenligner perioden 1998-2008 med 2008-2017. Sykkelulykker for 2018 er ikke lagt inn i dette grunnlaget for gjennomsnitt pr år, for tallene for oktober til desember ikke var klare på undersøkelsestidspunktet. I perioden 2001 – 2009 har det vært registrert mellom 30 og 60 sykkelulykker i året. Etter 2011 har det vært registrert mellom 20 og 35 ulykker i året. Det vil si at tendensen de siste årene er nedadgående for sykkelulykker totalt pr. år.



Figur 11: Antall sykkelulykker i perioden januar 1998 til april 2008. Kilde: Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019



Figur 12: Antall sykkelulykker pr år for perioden 2008 – 2017. Kilde: STRAKS-registret.

Det er stor underreportering på antall sykkelulykker hvor helsevesenet er koblet inn, men hvor det ikke er opprettet sak hos politiet. Undersøkelser i Oslo har indikert at det kun er hver 14. sykkelulykke som blir fanget opp i den offisielle statistikken over vegtrafikkulykker. Dette gjelder særlig for ulykker med lettere skade og ulykkestyper som for eksempel eneulykke på sykkel.



Tabell 5: Sykkelulykker fra STRAKS-registeret (2008 - 2018), for Bergen kommune.

Skadegrad	Antall
Drept	2
Meget alvorlig skadd	2
Alvorlig skadd	42
Lettere skadd	309
Ikke registrert	1
<b>Sum totalt</b>	<b>356</b>

### 3.2.4 Delmål 4: Konfliktnivået mellom syklende og andre trafikanter skal reduseres

Delmål 4 om konfliktsituasjoner er vanskelig å vurdere med bakgrunn i mørketall for mindre alvorlige ulykker, samt at det ikke registreres nesten-ulykker. Konfliktsituasjoner har vi derfor ikke grunnlag for å vurdere. Dette temaet må derfor sees i sammenheng med vurderinger av delmål 3 (ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklister) og hovedmål 1 (i Bergen skal det være attraktivt og trygt å sykle).

Gjeldende strategi sier lite om hva som var utgangspunktet for konfliktnivået ved inngangen til strategiperioden. Det var ikke definert i hvilken grad konfliktnivået skulle reduseres eller hva man ønsker å oppnå konkret med målsetningen. Strategien er også uklar på tiltak og virkemidler rettet mot måloppnåelse for å redusere konfliktnivået mellom syklister og andre trafikanter.

For målsetning om å dempe konfliktnivået har vi vurdert at det er tiltakene *sammenhengende sykkelvegnett og prioritering av sykkeltrafikk fremfor biltrafikk*, samt tiltak som bidrar til separate tilbud for syklende skilt fra motorisert trafikk og fra gående, som er mest aktuelle. I hvilken grad slike tiltak er gjennomført er gitt i tiltakstabellen i kapittel 2. For utbygging av hovednettet vises det tilevaluering av hovedmål 3.

Det er gjennomført tiltak for separering av trafikanter. Det svarer til målsetningen i strategien om å redusere konfliktnivået mellom syklende og andre trafikanter. Men det svarer ikke på målsetningen i handlingsplanen om å prioritere sykkeltrafikk fremfor biltrafikk.

### 3.2.5 Delmål 5: Vi skal bedre faktagrunnlaget med hensyn til sykling

Generelt vet vi lite om hva som gjort i forhold til målsettingen om å bedre faktagrunnlag med hensyn til sykling. Det er liten dokumentasjon på hva som er gjort.

På landsbasis har det i strategiperioden vært et stadig økende fokus på sykkelplanlegging. Mer kunnskap har blitt tilgjengelig og planleggere har fått mer kompetanse. Kunnskap er mer tilgjengelig på nettet og gjennom sosiale medier.

Lokalt har man fått økt kunnskap i fagmiljøene og i organisasjonene, også økende fokus på sykkelplanlegging. Men ikke like stor grad som på landsbasis.

I Bergen er det ikke gjennomført før-/etterundersøkelser av tiltak eller andre prøveprosjekter. Det er fremdeles lavt kunnskapsgrunnlag om sykkelykker i Bergen, grunnlaget er på nivå med andre steder i Norge. At det er politiregistrert ulykker som er grunnlag for statistikkene, og så vet man fra enkelte undersøkelser andre steder at det er mange sykkelykker som ikke kommer inn i den offisielle statistikken.

I 2010 var det 8 sykkeltellepunkt i bergen.

### 3.3 Oppsummering

- Hovedmål 1 i strategien er ikke nådd. At man føler seg utrygg i trafikken er den viktigste årsaken til at bergensere ikke sykler oftere. Det har blitt mer attraktivt og tryggere for syklister i strategiperioden.
- Hovedmål 2 i strategien er ikke nådd. Sykkelandelen i Bergen har hatt en negativ utvikling i strategiperioden.
- Hovedmål 3 er ikke nådd. Selv om det har blitt gjennomført tiltak langs store deler av hovedrutene, og det er igangsatt og/eller vedtatt regulering for mange delstrekninger, er det betydelige deler som gjenstår.
- Delmål 1 er ikke nådd. Samtidig som det gjenstår tiltak langs store deler av de «gjenstående» delstrekningene (hovedmål 3), har tiltakene langs hovedrutene blitt gjennomført forholdsvis spredt og mellom de fleste bydelene og sentrum er det fortsatt delstrekninger hvor det mangler tilbud eller hvor standarden er dårlig.
- Måloppnåelse mht. delmål 2 er ikke mulig å vurdere da det ble satt feil måltall.
- Delmål 3 er ikke nådd. Selv om det har vært en positiv utvikling i ulykkesstatistikken for syklister, har 2 syklister blitt drept og 2 personer blitt meget alvorlig skadd.
- Delmål 4 har sannsynligvis delvis blitt nådd. Det er vanskelig å dokumentere konfliktnivået og derfor også vanskelig å vurdere måloppnåelse på dette området.
- Delmål 5 har sannsynligvis delvis blitt nådd. Det mangler datagrunnlag for å kunne dokumentere måloppnåelse på dette området.

I kapittel 2 slås det fast at det er mange av tiltakene i strategien som har lav gjennomføringsgrad, og i kapittel 3 slås det fast at målene i strategien ikke har blitt nådd i løpet av strategiperioden. Hvor vidt høyere gjennomføringsgrad hadde gitt en høyere måloppnåelse mht hovedmål 2 (10% sykkelandel) er ikke problematisert nærmere. Det er mange forhold som påvirker sykkelens konkurransekraft i Bergen, utover tilbudet for syklister. I kapittel 4 omtales nærmere bl.a. ulike oppfatninger rundt årsaker til manglende måloppnåelse.

## 4 Årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse

I kapittel 2 belyses gjennomføringsgraden av de ulike tiltakene som inngår i strategien og handlingsplanen, og i kapittel 3 belyses graden av måloppnåelse. Dette kapittelet (kapittel 4) omfatter vurderinger av mulige årsaker til manglende gjennomføring om måloppnåelse.

### 4.1 Hypoteser om årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse

Hypoteser om årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse kan deles inn i fire hovedområder. 3 av disse knyttes til interne forhold i de ansvarlige organisasjonene, og omfatter:

- svakheter knyttet til **kulturen**
- svakheter knyttet til **kompetansen**
- svakheter knyttet til **systemene** (rutiner, ledelse, strukturer).

Inspirert av faglitteratur knyttet til sikkerhetsstyring er dette 3 elementer som må være på plass for å lykkes med å nå de målene man har satt seg. Å få til endringer er altså både avhengig av at det er etablert en kultur i organisasjonen som støtter opp under det man skal oppnå, at de ansatte har riktig og nødvendig kompetanse til å løse oppgavene og at det er utviklet gode systemer for å løse oppgavene på en god måte. Disse elementene virker også inn på hverandre. Eksempelvis vil en organisasjon med «velutviklet sykkelkultur» medføre prioritering av kompetanse og utvikling av gode systemer - og omvendt.

Det siste hovedområdet gjelder eksterne forhold som ligger utenfor de ansvarlige organisasjonene. Dette er forhold som de ansvarlige organisasjonene ikke har kontroll over, men kan påvirke gjennom bevisstgjøring og f.eks. deltagelse i samfunnsdebatten.



Figur 13: Inndeling i ulike typer hypoteser om årsaker til manglende måloppnåelse.

Som grunnlag for å innhente kunnskap om årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse (kap 4.2) ble det samlet inn kunnskap om mulige hypoteser som kan forklare dette. Hypotesene bygde på følgende kilder:

- Innspill fra prosjektgruppas deltagere, notat og samtaler.
- Samtaler med planleggere og andre fagpersoner som har jobbet med realisering av sykkelstrategien i Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland Fylkeskommune.
- TØI-rapporten «Norsk sykkelpolitikk» (2015).
- Rapport fra Nordlandsforskning «Barrierer mot mer bærekraftig mobilitet» (2019).

På bakgrunn av TØI-rapporten «Norsk sykkelpolitikk» (2015) ble følgende hypoteser om årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse utviklet:

- Det savnes ikke først og fremst bedre økonomi, men mer ressurser til planlegging. For lav produksjon av regulerings- og byggeplaner. Det har manglet personell til planleggingsarbeid, og det har vært vanskelig å rekruttere fagfolk. Ikke høy nok prestisje å jobbe med sykkel, det er behov for et tilsvarende «bybanekontor» for sykkelsatsningen.
- Krevende planprosesser. Konflikten om arealene er stor i de sentrale delene av Bergen. Derfor blir disse prosessene krevende. Det forklarer også hvorfor man ikke har lyktes med å bygge ut de delene av nettet hvor potensialet er størst (sentrumsnært), men heller bygd ut lengre ute i bydelene.
- Vanskelig organisering av sykkelsatsningen i Bergen. I verken SVV eller kommunen er ansvaret for å ivareta syklistenes interesser samlet i egne/samla miljøer – men er spredt rundt i organisasjonene. F. eks. er sykkelsjefen og de som planlegger og gjennomfører tiltak ansatt i 3 ulike etater i kommunen.
- Faglig uenighet om hvordan det bør tilrettelegges for syklende i de sentrale delene av byen.

Rapporten fra Nordlandsforskning «Barrierer mot mer bærekraftig transport» (2019) baserer seg bl.a. på intervjuer med ressurspersoner i Bergen, Trondheim og Bodø, og deler barrierene inn i kulturelle, politiske, juridiske, organisatoriske, kunnskapsmessige, økonomiske og «andre» barrierer.

Rapporten oppsummerer at følgende barrierer er identifisert i alle de 3 byene:

- Planleggingskulturen er en barriere. Det planlegges fortsatt først for bil. «Først må man løse kø-problemene».
- Statens vegvesen sine håndbøker kan utgjøre en barriere mot å finne nye, gode løsninger. Håndbøkene legger opp til at fokuset forblir på bilen og gjør det vanskelig å få gjennomført lokale tilpasninger.
- Interessekonflikter og faglig uenighet om hva som er de beste løsningene er også en barriere.
- Det blir gjennomført få evalueringer, både pga manglende fokus og kapasitet. Dermed får man ikke dokumentert virkninger av tiltak og man går glipp av ytterligere forankring.

Dette viser altså at Bergen deler flere av sine barrierer med andre norske byer. Dette kan tyde på at det er behov for endringer i systemer knyttet til f.eks. gjeldende håndbøker/regelverk og krav til gjennomføring av evalueringer, samt behov for kulturbygging og kompetanseheving på tvers av organisatoriske enheter.

Tabellen nedenfor, figur 14, oppsummerer identifiserte suksessfaktorer og barrierer knyttet til å få til mer bærekraftig mobilitet i Bergen.

Tabell 6: Oppsummering av barrierer og suksessfaktorer knyttet til å få til mer bærekraftig mobilitet i Bergen.

Nøkkelforhold	Suksessfaktorer	Barrierer
<b>Kulturelt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gryende kulturelt trendskifte sykkel</li> <li>Konsensuskultur i Miljøløftet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kulturforskjell by/omland</li> <li>Legitimitetsutfordring bompenger</li> <li>Sykkel: lavstatus</li> <li>Folk har god råd (avgifter)</li> <li>Godt kollektivtilbud og elbil barriere mot økt sykling</li> </ul>
<b>Politisk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politisk konsensus, tilspisses før valg.</li> <li>Bybanen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spenning mellom sentrum/omland</li> <li>Liten vilje til ekspropriering</li> <li>Vanskelig å vedta restriktive tiltak</li> <li>Særinteresser</li> <li>Fortetting utfordrende</li> </ul>
<b>Juridisk</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Håndbøker ikke lokalt tilpasset</li> <li>Stivbente prosedyrer for lokale tilpasninger</li> <li>Øremerking av midler til riksveg</li> </ul>
<b>Organisatorisk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljøløftet/ Byvekststalten</li> <li>Omforente hovedmålsettinger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manglende kommunikasjon – på tvers av etater og mellom ulike nivå</li> <li>Faglige uenigheter</li> <li>Manglende forankring av vedtak i fagmiljøene</li> <li>Lite evaluering</li> <li>Lokale vs. regionale interesser</li> <li>Lukkede planprosesser</li> <li>Sen politisk involvering</li> </ul>
<b>Kunnskapsmessig</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljøløftet/ Byvekststalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mangelfull kunnskapsoverføring/ politisk/ etater/ eksterne</li> <li>Lite evaluering av tiltak</li> <li>Faglige uenigheter</li> </ul>
<b>Økonomisk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miljøløftet/ Byvekststalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>For lite fleksibilitet i finansieringen</li> <li>Knappe ressurser i fylkeskommunen</li> <li>Bompengesatser på smertegrensen</li> <li>Kostbare investeringer tar mye ressurser</li> </ul>
<b>Annet</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Smale gater i sentrum</li> <li>Stort omland</li> </ul>

Figur 14: Suksessfaktorer og barrierer knyttet til å få til mer bærekraftig mobilitet i Bergen.

Sammenstilling av hypotesene fungerte som en ramme for de temaene som ble belyst i intervjuene og dannet grunnlag for utarbeidelse av intervjuguide.

## 4.2 Intervju

Vi har gjennomført intervjuer med fagpersoner og ledere i Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune, for å finne ut av hvordan det har blitt jobbet med sykkelstrategien i Bergen. Fra kommunen var det 10 informanter fra plan- og bygningsetaten og bymiljøetaten. Fra vegvesenet var det 5 informanter og fra fylkeskommunen var det 4 informanter. Flere av informantene deltar også i de ulike faggruppene i Miljøløftet.

Listen med informanter er ikke uttømmende for å dekke alle involverte perspektiv, nivå og etater/avdelinger som har jobbet med arbeidsoppgaver som er relevante for gjennomføring av sykkelstrategien. Informantene ble valgt ut på bakgrunn av kjennskap til eller involvering i arbeidsoppgaver knyttet til utøvelse av innholdet i sykkelstrategien.

Spørsmål og tema det har blitt snakket om i intervjuene er som følger:

- Din rolle, arbeidsoppgaver
- I hvilken grad kjenner du til sykkelstrategien? Utøvelse av innhold i strategien.
- Forankring av strategien
- Effekter av sykkelstrategien, om det har blitt bedre å være syklist i Bergen?
- Om målsetningene i strategien har vært realistiske, riktig satsing?
- Hvorfor man ikke har lyktes med strategien?
- Tanker om sykkeltilrettelegging i ulike typer byområder
- Prioriteringer mellom trafikanter
- Hvorfor planer ikke har blitt gjennomført i tilstrekkelig grad?
- Politisk vilje til å satse på sykkel
- Hva som kan gjøres bedre i ny strategi

Spørsmålene har blitt tilpasset og justert avhengig av informantenes roller og arbeidsoppgaver.

### 4.2.1 Funn fra intervjuene

Funn fra intervjuene er oppsummert tematisk, med fokus på:

- Hva sykkelstrategien 2010-2019 har lyktes med
- Hvorfor målsettinger i strategien ikke er nådd i tilstrekkelig grad/hvorfor strategien ikke har lyktes
- Hva som kan gjøres bedre i ny strategi

Mangen av forholdene som beskrives under er komplekse og sammensatte. Det handler i større grad om hvordan det har blitt jobbet med gjennomføring av innholdet i strategien, enn om selve innholdet i strategien. Det er ulike meninger om hva man har lyktes med og ikke, hvorfor, og hvordan man skal satse videre.

