



SYKKELSTRATEGI FOR BERGEN 2019 – 2030

HØRINGSUTKAST juni. 2019



SAMMEN
OM



Miljøløftet



Foto: Christine Hvidsten

FORORD

Sykelstrategi for Bergen 2019-2030 er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs sykkelsatsing. Strategien er utarbeidet i samarbeid mellom partene i Miljøløftet. Sykelstrategien setter fremtidsrettede mål og skisserer nødvendige satsingsområder for å oppnå målene. Hovedmålet for strategien er at mer av transporten i Bergen skal foregå på sykkel. Økningen i sykkelandel må komme samtidig som antall ulykker med alvorlig skadde eller drepte syklister går ned og ulykkesrisikoen for syklister synker. Strategien må følges opp av egne handlingsplaner for delperioder i strategiperioden.

Sykelstrategien er utarbeidet av en prosjektgruppe sammensatt av partene i Miljøløftet:

- Bergen kommune v/plan og bygningsetaten (prosjektledelse)
- Bergen kommune v/bymiljøetaten
- Hordaland fylkeskommune v/samferdselsavdelinga
- Statens vegvesen v/planseksjonen

Prosjektgruppen har fått råd og støtte fra Norconsult, som også har utarbeidet kunnskapsgrunnlag, gjennomført analyser og spørreundersøkelser, og hatt ansvar for evaluering av forrige sykkelstrategi.

Strategien skal på høring sommeren/høsten 2019. Prosjektgruppen for sykkelstrategien forventer at både høringsinnspill og videre arbeid gjennom sommeren vil gi grunnlag for endringer eller justeringer i strategien. Behovet for innspill, både til strategiens styrker og mangler, er derfor nødvendige bidrag for å sikre god forankring for det endelige dokumentet. Høringsinnspill er nødvendig både fra interesseorganisasjoner og andre eksterne aktører, samt fra ulike instanser internt hos partene i Miljøløftet.

Foreløpig fremdrift peker mot et endelig vedtak av ny sykkelstrategi i Bergen bystyre i slutten av 2019. Det anbefales at også fylkesutvalget behandler sykkelstrategien i egen sak.

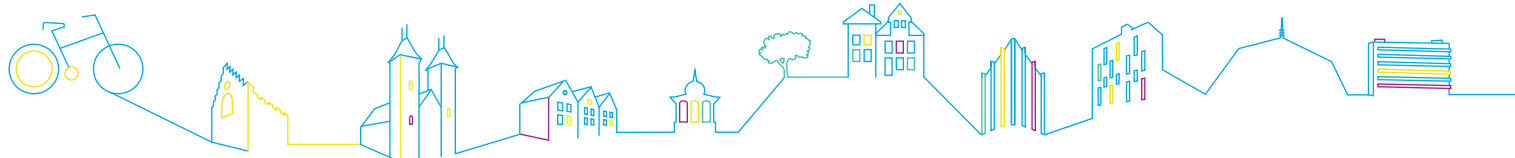





Foto: Christine Hvidsten

INNHOOLD

FORORD	3
SAMMENDRAG	6
OVERORDNEDE FØRINGER	8
Bakgrunn	8
Formål	8
Føringer for innholdet i strategien	8
 SYKKELSTRATEGI	9
Utfordringer og behov	10
Hvilket potensial skal strategien utløse?	10
Prioritering av trygghetssøkende syklistere og korte reiseavstander	10
Trafikksikkerhet må ivaretas	12
Strategiens struktur	13
Visjon	14
Hovedmål	15
Flere sykler mer	15
Innsatsområder med delmål	17
Sykkelnett	18
Drift og vedlikehold	25
Tilgang til sykkel	27
Kommunikasjon og rekruttering	30
SYKKELNETTET	33
Åsane	34
Bergenuhus	36
Årstad	38
Fana og Ytrebygda	40
Fyllingsdalen	42
Laksevåg	43
Loddefjord	44
Arna	45
KUNNSKAPSGRUNNLAG	47
Bebyggelsesstruktur	47
Reisevaner	49
Hovedpunkt fra evaluering av forrige strategi	50
Potensial for sykkeltrafikk	51
Ulykkesdata og trafikkrisiko	52
Brukeropplevelse	53
Vedleggsliste	56

SAMMENDRAG

Sykelstrategien følger opp overordnede føringer. Nullvekstmålet innebærer at det ikke er vekst i personbilbruk i de store byene. Biltrafikk krever mye areal, forurenses lokalmiljøet med støy og støv og gir klimautslipp. I stedet er målet at flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Nullvisjonen tar sikte på at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken. Hensynet til bedre folkehelse fremheves, samt føringer i kommuneplanens samfunnsdel.

Strategien har en visjon for sykkelbruk i det fremtidige Bergen: **Det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen.** Visjonen er en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: **Flere skal sykle mer i Bergen.** Slik er det en forutsetning at hovedmålet skal oppnås gjennom å gi innbyggerne et trafiksikkert og attraktivt sykkeltilbud.

Med bakgrunn i mål om flere syklistar, er det anbefalt å satse der potensialet for å overføre bilreiser og dels kollektivturer til sykkel er størst. En hovedgrunn til at mange lar sykkelen stå i dag er at de ikke opplever det trygt å sykle. Strategien tar sikte på tiltak som både vil bidra til bedre sikkerhet og økt trygghetsopplevelse for et bredt spekter av hverdagsreiser. Det er de korte reisene som er enklest å overføre til sykkel, og der må vi begynne. Strategien peker på en geografisk satsing i det utvidete sentrumsområdet, og i nærområdet til bydelsentrene.

For å strukturere arbeidet er det pekt på fire tematiske innsatsområder:

- **Sykelnett**
- **Drift og vedlikehold**
- **Tilgang på sykkel**
- **Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering**

Hvert innsatsområde har et delmål som bygger opp under hovedmålet. For å vurdere om man er på rett vei er det angitt måleindikatorer til hovedmålet og delmålene. Innenfor de ulike innsatsområdene er pekt ut satsinger som konkret viser hvordan vi vil nå målene for strategien.

Føringer

Nullvekstmålet

Nullvisjonen

Folkehelse

Utfordringer

Lav sykkelandel

Mange opplever det utrygt å sykle

Bergen har i liten grad sammenhengende sykkelnett

Det er store mangler i sentrumsnære områder der potensialet er størst

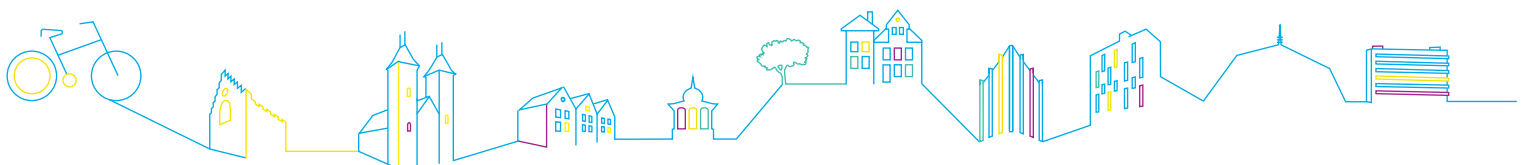
Syklister skades i trafikken

Potensial

Tryggere system og god fremkommelighet gir mer sykkelbruk

Mange korte reiser med bil og kollektiv sentralt kan overføres til sykkel

Forbedringer kan gjøres med gjennom trinnvis utbygging





VISJON: Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen



SYKKELNETT

Bergen skal ha et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming.

1. Det offentlige skal sørge for tilrettelegging av prioritert del av sykkelnettet.
2. Premisser for valg av sykkelvennlig utforming må klargjøres
3. Definert sykkelnett skal ligge til grunn for all utbygging
4. Alternative tilbud skal etableres ved anleggsarbeid
5. Sykkelveiinspeksjoner skal sikre kvaliteten i nettet
6. Handlingsplaner skal sikre målrettet oppfølging av strategien
7. Gateløsninger skal videreutvikles og tilpasses.

DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Sykkelnettet skal ha drift og vedlikehold som gjør det sikkert og forutsigbart å sykle hele året.

1. Driftskontrakter skal gi sikre og forutsigbare forhold på sykkelnettet.
2. Sykkelnettet skal ha sammenheng i driftsstandard, uavhengig av veieier.
3. Elektronisk system der brukere kan varsle om feil og mangler må styrkes/videreutvikles.
4. Løpende inspeksjoner skal sikre nødvendig vedlikeholds nivå.
5. Det skal utvikles digitalt kart for driftsstatus og midlertidige ruteomlegginger.

TILGANG TIL SYKKEL

Det skal være god tilgang til sykkelparkering og sykler.

1. Sykkelparkering skal sikres ved all utbygging.
2. Bergen sentrum og bydels-sentrene skal ha et brukervennlig sykkelparkeringstilbud.
3. Det offentlige skal planlegge og realisere sykkelparkering ved viktige destinasjoner.
4. Det skal bygges sykkelparkering til eksisterende offentlige bygninger.
5. Tilrettelegge for overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk.
6. Bysykkelordningen skal videreutvikles i samsvar med overordnede transportmål.

KUNNSKAP, KOMMUNIKASJON OG REKRUTTERING

Det offentlige skal bygge god sykkelkultur i samarbeid med innbyggerne.

1. Sykkelnettet skal skiltes med retningsskilt og avstandsskilt
2. Det skal gis sykkelopplæring til barn og unge
3. Miljøloftet skal informere tydelig om sine prosjekt
4. Det må utvikles bedre registre for ulykker med myke trafikanter
5. Det skal arbeides aktivt for å redusere konflikt mellom syklist og store kjøretøy.
6. Det skal lages årlig sykkelregnskap for Bergen.
7. Holdningsskapende arbeid

OVERORDNEDE FØRINGER

Bakgrunn

Denne strategien skal avløse «Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019». Evaluering av forrige strategi, samt arbeid med et oppdatert kunnskapsgrunnlag, viser at mye av innholdet i strategien for 2010-2019 kan videreføres, men at det er behov for å prioritere annerledes og endre på deler av innholdet.

Vegnettet er delt mellom tre veieiere (stat, fylke, kommune), og det er nødvendig med en felles strategi, for å sikre at veieierne jobber i samme retning.

Formål

Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 skal være et styringsdokument for planlegging og bygging av sykkeltilpasset infrastruktur i Bergen. Videre skal strategien gi føringer for drift og vedlikehold, og for utbygging av parkering og liknende strukturer som muliggjør sykkelbruk. Rammer for kommunikasjonstiltak og opplæring inngår også i strategien. Bergen skal bli en by hvor det er attraktivt og sikkert å sykle til arbeid, skole og andre gjøremål i hverdagen. Sykling skal være et reelt alternativ til bil eller kollektivtrafikk for stadig flere reisende.

Sykkelstrategien skal i første rekke være et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon og private planleggere og utbyggere. Den peker på ulike virkemidler, og gir grunnlag for å prioritere mellom tiltak. Ansvar for oppfølging av de ulike deler av strategiinnholdet er tydeliggjort for å sikre gjennomføring.

Føringer for innholdet i strategien

Både nasjonale og lokale føringer om arealutvikling gir premisser for mer kompakt byutvikling. Det resulterer i flere kortere reiser, som gjør sykkel konkurransedyktig mot bil. Arealpolitikken setter rammer for effektiv arealbruk og gode boområder. Den gir forventninger om arealeffektiv transport med avgrenset lokal forurensning, i form av støy, støv og utslipp. Det forutsettes at føringer i kommuneplanens samfunnsdel (KPS) følges opp i kommuneplanens arealdel (KPA) og i arealplanlegging for øvrig. Sykkelstrategien omfatter derfor ikke målsettinger knyttet til arealbruk.

Nasjonale føringer, samt KPS, Grønn strategi og byvekstavtalen legger til grunn at privatbilbruken ikke skal øke, og at transporten i byområdene i større grad dreies mot mer miljøvennlige og arealeffektive løsninger.

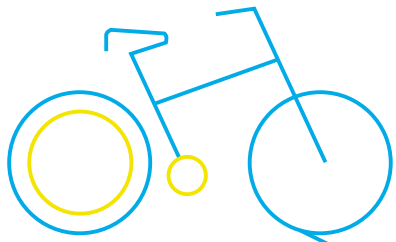
Nasjonale og lokale føringer peker også mot et samfunn uten utslipp av klimagasser.

Videre vil en mer aktiv befolkning, også gjennom mer bruk av aktive transportformer som gange og sykkel, være et virkemiddel for bedre folkehelse. Nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken inneholder også et folkehelsemoment med klare føringer for alt transportarbeid.