#### 4.2.1.1 Hva strategien har lyktes med

Selv om sykkelstrategien ikke har nådd målsetningene som var satt, har den lyktes på andre områder. Det som trekkes frem som suksessfaktorer har nok også kommet på bakgrunn av andre forhold, eller en kombinasjon av flere faktorer enn kun sykkelstrategien i seg selv. Sykkelstrategien har vært en sentral bidragsyter til forholdene som beskrives under.



Figur 15: Hovedtrekkene for hva sykkelstrategien for Bergen i perioden 2010-2019 har lyktes med, funn fra intervjuene.

Mange har opplevd at det har vært en **positiv kulturendring** i organisasjonene. Det er i 2019 et langt **større fokus og bevisstheten** på tilrettelegging for og inkludering av myke trafikanter i arealplanleggingen har økt. Dette er prosesser som har tatt lang tid og som er i stadig endring og utvikling, sykkelstrategien har bidratt til denne kulturendringen og bevisstgjøringen på sykkel og myke trafikanter. Holdningsskapende arbeid definert i strategien har vært vellykket. De senere årene har det vokst frem samfunnsmessige forventninger til at syklistene skal hensyntas, politiske føringer peker på viktighetene av fokus på sykkel og gange, og spesielt nullvekstmålet.

Statusen med å jobbe med sykkelplanlegging har endret seg vesentlig fra 2010 til 2019, nå er planlegging for sykkel et sentralt element i arealplanlegging og det tiltrekkes i større grad av personer med høy kompetanse. I tillegg har kompetansen i fagmiljøene har økt!

Sykkelsestrategien har vært et **viktig styringsdokument for arealplanlegging** i Bergen. Strategien gir et formelt grunnlag og en forankring for hvor det skal satses, overordnede linjer klarlegges og strategien bidrar med en retning for sykkelplanleggingen. Strategien er et fundament og en overordnet plan for sammenhenger i det som planlegges for sykkeltilrettelegging. Planlegging oppdelt gir en sammenheng på bakgrunn av strategien, og man kan begynne i en «ende». Avgjørelser er forankret i strategien, og prosjekter oppstår også rundt der det skjer noe.

Rutenettet for sykkel har blitt inkludert i kartgrunnlaget til Bergen kommune og de er forankret i kommuneplanens arealdel, som gir et tydelig signal om at traseene skal hensyntas og inngå i arealplanleggingen. Sykkelnettet er et viktig grunnlag når planer skal utformes. Definerings av bydels- og hovedruter gir retningslinjer til utforming av sykkeltraseer i planarbeidene. Dette er retningsgivende både for kommunens planavdeling, vegvesenet og private tiltakshavere.

Strategien styrer sykkelsatsingen. Grepene og strukturen i strategien har preget hva det har blitt jobbet med. Strategien har en sentral rolle i planforvaltningen hos vegvesenet bl.a. ift. forankring av hovedruter og fokus på kvalitet på sykkelanlegg i private planer.

Strategien definerer et felles fokus på sykkelnettet hos de ulike etatene. Det blir ofte referert til strategien ved politiske føringer. Strategien er en pådriver for sykkelplanlegging, den fremsnakker sykkel og viktigheten av sykkel som transportmiddel. Strategien brukes som oppslagsverk, den blir referert til, man sjekker sykkelnettet om traseer definert som hovedrute/bydelsrute ved planlegging og prioriteringer av areal.

**Nyttig verktøy for finansiering og forankring av rutenettet.** Strategien har utløst midler for finansiering av riksvegtiltak for sykkel.

Politikerne er kjent med strategien, den er operativ hos politikerne. Politisk blir det referert mye til strategien. Den er godt forankret hos Bergen bystyre, særlig blant de grønne partiene.

**Sykkel har fått større plass i trafikken** og sykkel har blitt en naturlig del av bybildet i Bergen.

**Bysykkelordningen** oppleves som positiv for Bergen. Sykkel blir i større grad en naturlig del av bybildet. Det oppleves enkelt og attraktivt å sykle i sentrum, terskelen for å benytte sykkel blir lavere når mangen andre sykler. Ordningen ønskes videreført og utvidet. Utplassering av sykkelstativene har flere steder vært svært omdiskutert, det har krevd mye lederrressurser for å få på plass stativer på areal med mangen interessekonflikter. Bysykkelordning har vært vellykket i form av mange turer. Den har bidratt til at sykkel har blitt en del av større del av transporttilbudet i sentrum. Det er enkelt å bruke bysykler og det er et tilbud som passer for mange.

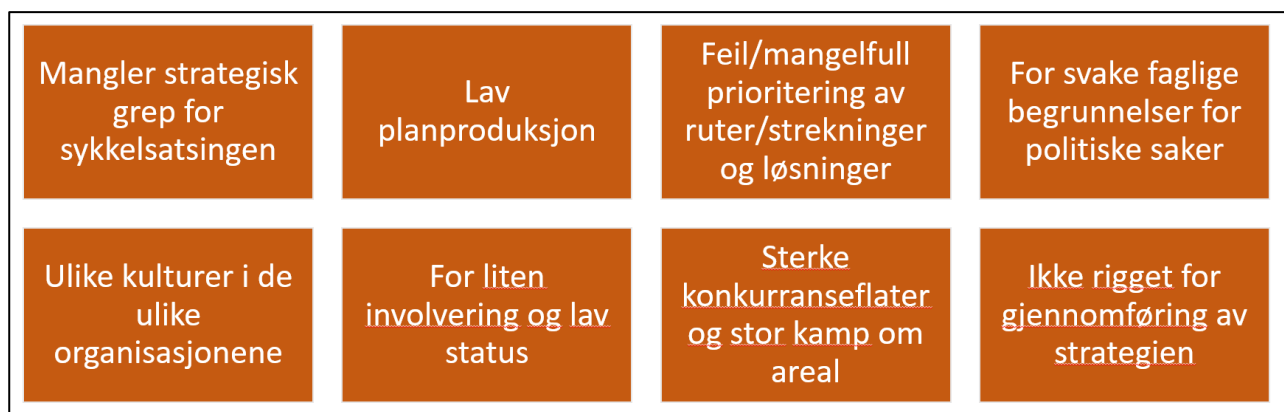
Strategien har medvirket til **større fokus på drift og vedlikehold**. «Bar-veg-strategien» lansert fra 2010-11 har gitt bedre vintervedlikehold, bl.a. innført på hovedruter. Det oppleves mer forutsigbart å sykle på vinterstid i Bergen.

**Sykkeltiltak kan i større grad stå på egne ben**. Nå gjennomføre det planarbeid med sykkel som hovedfokus, og ikke sykkel som del av andre tiltak.

Sykkelplanleggingen har endret seg fra å være en del av andre ting som ble planlagt, har sykkel nå fått et hovedfokus i arealplanleggingen. Egne sykkelprosjekter er på vei frem. Det har foregått en stor modningsprosess for sykkel.

#### 4.2.1.2 Hvorfor strategien ikke har lyktes med målsettingene

Det er ulike og sammensatte årsaker til at man ikke har lyktes med å nå målsettingene som var satt i strategien. Det har blitt pekt på at målsettingene var høye og til dels urealistiske innenfor strategiperioden, de gapte høyt i forhold til det som var utgangspunktet for sykkelsatsingen. Samtidig er det nødvendig å sikte høyt for å ha noe å strekke seg etter. Målene ville i større grad vært oppnåelige dersom de hadde blitt fulgt opp i større grad slik det var sagt i strategien. Målsettingene i strategien hadde vært gjennomførbare i større grad dersom alle hadde dradd i samme retningen og apparatet for gjennomføring hadde vært klart.



Figur 16: Hovedtrekkene for hva sykkelstrategien for Bergen i perioden 2010-2019 ikke har lyktes med, funn fra intervjuene.

Strategien fungerer godt som et styringsdokument, men den fungerer ikke godt nok på det strategiske nivået for å løse problemer, den **mangler strategiske grep**. Strategien tar i mindre grad opp i seg prinsipp for standard og valg av løsninger. Strategien er utydelig på hvilken rolle den egentlig har, strategidokumentet



mangler overbygninger og nødvendige prioritering, for eksempel mellom kollektiv og sykkel. Sett fra kollektivsida har strategien veldig mange tiltak og prosjekt, uten at den sier noe om rekkefølge eller prioritering.

**Planproduksjon har vært lav ift. det som var gitt i strategien.** Planprosesser har vært omfattende og tidkrevende, mange og lange diskusjoner, stadig behov for utredninger – man utreder i det uendelige uten at det blir bygget noe. Planberedskapen har vært for lav og man ikke vært rigget for den plangjennomføringen som var utgangspunktet i strategien.

Hensikt med og hvilke målsettinger planer skulle oppnå har ikke vært tydelig nok definert ift. sykkelstrategien. Hva man skal oppnå med de enkelte planarbeidene burde vært tydelig avklart, for eksempel om prosjekt skal være både et kollektiv-, sykkel og bilvegprosjekt. Det har ofte endt opp med at det blir en vegplan der sykkel skal komme etterpå. Sykkeltiltak blir ofte hengende på andre prosjekt (vei, kollektiv), så blir man hengende igjen i standarddiskusjoner etterpå, som medfører at planarbeidene tar lang tid.

Det har vært mange uenigheter, mange og lange diskusjoner mellom fagmiljøene og etatene, om valg av løsning innenfor reguleringsplaner. Det har vært flere prosjekter det vegvesenet og Bergen kommune (evt. HFK) har vært uenige. I slike saker er det ofte svært liten framdrift og planprosessene kan stoppe helt opp. Der burde det ha vært et «apparat» som kunne skjære gjennom og å få saken videre. Viste løsninger i sykkelstrategien har noen ganger vært holdt (for)sterkt på, andre løsninger har da i liten grad vært diskutert. I reguleringsplanarbeidene er det mange uenigheter om valg av løsninger, mange vanskelige diskusjoner, lange prosesser, diskusjoner om valg av standard og prioriteringer av trafikanter.

Noen har ment at det planlegges for mye, det brukes for mye tid på planlegging og valg av løsninger., det utredes, diskusjoner om valg av løsninger, det planlegges gjerne på nytt.. Planleggingen blir ikke ferdig og man får ikke bygget noe. Andre har ment at foreslåtte løsninger egentlig ikke er planlagt, de er bare tegnet opp. Konflikter og vanskelige situasjoner er ikke løst i planen. Da er ikke planene gode nok og det stopper opp i gjennomføringen av prosjektene. Prosjektene er ikke realistiske eller gjennomførbare.

Flere opplever at det er vel så mye interessekonflikter mellom fagmiljøene, som mellom kommunen og vegvesenet. Det er konflikter mellom interesser for sykkel, gange, kollektiv, sentrum, kulturmiljø. Det er gjerne større konflikter mellom fagmiljøene enn mellom etatene. Man opplever at fagmiljøene har hver sine mål for reiseandelen, som ikke samlet henger sammen. Og at det er uenigheter i prioriteringer og bruk av areal.

### **Feil eller mangelfull prioritering av ruter/strekninger/løsninger**

Sykkelprosjektene har vært bygget på feil sted, ift. hvor det er størst potensial for å øke sykkelandelen. Man har ikke vært tro mot prioriteringene i strategien. Det har blitt planlagt og finansiert andre tiltak enn det som gitt i strategien, sykkeltiltak har blitt bygget der hvor man har hatt klare planer. Når penger har blitt bevilget, har de blitt brukt på lavt prioriterte prosjekt, fordi det var bare der planene var klare. Det vil si at prosjekt har ikke vært prioritert etter nytte, men etter hvor det var mulig å få til noe.

Handlingsprogrammet har ikke blitt fulgt opp og heller ikke rullert. Det oppleves vanskelig å forholde seg til strategien når man ikke er tro mot prioriteringer som var gitt, hva skal man da prioritere? Planleggingen oppleves stykkevis og delt. Det har blitt gjennomførte isolerte tiltak, hensikt og tilknytninger har vært lite gjennomtenkte.

Gjennomføring av store prosjekt har trenert små og mellomstore prosjekt, det har vært stort fokus på de lange hovedrutene langs riksveiene. «Planlegger man så stort og så kraftig at det blir for tungt å få det

gjennomført, at det beste blir det godes fiende!» Det oppleves problematisk at staten bestiller og finansierer de tyngste løsningene. Når planer kommer til kommunen er standard og løsninger bestemt.

Man har klamret seg til at sykkelstrategien, med utbygging av hovedruter, skulle være den beste veien å gå for å øke sykkelandelen. Uten at dette videre har blitt drøftet ift. måloppnåelse. Har egentlig bygging av lange hovedruter ført oss nærmere målene om sykkelandel på 10%?

Bestillinger har ikke vært tydelige nok for sykkel, mange prosjekt har hatt/eller har fått andre hovedfokus, tilrettelegging for sykkel har kommet der det har passet inn i prosjektene eller sykkel er kuttet ut fordi det var ikke viktig nok. Sykkel har hengt seg på prosjekt for bybane og riksveg. Sykkel blir ofte nedprioritert for andre hensyn og interesser, sykkel blir sett på som er fleksibel pott! Det er politisk vanskelig å sette av mye midler til kun miljøvennlig transport, og ikke gjøre noen tiltak for biltrafikk.

Det er utfordringer med sykkelparkering. Det er brukt mye penger på sykkelparkering både sikre og usikre plasser, men bruken av parkeringsplassene er liten, for eksempel ved enkelte kollektivholdeplasser.

**Svake faglige begrunnelser for politiske saker.** Politikerne har stor vilje til å prioritere sykkel. Dette oppleves modig og offensivt på det overordnede nivået, men når det kommer ned til enkeltsaker, spesielt i sentrum, oppleves politikerne mer vage. Det pekes på at årsaker til dette er at politikerne ikke fått gode nok råd om hvordan man skal prioritere sykkel. De faglige begrunnelsene og plangrunnlaget har ikke vært godt nok. Politikerne ser lite resultater av sykkelsatsingen.

Vei og gatenettet i Bergen er sammensatt av de tre veieierne kommunen, fylket og vegvesenet. Dette gjør planlegging, drift og vedlikehold svært utfordrende. Man har observert **ulike kulturer i organisasjonene, eller mer ulike prioriteringsinteresser.** Vegvesenet har sektoransvar for vei- og gateplanlegging samt trafiksikkerhet. Kommunen har ansvar for å planlegge den herskaplige byen. Fylkeskommunen har sektoransvar for kollektivtransport. I skjæringspunktet mellom de ulike sektorinteresser oppstår det mange diskusjoner og uenigheter. Vegvesenet har et mandat om å etablere et transportsystem. Bergen kommune har et samordningsansvar for alle grupper og hensyn. Dette kan skape interessekonflikter.

Det har vært uenigheter mellom kommunen og vegvesenet om hva som er de mest egnede løsningene og valg av standard. Samarbeidet med vegvesenet strander av og til på faglige diskusjoner om standard, prioriteringer, kultur (kultur i forståelsen av hva som er viktigst å prioritere). Vegvesenet har et overordnet ansvar for vei- og gateplanlegging, samt trafiksikkerhet, Fylkeskommunen har sektoransvar for kollektivtransport, Bergen kommune har ansvar for planlegging av den herskaplige byen. I dette skjæringspunktet har det oppstått mange diskusjoner og uenigheter i sykkelplanleggingen.

Dette har medført at planer har stoppet opp og tiltak ikke er gjennomført, det har blitt bygget løsninger etter gitt standard med høye kostnader. Det menes at det er unødvendig bruk av penger, de burde vært brukt mer hensiktsmessig. Man bruker mye penger bare for å tilfredsstille noen «ufravelige» krav på bredder for syklistene. Håndboken oppleves stivbent og passer dårlig inn i byplanleggingen. Det er vanskelig å akseptere standardbrudd

Vegvesenet på sin side er åpne for at standarder kan fravikes, dette gjøres hele tiden og det er et system for dette. Mener at håndboken har et mulighetsrom for sykkelplanlegging som ikke er benyttet tilstrekkelig i sykkelplanleggingen i Bergen. I strategien var det sagt at atskilte løsninger for sykkel hovedsakelig skulle være sykkelfelt eller sykkelveg med fortau, det gir færre muligheter enn det håndboken er åpen for.

Det har også vært faglige uenigheter mellom faggrupper i kommunen, for eksempel om standard og valg av sykkelløsninger, dette gjelder spesielt for planlegging av sykkel i sentrum.

Selv om det gjerne er store uenigheter mellom etatene og faggruppene, oppleves samarbeidet likevel som svært bra. Det er stor takhøyde for å ta opp problemstillinger, det er nødvendig og sunt for planleggingen

med ulike meningsinteresser. Samarbeidet har blitt vesentlig bedre etter innføring av Bergensprogrammet og Miljøløftet.

**For liten involvering av lav status.** Sentral ledelse har vært for lite involvert og hatt for lite eierskap til strategien. Kontroversielle beslutninger, for eksempel om prioriteringer av areal, krever mye lederskap. Da må begrunnelser for prioriteringer være godt forankret.

Det har vært for lite trøkk i sykkelplanleggingen. I motsetning til planlegging av bybanen hvor man har klart å få planlagt og bygget traseer, på bekostning av andre prioriteringer og behov. Å jobbe med sykkelplanlegging har hatt lav status og vært lite attraktivt, det har vært mangel på personell og kompetanse.

Bergen er en båndby preget av mye topografi og avgrenset av sjø og fjell, som gjør at det er få og smale korridorer. Da kan det være vanskelig å finne areal til alle trafikanter og andre interesser. Noen interesser blir da prioritert foran andre. Dette skaper **sterke konkurranseflater og stor kamp om arealene, mellom trafikantgruppene**. Det er ofte trangt, og det er få veger som ikke er i bruk til biltrafikk eller buss. Det menes at mulighetsrom i korridorene kan utnyttes bedre, avhengig av hvordan man praktiserer vegnormalene

I strategiperioden har det vært satset tungt på kollektivtransport, både buss og bane. Dette påvirker om man velger å sykle. Folk velger som regel det som er enklest, det er lett å bruke bane/buss.

Målsetningene har vært urealistiske innenfor strategiperioden. Man gapte høyt i forhold til hva som var utgangspunktet, man var **ikke rigget for gjennomføring av strategien**. Det påpekes at man må sikte høyt for å ha noe å strekke seg etter. Målene kunne vært mer realistiske dersom de hadde blitt fulgt opp i større grad, både med tanke på finansiering og personalressurser i de ulike etatene. Strategien var realistisk ift. hva hva man sa skulle gjøres, dersom oppfølgingen hadde vært slik den var beskrevet i strategien. Kanskje var ikke omgivelsene klare for strategien når den kom i 2010.

Sykelstrategien har ikke tatt inn over seg hva det faktisk innebærer for areal- og veiplanlegging at man skal nå sykkelandel på 10%, da må noe prioriteres ned. Plan- og utbyggingsressurser har vært for lite; for lite penger. Personalkapasiteten i etatene er også noe av årsaken. Vi har ikke klart å bygge ut i det omfanget som var gitt. Riggingen for gjennomføring og oppfølging av sykkelstrategien har vært for dårlig.

#### 4.2.1.3 Hva som kan gjøres bedre i ny strategi



I intervjuene ble det spurt om hva som kan gjøres bedre eller annerledes for å lykkes med ny sykkelstrategi. Tilbakemeldingene dreier seg i større grad om hvordan man skal jobbe og gjennomføring av strategien, enn om innholdet i den. Funn fra intervjuene er viktig å nyttig for det videre arbeidet med sykkelstrategien i Bergen, men det har ikke gitt så mange direkte innspill til nytt strategidokument. Intervjuene sier mye om hvordan det er å jobbe med prosjekt, hva som fungerer og ikke, og hva som kan forbedres.

Det har kommet ønsker om at en strategi skal være det en strategi er ment for å være; et overordnet dokument med **strategiske grep**, et verktøy som bidrar til å ta beslutninger og realisering av tiltak som får flere til å sykle. Strategien skal definere hvordan man skal komme seg fra A) dagens situasjon til B) mål satt i ny strategi. Dette kan løfte og avslutte noen lange diskusjoner som har vært mellom fagmiljøene, særlig på valg av type løsninger for sykkel. Strategien må være tydelig og godt begrunnet.

Strategien må være tydelig på hvor man tror det er **størst potensial for å nå målsetningene**, prosjekt må **prioriteres** deretter. Det bør jobbes målstyrt at prosjekt blir mål opp mot målsetninger i sykkelstrategien og mot nullvekstmålet. Før man setter i gang med hvert prosjekt bør behovet for prosjektet vurderes i forhold til grad av måloppnåelse mot strategien. Prioriteringer bør være sånn at det jobbes både med store og små prosjekt/tiltak. At det må gå an å ha to tanker i hodet samtidig! Store prosjekt tar lang tid. Mindre prosjekt kan gjøres på kortere tid, og da får man gjennomført noe, selv om store prosjekt drar langt ut i tid. Strategien bør ha fokus på brukerne

Det er ulike meninger om prioriteringer som bør tas i strategien, særlig på fokus på hovedruter vs. bydelsruter. Her er det et ganske klart skille mellom kommunen og vegvesenet (men ikke helt entydig). Om man skal fortsette fokuset på de lange raseriene mellom bydelene og inn mot sentrum, eller om man i større grad skal fokusere på mer lokale reiser i bydelen. Dersom man vil endre fokus mot lokale ruter, trenger man gode begrunnelser og analyser, for å gjøre dette. Det er påpekt at man ikke må endre retning og miste fokus nå når man er godt i gang med sykkelstrategien i Bergen, hovedgrep bør ikke endres. Andre har påpekt at satsingen på hovedruter gir et for ensrettet fokus og treffer få brukere, og man har ikke lykkes med å flere sykklister.

For å komme vider med sykkelstrategien og for å lykkes må man finne ut hva Bergen trenger for å komme videre, man må definere hvor man skal jobbe videre, hvor og hvem man skal satse på.

Har et ønske om at man tidlig/startfasen av planprosjekter drøfter mål og hensikt med planarbeidet, finne ut hva man skal oppnå. Dersom det skal tilrettelegges for sykkel må det komme frem her og ikke i etterkant – da kommer man gjerne ikke mål eller det blir dårlige helhetlige løsninger.

Ønsker mer drøfting på prosjektene om hvordan man når målene. Bli flinkere til å se ulike satsinger i sammenheng; samordning av gjennomføring, jobbe helskaplig, samordne innsatsen. For eksempel unngå løsninger uten koblinger (i alle fall ha en plan på fortsettelsen). Rette arbeid mot flere målgrupper. Være mer fleksibel når det gjelder standardvalg

**Satsingen må gjennomføres helt ut**, i alle ledd som trengs for at innholdet skal realiseres. I strategien er det nødvendig å se en rød tråd hele veien fra visjon, mål, delmål, handlingsprogram, tiltak, planlegging, gjennomføring, drift- og vedlikehold. For at strategien skal være realistisk og gjennomførbar må alle leddene inkluderes.

Det er nødvendig med ansvarliggjøring, peke på roller ift. oppgaver og gi ansvar til de respektive etatene.

**Man må ta inn over seg det helhetlige trafikkbildet og gjøre lokale vurderinger.** Det er ønsket om helhetlige løsninger for alle trafikanter, særlig for de myke trafikantene, istedenfor et ensrettet fokus på sykkel. Dersom det planlegges egne sykkelstrategier, er det viktig at alle konflikter løses (særlig kryssområder og systemskifter). Dersom ikke, vil det oppstå farlige situasjoner. Det er ønskelig å planlegge

felles løsninger for sykkel og gange, og for sykkel og kollektivtrafikk. Hele gatearealet må utnyttes, det er mulighetsrom innenfor gitte tværsnitt dersom man ser på muligheter og ikke begrensninger.

Det har blitt påpekt at det er ønskelig med **jevnlig rullering av et handlingsprogram**, hvert år, annen hvert år eller hvert fjerde år. Og gjerne sammen med rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet.

### 4.3 Oppsummering

#### Hva strategien har lyktes med og som bør videreføres til ny strategi

- Positiv kulturendring. Økt fokus, bevissthet og tilbøyelighet for å legge til rette for sykkel. mer bevissthet, mer kunnskap, mer kompetanse, mer fokus.
- Skapt forankring, for viktigheten av sykkelplanlegging i Bergen.
- Strategien, særlig sykkelrutene, har vært et sentralt styringsdokument for arealplanleggingen i Bergen. Felles fokus for de ulike etater og organisasjoner
- Den er godt forankret hos Bergen bystyre, særlig blant de grønne partiene.
- Sykkel har fått større plass i trafikken og sykkel har blitt en naturlig del av bybildet i Bergen.
- Bysykler gjør sykling mer tilgjengelig for alle i sentrum.
- Bedre drift- og vedlikehold.
- Nå gjennomføres det egne reguleringsplaner for sykkel.

#### Hvorfor man ikke har lyktes med målsettingene:

- Strategien mangler strategiske grep for sykkelsatsingen
- Feil prioriteringer av hva som skulle gjennomføres. Gjennomføringen av tiltak for sykkel oppleves stykkevis og delt. Man har ikke nødvendigvis bygget de mest prioriterte prosjektene, men der hvor planene var klare.
- Produksjonen av reguleringsplaner har vært lav
- Uenigheter i fagmiljøene, på standard, type sykkelløsninger
- Grunnlaget for politikerne til å ta avgjørelser har ikke vært godt nok
- For liten forankring hos nødvendig ledelse
- For lite ressurser og for liten kompetanse
- Man har ikke tatt inn over seg konsekvenser av målsettingene i strategien, som har ført til at man ikke har klart å fullføre i alle ledd; planlegging, forvaltning, gjennomføring og drift. Man var ikke rigget for den gjennomføringen strategien la opp til.
- I bergens er det sterke konkurranseflater mot andre transportmidler, særlig kollektivtransporten har hatt sterk vekst i strategiperioden.

#### Hva som kan forbedres:

- Det må gjøres strategiske valg, strategien skal bidra til å ta beslutninger, den skal gjøre prioriteringer for å nå målsettingene
- Prosjekt bør vurderes etter grad av måloppnåelse
- Satsingen må gjennomføres helt i alle ledd
- Sykkel må planlegges sammen med det helhetlige trafikkbildet
- Drift- og vedlikehold: Det er utfordringer med gjennomføring og samkjøring av drift- og vedlikehold med de ulike veieieren. Driftsavdelingen ønsker mer involvering tidligere i prosesser som involverer de.
- Handlingsprogram med jevnlig rullering

## 5 Styrker og svakheter ved gjeldende strategi

Dette kapittelet omfatter evaluering av selve strategidokumentet, med hovedfokus på strategiens styrker og svakheter knyttet til formidlingsevne og funksjon som styringsdokument. Det pekes også på strategiens styrker og svakheter knyttet til faglig begrunnelse for valg av målsettinger og prioriteringer.

### 5.1 Gode eksempler fra andre sykkelstrategier

Som grunnlag for evaluering av gjeldende strategi har vi bl.a. gjennomgått tilsvarende sykkelstrategier for byene Oslo, Trondheim og Asker. På denne måten har vi skaffet oss et sammenligningsgrunnlag og funnet gode eksempler som man med fordel kan overføres til arbeidet med ny sykkelstrategi for Bergen. Sammenligning med andre strategidokumenter har også dannet grunnlag for utvikling av vurderingskriterier beskrevet i kapittel 5.2. Nedenfor oppsummeres noen av styrkene i disse strategiene.

#### ***Temaplan sykkel Asker 2018-2030***



- Omfatter både strategi, beskrivelse av sykkelveinettet og handlingsplan for gjennomføring av tiltak i samme dokument.
- Angir konkrete tiltak som er dokumenterbare og som angir år for gjennomføring.
- Solid faglig begrunnelse for valg av innsatsområder.
- Visuelt god framstilling av strategiens mål, innsatsområder og tiltak.
- Angir indikatorer for måloppnåelse.
- Logisk målhierarki, hvor angitt sykkelandel utgjør hovedmålet som delmålene, innsatsområdene og tiltakene skal bidra til å nå.

### Sykelstrategi for Trondheim 2014-2025



- God lesbarhet både språklig og visuelt – kortfattet og enkel. Appellerer bredt.
- Tydelig skille mellom mål og innsatsområder, alle målene peker mot ønsket tilstand (strategien angir ikke konkrete tiltak, men beskriver innsatsområder som skal prioriteres).
- Logisk målhierarki, hvor delmålene underbygger hovedmålene og samtidig utgjør indikatorer.
- Beskriver rutiner for oppfølging/rapportering gjennom krav til årlig måling, evaluering og rapportering til politikerne.
- Omfatter også retningslinjer for utforming av sykkelanlegg i Trondheim (f. eks. bruk av rødt dekke).
- Forplikter enheter som tradisjonelt ikke har ansvar for oppfølging av sykkeltiltak (f.eks. alle skoler forplikter seg til å utarbeide planer som fremmer sykling).

### Oslo sykkelstrategi 2015-2025



- Angir konkrete tiltak som er dokumenterbare og som angir år for gjennomføring.
- Logisk målhierarki, hvor alle delmålene underbygger hvert sitt hovedmål, og samtidig utgjør indikatorer.
- Solid faglig begrunnelse for valg av mål og tiltak.
- Spesielt god kunnskap om brukernes behov og preferanser, og god kunnskap om dagens tilbud/standard i hele kommunen.
- Beskriver rutiner for oppfølging/rapportering.

## 5.2 Vurderingskriterier for evaluering av gjeldende strategi

En god sykkelstrategi skal peke ut prioriterte målsettinger og virkemidler for å nå disse. På bakgrunn av gjennomgangen av strategiene omtalt i kapittel 5.1, og generell kunnskap om strategiarbeid er det særlig 3 vurderingskriterier som bør legges til grunn for evaluering av gjeldende sykkelstrategi for Bergen. Dette gjelder:

### 1) **Formidlingsevne.**

- Formidler strategiens tekst og layout hva som er prioriterte mål og virkemidler på en god måte?
- Er det et logisk målhierarki og tydelig skille mellom målsettinger og virkemidler?
- Er det tydelig formulerte behov som strategien skal bidra til å løse?

### 2) **Faglig begrunnelse.**

- Er valg av målsettinger og prioriterte virkemidler faglig godt begrunnet (generell kunnskap om effekt av tiltak)?
- Hviler valg av målsettinger og prioriterte virkemidler på gode analyser av lokale forhold knyttet til dagens situasjon, potensial og behov?

### 3) **Styringsverktøy.**

- Er de ansvarlige enhetene tydelig definert og er strategien et godt styringsverktøy for de ansvarlige enhetene?
- Er tiltakene konkrete og dokumenterbare?
- Er det utviklet indikatorer for vurdering av måloppnåelse?
- Beskriver strategien et system for oppfølging? (rapporteringsrutiner, handlingsplaner, evaluering av nytten av virkemidlene m.m.)

I kapittel 5.3-5.5 evalueres gjeldende sykkelstrategi i lys av disse kriteriene.

## 5.3 Strategiens formidlingsevne

### 5.3.1 **Tekst og layout**

Enkelt språk og god lesbarhet gjennom illustrasjoner og layout er viktig for at budskapet skal nå fram til leseren. Dokumentet skal gjøre det enkelt å forstå innholdet og dokumentets oppbygging og struktur skal gjøre det enkelt å finne fram til den informasjonen man søker. Strategien bør være utformet på en måte som gjør at den appellerer godt til både fagfolk, politikere og «folk flest».

#### **Vurdering:**

Strategien har i all hovedsak en logisk oppbygging og et godt språk. Selv om innholdet er forståelig og tilgjengelig for «folk flest», er dokumentet stort og det inneholder mye tekst. Dette kan virke avvisende og gjøre innholdet lite tilgjengelig.

Strategien inneholder et godt sammendrag, noe som gir god leseveiledning og som fungerer som en kortversjon av strategiens innhold. Det er imidlertid en svakhet at de 8 tiltaksområdene beskrevet i sammendraget (kulepunkter i den nederste boksen i figur 17 på neste side) ikke er identiske med teksten og overskriftene i strategiens kapittel 5. Dette kan bidra til forvirring og reduserer formidlingsevnen.