Nasjonale og lokale føringer peker også mot et samfunn uten utslipp av klimagasser. Nullvekstmålet knytter seg til et slikt fremtidsbilde, med mål om null vekst i personbiltrafikken.

Førende dokumenter:

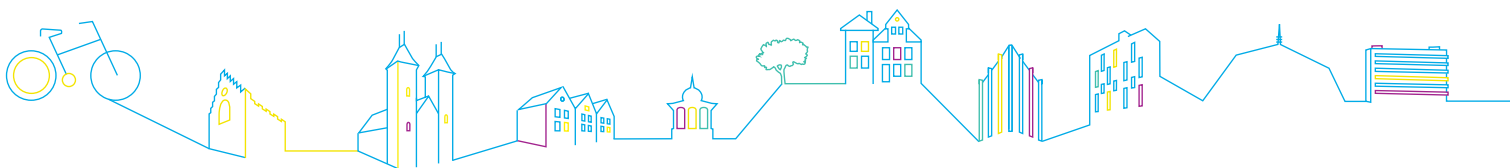
- **Kommuneplanens samfunnsdel (KPS)** særlig med mål om kompakt by, gåbyen og grønn by.
- **Grønn strategi** gir rammer for en fossilfri by innen 2030.
- **Regional areal- og transportplan (RATP)**
- **Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP)** legger til rette for et sikkert transportsystem som bedrer fremkommelighet, fremmer verdiskaping og bidrar til lavutslippssamfunn. For å nå målene peker Stortinget på nødvendigheten av økt sykkeltrafikk i byområdene.
- **Folkehelse** er premiss i all planlegging, både etter Folkehelseloven og Plan- og bygningsloven. Folkehelseplan for Bergen kommune: Aktiv by – friskere bergensere og Regional plan for folkehelse trekker frem trygge og aktive bo- og nærmiljø, helsefremmende levevaner og et bærekraftig og renere bymiljø. Tilrettelegging for valg av sykkel, gange og kollektiv fremfor bil anbefales.
- **Miljøløftet** (samlebetegnelse på byvekstavtalen og bompengepakken) har følgende viktige premisser:
 - Nullvekstmålet for biltrafikk, dvs. at bruk av privatbil i byområdet ikke skal øke.
 - Bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved tilrettelegging av attraktive alternativ til bil.
 - Bedre fremkommelighet for næringstransport.
 - Et forsterket og fokus på arealbruk, med mer forpliktende føringer.



SYKKELSTRATEGI



Foto: Christine Hvidsten





Utfordringer og behov

- Vedvarende lav sykkelandel
- Mange opplever det utrygt å sykle
- Bergen har i liten grad et sammenhengende sykkelnett
- Det er store mangler i sentrumsnære områder der potensialet er størst
- Syklister skades i trafikken

Det er nødvendig med en målrettet innsats for å oppfylle ambisjoner. Sykkelsatsing krever felles innsats fra flere parter. Det er derfor behov for en strategi som sikrer samordning og en felles faglig plattform.

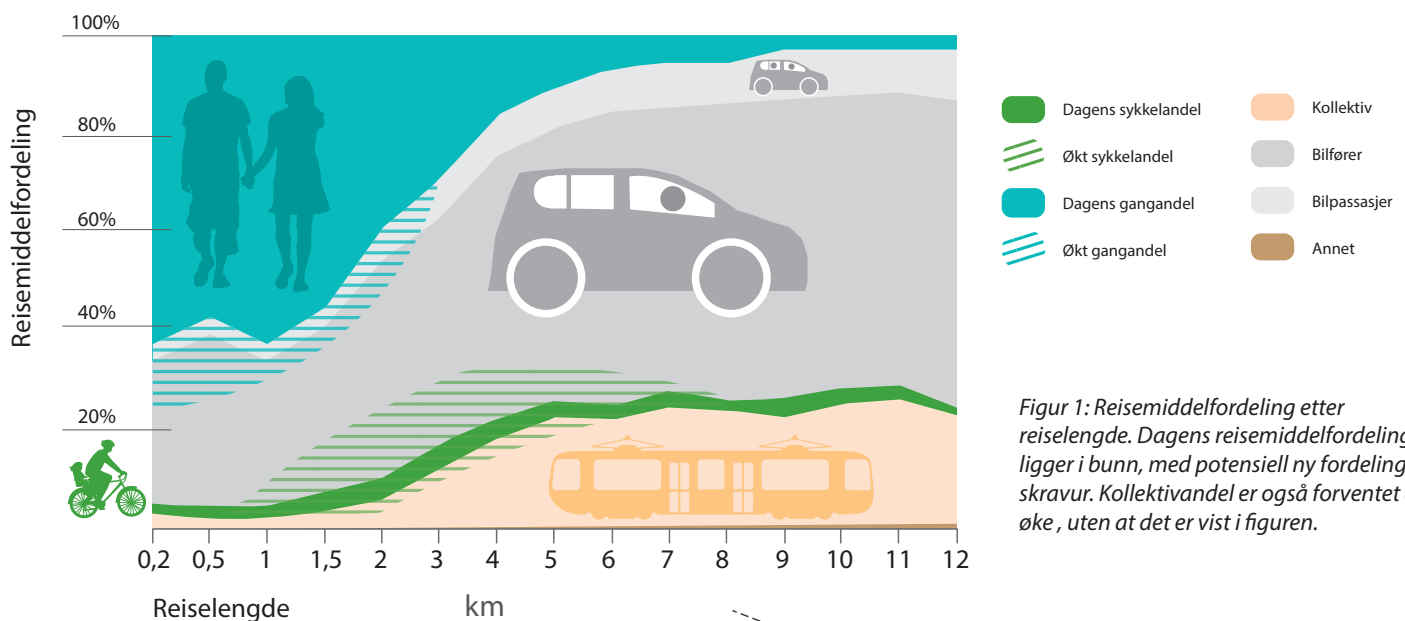
Hvilket potensial skal strategien utløse?

Prioritering av trygghetssøkende syklister og korte reiseavstander

En hovedgrunn til at bergensere lar sykkel stå, er at de opplever det utrygt å sykle. For å gjøre sykkel til et reelt alternativ for flere, det avgjørende med god tilrettelegging og sammenheng i tilbudet, slik at flere brukere opplever det trygt. Sammenheng og et avklart og tydelig system må vektes fremfor tilrettelegging for høy sykkelhastighet.

Syklister er en sammensatt transportgruppe, både med tanke på alder, utstyr og fysiske forutsetninger. Med en mangedobling av sykkeltrafikken vil spekter av syklister øke, en variasjon som er velkommen og naturlig. Ulike syklister vil ha varierende terskel for hva de opplever som attraktivt.

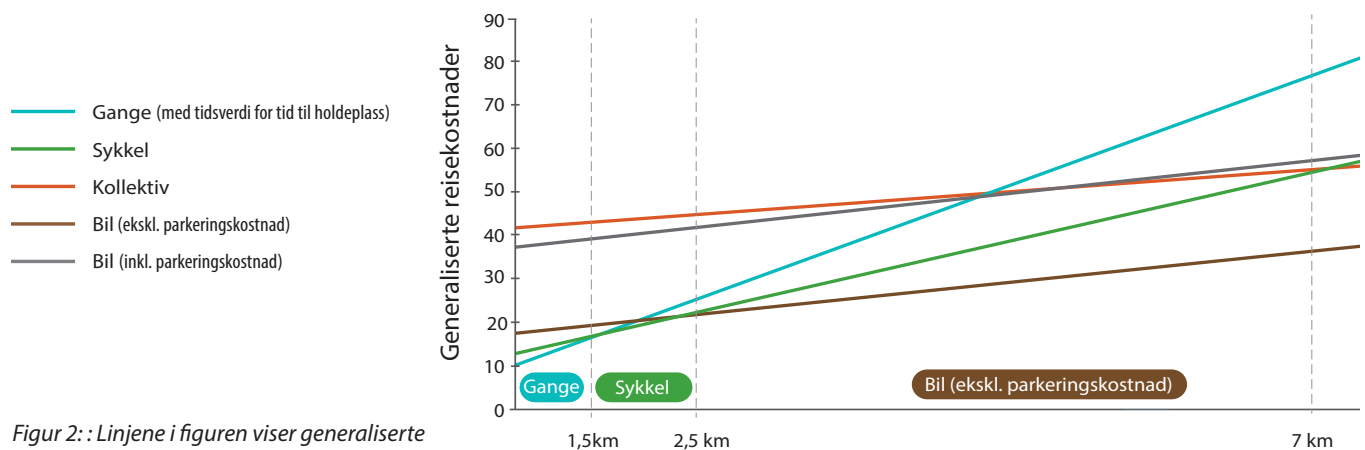
Det kan likevel være nødvendig å fastsette hvem som skal være premissgivere for valg som legges til grunn for strategien. En slik prioritering innebærer ikke at grupper ekskluderes, men at utforming av anlegg og rekkefølgen i utbyggingen rettes slik at effekten av innsatsen blir størst.



Figur 1: Reisemiddelfordeling etter reiselengde. Dagens reisemiddelfordeling ligger i bunn, med potensiell ny fordeling i skravur. Kollektivandel er også forventet å øke, uten at det er vist i figuren.



Foto: Christine Hvidsten



Figur 2: Linjene i figuren viser generaliserte reisekostnader for ulike transportformer etter reiselengde. Generalisert reisekostnad er et mål på hvor belastende en reise er for trafikanten. Kilde: UA rapport 51, 2014.

Sykkelen har størst konkurransefortrinn på strekninger mellom 1 og 3 km mot bil, og inntil 7 km mot kollektiv og bil der det er høye parkeringskostnader. Strategien tar utgangspunkt i at korte reiser opp til 5 km har størst potensiale for å overføres til sykkel. Det største volumet av turer er også de korte turene.

Figur 3: Diagrammet viser fordelingen av reiser etter reiselengde. Datagrunnlaget er hentet RVU 2014. Søylene ikke er knyttet til like lange avstander. De fleste turene vi tar i Bergen er under 5 km, og det er her potensialet for å overføre reiser er vurdert å være størst.

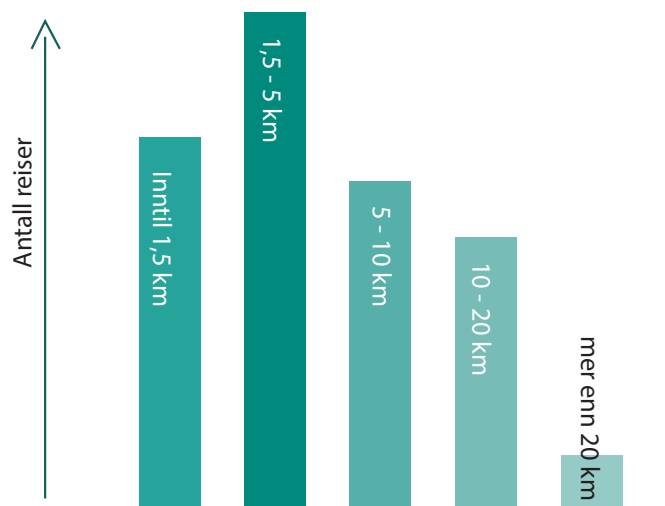




Foto: Christine Hvidsten

Fotgjengere er den svakeste part i transportsystemet og skal ivaretas særskilt. Både av hensyn til dem og i hensynet til syklisters behov for fremkommelighet blir løsninger som gir lavt konfliktnivå mellom gående og syklende vektlagt. Barn og unge løftes ofte frem i forbindelse med sykkelsatsing. Både sykkelstrategien og gåstrategien legger til grunn at syklisters skilles fra fotgjengere der det er potensial for konflikter. For de yngste barna er fortaussykling likevel en grei løsning der det ikke er egnet dedikert sykkelinfrastruktur. På skolevei må fotgjengertilrettelegging være tungt prioritert.

Strategien peker på opplæring av barn og unge som en satsing for å rekruttere og bygge sykkelkultur. Gode sykkelferdigheter og trafikkforståelse er egenskaper som gjør fremtidens syklisters i stand til å ferdes trygt i trafikken. I sin prioritering av fysiske tiltak retter sykkelstrategien seg mot voksne syklisters for å oppnå økt sykkelandel. Ved å legge vekt på å utforme anlegg som oppleves trygge, vil likevel de unges behov langt på vei bli ivaretatt. For å ta grep om det store etterslepet på utbygging av trygg sykkelinfrastruktur, vil det noen plasser være aktuelt å med en trinnvis utbygging. Da vil et første trinn kunne ivareta voksne syklisters bedre enn i dag, mens siste trinn gir en fullgod løsning også for de yngste. Gåstrategien og sykkelstrategien ivaretar sammen barn og unges mobilitet godt. Gåstrategien har barn og unge som en prioritert gruppe.

Trafikksikkerhet må ivaretas

Nullvisjonen om et samfunn uten drepte og hardt skadde ligger som premiss for strategien. En forutsetning for alle tiltak som skal gjennomføres er at sikkerheten til trafikantene ivaretas. Flere norske byer har hatt en økning i antall alvorlige ulykker parallelt med økning i sykkelbruk. Vi må unngå at satsingen på sykkel får konsekvenser for innbyggerne i form av dødsfall eller alvorlig skade. Det er derfor avgjørende at trafikksikkerhet ligger til grunn for all gjennomføring av strategien.

Manglende trygghet oppgis som hovedgrunn til at ikke flere velger å sykle i Bergen. Vi må utforme byen og trafikkkanleggene slik at de oppleves trygge av brukerne. Det er ikke alltid samsvar mellom hva folk opplever som trygt og reell risiko. Begge hensyn må ivaretas i satsingen.

Den trygge og mangfoldige byen som kommuneplanens samfunnsdel har mål om, er for alle. Trafikksikkerhetsaspektet ved gjennomføring av sykkelsatsingen må derfor se ut over syklistene og også ivareta sikkerheten og trygghetsfølelsen til fotgjengerne.

Veieierne arbeider hver for seg med trafikksikkerhet i sine veinett. Miljøøftet har en trafikksikkerhetsgruppe (TS-gruppen) som arbeider med tiltaksplaner for trafikksikkerhetsprosjekt. Antall ulykker og alvorlighetsgrad er avgjørende kriterier for innsatsen til det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig som alt arbeid innenfor sykkelsatsingen vil ha sikkerhet som et premiss, må det generelle trafikksikkerhetsarbeidet hos partene i miljøøftet gå parallelt med sykkelsatsingen, med egne prioriteringskriterier.



Foto: Morten Wanvik

Strategiens struktur

Strategien har et målhierarki under en overordnet visjon. Visjonen er tydelig forankret i de overordnede styringsdokumentene, og er ment å vare ut over strategiperioden. Under visjonen peker strategien ut et hovedmål med fire tilhørende delmål. Delmålene bygger opp under hovedmålet, men innenfor hvert sitt tematiske innsatsområde. Strategien peker på virkemidler eller satsinger som må gjennomføres for å sikre måloppnåelse til hvert delmål. For hver av satsingene er det pekt på hvem som har hovedansvar for gjennomføringen.

For å evaluere måloppnåelsen er det gitt målbare indikatorer til både hovedmålet og delmålene. Strategien anbefaler at indikatorer følges opp jevnlig gjennom perioden.

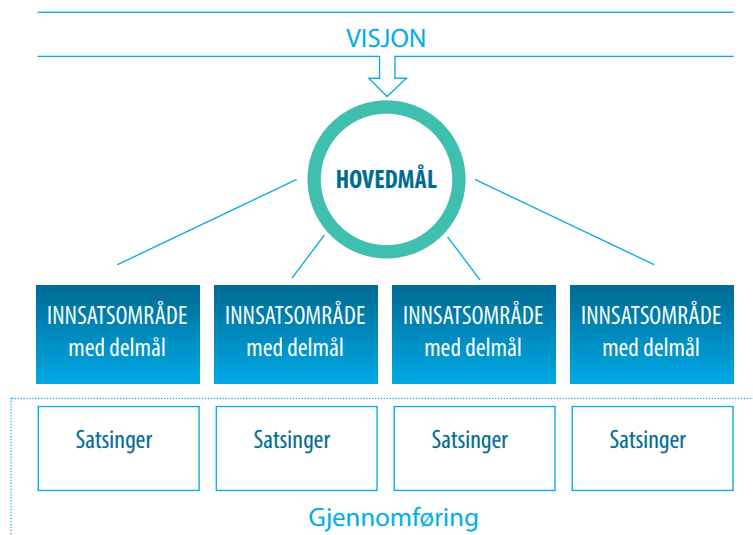
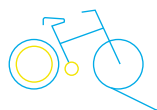




Foto: Christine Hvidsten



Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen

Visjon

Visjonen for strategien er at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen. Det er enkelt å velge sykkelen i hverdagen, til jobb, skole/studie og på fritiden. At det er attraktivt innebærer en opplevelse av trygghet, god flyt og fremkommelighet, og at det er enkelt å orientere seg. I tillegg betyr det gode opplevelseskvaliteter og lave miljøbelastninger i form av støy, støv og skitt.

I den fremtidige byen er det godt samspill mellom trafikantgruppene. Å sykle er alminnelig i Bergen, og et naturlig valg for de aller fleste, spesielt på de korte reisene. Hverken de syklende eller andre opplever at et økende antall syklistene gir konflikt mellom trafikantgrupper. Økt sykkeltrafikk skal ikke gå på bekostning av folks helse og sikkerhet, hverken for syklistene eller andre trafikanter.

Et fremtidsbilde i tråd med visjonen ligger utenfor strategiens tiårsperspektiv, men gir grunnlaget for de mål og virkemidler strategien trekker frem. For hvert år i strategiperioden skal det bli sikrere og mer attraktivt å sykle i Bergen.





Foto: Hanne Tveit



Flere skal sykle mer

Hovedmål

Flere sykler mer

Hovedmålet for strategien er at flere skal sykle mer. Sammen med målet er det listet opp konkrete størrelser som skal måles, og hvilket nivå vi har ambisjoner om å være på i 2030.

Måloppnåelsen om 10 % sykkelandel er ambisiøs. Den tilsvarer 300 % økning i antall sykkelture. For å lykkes er det nødvendig med en målrettet og prioritert satsing. Det må prioriteres både personressurser og økonomiske midler til gjennomføring i større grad enn i siste tiårsperiode. Strategien peker på hvilke prioriteringer som anbefales for å kunne oppnå angitt resultat.

Premiss for satsingen:

- **Det er nedgang i antall alvorlige sykkelulykker**
Jfr. SVVs ulykkesregister, drepte og hardt skadde.

Indikator for måloppnåelse:

- **Sykkelandelen i Bergen kommune er 10 %**
Av alle reiser i Bergen kommune, i hht. nasjonal RVU.
- **I utvidet Bergen sentrum er sykkelandelen 20 %**
På internturer i utvidet sentrumsområdet i hht. KPS.
- **30 % flere oppgir at det er trygt og enkelt å sykle**
Måles med spørreundersøkelse på bydelsnivå hvert 5. år; jfr. vedlegg y

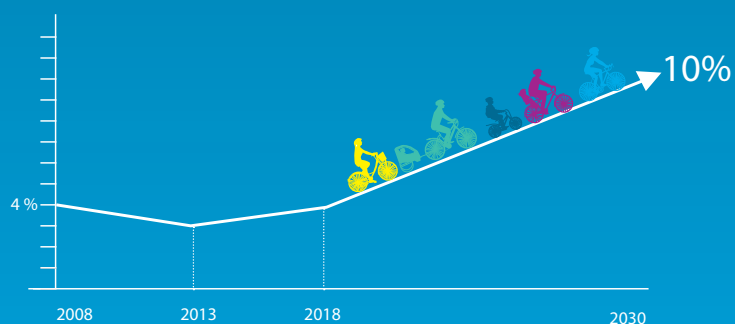




Foto: Christine Hvidsten

En stadig økning i andelen sykkelture er et en god indikator på at det er attraktivt å sykle. Flere velger sykkelen etter hvert som den fremstår som et trygt, sikkert, effektivt og behagelig transportalternativ.

Mer sykkelbruk gir positive effekter. Det gir bedre mobilitet for flere grupper uten førerkort, eller med økonomiske begrensninger på mobiliteten. Økt sykkelbruk har dermed en utjevneende effekt. Det er samtidig en effektiv reisemåte i byområder.

For den enkelte fører mer sykling også til bedre fysisk og mental helse. Lokalsamfunn, bydeler og byen som helhet vil oppleve reduksjon i de negative konsekvensene av biltrafikk, som støy og støv. I tillegg er de samfunnsøkonomiske gevinstene av å overføre reiser til sykkel fra bil positive. Det gir lavere infrastrukturkostnader og reduserte helseutgifter. For storsamfunnet fører en endret reisemiddelandel til reduserte klimagassutslipp.





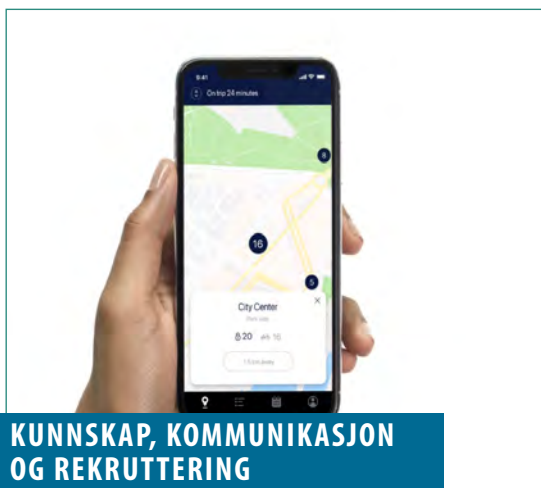
SYKKELNETT



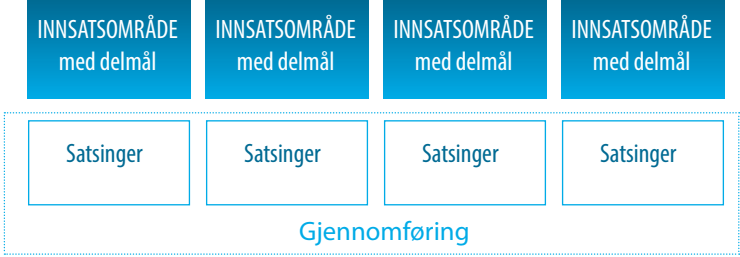
DRIFT OG VEDLIKEHOLD



TILGANG PÅ SYKLER



KUNNSKAP, KOMMUNIKASJON OG REKRUTTERING



Innsatsområder med delmål

Hovedmålet i strategien er brutt ned i 4 delmål. De ulike delmålene bygger alle opp under hovedmålet, men retter seg mot hvert sitt innsatsområde:

- Sykkelnett
- Drift og vedlikehold
- Tilgang til sykkel
- Kommunikasjon og kultur

Strategien forklarer kort om betydningen av og begrunnelsen for hvert innsatsområde. Ytterligere bakgrunn og dokumentasjon for valgene ligger i kunnskapsgrunnlaget.

Det er listet opp hvilke satsinger strategien anbefaler gjennomført for å nå målet for hvert innsatsområde. Hovedansvaret for satsingene er angitt slik at gjennomføringen av strategien skal bli enklere og mer forutsigbar.

Til hvert delmål er det angitt hvilke målbare indikatorer som skal følges opp for å kunne vurdere om målene er nådd.

SYKKELNETT



Mål:
Bergen skal ha et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming.

Et avgjørende vilkår for å sykle, er egnede ruter å sykle. Veinettet må utformes slik at det oppleves attraktivt for syklende. Det innebærer trygge system som er enkle å bruke og gir god fremkommelighet. Nettet må være sammenhengende og finmasket nok til at brukerne kan benytte det dit de skal. Strategien peker ut hvilke deler av veinettet som bør gis en særlig sykkelvennlig utforming; sykkelnett. Det er dette vi kaller *sykkelnett*.

Sykkelnett i strategien er en videreføring fra strategien for 2010-2019, med noen endringer. Noen få veier som har vist seg svært problematisk å tilrettelegge for sykkel er tatt ut. Det er i hovedsak langs viktige kollektivtraseer der kombinasjonen sykkel og buss eller bane er vanskelig av trafikksikkerhetshensyn og arealknapphet. Samtidig er det tatt inn nye veier i sykkelnett. Strategien har tatt utgangspunkt i en maskevidde på 200-600 meter, avhengig av beliggenhet i bystrukturen og topografi. I områdene nær bydelssentrene, der sykkelen er særlig konkurransedyktig og der det er flere målpunkt, er sykkelnett mer finmasket enn i andre deler av kommunen.