Det er generelt vanskelig å finne fram til hva som faktisk utgjør de konkrete tiltakene i strategien. De 8 tiltaksområdene i sammendraget er i varierende grad konkretisert i kapittel 5. Strategien beskriver f. eks. tiltak som *kan være aktuelle*. F.eks. i strategiens kapittel 5.2 vises det til en rekke tiltak som *kan være aktuelle* for å prioritere sykkeltrafikk framfor biltrafikk. Når leseren ikke finner konkrete tiltak mister strategien sin troverdighet og funksjon som styringsverktøy.



Samtidig er det flere tiltak som «drukner» underveis fordi de ikke er tilstrekkelig fremhevet gjennom tekst og layout. Et eksempel på dette er setningen: «Alle hovedruter skal skiltes med retningskilt/oversiktsskilt, og merkes som prioriterte sykkelveger» på side 43 i strategien. Dette er et konkret tiltak som er lite framhevet og som derfor står i fare for å «gå tapt» underveis.

Ved rullering av strategien bør det vurderes om selve strategidokumentet bør være et mindre og mer kortfattet dokument. Bakgrunnsmateriale kan f.eks. utgjøre vedlegg til strategidokumentet.

### 5.3.2 Logisk målhierarki og tydelig skille mellom mål og virkemidler

En strategi skal beskrive målsettinger og virkemidler for å oppnå disse. Mens målsettinger bør omfatte beskrivelser av en ønsket tilstand eller et sluttresultat, bør virkemidlene beskrive hva man konkret skal iverksette og gjennomføre for å oppnå dette. For at strategien skal ha god formidlingsevne og fungere som styringsverktøy er det viktig at målhierarkiet er logisk og at det er et tydelig skille mellom mål og virkemidler.

Målhierarkiet bør skille mellom hhv. overordna mål/hovedmål, delmål (som skal bidra til å oppnå overordna mål/hovedmål) og virkemidler (som skal bidra til å oppnå delmål og overordna mål/hovedmål). I tillegg kan strategien ha en visjon som beskriver et «framtidssbilde». I motsetning til målsettinger, som skal oppnås innenfor strategiperioden, ligger visjonen utenfor strategiens tidshorisont. Målene skal bidra til at man beveger seg mot det framtidssbildet visjonen beskriver.



Figur 17: Strategiens hovedmål, delmål og tiltaksområder.

## Vurdering:

De 3 hovedmålene i strategien peker mot ønsket tilstand/sluttresultat knyttet til:

- 1) Brukernes opplevelse tilbudet (attraktivt og trygt å sykle for alle)
- 2) Reisemiddelfordeling (10% sykkelandel innen 2019)
- 3) Tilbudt infrastruktur (ferdig utbygd hovednett innen 2019)

Selv om de tre hovedmålene peker mot ønsket tilstand/sluttresultat, overlapper det tredje hovedmålet «Hovednettet for sykkel skal være ferdig utbygd innen 2019» med tiltaksområdet «Planlegge og bygge minst 50 km manglende hovedsykkelnett». Det er også uklart om bygging av 50 km utgjør det samme som «ferdig utbygd» hovednett. Dermed er det ikke tydelig skille mellom mål og virkemidler.

Strategiens målhierarki noe uklart. For det første er det en innbyrdes sammenheng mellom de 3 hovedmålene, da hovedmål 2) kan tolkes som et overordnet mål som ligger over både hovedmål 1) og hovedmål 3). Videre kan hovedmål 3) tolkes som et virkemiddel for å oppnå hovedmål 1). Alle de 3 hovedmålene er målbare, dvs at det er mulig å dokumentere måloppnåelse underveis. Det er imidlertid noe utfordrende å dokumentere måloppnåelse knyttet til hovedmål 1. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.3.

I tillegg til de 3 hovedmålene består strategien av 5 delmål. Disse delmålene skal ideelt sett bidra til å konkretisere og bygge opp under de 3 hovedmålene. Delmål 1 («Opprette et sammenhengende hovednett for sykkel») er imidlertid mindre konkret enn hovedmål 3 («Hovedvegnettet for sykkel skal være ferdig utbygd innen 2019»), dvs. at disse burde byttet plass.

Delmål 3 («Ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklist») er et delmål som er mindre konkret enn hovedmålene. Dette delmålet tilsvarer «Nullvisjonen» og kunne inngått i en eventuell visjon for sykkelstrategien framfor å utgjøre et delmål.

Delmål 2 («Innen 2019 skal hver tredje offentlige parkeringsplass i sentrum være for sykkel») overlapper med tiltaksområde 3 («Etablere 1500 nye sikre sykkelparkeringplasser i sentrum»). Dermed er det en sammenblanding av delmål og tiltak også på dette området.

Ved rullering av strategien bør man påse at det ikke er overlapp mellom mål og tiltak, og at man utarbeider et logisk målhierarki hvor delmålene bidrar til å oppnå hovedmålene. Figur 18 viser et forslag til et målhierarki hvor det er en logisk sammenheng mellom overordna mål delmål.



Figur 18: Forslag til målhierarki.

### 5.3.3 Tydelig formulerte behov som strategien skal bidra til å løse

For å skape eierskap til strategien på tvers av politiske og administrative miljøer og på tvers av de ulike organisatoriske enhetene som har ansvar for å følge opp strategien er det vesentlig at behovet som ligger til grunn for strategien blir tydelig formulert. I denne sammenhengen handler dette om hvilke «samfunnsoppdrag» som ligger til grunn for sykkelsatsingen – dvs. hvilke behov strategien skal bidra til å løse.

#### Vurdering:

I strategiens kapittel 1.1 står det at det er behov for rullering av «Plan for sykkeltiltak 2002-2011» pga generell trafikkvekst og vekst i sykkeltrafikken – slik at Bergen kan fortsette arbeidet med tilrettelegging for effektiv og trafikksikker sykling.

I strategiens kapittel 3 «Hvorfor satse på sykkel i Bergen» vises det til at man forventer en markant økning i transportetterspørselen, noe som vil gi store kapasitetsproblemer, økt luftforurensing og utslipp av klimagasser. I lys av dette er det behov for å endre reisemiddelfordelingen (strategiens kapittel 3.1). Det er for øvrig noe svakt formulert hva strategien skal bidra til å løse, bl.a. fordi dette kapitlet også omfatter temaer knyttet til lokale værforhold og topografi.

I strategiens kapittel 3.2 gis det er god innføring i de positive effektene økt sykling har mht. å skape levende bymiljø, redusere klimagassutslippene og lokal luftforurensning og fremme folkehelsen. På denne måten begrunnes sykkelsatsingen med de positive effektene man kan forvente av økt sykling.

Det er imidlertid en svakhet at strategiens kapittel 3 ikke er direkte knyttet opp mot relevante nasjonale og lokale føringer og målsettinger (Klimaforliket, NTP, Folkehelsemeldingen, Nasjonal sykkelstrategi, Bergensprogrammet m.m.). Sistnevnte er imidlertid beskrevet i strategiens kapittel 1.

Behovet som sykkelstrategien skal bidra til å løse er altså noe svakt formulert da det er spredt i flere kapitler. Dette bør sammenstilles på en bedre måte i den nye strategien. Siden det har gått 10 år siden strategien ble vedtatt må det også avdekkes om behovet som den nye strategien skal bidra til å løse har endret seg. Man må altså vurdere om det har blitt lansert nye eller forsterka nasjonale og lokale føringer som tilsier en annen innretning i dag enn i 2009.

## 5.4 Strategiens faglige begrunnelse

### 5.4.1 Faglig begrunnelse for valg av målsettinger og prioriterte tiltak (generell kunnskap)

For at strategien skal ha troverdighet er det avgjørende at den prioriterer tiltak som faktisk vil bidra til å oppnå de fastsatte målene. Dette krever bl.a. kunnskap om effekt av tiltak og kunnskap om syklisters behov og preferanser.

#### Vurdering:

Det er gjennomgående solide faglige begrunnelser for de tiltaksområdene strategien prioriterer. Å utvikle et sammenhengende sykkelnett, tilby god og tilgjengelig sykkelparkering, høy standard på drift/vedlikehold og samordnet areal- og transportplanlegging er eksempler på tiltaksområder som det knytter seg faglig enighet om å være vesentlige for å oppnå økt sykkelandel. Selv om strategien prioriterer «riktige» tiltak, er det imidlertid en svakhet at den ikke viser til forskning som dokumenterer dette. Det kunne gitt strategien sterkere troverdighet og tyngde.

Strategien vektlegger betydningen av å få plass infrastruktur for syklende. Som beskrevet i formålet med strategien i strategiens kapittel 1.2 skal sykkelstrategien «*være et hjelpemiddel for politikere, administrasjon og planleggere ved prioritering av tiltak og løsninger ved bygging av sykkelanlegg, samt ved forvaltning og drift av sykkelveinettet*». Kun ett av de 8 tiltaksområdene («Gjennomføre mobilitets- og informasjonstiltak») og ett av de 5 delmålene («Vi skal bedre faktagrunnlaget med hensyn til sykling») peker mot tiltak som bidrar til å styrke sykkelkulturen i befolkningen og internt i de ansvarlige enhetene. Selv om det hevdes at infrastrukturen for syklende må på plass før man kan forvente positive effekter av «kultur»-tiltak, bør det vurderes nærmere om dette bør prioriteres noe høyere i den nye strategien. Eksempler på «kultur»-tiltak er etablering/utvidelse av bysykkelordning, sykkelopplæring i skolene og informasjon om sykkelruter.

Ved rullering av sykkelstrategien bør valg av mål og prioritering av tiltak i større grad underbygges med kunnskap om effekt av tiltak og kunnskap om syklisters behov og preferanser.

#### **5.4.2 Gode analyser om lokale forhold knyttet til dagens situasjon, potensial og behov**

For å lykkes med tilrettelegging for syklende er det en forutsetning at man har definert et sykkelnett og at dette danner utgangspunkt for vurderinger av behov og prioriteringer. Vurderinger av behov og prioriteringer bør ta utgangspunkt i dagens tilbud (situasjonsbeskrivelse) og hvor det er størst potensial for sykling. De strekningene hvor det både er størst potensial for sykling og hvor det er dårlig/manglende tilbud for syklende har størst behov for tilrettelegging og bør derfor prioriteres.

En god strategi krever ikke at alle analyser som skal legge grunnlag for slike vurderinger er ferdig gjennomført, men det bør angis prinsipper for hva som skal legges til grunn for prioriteringene. På denne måten sørger man for god styring i det påfølgende arbeidet med handlingsplaner og prioriteringer.

##### **Vurdering:**

Analysen som ligger til grunn for de definerte sykkelnettet framstår som faglig godt begrunnet. Det fremgår bl.a. at ca. 150 000 innbyggere i Bergen (60 %) bor innenfor 500 meters avstand til hovedrutene. Dette bidrar til å styrke troverdigheten knyttet til de definerte hovedrutene. En tilsvarende analyse av hvor stor andel av befolkningen som bor innenfor f.eks. 200 meters avstand til bydelsrutene kunne bidratt til en styrking av troverdigheten knyttet til de definerte bydelsrutene.

Strategien definerer et sykkelnett som består av hhv. hovedruter og bydelsruter. På denne måten skiller man mellom tilrettelegging langs de mest trafikkerte transportårene inn mot og gjennom sentrum og som hovedsakelig skal betjene reiser til arbeid og studie (hovedrutene) og tilrettelegging i bydelene som betjener lokale reiser og tilkobling mellom bydelene og hovedrutene (bydelsruter). Førstnevnte skal prioritere høy framkommelighet mens sistnevnte skal prioritere trygghet.

Strategien har en solid beskrivelse av dagens situasjon (kapittel 4 om utfordringer). Det gis en grundig beskrivelse av problemer knyttet til dagens tilbud langs det definerte sykkelnettet. Ved rullering av strategien bør situasjonsbeskrivelsen revideres med oppdaterte kart som illustrerer hva som er bygd ut i løpet av strategiperioden og hva som gjenstår. Det bør også fremgå hvor vidt det er separate tilbud for hhv. gående og syklende. Dette er viktig dersom prinsippet om å skille gående og syklende på alle hovedruter skal videreføres i den neste strategiperioden.

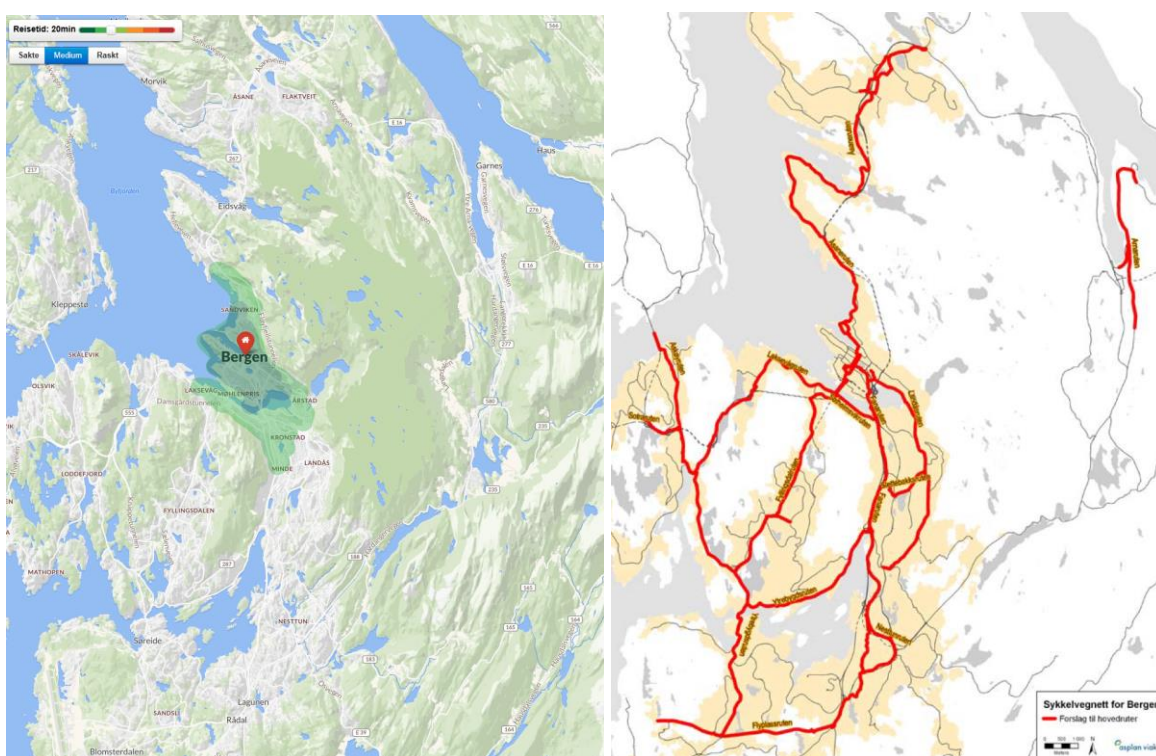
På bakgrunn av vurderinger av dagens tilbud langs sykkelnettet utgjør strekninger med dårligst tilbud strekninger med størst behov. Det er imidlertid en svakhet at strategien ikke definerer tydeligere hvilke deler av sykkelnettet hvor behovet er aller størst. Strategien viser kart som peker ut hva som utgjør hovedruter og bydelsruter, men ikke kart som illustrerer hvor det er hhv. tilfredsstillende, dårlig og manglende tilbud for syklende. Det oppsummeres imidlertid i tekst hvor mange km av hovedrutene og bydelsrutene det er behov for tilrettelegging. Strategien viser heller ikke kart som illustrerer hvor det er størst potensial for sykling.

Strategien har målsettinger om at hovedrutene skal være ferdig utbygd innen 2019. På denne måten prioriteres utbygging av hovedrutene foran utbygging av bydelsrutene. Det er en svakhet, da det kan medføre et lite sammenhengende nett med dårlig tilkobling mellom bydelene og hovednettet. Utbygging av bydelsruter i form av mindre sykkelnett som hovedsakelig betjener lokale reiser mellom boliger og målpunkter knyttet til skole/lokalsentre/fritidsaktiviteter i bydelene vil sannsynligvis føre til rekruttering av flere barn og unge og av potensielle syklistene enn utbygging av hovednett mellom bydeler.