Måleindikatorer

- **Prioritert del av sykkelnett skal være trafiksikkert og ha sykkelvennlig utforming innen 2030.**

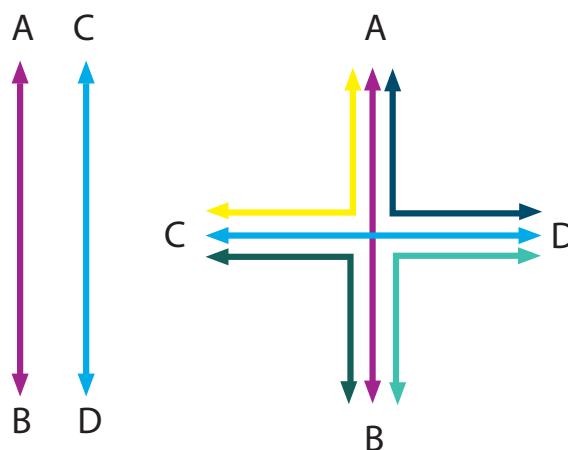
Hvordan skal det måles:
Løpende kartlegging av tiltak, med årlig oppsummering.

- **I 2030 skal minst 1/3 av innbyggerne ha < 200 m til sykkelnett med god kvalitet.**

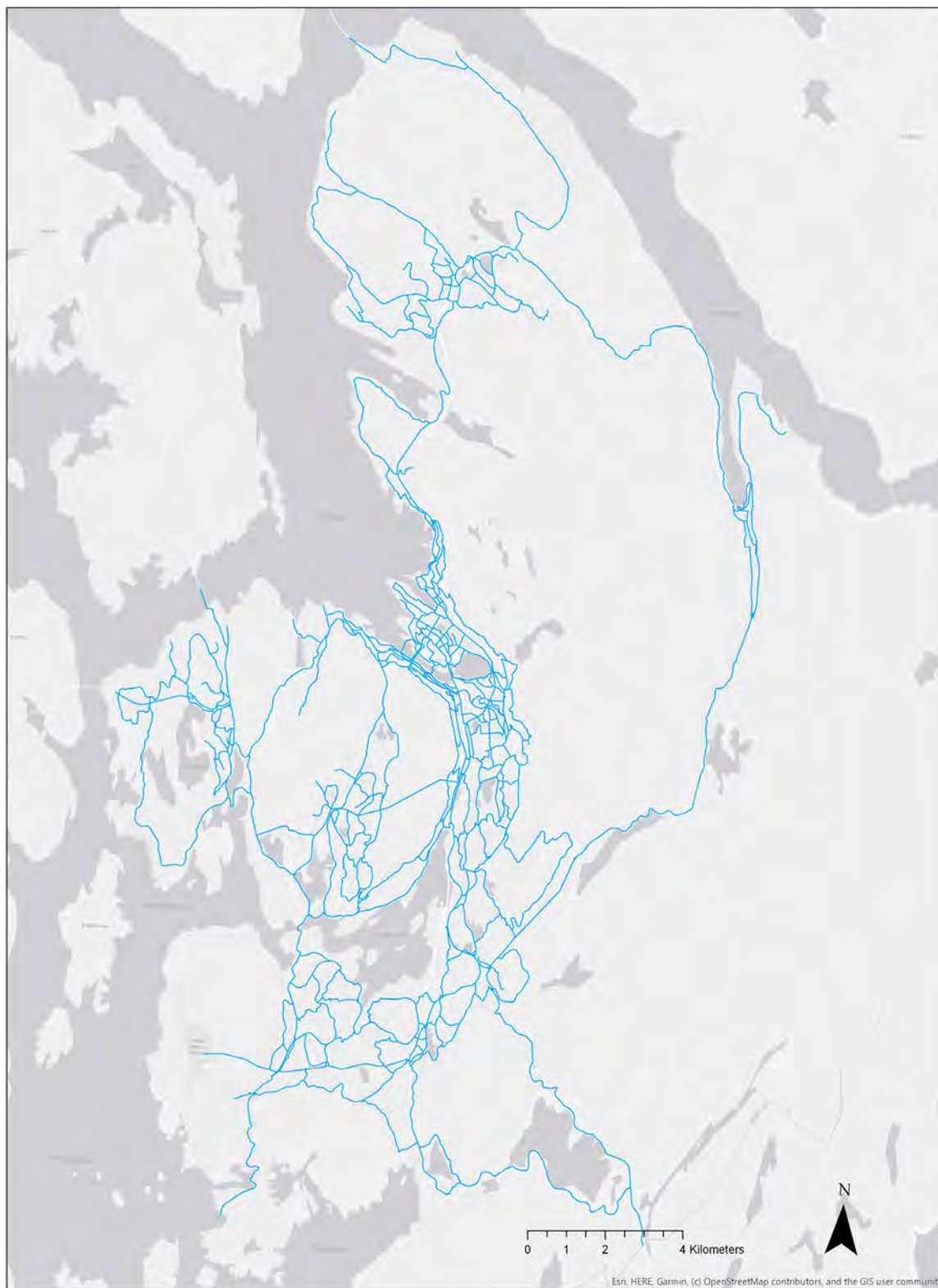
Hvordan skal det måles:
Hvert. 3. år skal dekningsgraden av utbygget nett beregnes.

- **Minst 80 % av innbyggerne skal oppleve at det blir bedre forhold for syklister.**

Måles hvert 4. år i spørreundersøkelse



Figur 5: Ved å bygge nett i sammenheng med gode koblinger, kan en tredoble mulige reiseforbindelser med den samme veilengden



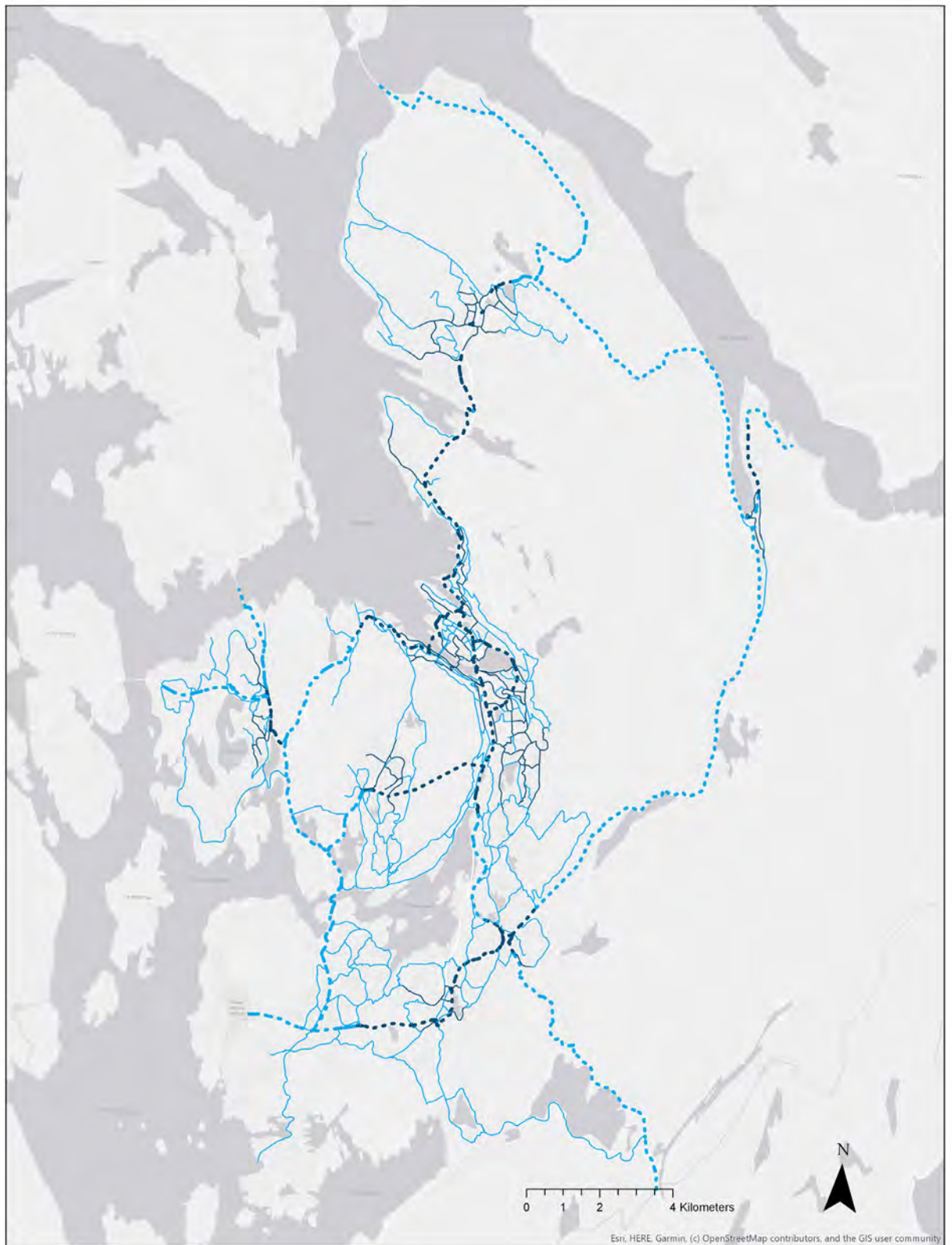
— Definert sykkelnett

Sykelnettet var tidligere klassifisert i et hoved- og bydelsnett, der hovedrutene var prioritert for utbygging. Men det var ikke nødvendigvis på hovedrutestrekninger at trafikk og trafikspotensiale var størst. Inndelingen gav også utfordringer for avklaring av løsninger og utforming. Det oppdaterte sykkelnettet har ikke en hoved- og bydelsinndeling. Sykkelnettet i sin helhet må ligge til grunn for all utbygging ved og på det aktuelle rutenettet.



Deler av sykkelnettet er vist som prioriterte ruter. Strategien legger til grunn at den offentlige utbyggingen prioriterer å sikre kvalitet og sammenheng i denne delen av nettet. Samtidig vil hele sykkelnettet være en premiss f.eks. ved privat planlegging. Den prioriterte delen av nettet skal skape sammenheng i sykkelnettet inne fra sentrum og utover. Trafikpotensialet er størst i sentrale deler i byen, i Bergenuhus og Årstad. Føringer i KPS, samt behovet for å styrke mobiliteten i bydelene, innebærer en prioritering også av sykkelnett i sentrale deler av alle bydeler.

- Definert sykkelnett
- Prioritert del av sykkelnettet
Den offentlige innsatsen må i første rekke sikre sykkelvennlig utforming på den prioriterte delen av sykkelnettet.



- — — Prioriterte regionale ruter
- — — Regionale ruter

Deler av sykkelnettet er, på tvers av prioriteringen, gitt egenskapen «regional rute». Disse rutene vil binde bydelene sammen, og binde kommunen sammen med omegnskommuner. Det regionale nettet samsvarer i hovedtrekk med riksveinettet, med noen ekstra koblinger. Det er samtidig et tydelig strategisk grep å knytte de nære områdene inne i kommunens senterstruktur sammen, før man prioriterer å etablere hele det regionale nettet.

Sykkelvennlig utforming

Å tilrettelegge infrastruktur som iviterer til bruk, er avgjørende for at en større del av befolkningen velger sykkelen oftere. Sammenheng i sykkelnettet trenger ikke å bety én fast utforming av alle rutene i nettet. Men det må være lett for sykklistene å forstå hvor det er tilrettelagt for sykling, og hvordan sykkeltilbudet skal brukes. Denne sammenhengen gjelder også ved utforming av kryss og overganger fra en type løsning til en annen.

Evalueringen av gjeldende strategi peker på utfordringer med krav til utforming av infrastruktur. I arbeidet med sykkelstrategien har vi sett forventninger om og behov for tydelige utformingspremisser. Dette er et krevende arbeid, og det er hensiktsmessig å først utforme en strategi som avklarer overordnede retningsvalg. Detaljer for utforming blir en viktig oppfølgingsoppgave. Et slikt arbeid må også kobles mot føringer i gåstrategien.

Noen moment er likevel aktuelt å peke på som prinsipper for oppgradering og utbygging av sykkeltilbudet langs de definerte sykkelrutene.

- ▶ Trafikale ambisjoner og stedlige egenskaper må tas med i vurderingen av hvilken utforming som velges på de ulike delene av rutenettet.
- ▶ I planlegging av vei- og gateprosjekt kan en ikke framskrive vekst i biltrafikk, med mindre den kommer som følge av en omfordeling i veinettet eller av økt nyttetransport. Dette er en naturlig følge av nullvekstmålet i byvekstavtalen, og målet om redusert biltrafikk i Grønn strategi.
- ▶ Hastighet og mengde av biltrafikk har avgjørende betydning for hvilke tilretteleggingsbehov syklistene har. I tette byområder vil et lavt hastighetsnivå være utgangspunkt i de fleste deler av gatenettet.
- ▶ Både gåstrategi og sykkelstrategi legger til grunn at gangareal i første rekke er for fotgjengere. Sykkeltilrettelegging vil i all hovedsak innebære separering fra de gående, samtidig som noen steder har karakter eller potensial som gjør det greit å blande enten alle, eller bare de myke, trafikantene.