Strategien legger opp til en standard som tilsier at gående og syklende skal skilles på alle hovedruter, dvs. at anleggene skal utformes som sykkelfelt eller sykkelvei med fortau. Selv om det bidrar til å sikre en høy standard kan det også bidra til feil prioriteringer. Strategien problematiserer f.eks. ikke hvor vidt man først skal bygge tilbud hvor dette mangler eller først skal gjennomføre utbedring av eksisterende anlegg (f.eks.

ombygging av GS-veg til sykkelveg med fortau) hvor potensialet for sykling er størst (f.eks. på de mest sentrumsnære delstrekningene).

Strategiens beskrivelse av sykkelnettet (strategiens kapittel 6) er 3-delt og består av hhv. Bergen sentrum, hovedruter og bydelruter. Det står f.eks. at man skal prioritere strekninger som ligger innenfor 20 minutters sykkelavstand fra Bergen sentrum og at det samla behovet for tilrettelegging i bydelene er på totalt 370 km. Selv om behovet i sentrum og bydelene er grundig beskrevet, er det allikevel hovedrutene som prioriteres i strategien (jf. hovedmålet om ferdig utbygd hovednett innen 2019). Det er en svakhet at strategien ikke vektlegger tilrettelegging i sentrum og i bydelene, da potensialet for økt sykling sannsynligvis er større her enn på hovedrutene mellom bydelene og Bergen sentrum.



Figur 19: Kartet til venstre viser hvor langt man kommer på sykkel i hhv. 10 og 20 minutters reiseavstand fra Bergen sentrum (Torget) ved hastighet på 17 km/t. Kartet til høyre viser hovedrutene i sykkelstrategien. Som det fremgår ligger store deler av hovedrutene langt utenfor 20 minutters reiseavstand fra Bergen sentrum.

## 5.5 Strategien som styringsverktøy

Strategiens viktigste funksjon er å utgjøre et styringsverktøy. For å få til endringer som krever innsats fra mange ulike enheter vil en strategi være nyttig nettopp med tanke på å få til samordning og koordinering på tvers av disse enhetene. I så fall bør strategien være tydelig på ansvarsfordeling. I tillegg bør strategien vurderes som en mulighet til å bygge en felles forståelse og kultur på tvers av enhetene og bidra til at enhetene jobber i «samme retning».

### 5.5.1 Tydelig definerte målgrupper for strategien

For at en strategi skal fungere som styringsverktøy er det viktig at målgruppen for strategien er definert og at det er samsvar mellom målgruppene og de tiltakene som prioriteres. Det er også viktig å få fram hvem som har ansvar for de ulike tiltaksområdene.

#### Vurdering:

I strategiens kapittel 1.2 defineres formålet med strategien:

*Sykelstrategien skal være et hjelpemiddel for politikere, administrasjon og planleggere ved prioritering av tiltak og løsninger ved bygging av sykkelanlegg, samt ved forvaltning og drift av sykkelveinettet.*

Denne formuleringen vektlegger at strategien både skal fungere som

- Verktøy for prioritering av riktige strekninger
- Verktøy for valg av riktig løsning

Denne formuleringen synliggjør at strategien retter seg mot fagmiljøer knyttet til planlegging/bygging, forvaltning og drift av nye sykkelanlegg/eksisterende sykkelveinett.

I tillegg er målgruppene for strategien følgende:

- Politikere
- Administrative ledere i Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland Fylkeskommune
- Offentlige og private planleggere og fagpersoner
- Offentlige og private utbyggere

Det er god sammenheng mellom formålet med strategien, strategiens målgrupper og de tiltakene som foreslås. For økt ansvarliggjøring og eierskap til strategien bør den nye strategien tydeligere angi hvem – hvilke enheter/fagmiljøer/ledere – som skal ha hovedansvar for igangsetting og gjennomføring av de ulike tiltakene. Dette er lite synliggjort i gjeldende strategi.

### 5.5.2 Konkrete og dokumenterbare tiltak

For at en strategi skal fungere som styringsverktøy er det vesentlig at tiltakene er tilstrekkelig konkrete. Ideelt sett bør tiltak være så konkrete at det er mulig å dokumentere hvor vidt tiltaket er gjennomført eller ikke. Det er først da det er mulig å følge opp tiltak. F. eks. tiltak som «*økt fokus på...*» er ikke tilstrekkelig konkrete. For å kunne dokumentere hvor vidt dette er gjennomført må tiltaket f. eks. brytes ned til f.eks. «*innføre rutiner som sikrer at temaet blir ivaretatt i forbindelse med...*».

## Vurdering:

4 av de 8 tiltaksområdene er for lite konkrete til at man kan dokumentere hvor vidt de er gjennomført. Dette gjelder tiltak 2 («Prioritering av sykkeltrafikk framfor biltrafikk»), 5 («Legge 0-visjonen til grunn for TS-arbeidet»), 6 («Styrke sykkeltrafikkens plass i areal- og transportplanlegging») og 7 («Bedre overgangsmuligheter mellom sykkel og andre transportmidler»). Tiltaksområde 5 og 6 er imidlertid ytterligere konkretisert i strategiens kapittel 5, men det er ikke tiltaksområde 2 og 7. F.eks. i strategiens kapittel 5.2 vises det til en rekke tiltak som *kan være aktuelle* for prioritering av sykkeltrafikk framfor biltrafikk, men det konkluderes ikke med hvilke konkrete tiltak som skal iverksettes.

Tiltaksområde 7 er imidlertid konkretisert i handlingsplanen, noe tiltaksområde 2 ikke er.

At noen av de 8 tiltaksområdene både er konkretisert i strategiens kapittel 5 og i handlingsplanen, mens andre kun er konkretisert i strategiens kapittel 5 eller i handlingsplanen gjør det vanskelig å følge sammenhengen mellom strategiens tiltaksområder, strategiens tiltak i kapittel 5 og tiltak som inngår i handlingsplanen.

I strategiens kapittel 5 står det også en del om generelle prinsipper for utforming av anlegg. Det står f.eks. om prinsipper som skal legges til grunn for planlegging av hovedrutene og kriterier som skal legges til grunn for nye sykkelparkeringsanlegg. Disse prinsippene tolkes som de samme føringene som allerede er nedfelt i gjeldende håndbøker for valg av løsninger og utforming av sykkelanlegg. Man kan derfor stille spørsmål ved nytten av at strategien beskriver dette. Det er imidlertid nyttig å beskrive slike prinsipper dersom man har valgt løsninger som det ikke stilles krav om eller som går på tvers av gjeldende anbefalinger. Et eksempel på dette er valg av rødt dekke på sykkelanlegg. I sykkelstrategien for Trondheim inngår dette som et prinsipp for utforming av sykkelanlegg. I Oslo har man utarbeidet en egen veileder for valg av løsninger og utforming av anlegg, den såkalte «Oslo-standard» og sykkelstrategien for Oslo peker på behovet for å utarbeide en slik veileder.

At tiltak ikke er konkrete og dokumenterbare, at de i svært varierende grad konkretiseres ytterligere i handlingsplanen og at strategien inneholder generelle prinsipper for valg av løsning og utforming av tiltak som ikke skiller seg fra krav og anbefalinger i gjeldende håndbøker svekker strategien som styringsverktøy.

Ved rullering av strategien bør det påses at tiltakene er så konkrete at det er mulig å dokumentere hvor vidt de er gjennomført. Dersom strategien skal angi prinsipper for utforming av løsninger bør disse omfatte «noe mer» enn det som allerede er beskrevet som anbefalinger og krav i gjeldende håndbøker.

### 5.5.3 Indikatorer for måloppnåelse

Ved å etablere indikatorer for måloppnåelse er det mulig å vurdere graden av måloppnåelse underveis i strategiperioden. Bruk av indikatorer gjør det enklere å formidle hva man har oppnådd på en troverdig måte. Samtidig kan bruk av indikatorer danne et solid grunnlag for vurdering av hvor vidt man har iverksatt de riktige tiltakene og eventuelt bør endre tiltakene. Dessuten kan bruk av indikatorer ha en positiv effekt i form av å skape motivasjon og oppmerksomhet rundt arbeidet både internt og eksternt. Bruk av indikatorer har de siste årene fått økt tyngde gjennom arbeidet med bymiljøavtalene. I bymiljøavtalene stilles det krav om bruk av indikatorer.



### **Vurdering:**

Strategien legger ikke opp til bruk av indikatorer for vurdering av måloppnåelse. Dette er en svakhet, da det gjør det vanskelig å vurdere måloppnåelse og formidle hva man har fått til underveis.

Alle de 3 hovedmålene i strategien kan man utarbeidet indikatorer for. Det er imidlertid utfordrende å etablere indikatorer for målsettingen «attraktivt og trygt å sykle for alle». Når det gjelder de 5 delmålene i strategien er det krevende å utarbeide indikatorer for flere av disse. Dette beskrives nærmere i notatet om evaluering av måloppnåelse (vedlegg 1).

Ved rullering av strategien anbefales det å utarbeide indikatorer for måloppnåelse. Indikatorene bør utarbeides samtidig/parallelt med utarbeiding av strategiens mål. Det bør også beskrives hvor ofte man skal dokumentere måloppnåelsen vha. indikatorer, og på hvilken måte dette skal inngå i rapportering til politiske enheter.

#### **5.5.4 System for oppfølging**

Dersom en sykkelstrategi ikke er tilstrekkelig detaljert mht prioritering av strekninger og tiltak er det nødvendig å utarbeide handlingsplaner. At strategiperioden er så lang som 10 år tilsier at det er behov for dette, slik at prioriteringene kan tilpasses tilgang til økonomiske midler og ressurser.

Som et ledd i utarbeidelsen av strategien bør det samtidig fastlegges rutiner for oppfølging og rapportering, slik at alle involverte enheter er kjent med hvordan arbeidet skal følges opp og kan avsette ressurser til dette. Det må også avklares hvem som har ansvar for de ulike delene av rapporteringen.

### **Vurdering:**

I strategien står det at man skal utarbeide handlingsprogram for oppfølging av strategien, for den første 4-årsperioden. Det ble utarbeidet en slik handlingsplan for perioden 2010-2013. Dette handlingsprogrammet har imidlertid ikke blitt revidert. Det er også en svakhet at flere av tiltaksområdene i strategien ikke følges opp i handlingsplanen.

Tiltakene beskrevet i strategien skal gjennomføres av mange ulike enheter. Det må derfor fremgå tydelig hvem som har ansvar for å gjennomføre de ulike tiltakene. I tillegg bør det vurderes om det er behov for å styrke arbeidet knyttet til oppfølging, koordinering og rapportering på tvers av de ansvarlige enhetene, herunder rapportering til det politiske miljøet.

For å oppnå målene forutsettes det at strategien får status som styringsdokument, slik at den både kan legge føringer for andre planprosesser og innvirke på prioriteringer som gjennomføres av andre enheter. Eksempler på dette er at strategien legger føringer for trafikkplanlegging og plansaker som berører sykkelveinettet og legger føringer for drift og forvaltningsoppgaver som berører sykkelveinettet. Dette forutsetter at strategien forankres i både politiske og administrative enheter, og at flest mulig får et sterkt eierskap til strategien. Å avsette ressurser som sikrer god formidling av strategiens budskap, både under og like etter utarbeidelsen av strategien, kan bidra til dette. Det er også vesentlig at de enhetene man forventer skal bruke strategien som styringsdokument informeres om strategiens innhold og føringer – og at de involveres i utarbeidelse av strategien.

## 5.6 Oppsummering

- Strategidokumentet bør være et mindre og mer kortfattet dokument. Bakgrunnsmateriale kan f.eks. utgjøre vedlegg til strategidokumentet.
- Det bør tilstrebes at mål og tiltak ikke overlapper med hverandre, og utarbeides et logisk målhierarki hvor delmålene bidrar til å oppnå hovedmålene.
- Behovet som sykkelstrategien skal bidra til å løse bør tydeliggjøres og sammenstilles i et eget kapittel. I tillegg må man vurdere om det har blitt lansert nye eller forsterka nasjonale og lokale føringer som tilsier en annen innretning i dag enn i 2009.
- Valg av mål og prioritering av tiltak bør i større grad underbygges med kunnskap om effekt av tiltak og kunnskap om syklisters behov og preferanser.
- Strategien bør angi tydeligere hvilke deler av sykkelnettet som skal prioriteres først. Det bør gjennomføres nye analyser av hvor det er størst behov for tiltak, basert på analyser av dagens tilbud/standard og analyser av hvor det er størst potensial for sykling. For rekruttering av nye syklistere bør det vektlegges å prioritere de korte reisene (3-4 km), med fokus på de sentrumsnære sykkelreisene og de bydelsinterne sykkelreisene. Prioriteringene bør først skje på de delstrekningene som ligger nærmest sentrum og nærmest kollektivknutepunktene, lokalsentrene og skolene i bydelene.
- For økt ansvarliggjøring og eierskap til strategien bør det fremgå tydeligere hvem – hvilke enheter/fagmiljøer/ledere – som skal ha ansvar for gjennomføring av de ulike tiltakene.
- Det bør det påses at tiltakene er så konkrete at det er mulig å dokumentere hvor vidt de er gjennomført.
- Dersom strategien skal angi prinsipper for utforming av løsninger bør disse omfatte «noe mer» enn det som allerede er beskrevet som anbefalinger og krav i gjeldende håndbøker. Det må avklares om strategien skal inneholde slike prinsipper, eller om det er et arbeid som skal gjennomføres som en egen prosess.
- Det bør utarbeides indikatorer for måloppnåelse. Indikatorene bør utarbeides samtidig/parallelt med utarbeiding av strategiens mål.
- Strategien bør beskrive hvor ofte man skal dokumentere måloppnåelsen vha. indikatorer, og på hvilken måte dette skal inngå i rapportering til politiske enheter.
- Det bør vurderes om det er behov for å styrke arbeidet knyttet til oppfølging, koordinering og rapportering på tvers av de ansvarlige enhetene, herunder rapportering til det politiske miljøet.
- For å sikre forankring og eierskap til strategien bør det avsettes ressurser som sikrer god formidling av strategiens budskap. De enhetene som skal bruke strategien som styringsdokument må informeres om strategiens innhold og føringer – og involveres i utarbeidelse av strategien.

## 6 Kunnskap om tiltak som fremmer økt sykling og kunnskap om «Bergenssyklisten»

I kapittel 6.1 omtales generell kunnskap om hva som påvirker sykkelbruken og hvilken effekt ulike tiltak har med tanke på sykkelbruken. Det vises også til tiltak som bidrar til å redusere risikoen for syklist. Denne kunnskapen baserer seg på forskning og er nærmere omtalt i «Notat om kunnskapsgrunnlag» (Norconsult 2019b).

I kapittel 6.2 omfatter kunnskap om «Bergenssyklisten». Denne kunnskapen baserer seg på resultater fra en spørreundersøkelse som ble gjennomført våren 2019 (Norconsult 2019a), hvor ca 7000 bergensere svarte på spørsmål om hvor ofte de sykler, hvordan de opplever forholdene for sykling, årsaker til at de ikke sykler oftere og hva som skal til for å sykle oftere.

### 6.1 Generell kunnskap om hva som skal til for økt sykling

I notatet om kunnskapsgrunnlag (Norconsult 2019b) vises det til generell forskning om hva som påvirker sykkelbruken og effekten av ulike tiltak. Nedenfor oppsummeres noen av de viktigste funnene, og som bør danne det faglige grunnlaget for den nye strategien:

- **Stigning** har stor betydning for bruk av sykkel. Dersom det er mer enn 50 m høydeforskjell reduseres sykkelbruken med 40-50 prosent. Selv om bruk av elsykkel reduserer denne barrieren bør det vektlegges ved prioritering av tilrettelegging for syklist.
- Å få flere over på elsykkel vil hente ut nye brukere. Studier viser svært positive effekter av tilskuddsordninger for innkjøp av **elsykkel**, da det både medfører flere og lengre reiser på sykkel. Dermed overføres også flere reiser fra bil til sykkel. Dessuten viser undersøkelser at elsykling ikke gir økt risiko.
- I tillegg til separering forventes følgende tiltak å ha mest positive effekter på sikkerhet, trygghetsfølelsen, framkommelighet og økt sykkelbruk: **Tilstrekkelig plass, forkjørsregulering i kryss og en utforming som forebygger konflikter med motorkjøretøy, andre syklist og fotgjengere, samt direkte forbindelser og en gjennomgående høy standard av vinterdriften.**
- **Trygghetsopplevelsen** er viktig forutsetning for å velge sykkel. Dette har i større grad blitt framhevet de seinere årene med tanke på å rekruttere flere syklist. Dette bekreftes både av undersøkelsen «Oslo-syklisten» og spørreundersøkelsen gjennomført i Bergen (Norconsult 2019a).
- For å rekruttere flere syklist anbefaler rapporten om «Målrettede sykkeltiltak i 4 byområder» at Bergen bør satse på følgende:
  - Etablere mer separat og høystandard infrastruktur som gir sammenhengende nett
  - Mer prioritering av sykkel i bybildet (nedprioritering av bl.a. bil)
  - Kontinuerlig drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur
- Det vises til positive effekter av **sykkelekspressveg, sykling mot enveiskjøring, bruk av rødt dekke (sykkelfelt) og bruk av sykkelboks og/eller tilbaketrasket stopplinje** i kryss.
- Undersøkelser gjennomført i Oslo viser at **økt vinterdrift** ga 38 prosent flere syklist om vinteren på utvalgte strekninger.

Følgende tiltak bidrar til å redusere risikoen for syklist:

- **Separering på strekning og redusert fartsnivå** (motorisert trafikk) reduserer risikoen for syklist.
- For å redusere risikoen for singleulykker (de fleste sykkelulykkene jf Svensk forskning og rapportering av ulykker ved Oslo skadelegevakt) bør det gjennomføres tiltak som gir **bedre drift og vedlikehold**. Dette omfatter både tiltak som gir økt friksjon (både sommer og vinter) og å fjerne ujevnheter/kanter o.l.

- For å redusere risikoen for ulykker mellom sykkel og bil (mange av de alvorligste sykkelulykkene) bør det spesielt iverksettes tiltak som **reduserer risikoen for ulykker i kryss** og risiko for «**blindsoneulykker**» (høyresving) med tunge kjøretøy.
- Syklister utsettes for risiko i tilknytning til **arbeid på/ved veg**. Når det pågår veg- og anleggsvirksomhet i områder hvor det ferdes syklister må det påses at disse gis god framkommelighet og sikkerhet under hele anleggsfasen – i både store og mindre prosjekter.

## 6.2 Kunnskap om syklister i Bergen, og deres behov og preferanser

Resultatene fra spørreundersøkelsen (Norconsult 2019a) utgjør et viktig grunnlag for valg av strategiske grep, innsatsområder og tiltak – tilpasset de lokale forholdene i Bergen. Nedenfor følger en oppsummering av resultatene, sortert etter ulike temaer.

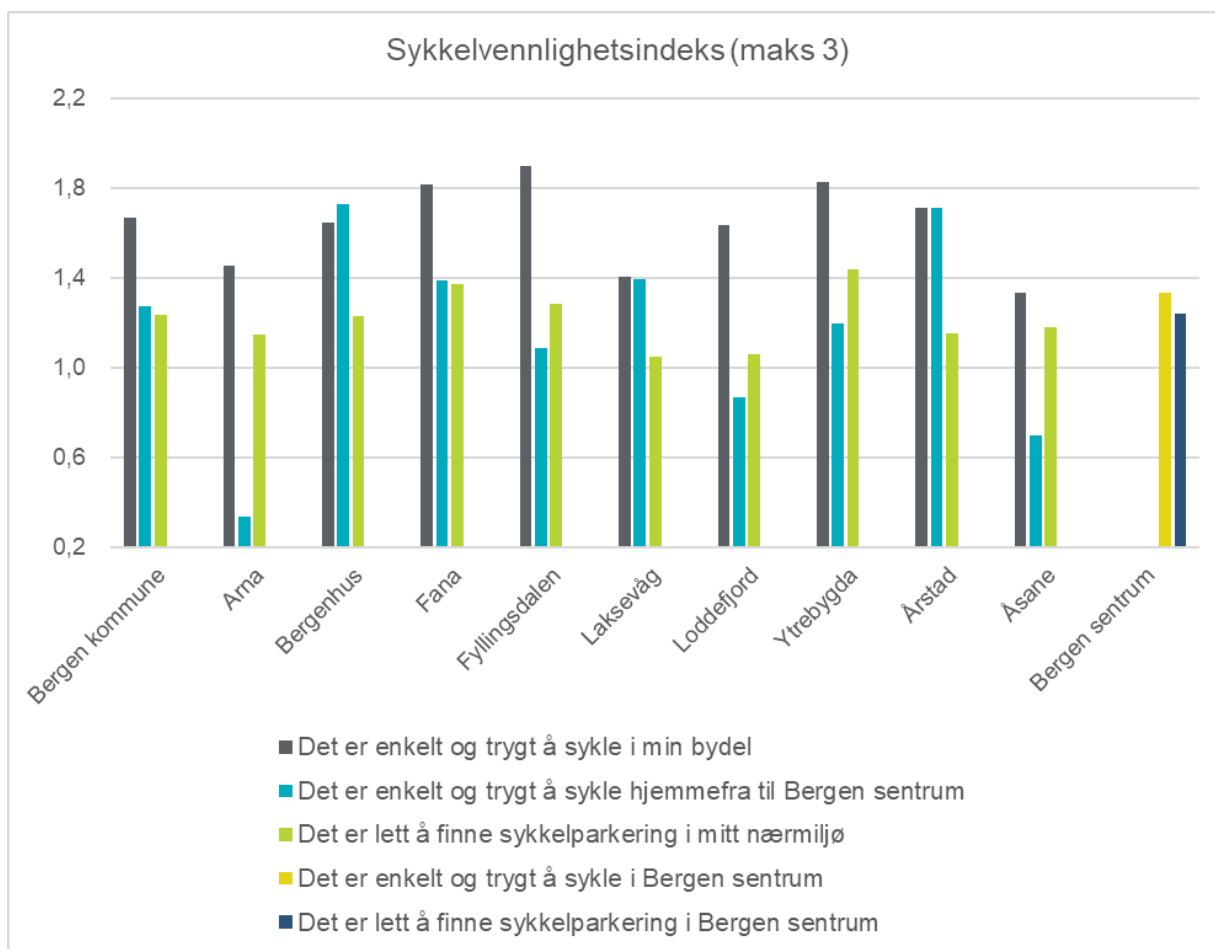
### Reisevaner

- 15 prosent av bergenserne sykler daglig eller nesten daglig om sommeren. Nesten 40 prosent sykler aldri om sommeren.
- Det er flest som sykler daglig eller nesten daglig i bydelene Årstad, Bergenhus og Fana.
- Det er færrest som sykler daglig eller nesten daglig i bydelene Arna, Loddefjord og Åsane. I disse bydelene er det under halvparten som sykler daglig eller nesten daglig sammenlignet med gjennomsnittet for hele kommunen.
- Syklingen i Bergen blir mer enn halvert om vinteren. Dette er imidlertid en mindre nedgang om vinteren sammenlignet med landet for øvrig og andre store byer i Norge<sup>10</sup>.

### Bergensernes vurdering av sykkelvennlighet

- Bergenserne mener at det i større grad er enkelt og trygt å sykle i egen bydel, sammenlignet med å sykle hjemmefra til Bergen sentrum eller å sykle i Bergen sentrum.
- Den gjennomsnittlige sykkelvennlighetsindeksen (summen av flere vurderinger knyttet til hvor enkelt og trygt det er å sykle og hvor lett det er å finne sykkelparkering) er relativt lav i alle bydelene, men den er lavest i Arna, Åsane og Loddefjord, dvs. i de samme bydelene hvor det sykles minst.
- Det er flest som mener det er enkelt og trygt å sykle i egen bydel i Fyllingsdalen, Fana og Årstad, det er færrest som mener det er enkelt og trygt å sykle i egen bydel i Åsane, Laksevåg og Arna.
- Det er færrest som mener det er enkelt og trygt å sykle hjemmefra til Bergen sentrum i Arna, Åsane og Loddefjord.
- De som sykler ofte vurderer i større grad at det er enkelt å trygt å sykle hjemmefra til Bergen sentrum enn de som sykler sjeldent eller aldri. Det er også en positiv sammenheng mellom hvor ofte man sykler og hvor vidt man mener det er lett å finne sykkelparkering i eget nærmiljø. Det er derimot omvendt når det gjelder hvor vidt det er enkelt og trygt å sykle i Bergen sentrum, de som sykler sjeldent eller aldri er mer positive enn de som sykler daglig eller nesten daglig.

<sup>10</sup> TØI-rapport 1676/2018 «Sykling og sykkelmål» Lunke, E.B. og Grue, B.(2018)



Figur 20: Sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om sykling og sykkelparkering, fordelt på bydeler. Kilde: Norconsult (2019a).

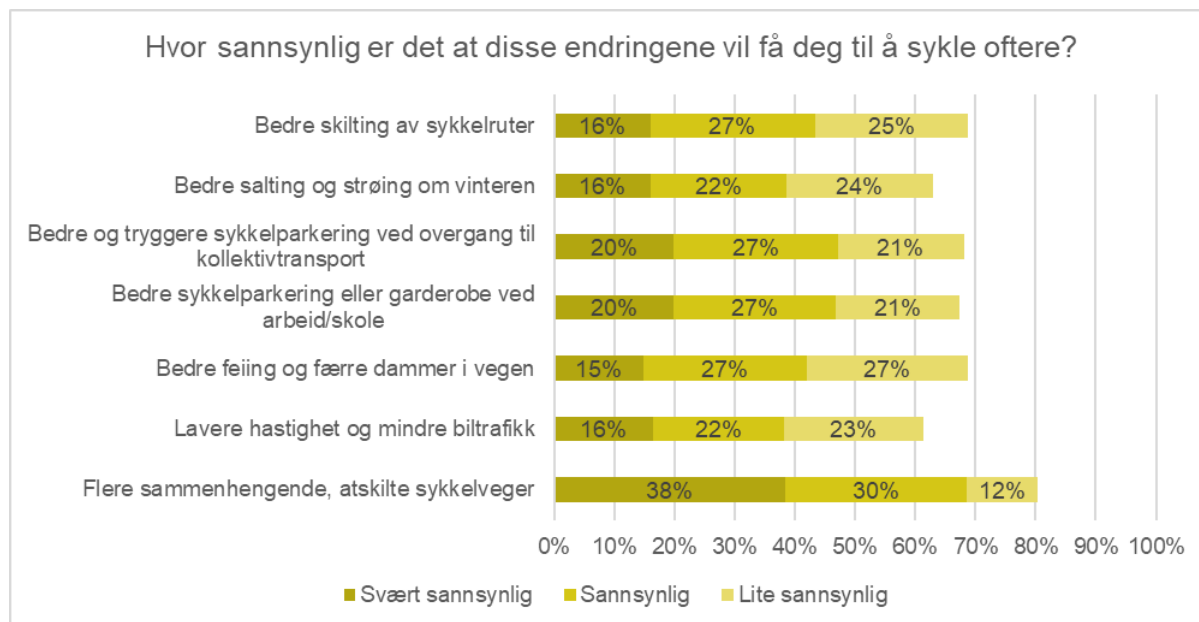
## Årsaker til at man ikke sykler oftere



Figur 21: Hvor viktig ulike årsaker er for at man ikke sykler oftere. Kilde: Norconsult (2019a).

- Den viktigste årsaken til at bergenserne ikke sykler oftere er at man føler seg utrygg i trafikken. 22 prosent av bergenserne mener at dette er en svært viktig årsak til at man ikke sykler oftere. Dette blir også vurdert som viktigere enn at det er ukomfortabelt pga vær og vind (18 prosent) eller at det er for langt å sykle (18 prosent).
- Årsakene til at man ikke sykler oftere vektlegges noe forskjellig avhengig av hvor ofte man sykler. Blant de som sykler daglig eller nesten daglig vektlegges at man føler seg utrygg i trafikken mest, og blant de som aldri sykler vektlegges at det er ukomfortabelt pga vær og vind mest.
- Årsakene til at man ikke sykler oftere vektlegges noe forskjellig i de ulike bydelene. Det er flest i Bergenhus, Årstad og Laksevåg som oppgir at det er «enklere og raskere å gå». Det er flest i Fyllingsdalen og Laksevåg som oppgir at det er for mye stigning. Det er færrest i Bergenhus, Laksevåg og Årstad som oppgir at det er for langt å sykle.
- Blant de som har barn til og med 17 år oppgir nesten halvparten at det tar for lang tid med henting/levering av barn som en viktig eller svært viktig årsak til at de ikke sykler oftere.

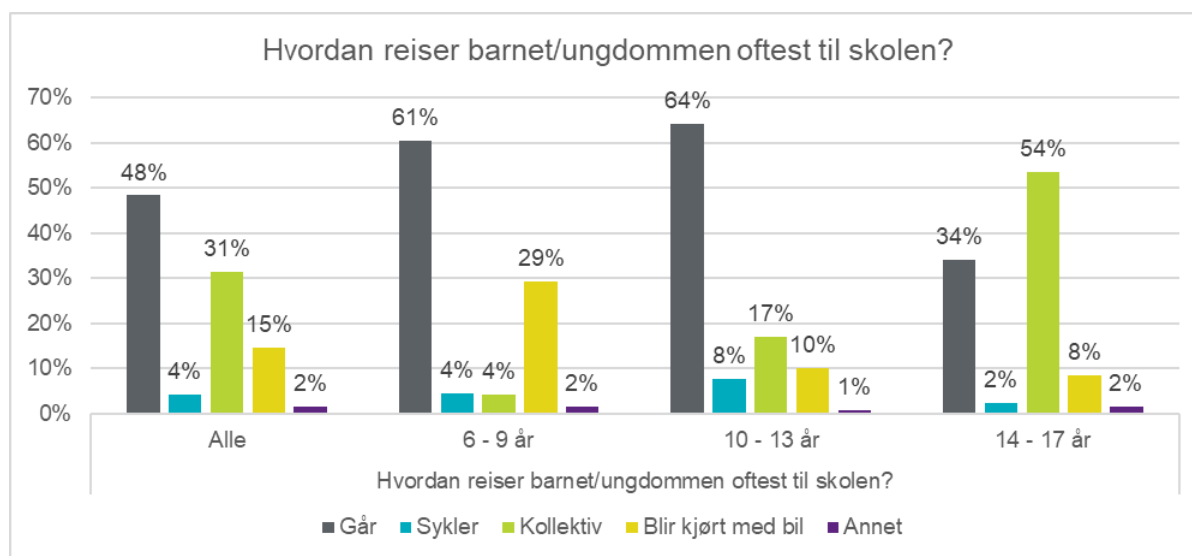
## Hva skal til for å sykle oftere



Figur 22: Prosentandel av beboerne i Bergen som sannsynligvis vil sykle oftere ved ulike sykkeltiltak. Kilde: Norconsult (2019a).

- Nesten tre av fire bergensere (68 prosent) mener at det er svært sannsynlig eller sannsynlig at de vil sykle oftere dersom det blir flere sammenhengende, atskilte sykkelveier. Betydningen av dette vektlegges betydelig høyere enn de andre forholdene som bergenserne ble spurt om. Nesten halvparten mener at det er svært sannsynlig eller sannsynlig at de vil sykle oftere dersom det blir bedre og tryggere sykkelparkering ved overgang til kollektivtransport, og dersom det blir bedre sykkelparkering eller garderobe ved arbeid og skole.
- Hva som skal til for å sykle oftere er noe forskjellig avhengig av hvor ofte man sykler i dag. Alle (uavhengig av hvor ofte man sykler) vektlegger flere sammenhengende, atskilte sykkelveier mest. De som sykler daglig eller nesten daglig vektlegger allikevel dette forholdet betydelig høyere enn de som aldri sykler. De som aldri sykler svarer også i langt mindre grad enn de andre gruppene at det er sannsynlig at ulike endringer vil medføre at de sykler oftere.

## Barn og unge



Figur 23: Reisemiddelfordeling for skolereiser, fordelt på aldersgrupper. Kilde: Norconsult (2019a).