De fleste kombinasjoner av hastighet, mengde biltrafikk, antall fotgjengere og syklistene vil gi grunnlag for å vurdere flere alternativer for utforming av sykkelnettet. Trafikale ambisjoner og stedlige forhold må ligge til grunn for vurderingen med å finne løsninger som passer best. Herunder antall kryss og avkjørsler i området, målpunkt i nærområdet og innhold i tilliggende bygg.



Trinnvis utbygging

Store deler av veinettet har ingen særlig tilrettelegging for syklistene i dag, og det er en lang vei til et attraktivt sykkeltilbud. Deler av det prioriterte sykkelnettet er tilrettelagt, men størstedelen krever tiltak av større og mindre art. På ti år vil det ikke være mulig med regulering og etterfølgende prosjektering og bygging av alle deler av det prioriterte sykkelnettet som i dag ikke har god kvalitet. Det er samtidig mange deler av nettet som kan gjøres litt eller mye bedre med mindre tilretteleggingstiltak.

Prosjektet «sykling mot enveiskjøring» har åpnet opp for å sykle mot vanlig kjøretning i flere gater i Bergen. Liknende oppmerkingstiltak, kombinert med ombygging av gater eller endringer i kjøremønster for bil, kan gi grunnlag for sykkeltilrettelegging som ikke krever regulering. Også skilting, dekkeoppmerking eller «rød asfalt», særskilt kryssutforming eller tilpasset lysregulering kan gi kvalitetsheving for syklistene i veinettet.

For å kunne levere brukerne et mest mulig sammenhengende nett raskest mulig, vil enkle tiltak være nyttige virkemidler i en trinnvis utbygging av sykkelnettet. En trinnvis utbygging kan også innebære å gjøre det bra for dem som sykler i dag, for senere å utvide tilbud slik at det kan håndtere f.eks. en tredobling av sykkeltrafikkvolumet.



Satsing 1:

Det offentlige skal sørge for tilrettelegging av prioritert del av sykkelnettet.

Hovedoppgaven til offentlige utbyggingsetater og planmyndigheter vil være å sikre at den prioriterte delen av sykkelnettet får en sykkelvennlig utforming. Utbyggingen kan foregå trinnvis. Det innebærer at en strekning kan bli oppgradert noe i et første trinn, og så på et senere tidspunkt oppgraderes ytterligere. Tiltak langs enkeltpunkt og i koblingspunkt vil være særlig relevant her. Det må gjøres vurderinger i hvert enkelt tilfelle om enkle tiltak er trafiksikkert. Belysning må inngå i utformingen av sykkelrutene.

Den prioriterte delen av sykkelnettet er klassifisert i «bra»; «middels»; «dårlig» og «ikke tilbud». Lengden på de delene av nettet som pr. 2019 ikke er «bra» er ca. 90 km. Det pågår større plan- eller byggeprosjekt på 20 km i forbindelse med bybanen, samt noe annet pågående arbeid.

Ansvar: Veieierne

Satsing 2:

Premisser for valg av sykkelvennlig utforming må klargjøres.

Bergen kommune vil, sammen med partene i Miljøløftet, klargjøre premisser rundt valg av sykkelvennlig utforming, for å lette arbeidet med enkeltsaker. Det må vurderes underveis om arbeidet skal munne ut i en veiledning, en egen utformingsstandard, en eksempelsamling eller noe annet.

Ansvar: Veieierne

Satsing 3:

Definert sykkelnett skal ligge til grunn for all utbygging.

Det definerte sykkelnettet skal ligge til grunn for all saksbehandling i det offentlige. I hovedsak vil dette gjelde planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Stedsanalyse vil vise hvilke deler av nettet som må inkluderes i den enkelte sak. Gjennom utbygging av byen kan nye premisser medføre at det er fornuftig å forskyve ruter. Slik justering av linjeføringen i sykkelnettet kan gjøres dersom ny trasé svarer ut behovet som definert sykkelnett skal løse.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten



Foto: Andrew Keith

Satsing 4:

Alternative ruter skal etableres ved anleggsarbeid.

I perioder vil det være nødvendig å beslaglegge deler av sykkelinfrastrukturen i forbindelse med anleggsarbeid i veinettet eller på tilliggende bygningsmasse. Det er nødvendig med et godt system for etablering av alternative tilbud for syklistene. I dette inngår både søknad til veieier med en godkjenningssprosess, og etterfølgende gjennomføring av godkjent løsning. Stikkprøvekontroller må gjennomføres slik at feil og avvik kan lukkes bort.

Ansvar: Den enkelte veieier.

Satsing 5:

Sykkelveiinspeksjoner skal sikre kvaliteten i nettet.

En nødvendig del av å kunne tilby et sykkelnett med god utforming, er jevnlig gjennomgang for å sikre at kvaliteten opprettholdes. Det kan oppstå endringer eller tiltak som gjør at deler av nettet som tidligere er klassifisert som godt, får feil eller mangler. Strategien legger derfor til grunn at det gjennomføres jevnlig sykkelveiinspeksjoner, og at feil og mangler som avdekkes i inspeksjonene blir fulgt opp med tiltak.

Ansvar: Veieier

Satsing 6:

Handlingsplaner skal sikre målrettet oppfølging av strategien.

For å lette gjennomføringen av strategien skal det utarbeides 4-årige handlingsplaner som konkretiserer innsatsen i delperioden.

Ansvar: Miljøloftet og veieierne

Satsing 7:

Gateløsninger skal videreutvikles og tilpasses.

Ved utbygging av sykkelnettet må gjennomførte prosjekt evalueres med for å heve kompetanse og bidra til felles kunnskapsgrunnlag. Det kan være aktuelt å teste løsninger som utforsker nye prinsipper for sykkeltrafikken. I dette ligger både fysisk utforming og tekniske løsninger. Slik utforskning kan gjøres som uttalt midlertidige tiltak der en løpende ser på effekter. Forsøk kan ikke gjennomføres før trafiksikkerhet er vurdert for alle transportgrupper.

Ansvar: Veieierne.



DRIFT OG VEDLIKEHOLD



Foto: Einar Grieg

Mål:
Sykkelnettet skal ha drift og vedlikehold som gjør det sikkert og forutsigbart å sykle hele året.

Det skal være enkelt, sikkert og forutsigbart å sykle. God drift og godt vedlikehold er viktig for sikkerheten til syklistene. En svært stor andel av sykkelulykkene er ulykker som kun involverer syklisten selv. Denne typen ulykker skyldes i stor grad mangelfull drift og vedlikehold.

Løv, løs grus og sandansamlinger, dammer og hull i veidekket kan føre til fallulykker med både mindre og mer alvorlig skade. Kosting og dekkeoppgradering er dermed viktige skadereduserende driftstiltak. Vedlikehold av kantvegetasjon bedrer siktforhold. Det øker sikkerheten og kan samtidig gi økt grad av trygghetsfølelse.

Barmarkssesongen utgjør den største delen av året i Bergen. Kosting, fjerning av løv, asfaltering, dekkereparasjon og kant- og gressklipping må tilpasses behovet gjennom sesongen.

Bergen har en kortere vintersesong enn mange andre norske byer. Vinteren har likevel egne utfordringer for driftsapparatet. Glatt veibane og snøfall kan gjøre sykkelen til et upålitelig fremkomstmiddel. Dersom sykkeltrafikken skal endre reisemiddelfordelingen i byen, må sykkel

Målindikatorer

- Risiko for eneulykker med sykkel er redusert i 2030.

Hvordan og hvor ofte måles det:

Ulykkesstatistikk: Eneulykker i % av antall sykkelturnere fra RVU.

Oppdateres hvert 5. år.

- Antall registrerte feil/avvik for vedlikeholdsnivå og andel av feil som rettes opp.

Hvordan og hvor ofte måles det: Ved løpende inspeksjoner

være et reelt alternativ også om vinteren. Et attraktivt sykkeltilbud krever forutsigbarhet, og tydelige drifts- og vedlikeholdsrutiner. Særlig for arbeidsreisen, der de andre transportalternativene er presset på kapasitet, er det avgjørende at de reisende kan stole på tilbudet. Det skal ikke være nødvendig å vurdere transportmiddelvalget fra dag til dag. Syklistene må kjøre etter forholdene, men skal samtidig kunne forvente at en sykkel som er riktig utstyrt kan brukes som transportmiddel gjennom hele året.

En økt innsats på drift av sykkelnettet krever økonomiske ressurser ut over det som brukes i dag. Der det blir nødvendig med prioriteringer av driftsmidler, må prioriterte deler av sykkelnettet – sammen med hensiktsmessig oppbygging av driftskontrakter - ligge til grunn for bruk av ressursene.

Sykelnettet ligger langs et veinett med forskjellige eiere. Samkjøring av drifts- og vedlikeholdsrutiner mellom aktørene er viktig for å oppnå forutsigbarhet. En slik samkjøring krever en felles forståelse og samarbeid mellom partene i Miljøløftet. Om rutestrekninger ligger på privat veigrunn må driftsansvarlige i det offentlige sikre grunnlag for sammenheng i driften, med gjennomgående kvalitet.

Satsing 1:

Driftskontrakter skal gi sikre og forutsigbare forhold på sykkelnettet.

Høy kvalitet i drift og vedlikehold av sykkelinfrastrukturen er et viktig bidra fra det offentlige for å redusere ulykkesrisikoen for syklister, særlig for eneulykkene – ulykker som ikke involverer andre trafikanter. Samtidig sikres forutsigbarhet for brukerne. Kommunal driftsstrategi slår fast at traseer for gående og syklende skal brøytes/strøs før, eller samtidig med, kjørevei. Dette vil kreve tilføring av økonomiske ressurser, og gjerne etablering av egne driftsroder for sykkelnettet. For riks- og fylkesveinettet vil hensyn til beredskap og samfunnssikkerhet, samt kollektivstamruter, i en del tilfeller kreve høyere driftsklasse på kjøreveien, men også her må sykkelnettet driftes med en standard som gir forutsigbarhet for brukerne. Generelt må det foreligge driftskontrakter på sykkelnettet i tråd med delmålet.

Ansvar: Den enkelte veieiers driftsavdeling.

Satsing 2:

Sykelnettet skal ha sammenheng i driftsstandard, uavhengig av veieier.

Sykelnettet ligger langs veinett med ulike eiere/forvaltningsansvar. Stedvis vil sykkelnettet fremstå svært oppstykket om det presenteres etter eier. Veieierne må samarbeide for å definere prioriterte driftsruter langs sykkelnettet. Det vil sikre sammenhengende drift langs linjer i nettet. Prioritert nett i strategien bør ligge til grunn for vurdering av driftsklasser.

Ansvar: Veieier

Satsing 3:

Elektronisk system der brukere kan varsle om feil og mangler må styrkes/videreutvikles.

Det finnes i dag ulike system i kommunen og vegvesenet for å melde inn feil og mangler i gatenettet. Systemene bør videreutvikles og samkjøres for økt brukervennlighet og bedre oppfølging. Et koordinert system kan stile innspill videre til rett aktør.

Ansvar: Veieierne og Miljøloftet



Satsing 4:

Løpende inspeksjoner skal sikre nødvendig vedlikeholds nivå.

Det gjennomføres jevnlig inspeksjoner av standarden på sykkelrutene, for å avklare behovet for vedlikehold. Inspeksjoner og påfølgende iverksetting av tiltak må innrettes slik at forhold som reduserer sikkerhet og fremkommelighet på sykkelnettet raskt blir rettet opp i. Sykkelveiinspeksjonene under innsatsområde "Sykkelnett" vil også kunne bidra med innspill om vedlikehold.

Ansvar: Veieiers driftsavdeling.

Satsing 5:

Det skal utvikles digitalt kart for drifts-status og midlertidige ruteomlegginger.

For bedre informasjon om status i sykkelnettet skal partene se på løsninger for et digitalt kart med sanntidsinformasjon om driftsnivå og om alternative tilbud ved anleggsarbeid som berører sykkelnettet.

Ansvar: Miljøloftet og veieierne

TILGANG TIL SYKKEL



Mål:
Det er god tilgang til sykkelparkering og sykler.

De fleste som sykler eier sin egen sykkel. Et kriterium for å bruke sykkelen er et sted å sette den når den ikke er i bruk, både hjemme og ved alle destinasjoner. Parkeringstilbudet er dermed avgjørende for å bruke egen sykkel.

I valg av parkeringsløsning er det nødvendig å veie behovet for sikkerhet opp mot fleksibilitet. Der en oppholder seg over lengre tid, må man ha parkeringsløsninger som gir forutsigbarhet for å finne igjen sykkelen i lik stand som da en forlot den. Der sykkelen bare skal stå kort tid, vil mange først og fremst ønske at løsningen ligger nært målpunkt og er rask og enkel i bruk. Det er nødvendig at parkeringstilbudet balanserer mellom synlighet og nærhet til målpunkt opp mot beskyttelse fra regn, vind og tyveri.

Iblant vil låneordninger være gunstige alternativ til å bruke egen sykkel. I Bergen tilbys offentlig tilgjengelige lånesykler gjennom bysykkelordningen. Bisyklene gir mulighet for bruk av sykkel der egen sykkel ikke er et godt alternativ. Den kan erstatte egen sykkel på enkeltreiser uten

Målindikatorer for 2030

- **Det er maksimalt 100 m å gå til sykkel-parkering i alle bydelssentre og i Bergen sentrum.**
Hvordan og hvor ofte måles det: Offentlig tilgjengelig parkeringstilbud oppdateres løpende, men analyseres hvert 2. år.
- **50 % av alle arbeidstakere har et sykkel-parkeringstilbud ved arbeidsplassen.**
Hvordan og hvor ofte måles det: Oppgitt gjennom nasjonal RVU, som for bilparkering.
- **Alle skoler har et sykkel-parkeringstilbud, og minst 50 % av skolene har et tilbud under tak.**
Hvordan og hvor ofte måles det: Register vedlikeholdes av kommunen v/ etat for Bygg og eiendom.
- **Offentlige bygg/virksomheter har et offentlig tilgjengelig parkeringstilbud.**
Hvordan og hvor ofte måles det: Register vedlikeholdes av kommunen.
- **75% av boligene i det utvidete sentrumsområdet har et bysykkelstativ innen 300 m.**
Hvordan og hvor ofte måles det: GIS-analyse av sykkelstativ opp mot matrikkelen.

retur, eller være et alternativ for å kombinere kollektiv- og sykkelreiser. Noen eksisterende boliger har ikke muligheter for god sykkel-parkering. Det gir begrensninger i mulighet til å ha egen sykkel. Da kan bysykkelordningen kan være et godt alternativ til eierskap.

Generelt vil bysykler bidra til økt fleksibilitet i transportsystemet. Samtidig krever systemet et driftsapparat. Det er også forhold knyttet til ordningen som kan bidra til både positive og negative opplevelser for de syklende. Forutsigbarhet og tilgjengelighet av både sykler og parkeringsstasjoner er premisser for en god ordning, og må ligge til grunn for tilbudet. Forholdet mellom bysyklister og fotgjengere må løses gjennom generell tilrettelegging og utforming av trafikkarealene.

Satsing 1:

Sykkelparkering skal sikres ved all utbygging.

Ved all ny utbygging skal det etableres god sykkelparkering tilpasset syklistenes behov i den enkelte utbygging. Parkeringsbehovet må vurderes og sikres i bestemmelser på alle plannivå, og følges opp i byggesaker.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten

Satsing 2:

Bergen sentrum og bydelsentrene skal ha et brukervennlig sykkelparkeringstilbud.

Det skal være offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel i de største sentrumsområdene. Tilbudet må være intuitivt i bruk, synlig og med god tilgjengelighet. Indikatoren tar utgangspunkt i en maskevidde som ikke overstiger 200 m, slik at det ikke er mer enn 100 m å gå til nærmeste parkering.

Ansvar: Bymiljøetaten

Satsing 3:

Det offentlige skal planlegge og realisere sykkelparkering ved viktige destinasjoner.

Det offentlige må ta ansvar for utbygging av sykkelparkering ved viktige målpunkt i kommunen, for eksempel lokalsentre, idrettsområder og viktige friluftsområder. Arbeidet må vurdere kriterier for prioritering av lokasjoner, og gjennomføringstakt.

Ansvar: Bymiljøetaten

Satsing 4:

Det skal bygges sykkelparkering til eksisterende offentlige bygninger.

Det offentlige eier mange bygg som er oppført uten samtidig etablering av sykkelparkering. Både kommunen og fylkeskommunen må gjennomføre et program for utbygging av sykkelparkering til egen bygningsmasse. Grunnskoler og videregående skoler må prioriteres. Prioriteringskriterier for andre bygg bør være antall besøkende, antall ansatte og geografisk plassering.

Ansvar: Etat for bygg og eigedom og Fylkeskommune

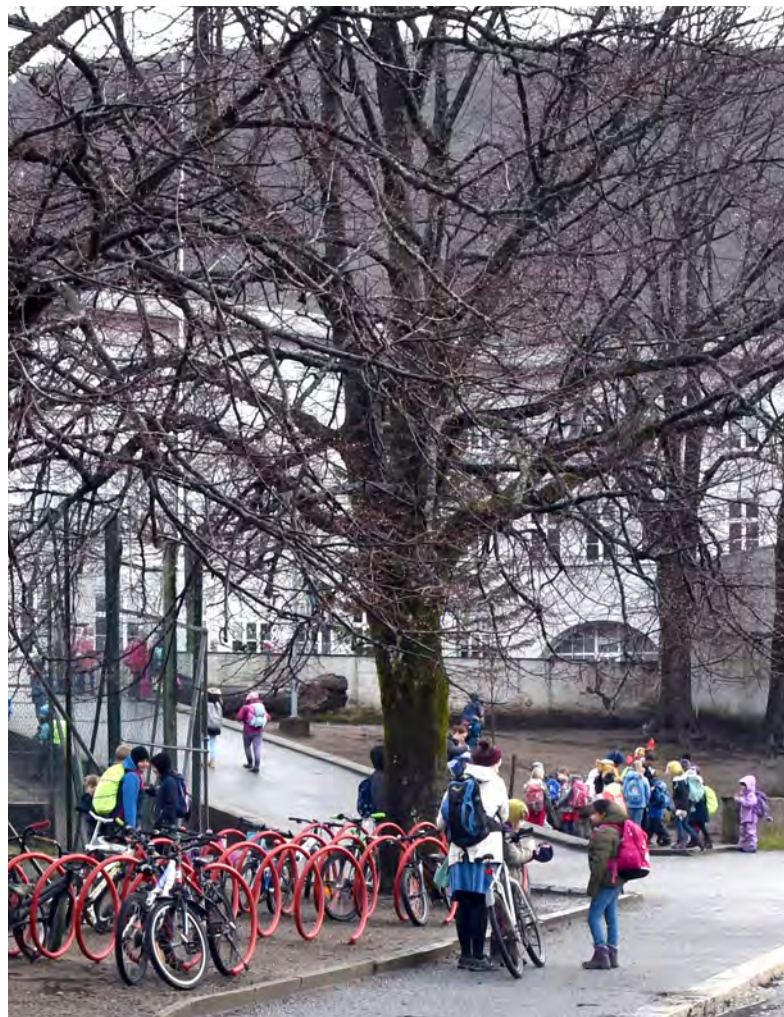




Foto: Ann-Kristin Loodtz

Satsing 5:

Tilrettelegge for overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk.

Tilrettelegging for overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektiv må vurderes. Løsninger kan være sykkelparkeringstilbud ved holdeplasser, bysykkelløsninger samt mulighet for å medbringe sykkel på kollektivtransporten.

Ansvar: Samferdselsavdelinga i fylkeskommunen

Satsing 7:

Bysykkelordningen skal videreutvikles i samsvar med overordnede transportmål.

Bysykkelordningen fremstår som en suksess så langt. Bruk og effekter av ordningen må analyseres som grunnlag for videreføring av ordningen. Eventuelle geografiske utvidelser eller annen videreutvikling av ordningen må bygge på kriterier for attraktiv drift og bruk.

Ansvar: Bymiljøetaten



KUNNSKAP, KOMMUNIKASJON OG REKRUTTERING



Mål:

Det offentlige skal bygge god sykkelkultur i samarbeid med innbyggerne.

Et avgjørende premiss for å bygge sykkelkultur er infrastruktur som gjør det mulig å sykle i hverdagen. Det vil si fysisk tilrettelegging som gjør det sikkert og attraktivt å sykle. Strategien viser at Bergen har en lang vei å gå på dette punktet, men de foregående innsatsområdene søker å ivareta denne utfordringen. Med innsatsområdet Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering peker strategien på at det samtidig vil være effekter å hente i ikke-fysiske tiltak.

Informasjon om både pågående prosjekt og eksisterende tilbud kan stimulere til holdningsendringer og nye reisevaner. Det inkluderer både sykkelruter, parkering og bysykler. God informasjon om alle deler av sykkelstrategien er nødvendig.

Målordikatorer

- **I 2030 er sykkelnettet skiltet.**
Hvordan måles det: Kontinuerlig kartfesting.
- **Mer enn 60 % av innbyggerne sykler minst en gang årlig.**
Hvordan og hvor ofte måles det: Nasjonal RVU

For å rekruttere nye sykkler inkluderer strategien opplæringstiltak for barn og unge. Rekruttering av voksne er i hovedsak knyttet til at fysiske tiltak vil skape økt trygghetsfølelse som er en hovedårsak til at voksne i dag lar sykkelen stå. I tillegg kan det å prøve nye sykkeltyper gi muligheter en del ikke har sett for seg.

Å utvikle en felles og tydelig kunnskapsbase vil både styrke gjennomføringen av sykkelstrategien internt hos de offentlige aktørene, men også gi begrunnelse og dermed aksept for tiltak blant innbyggerne.

For å bygge en sykkelkultur, er vi avhengig av bidrag fra flere ulike parter. Da er det ikke nok med informasjon ut fra det offentlige. Vi trenger god kommunikasjon mellom innbyggerne, offentlige og private virksomheter, frivillige organisasjoner og partene i miljøløftet.



Satsing 1:

Sykkelnettet skal skiltes med retningskilt og avstandsskilt.

For å gjøre det lettere for syklister å finne frem langs det tilrettelagte sykkeltilbudet, må sykkelnettet skiltes. En del ruter er allerede skiltet, men systemet må videreføres.

Ansvar: Veieierne

Satsing 2:

Det skal gis sykkelopplæring til barn og unge.

Det offentlige skal bidra til sykkelopplæring av barn og unge. Tilbudet må inkludere utstyrsjekk og praktisk trafikkopplæring, og vil gi et godt grunnlag for å styrke barns mobilitet og sikre rekruttering til sykkelbyen, i tillegg til å styrke trafikksikkerheten.

Ansvar: Kommunen v/Sykel- og mobilitetskontoret og Skoleetaten. Fylkeskommunen

Satsing 3:

Miljøløftet skal informere tydelig om sine prosjekt.

Miljøløftet skal informere om pågående prosjekt gjennom oversiktlige nettbaserte løsninger. Det er også nødvendig å samle erfaringer fra gjennomførte prosjekt i et felles kunnskapsgrunnlag.

Ansvar: Kommunikasjonsgruppen i Miljøløftet sammen med veieierne.

Satsing 4:

Det må utvikles bedre registre for ulykker med myke trafikanter.

I dag finnes gode ulykkesstatistikker for politirapporterte ulykker, men det er ikke noe systematisk kartlegging av ulykker der politiet ikke har vært involvert. Eneulykker på sykkel kan ha et omfattende skadepotensial, og det antas at ulykker som bare involverer den forulykkede utgjør et betydelig antall. Det er grunn til å tro at det samme gjelder for ulykker mellom syklister og fotgjengere. For å få bedre kunnskap om den totale ulykkesituasjonen, vil vi starte et lokalt registreringsarbeid på legevakten for alle som er skadd i forbindelse med sykling.

Ansvar: Kommunen og partene i miljøløftet

Satsing 5:

Det skal arbeides aktivt for å redusere konflikt mellom syklister og store kjøretøy.

Ulykkesstatistikk på nasjonalt nivå viser at store kjøretøy er overrepresentert i de alvorlige sykkelulykkene. Vi vil arbeide for risikoreduserende tiltak særlig rettet mot store kjøretøy, både lastebiler og busser. Byen er avhengig av både varelevering og kollektivtransport, og tiltak må ikke vanskeliggjøre de store kjøretøyenes nødvendige funksjoner. Gjennom et eget prosjekt om bylogistikk, kan vi undersøke utfordringene knyttet til varelevering og se på muligheter for å redusere konfliktnivået. Blindsonekamera/blindsonearvsling kan være eksempel på et konkret og relativt enkelt virkemiddel.

Ansvar: TS-gruppen i miljøløftet.

Satsing 6:

Det skal lages årlig sykkelregnskap for Bergen.