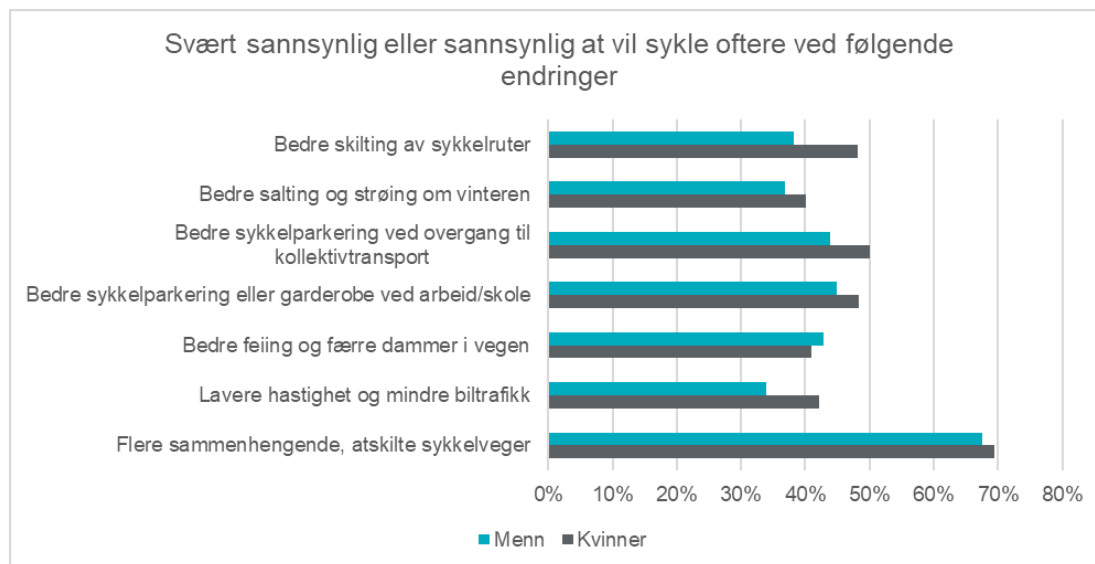
- 52 prosent av barn og unge i alderen 6 til 17 år går eller sykler til skolen i Bergen. 31 prosent reiser kollektivt og 15 prosent blir kjørt med bil. Sammenlignet med andre byer i landet er andelen som går eller sykler til skolen i Bergen lav<sup>11</sup>.
- 4 prosent av barn og unge i alderen 6 til 17 år sykler til skolen<sup>12</sup>. Det er barna i alderen 10 til 13 år som sykler mest til skolen (8 prosent). Kun 2 prosent av de unge i alderen 14 og 17 år sykler til skolen. De unge i alderen 14 til 17 år sykler også mindre på fritiden enn barn i alderen 6 til 9 år og barn i alderen 10 til 13 år.
- Blant foreldre til barn i alderen 6 til 9 år og 10 til 13 år er det flest som vurderer «At det ikke er nok trafiksikkert» som en svært viktig årsak til at barna deres ikke går eller sykler oftere. Også blant foreldre til barn i alderen 14 til 17 år er det mange som oppgir at dette er en svært viktig årsak, men her er det flere som oppgir at «For langt/bratt» er en svært viktig årsak til at ungdommene ikke går eller sykler oftere. Det kan sannsynligvis forklares med at ungdom har lengre reisevei til skole og generelt større «aksjonsradius»/lengre reiser.
- Årsaker til at barn og unge ikke går eller sykler oftere vektlegges noe forskjellig i de ulike bydelene. I Fyllingsdalen vektlegges årsaken «For langt eller bratt» mest, mens i alle de andre bydelene vektlegges at «Det ikke er nok trafiksikkert» mest.

<sup>11</sup> TØI-rapporten 1139/2011 «Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud», Fyhri A. og Elvebakk B. (2011). Undersøkelsen baserer seg på data fra 3000 elever mellom 7 og 15 år og viser at 79 prosent av elevene i Oslo går til skolen og at 59 prosent av alle elevene i Oslo, Akershus og Buskerud går til skolen. I alle byområdene som undersøkelsen omfattet gikk mer enn 70 prosent av elevene til skolen.

<sup>12</sup> Det er omtrent tilsvarende andel som i byområdene som inngikk i undersøkelsen omtalt i fotnoten over. Den samme undersøkelsen viste imidlertid at 13 prosent av elevene syklet til skolen i de mindre byene.



## Kjønn



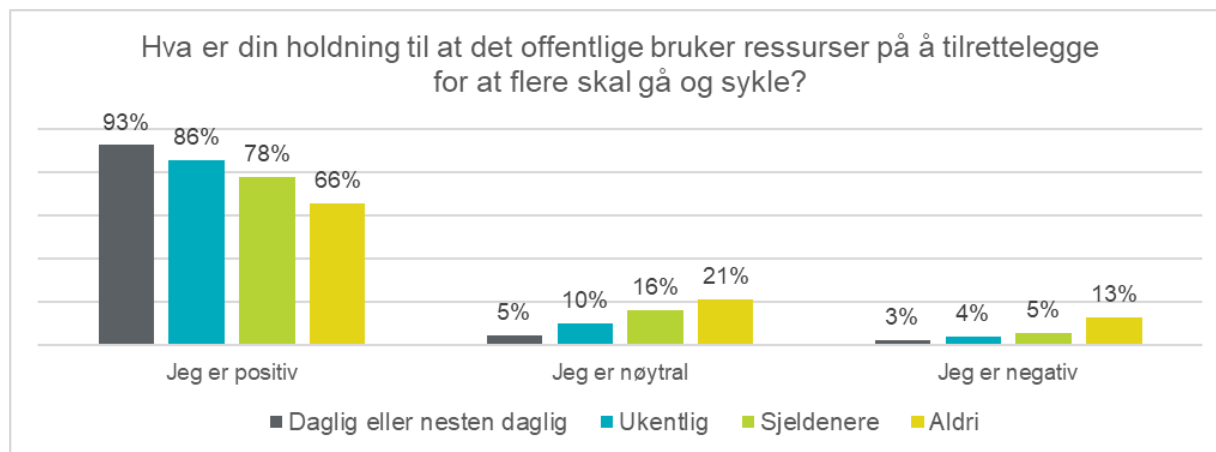
Figur 24: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på kjønn. Kilde: Norconsult (2019a).

- Det er nesten dobbelt så mange menn som kvinner som sykler daglig eller nesten daglig i Bergen. Det er også betydelig flere kvinner enn menn som aldri sykler.
- Det er forskjeller mellom kjønnene med tanke på hvilke endringer som skal til for å sykle oftere. Kvinner er i større grad enn menn positive til å sykle mer dersom det gjennomføres endringer. Flere kvinner enn menn vektlegger spesielt «bedre skilting av sykkelruter» og «lavere hastighet og mindre biltrafikk».
- Det er forskjeller mellom kvinner og menn med tanke på årsaker til at man ikke sykler oftere. Kvinner oppgir i større grad enn menn at de ulike årsakene er viktig eller svært viktig for hvorfor de ikke sykler oftere. Det er bare årsaken «det tar for lang tid med henting/levering av barn» som er noe viktigere for menn enn for kvinner. Årsaken «jeg føler med utrygg i trafikken» er viktig eller svært viktig for mer enn 40 prosent av kvinnene, men bare for litt over 30 prosent av mennene.
- Kvinner mer positive enn menn til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå eller sykle, til tross for at det er nesten dobbelt så mange menn som sykler daglig eller nesten daglig i Bergen.

### Vurdering av hvor vidt det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen

- 62 prosent av bergenserne mener at det har blitt bedre å være syklist i Bergen de siste tre årene. Syv prosent mener at det har blitt verre.
- Det er flest i Fyllingsdalen som mener at det har blitt bedre, mens det er flest i Åsane som mener at det har blitt verre.
- Det er de som aldri sykler som i størst grad mener det har blitt bedre å være syklist.

## Holdninger til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå og sykle



Figur 25: Holdninger til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret. Kilde: Norconsult (2019a).

- 77 prosent av bergenserne er positive til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå og sykle, kun 8 prosent er negative.
- De som sykler ofte er mer positive enn de som sykler sjeldent eller aldri.

### Forhold som har gjort det bedre eller verre å være syklist i Bergen

Bergenserne trekker fram at disse forholdene har gjort det bedre for syklister:

- Det er flere og mer sammenhengende sykkelstier og sykkelveier. Sykkelveiene er i større grad separert fra annen trafikk, og de er bedre merket. Sykkelen har fått mer plass, særlig i sentrum. I tillegg er mange fornøgd med bysykkelordningen og at bysyklene er langt mer tilgjengelige. Mange er også fornøgd med egne sykkelveier i sentrum med automatisk lysregulering.

Bergenserne trekker fram at disse forholdene har gjort det verre for syklister:

- Mye veiarbeid og anleggstrafikk og at syklistene har blitt «hissigere» og kjører fortere og tar mindre hensyn til andre syklister og gående, noe som skaper farlige situasjoner. Også bilførere og bussjåfører skal ha blitt mer hissige de siste årene. Flere opplever utfordringer på grunn av busslommer som er fjernet, slik at bussene stanser i sykkelfeltene flere steder. Det er også flere som nevner farlige situasjoner, både for syklister og fotgjengere, langs Fjøsangerveien.

## Hva skal til for å øke syklingen i Bergen



Figur 26: "Ordsky" for hvilke tiltak som vil være best for å øke syklingen i Bergen. Kilde: Norconsult (2019a).

### Bergenserne trekker fram følgende for å øke syklingen i Bergen:

- Sykkelveier eller fortau som er adskilt fra annen trafikk, og at det skal være trygt å sykle, at syklistene ikke blandes med biler, busser og bybane, at det må være trygt å krysse bilveier og at sykkelveiene er trygge og godt vedlikeholdt.
- Ordet «sentrum» brukes mye, men i forskjellige sammenhenger. Noen mener at det er et godt sykkeltilbud i sentrum, og at det må bli like godt utenfor sentrum. Noen mener at sykkelveinettet i sentrum fremdeles må utbedres, og at det ofte oppstår farlige situasjoner i sentrum der syklistene blandes med fotgjengere, bilister og kollektivtrafikk. Brostein nevnes også som en utfordring i sentrum.
- Mange tar også opp at det er for mye tyveri av sykler i Bergen, og at trygge sykkelparkeringer må prioriteres. De ønsker seg sikker parkering under tak, og særlig tilrettelegging for sykkelparkering i sentrum og ved arbeidsplasser.
- Noen ønsker seg også «tydelige» og sammenhengende sykkelveier. «Tydelige» benyttes i denne sammenheng for å beskrive at sykkelveiene bør være lett å skille fra annen trafikk, at det må være enkelt å finne frem i sykkelveinettet. «Rød asfalt» nevnes av flere som et eksempel på «tydelige» sykkelveier.
- Flere nevner at man bør se til København eller Danmark for inspirasjon. I tillegg er det flere som mener at det beste tiltaket vil være å drive opplæring og å ha holdningskampanjer for å øke syklingen i Bergen. Noen ønsker at det blir økt fokus på dette i skolen, og noen foreslår at det arrangeres fellesturer eller kurs, både for barn og voksne, slik at man kan lære seg hvordan man tryggest kan opptre som syklist i Bergen.
- Ordet «gratis» nevnes flere ganger i sammenheng med elsykkel og bysykkel. Andre mener at tiltak som stønad/sponsing for kjøp av elsykkel vil være det beste tiltaket. Gratis tilgang til garderober ved ulike utdanningsinstitusjoner nevnes også.

### 6.3 Oppsummering

Resultatene viser at det er mange bergensere som sykler sjeldent eller aldri. Spesielt **kvinner** og **barn/unge** (særlig i alderen 14 til 17 år) sykler lite. I bydelene **Arna, Loddefjord og Åsane** er det spesielt få som sykler daglig eller nesten daglig.

For å få flere til å sykle er det avgjørende å styrke syklisters og potensielle syklisters **trygghetsopplevelse**. At man føler seg utrygg i trafikken er den viktigste årsaken til at man ikke sykler, og flere sammenhengende atskilte sykkelveier er den endringen som flest oppgir som svært sannsynlig vil medføre at man sykler oftere. At det ikke er nok trafiksikkert er også den viktigste årsaken til at barn og unge i alderen 6 til 9 år og 10 til 13 år ikke sykler oftere. Også tilbakemeldingene om hvilke tiltak som skal til for å øke syklingen gjenspeiler behovet for å øke trygghetsopplevelsen.

I tillegg vises det til, basert på RVU-data 2018, at **tilgangen på sykkel er lav** i Bergen, sammenlignet med andre byområder og landet for øvrig<sup>13</sup>. Dette tilsier at det er potensial for videreutvikling av eksisterende bysykkelordning og etablering av ordninger for leasing av sykler (elsykler). Også tilbakemeldingene om hva som har gjort det bedre å være syklist gjenspeiler betydningen av bysyklene.

---

<sup>13</sup> Urbanet Analyse, Presentasjon under RVU-seminar 25.04.2019. «Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene» - analyse av datasett per april 2019.

## 7 Oppsummering av anbefalinger for den nye strategien

Oppdraget med evaluering sykkelstrategien for Bergen 2010-2019 har bestått av ulike oppgaver. Hensikten med disse har vært å finne ut av hva man har gjennomført (kapittel 2), hvilke målsettinger man har oppnådd (kapittel 3), årsaker til manglende gjennomføring og måloppnåelse (kapittel 4) og styrker og svakheter knyttet til strategien som styringsdokument, strategiens prioriteringer og valg av innsatsområder og tiltak (kapittel 5).

### 7.1 Oppsummering av anbefalinger

De viktigste funnene er allerede oppsummert mot slutten av hvert kapittel. Nedenfor følger en oppsummering som angir tydeligere anbefalinger for den nye strategien. Disse bygger på funn som både baserer seg på evalueringen, spørreundersøkelsen, RVU-analyser og notatet om kunnskapsgrunnlag.

- **Ambisjonene** for hva som skulle gjennomføres og hvilke målsettinger man skulle oppnå i strategiperioden var langt høyere enn det man faktisk har lyktes med. Det er delte meninger om hvor vidt en strategi skal sette realistiske versus «hårete» mål. Dersom de høye ambisjonene har en negativ effekt bør målene i den nye strategien i større grad samsvare med tilgjengelige ressurser. Hensynet til realistisk tidsbruk knyttet til å gjennomføre planprosesser bør vektlegges.
- Mange av årsakene til manglende måloppnåelse forklares med organisatoriske forhold. Faglige uenigheter, som medfører langvarige planprosesser, er et eksempel på dette. Slike barrierer kan ikke løses gjennom å utarbeide en ny strategi, men krever at man gjennomfører **prosesser som kan bidra til å redusere slike barrierer**. Mens noen mener at denne barrieren kan løses ved at strategien legger føringer for valg av løsning slik at man unngår tunge faglige diskusjoner rundt dette, mener andre at valg av løsning uansett må tilpasses de lokale forholdene og avgjøres i det enkelte prosjektet. Et viktig redskap for å oppnå større faglig enighet på tvers av organisatoriske enheter kan være å gjennomføre **evalueringer** av gjennomførte prosjekter. Å bygge felles kunnskap og dele erfaringer på tvers av enhetene kan bidra til å fjerne kulturforskjeller og faglige uenigheter og skape et felles eierskap til prosjektene. Dette forutsetter at det avsettes ressurser til å gjennomføre slike evalueringer.
- For økt **ansvarliggjøring** og eierskap til strategien bør det fremgå tydeligere i den nye strategien hvem – hvilke enheter/fagmiljøer/ledere – som skal ha ansvar for gjennomføring av de ulike tiltakene.
- **Forankring** hos alle involverte parter, særlig hos ledelsen, er viktig. Ledere må gjøres oppmerksomme på innholdet i sykkelstrategien og hva målsettinger i strategien innebærer. Forankringen må inkludere alle ledd i prosesser med å gjennomføre tiltak, fra investering, planlegging, forvaltning, bygging, og til drift og vedlikehold.
- Feil prioriteringer, bl.a. som et resultat av manglende strategiske grep, trekkes fram som en årsak til manglende måloppnåelse. Det anbefales derfor at den nye strategien angir **klarere prioriteringer mht hvilke deler av sykkelrutene som skal oppgraderes og utbygges først**. Slike prioriteringer bør hvile både på analyser av dagens standard, potensial for sykling og risiko for ulykker. Samtidig bør prioriteringene hvile på målsettinger om å rekruttere nye syklistere og disse syklistenes behov og preferanser. Dersom man f.eks. skal rekruttere flere barn og unge må man prioritere de sykkelrutene som dekker deres reisebehov i sitt nærmiljø i tilknytning til skoler og fritidsaktiviteter. Dersom man f.eks. skal rekruttere flere til korte reiser under 3 km må man prioritere de sykkelrutene som dekker reisebehovet lokalt, mellom boliger og nærmeste lokalsenter/kollektivknutepunkt.
- At man føler seg utrygg i trafikken er den viktigste årsaken til at man ikke sykler i Bergen. Ved valg av løsninger bør derfor hensynet til **trygghetsopplevelsen** vektlegges. Dette vil også bidra til å rekruttere flere barn og unge, og flere kvinner.

- I tillegg til å gjennomføre større investeringsprosjekter knyttet til oppgradering eller utbygging av sykkelruter, bør den nye strategien også legge føringer for både **drift (sommer og vinter), vedlikehold og forvaltning, herunder arbeidsvarsling** langs sykkelrutene. Dette forutsetter at det avsettes midler til inspeksjoner, risikovurderinger og mindre utbedringstiltak.
- Avstandene mellom boligbebyggelsen og sentrum er stor at andre transportmidler er mer konkurransedyktige enn sykkel på denne reisen. Mange som benytter sentrumsnære målpunkter har derfor ikke tilgang på sykkel, og potensialet for **delesykler** er derfor sannsynligvis stort. Bysykelordningen har vist seg å være en suksess i Bergen, og det anbefales å avdekke hvilke områder som har potensial for å inngå i denne ordningen. I tillegg til å erstatte bilreiser og reiser med kollektivtransport, vil bysykelordningen sannsynligvis bidra til rekruttering av nye syklistere, synliggjøre sykkelen i bybildet og styrke sykkelkulturen.
- Det er et stort potensial for rekruttering av nye syklistere gjennom å **øke tilgangen på elsykler**, og sykkelstrategien bør legge føringer for tiltak som øker tilgangen til elsykler. Støtteordninger for innkjøp av elsykkel og til bedrifter som tilbyr de ansatte å leie elsykler er eksempler på dette.

## 7.2 Forslag til visjon, hovedmål, delmål og indikatorer

Nedenfor følger et forslag til visjon, hovedmål, delmål og indikatorer (figur 27). Forslaget er verken fullstendig eller uttømmende mht. valg av innsatsområder, og må hovedsakelig betraktes som et forslag med tanke på å sikre bedre sammenheng mellom visjon, hovedmål, delmål og indikatorer.

Forslaget innebærer ett hovedmål, som alle delmålene skal bidra til å oppnå. Både hovedmålet og delmålene skal bidra til å oppnå visjonen.

Samtidig er det foreslått indikatorer for vurdering av måloppnåelse underveis. I valg av indikatorer må man påse at det er god sammenheng mellom det som måles og selve målsettingen. Noen av delmålene er det utfordrende å finne gode indikatorer for (f. eks delmål 4 og delmål 9).

Visjon	Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen!								
Hovedmål	Flere skal sykle mer								
Delmål	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Delmål	Sammenhengende sykkelnett med sykkelvennlig utforming og god tilgjengelighet	God tilgang til sykkelparkering i begge ender av reisen	Arealpolitikk som legger til rette for korte reiser og reduserer reisebehovet	Ivareta hensynet til syklende i plan- og byggesaker som berører sykkelrutene	God drift og vedlikehold av sykkelrutene hele året	Ivareta hensynet til syklende når det pågår anleggsarbeid på/ved sykkelrutene	God tilgang til delesykler (bysykler og andre leieordninger)	Flere el-syklistere	God informasjon om tilbudet (ruter, bysykler, sykkelparkering m.m.)
Indikator	Antall km sykkelruter som er skiltet.  Antall km sykkelruter hvor gående og syklende er skilt.  Andel bosatte med < 200 m avstand til nærmeste sykkelrute.	Antall sykkel-parkerings-plasser ved skoler, kollektivknutepunkt, lokalsentre og i Bergen sentrum.  Antall arbeidsplasser med over 100 ansatte som tilbyr sykkelparkering for minst 20% av de ansatte.	Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt <sup>6</sup>  Arbeidsplassenes avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt <sup>6</sup>		Antall km sykkelruter som følger riksveger og fylkesveger med <b>barvestrategi (G&amp;A)</b> .  Like god dekkekvalitet på sykkelanleggene som inngår i sykkelrutene som på tilstøtende veg.	Feil/mangler i SVVs stikkprøvekontroller på fylkesveger og riksveger.	Antall stasjoner og sykler som inngår i bysykelordningen  Andel bosatte med < 200 m til nærmeste stasjon  Antall bedrifter som tilbyr leie-sykler	Antall el-syklistere (spørreundersøkelsen)  Antall bedrifter som tilbyr leie av el-syklistere	

Figur 27: Forslag til visjon, hovedmål, delmål og indikatorer.

### **Visjonen: «Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen!»**

**Attraktivt** peker mot opplevelsen av å sykle og omfatter bl.a. opplevelsen av trygghet, god flyt og framkommelighet. I tillegg rommer det andre kvaliteter som også bidrar til å gi en positiv reiseopplevelse – dvs. forhold som har betydning for å velge sykkel framfor andre reisemåter/som gjør sykling konkurransedyktig.

**Sikkerhet** peker mot risikoen for å bli skadd, og inngår ikke nødvendigvis i opplevelsen av hvor vidt det er attraktivt å sykle. Selv om det er sammenheng mellom syklisters trygghetsopplevelse og sikkerhet, bør sikkerhet med i selve visjonen pga. forpliktelsene som ligger i nullvisjonen.

### **Hovedmålet: «Flere skal sykle mer»**

Det overordna målet bør være at sykkel som transport skal utgjøre en større andel av den totale transporten – eller enklere sagt «flere skal sykle mer». Økt sykling gir mange positive effekter både for den enkelte (fysisk og mental helse, mobilitet), lokalsamfunnet/byen (reduere de negative konsekvensene knyttet til biltrafikk) og for storsamfunnet/globalt (reduere klimagassutslippene).

Økt sykling skal sammen med økt gange og reiser med kollektivtransport bidra til at en større andel av transporten gjennomføres med miljøvennlig transport og erstatter deler av personbiltransporten. Fordelingen mellom gange, sykkel og kollektiv vil være ulik i de forskjellige delene av kommunen pga store ulikheter med tanke på f.eks. avstand til sentrum, topografi, lokalisering av boliger og målpunkter m.m.

### **Delmål 1: «Sammenhengende sykkelnett med sykkelvennlig utforming og god tilgjengelighet»**

Satsing på utbygging av sykkelnettet bør videreføres fra forrige strategiperiode, men det foreslås noen endringer. Skillet mellom hovedruter og bydelsruter bør vurderes fjernet og erstattet med begrepet sykkelnett (summen av alle sykkelrutene) og sykkelruter (mindre deler/lenker i sykkelnettet). Hovedgrunnen til dette er at prioriteringer bør være en følge av hvor behovet er størst, ikke hvilken funksjon de ulike delene av sykkelnettet utgjør. Dessuten er det ikke et klart skille mellom funksjonen knyttet til hhv. hovedruter og bydelsruter, flere av hovedrutene har også en rolle som bydelsruter og betjener lokaltransport.

Det er ingen tvil om at **sammenhengende** nett er en avgjørende parameter for å flere til å sykle. Gjennom evalueringen av strategien har det blitt påpekt at valg og prioriteringer ikke har bidratt til større sammenhengende nett og at det derfor er behov for å vektlegge dette i større grad. Det bør imidlertid avklares hva begrepet sammenhengende nett omfatter. Det kan f.eks. omfatte utbygging av lignende typer anlegg, utbygging av «missing links» og/eller bruk av virkemidler som f.eks. skilting av ruter og bruk av rødt dekke som bidrar til at rutene visuelt sett fremstår som sammenhengende.

**Sykelvennlig** utforming er et begrep som er hentet fra TØI-rapporten 1447/2015 om effekten av separate sykkelanlegg i by. Dette er et godt samlebegrep for kvaliteter som er avgjørende for syklister og som rommer både sikkerhet, framkommelighet og trygghetsopplevelse. Hvis man velger å bruke dette begrepet i målformuleringen bør det i så fall defineres og operasjonaliseres vha. indikatorer.

Delmålet peker også på behovet for økt **tilgjengelighet** til sykkelrutene. Det bør fastsettes nærmere hva som bør utgjøre en «ideell maskevidde» for å sikre tilstrekkelig tilgjengelighet.

### **Delmål 2: «God tilgang til sykkelparkering i begge ender av reisen»**

Satsning på sykkelparkering videreføres fra forrige strategiperiode. Gjeldende strategi peker utelukkende på sykkelparkering i Bergen sentrum. I den nye strategien bør det pekes på målpunkter utover sentrum, f.eks. skoler, lokalsentra, kollektivknutepunkter og andre målpunkter med potensielt mange syklister.

Den nye strategien bør også peke på kvaliteten på sykkelparkeringen, f.eks. behovet for sikker og tak-overbygd parkering.

### **Delmål 3: «Arealpolitikk som legger til rette for korte reiser og reduserer reisebehovet» og delmål 4:**

#### **«Ivareta hensynet til syklende i plan- og byggesaker som berører sykkelrutene»**

Disse delmålene er en videreføring av delmålet «styrke sykkeltrafikkens plass i areal- og transportplanlegging» i gjeldende strategi. Det foreslås imidlertid å skille tydeligere mellom overordna arealpolitikk knyttet til lokalisering av nye boliger/arbeidsplasser (delmål 3) og plan- byggesaker som berører sykkelrutene (delmål 4). Sistnevnte omfatter også trafikkregulering.

Betydningen av arealpolitikk (samordnet areal- og transportplanlegging) er avgjørende mht å redusere transportbehovet og legge til rette for korte reiser. Dette er bl.a. omtalt i notatet om kunnskapsgrunnlag (Norconsult 2019).

Hensikten med delmål 4 er å belyse betydningen av å «verne om» de definerte sykkelrutene. Sykkelrutene går gjennom områder hvor det kontinuerlig foregår utvikling og det fattes mange beslutninger som påvirker sykkelens sikkerhet og framkommelighet. Gjennom intervjuene fremgikk det at dette er noe man har lyktes med i strategiperioden, og som bør videreføres.

#### **Delmål 5: «God drift og vedlikehold av sykkelrutene hele året»**

Dette er en videreføring av delmålet «oppnå høyere standard på drift og vedlikehold, barvegstrategi på hovedrutene». Svensk forskning viser at dårlig/mangelfull drift/vedlikehold er en hovedårsak til mange av sykkelulykkene, dvs at det er et stort skadereduserende potensial knyttet til drift/vedlikehold. Det er også et stort potensial knyttet til økt vintersykling/helårssykling, noe som bl.a. forutsetter oppgradering av vintervedlikeholdet. Det bør imidlertid avklares om det er andre kvaliteter enn å oppnå barvegstrategi på hovedrutene som bør vektlegges i den nye strategien.

#### **Delmål 6: «Ivareta hensynet til syklende når det pågår anleggsarbeid på/ved sykkelrutene»**

De seinere årene har man fått økt kunnskap om syklisters risiko knyttet til anleggsarbeid på/ved vei. Bl.a. svensk forskning dokumenterer dette grundig. Dette er nærmere omtalt i notatet om kunnskapsgrunnlag (Norconsult 2019). Satsingsområdet er også en del av Oslos gjeldende sykkelstrategi.

#### **Delmål 7: «God tilgang til dele-sykler» (bysykler og andre leieordninger)**

Siden forrige strategiperiode har Bergen fått sin egen bysykkelordning. Selv om erfaringene foreløpig ikke er dokumentert er det ikke tvil om at dette bidrar til å rekruttere nye syklistere, synliggjøre sykkelens i bybildet og styrke sykkelkulturen.

Bysykkel (og andre former for delesykler), inngår i den nye «delingsøkonomien», som bl.a. er et resultat av nye teknologiske løsninger. Denne utviklingen har ført til holdningsendringer knyttet til fordeler ved å dele/leie versus eie. At el-sykler er kostbare er også et argument som styrker fordelene knyttet til å dele/leie framfor å eie. I tillegg er det en økende oppmerksomhet på hvordan dele/leie-sykler kan inngå i kollektivreisen (utfylle hull i kollektivtilbudet) og kan inngå som en integrert del av kollektivløsningen (som i Stavanger med Kolumbus). Sammen med kollektivtransport har bysykler potensial til å erstatte reiser med personbil.



### **Delmål 8: «Flere el-syklister»**

El-sykkel gir økt komfort og øker rekkevidden på sykkel. Det er også enklere å benytte el-sykkel til last, transport av barn osv. enn vanlig sykkel. Forskning viser at dersom alle fikk tilgang til el-sykkel vil dette alene kunne øke tallet på sykkelreiser med 50 %<sup>14</sup>. Dette gjør at el-sykkel både appellerer til andre brukere enn vanlig sykkel og at potensialet for sykling øker betydelig.

De seinere årene har salget av el-sykler skutt i været. I Bergen er det ekstra stort potensial for økt sykling som følge av el-sykler pga topografien/store høydeforskjeller. Som omtalt i notatet om kunnskapsgrunnlag viser forskning at topografien har stor betydning for hvor vidt man velger å sykle. De som har mer enn 15 m høydeforskjell mellom bolig og sentrum sykler 40 % mindre enn de som har mindre enn 15 m høydeforskjell.

### **Delmål 9: «God informasjon om tilbudet» (sykkelruter, bysykler, sykkelparkering m.m.)**

Å informere befolkningen om det tilbudet som faktisk eksisterer (ruter, sykkelparkering, bysykler, leie-sykler, garderobefasiliteter på arbeidsplassen) kan stimulere til holdningsendringer og nye reisevaner og bør inngå i den nye strategien. Det bør avklares hvor vidt man skal stimulere andre aktører, f.eks. bedrifter, universitet og skoler, til å delta i dette arbeidet.

---

<sup>14</sup> Byutredning for Bergen

## 8 Referanser

- Bardal K., Gjertsen A, Reinart M B (2019): Rapport fra Nordlandsforskning (rapport 1/2019): «Barrierer mot mer bærekraftig mobilitet».
- Bergen kommune «Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019» (Bergensprogrammet 2009)
- Bergen kommune «Forslag til handlingsplan 2010-2013 – oppfølging av sykkelstrategi for Bergen 2010-2019» (Bergensprogrammet 2010)
- Fyhri A. og Elvebakk B. (2011). TØI-rapport 1139/2011 «Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud».
- Lunke, E.B. og Grue, B. (2018) TØI-rapport 1676/2018 «Sykling og sykkelmål».
- Norconsult 2019a: Rapporten «Kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen». Resultater fra spørreundersøkelse gjennomført våren 2019 i Bergen.
- Norconsult 2019b: Notatet «Notat om kunnskapsgrunnlag».
- Norconsult 2019c: Rapporten «RVU-analyse sykling i Bergen»
- Sentio Research (2014): «Sykkelundersøkelse 2014». Region vest. Rapport.
- Strand A, Nenseth V, Christiansen P (2015) TØI-rapport «Norsk sykkelpolitikk»
- Statens vegvesen (2017): «Byutredning for Bergen»
- Syklistenes Landsforening (2018): «Norges beste sykkelby 2018». Hovedrapport med resultat for Bergen..
- Tretvik, T. (2016): Sykkelundersøkelse Region vest 2016. SINTEF rapport A27655.
- Urbanet Analyse, Presentasjon under RVU-seminar 25.04.2019. «Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene» - analyse av datasett per april 2019.

## 9 Vedlegg

9.1 Vedlegg 1: Evaluering av måloppnåelse. NO-001, V01

9.2 Vedlegg 2: Handlingsplan-tiltaksliste-Forenklet