For å bedre oversikten med sykkelsatsingen, og dermed lette arbeidet med gjennomføring av strategien foreslås et årlig sykkelregnskap for Bergen. Det må være en kortfattet oversikt som ikke tar mye ressurser bort fra satsingen, men som blir et hjelpemiddel i oppfølging av de ulike satsingene. Sykkelregnskapet vil bl.a. vises status for de ulike satsingene og målindikatorene.

Ansvar: Gang- og sykkelgruppen i miljøløftet / PBE

Satsing 7:

Holdningsskapende arbeid.

Det skal arbeides med å styrke sykkelkulturen i Bergen gjennom holdningsskapende arbeid. Arbeidet må rettes både internt i offentlige etater, mot private aktører og generelt mot innbyggerne. Vi ser i dag ulike meninger om hva en syklist trenger og hva en syklist bidrar med i transportsystemet.

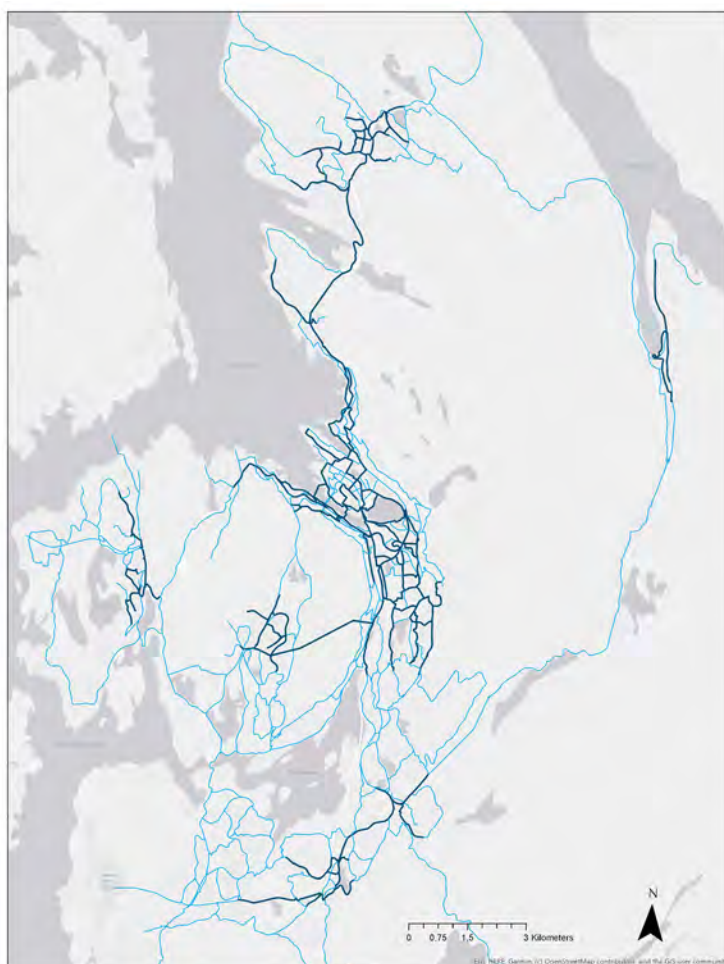
Private aktører er viktige samarbeidspartner for det offentlige. Flere virksomheter har sett fordeler ved å benytte sykkelen til tjenestemobilitet for sine ansatte. Det offentlige vil jobbe for å påvirke private aktører til å legge til rette for sykkel.

Sykkelreparatør til skoler eller arbeidsplasser kan være et av flere incentiver for å finne frem og ta i bruk sykkelen. Det kan også være aktuelt å se på tilskudd til låneavtaler for å gi nye grupper mulighet til å teste ut elsykler eller større varesykler.

Bergen er så vidt kommet ut av startblokken som sykkelby. Å bidra til bevisstgjøring om syklisters behov internt i organisasjonene er fortsatt nødvendig.

Ansvar: Sykkel- og mobilitetskontoret og kommunikasjonsgruppen i Miljøløftet.





SYKKELNETTET

Det er lovlig å sykle de fleste steder. Forbud mot sykling på motorveg, i bybanetrasé og på noen turveier er de tydeligste unntakene. Ettersom mennesker skal inn i de fleste gater, er det viktig å være tydelig på at sykkelene hører hjemme i hele veinettet i like stor grad som bil.

Sykelstrategien viser et sykkelnett der det skal legges særlig til rette for sykling. På denne måten kan en gjøre det ekstra attraktivt å sykle i de utvalgte rutene. Ved utforming av sykkelnett må en ta høyde for at sykkelistene kan komme av og på nettet i alle kryss.

Alle veiprojekt og andre utbyggingsprosjekt på eller til sykkelnett må tilrettelegges i hht. strategien.

Sykelnett er ca. 400 km. Den prioriterte delen utgjør ca. 110 km. Om lag 15 km av det prioriterte nettet er vurdert å ha god kvalitet. Ruter med god kvalitet er tatt med for å gi nettet sammenheng. I noen tilfeller kan det også være nødvendig å utbedre koblinger.

Satsing 1 under innsatsområde «sykkelnett» viser til at det offentliges dedikerte sykkelinnsats vil være rettet mot en prioritert del av sykkelnett.

På s. 19 beskriver strategien hvordan deler av rutenettet er kategorisert som regionale ruter. Dette er de rutene som anbefales å bruke for å koble bydeler og omegnskommuner sammen.

Håndtering av pågående sykkelprosjekt må vurderes enkeltvis. Der de ligger utenfor prioritert nett, kan det være andre hensyn som gjør at prosjektene likevel bør videreføres løpende.

Under er det gitt en områdevis kommentar til sykkelnett. Utgangspunktet for kommentaren er hva som prioriteres for gjennomføring, samt hvilke endringer som er gjort i rutenettet fra gjeldende strategi.



Åsane

Sykkelrutene inn mot Åsane sentrum er prioritert i strategiperioden. I forbindelse med arbeid knyttet til sykkeltilrettelegging som del av bybane-prosjektet pågår det detaljerte utredninger og vurderinger for de ulike linjene. Opptegningen i strategien er et utgangspunkt for hvor finmasket sykkelnettet i sentrale deler av Åsane bør være. Gjennom mer detaljert arbeid med de enkelte rutene kan det bli aktuelt å gjøre justeringer som på en bedre måte svarer ut det behovet strategien peker på.

Rekkevidden av det prioriterte nettet er lagt med bakgrunn i hvilke områder som er vurdert som nødvendig å knytte sammen i denne omgang. Enkelte boligområder er ikke gitt prioritert rute med bakgrunn i en vurdering av at det er en rimelig grei trygg tilkomst i dag, som til Flaktveit .

Koblingen mellom NHH og Åsane sentrum er vist som prioritert rute. Strekningen er under planlegging nå, som del av prosjektet med sykkeltilrettelegging mellom Bergen sentrum og Åsane – integrert med bybaneprojektet. Fremdrift tilsier at denne strekningen ikke er ferdig bygget innen 2030, men ettersom det er et viktig pågående prosjekt er det vist som prioritert rute i strategien.

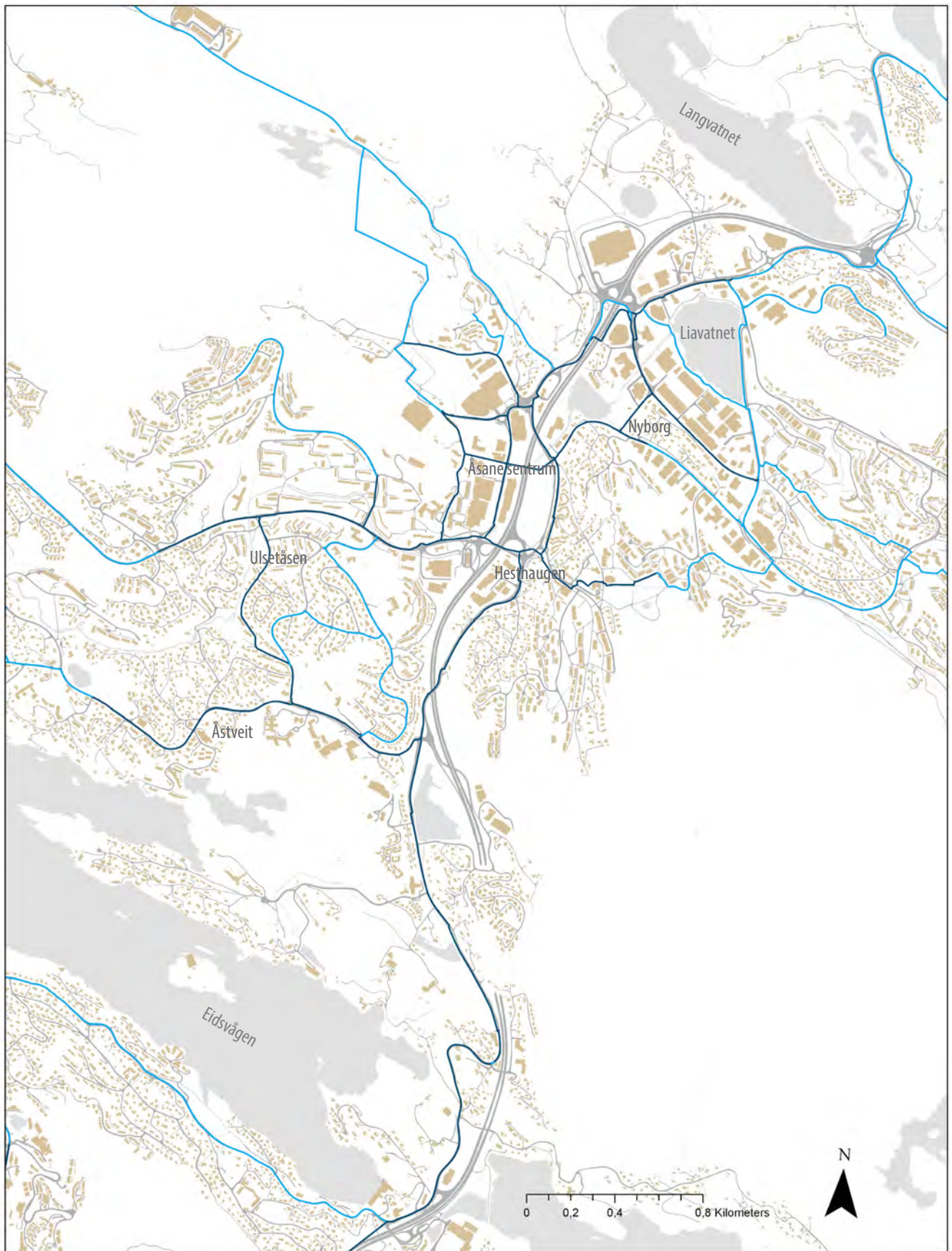
Fremtidig tverrforbindelse er vist over E39. Endelig plassering av en slik må skje i nytt planarbeid. Dersom bybanen legges i bro over E39 med eget sykkeltilbud kan den komme så langt nord at det er behov for enda en kobling på tvers i det mest sentrale området.

Kobling mellom Åsane sentrum og Mjølkeråen/Toppe, samt videre til Salhus er vurdert som prioritert rute. Det er etablert et tilbud frem til ny bro ved Ulsetstemma. Prosjekt videre er under planlegging. Denne strekningen, samt koblingen mellom skole og idrettsområdene i Mjølkeråen og Salhus er ikke tatt med i denne omgang. reguleringsplanen bør fullføres, men utbygging bør prioriteres i det mer sentrale nettet først.

For Eidsvåg er det gitt prioritering av rutenettet i selve Eidsvåg mot Åsane og mot sentrum via ny tunnel. Premissene for trafikk rundt Eidsvågneset vil endres med bybaneutbyggingen, blant annet ved at funksjonen som beredskapsvei fjernes. Forholdene for mye trafikanter langs Eidsvågveien er uholdbare, og tiltak bør gjennomføres. I første omgang er det likevel fotgjengerne og skolebarn som må ivaretas. På Eidsvågneset ligger mye av bebyggelsen langstrakt en del høyere opp enn samleveien Eidsvågsveien. Av konkrete endringer i rutenettet er det sett på muligheten for å koble boligområdene der opp ned til ny sykkelvei på dagens motorveitrasé med en ny kobling fra Tyriveien. Løsningen er ikke tatt inn i sykkelkartet i strategien, men bør vurderes når nytt system er på plass. Den vil gi gode koblinger både inn mot Bergen sentrum med bedre høydekurvatur for brukerne på Eidsvågneset, og samtidig en kobling mellom øvre del av Eidsvågneset og Eidsvågen som unngår det vanskelige partiet der Eidsvågveien krysser elven.

I Åsane er rutenettet fra gjeldende strategi styrket med nye ruter:

- I Myrdalsveien med kobling til Vestlandshallen og over Ulset vest.
- Rute i Liamyrane
- Ny kobling på tvers av sentrumsområdet, forbi kirken.
- Rute over Ulsetåsen; til skolen og kobling mellom sentrum og idrettsområdet på Tertnes.
- Ny kobling mellom Eidsvåg og NHH. Sykkeltunnel er under planlegging som del av reguleringsplan for sykkel mellom Bergen sentrum og Åsane.



- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett



Bergenhushus

Ytre Sandviken er et relativt smalt bebygget belte mellom sjø og fjell, der det tydeligste behovet ligger i etablering av attraktiv sykkelrute inn til Bergen sentrum. Det var lagt til grunn for rutenettet i gjeldende strategi, og er videreført i det nye forslaget. Ruten treffer også de viktigste målpunktene i NHH og Stemmemyren. Koblingen mot idrettsanlegget må sikres i bybaneregulering.

For indre Sandviken er det en utfordring at løsninger for og konsekvenser at bybaneutbyggingen ikke er avklart. Sykkelnettet viser en videreføring av rutene i gjeldende strategi, men det kan bli nødvendig med tilpasninger som en del av sykkelprosjektet parallelt med bybaneutbyggingen. Trafikk mellom Åsane/ytre Sandviken og sentrum er tenkt plassert nede i sjøgaten. I indre Sandviken ligger dagens befolkningskonsentrasjon høyere oppe, og det er nødvendig både å tilrettelegge inn mot sentrum fra de øvre områdene, og med gode koblinger mellom øvre og nedre deler. Strategiutkastet har derfor styrket sykkelnettet med tverrgående ruter.

Det er lagt inn en rute fra Stølen via Skansen til Fjellveien. Derfra er Fjellveien markert som sykkelrute helt frem til Årstadveien. Kalvedalsbakken er tatt ut av sykkelnettet, da det er vurdert at kombinasjonen av kollektivtrafikk, kjørevei og behov for bedre fotgjengertilrettelegging opp mot bebyggelsesstrukturen ikke gir rom for en god sykkelrute på strekningen. Det er derfor nødvendig med alternative ruter. I tillegg til en rute i Fjellveien, er forbindelsen gjennom Årstadgeilen tatt inn i sykkelnettet. For å bedre koblingen til/fra sykehusområdet er det også vist en rute via Lappen.

Sentrum

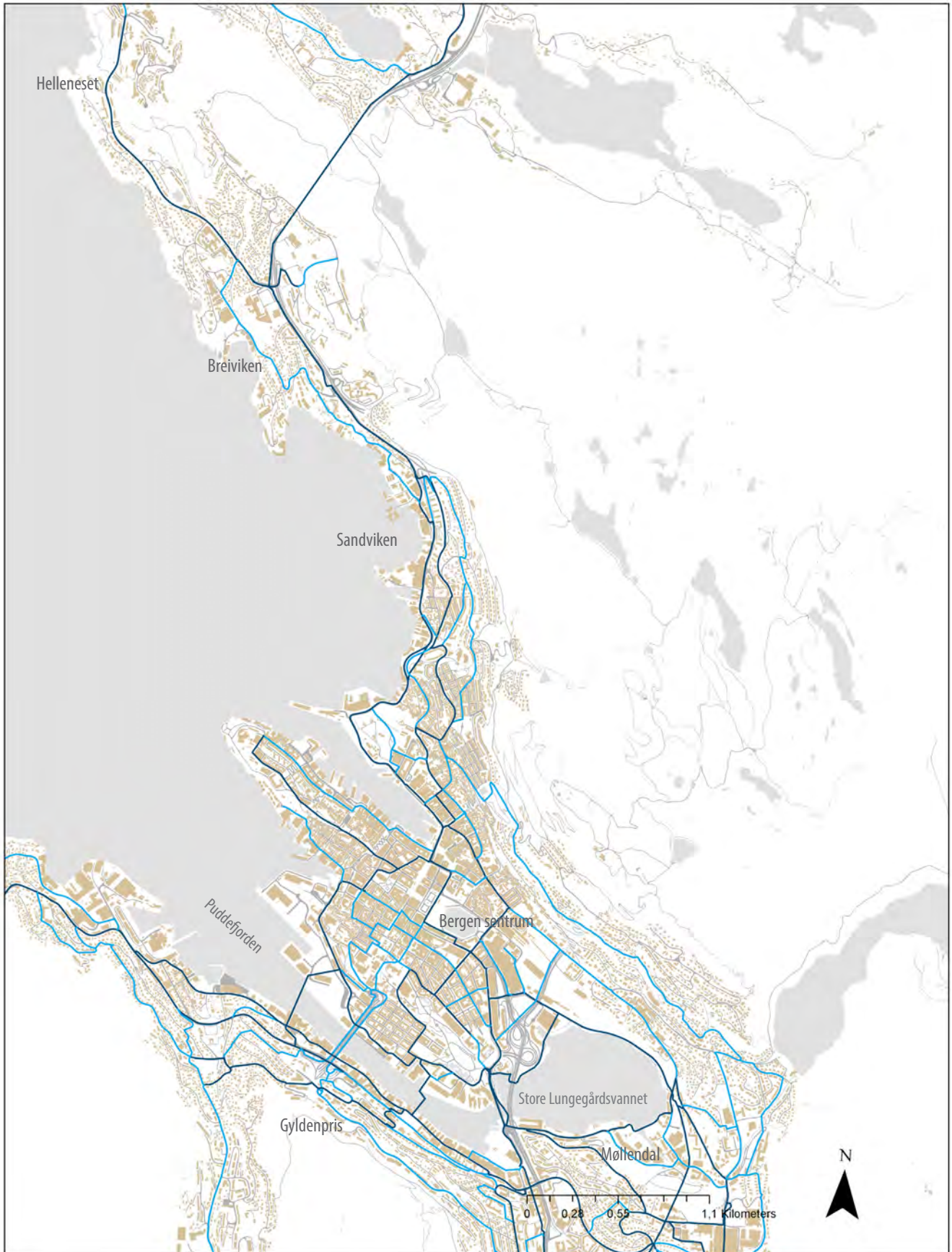
Gjeldende strategi peker på nødvendigheten av sykkeltilrettelegging gjennom sentrum.

Sykkelstrategien har tatt utgangspunkt i at syklistene kommer inn mot sentrum via en håndfull linjer. Det er i første rekke fra nord, fra øst via Fløenstien og fra sør over Nygårdsbroen. I tillegg kommer det sykkeltrafikk over småpudden og puddefjordsbroen. Gjennom byutredningen og planstrategi for Laksevåg er det pekt på en ny gang- og sykkelforbindelse på utsiden av puddefjordsbroen. Forbindelsen er tatt inn i sykkelnettet.

Det har vært et mål å prioritere koblinger mellom de ulike innfallsportene, og samtidig vise ruter til delområder inne i sentrumsområdet. Erfaring tilsier at gjennomføring av løsninger med eget areal for syklistene langs de viste rutene er utfordrende. Det pågår planarbeid for sykkel fra sentrum og nordover. Her vil både linjeføring og utforming være sentrale tema, og detaljarbeid kan resultere i justering av linjene sykkelstrategien viser. Det er påbegynt et arbeid med ny trafikkplan for sentrum. Rutenettet i sykkelstrategien viser et behov som må endelig løses i detaljarbeid for sentrumsområdet.

Nye ruter i sykkelnettet i Bergenhushus:

- Haugeveien
- Nygårdsveien
- Jonas Reins gt.
- Vestre del av Strømgaten
- Dokkeveien
- Rosenbergggt./Sydneskleiven
- Ny bro over Puddefjorden
- Fjellveien
- Årstadgeilen



- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett



Årstad

Denne bydelen har et stort potensial for mer sykkeltrafikk. Det er høy befolkningstetthet og mange målpunkt fordelt i hele bystrukturen. Her er sykkelnettets gitt tilskudd for å bedre maskeviddene i tråd med forventet etterspørsel.

Sammenheng i sykkelnettets i bydelen innebærer mulighet til å sykle ikke bare inn til sentrum, men på kryss og tvers til lokale målpunkt.

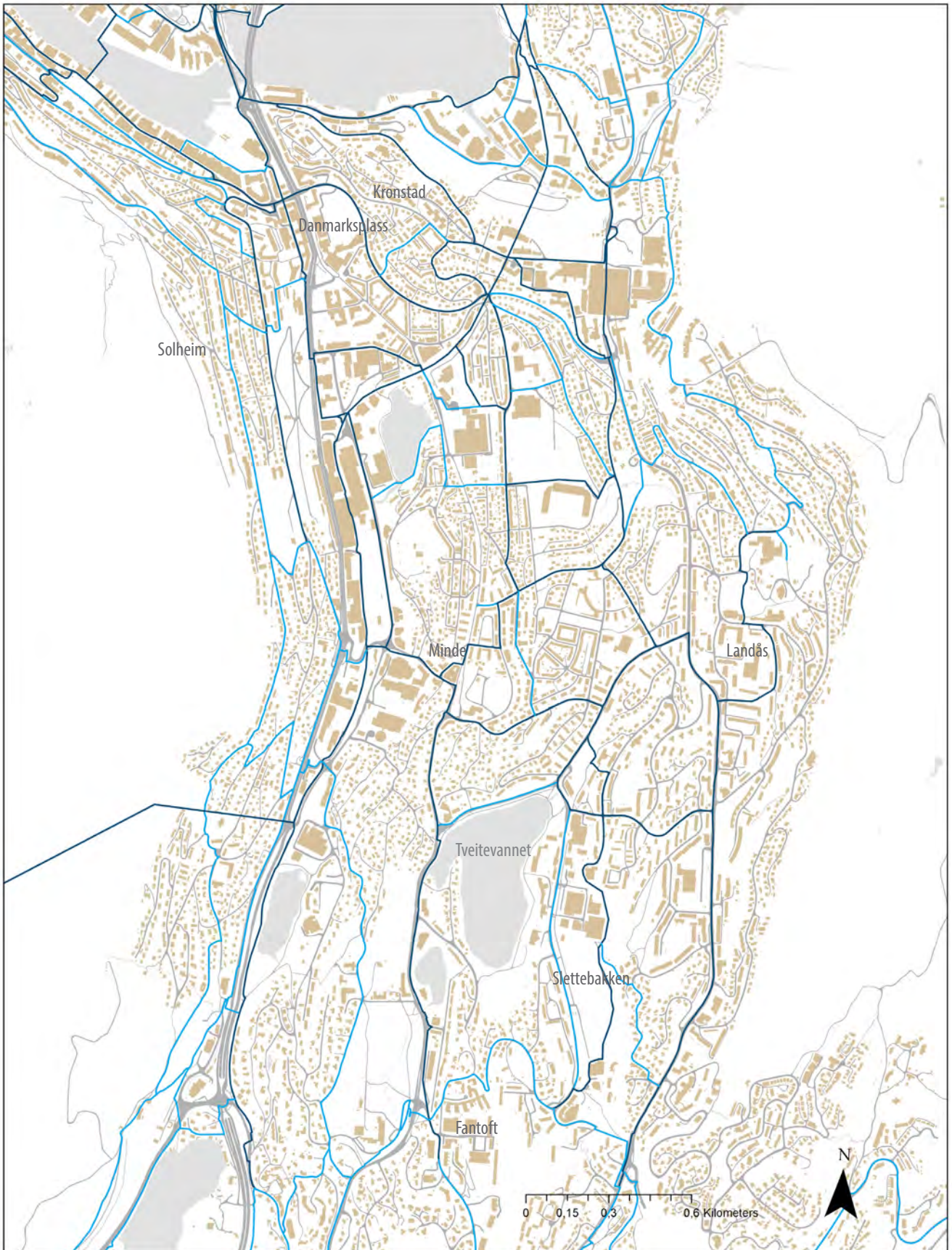
Prioritering er knyttet til de tunge linjene som samler opp både lokaltrafikk og lengre pendlerruter. Samtidig er det foreslått en prioritering av et mer finmasket nett enn i gjeldende strategi, også med tverrforbindelser øst-vest.

Del av Nattlandsveien mellom Hagerupsvei og Vognstølen er tatt ut av sykkelnettets, da det ikke er forventet å kunne gjøre denne strekningen vesentlig bedre for syklister. Det er i stedet lagt inn nye ruter på øst- og vestsiden. Ruten i Birkeveien er gitt prioritet for å understreke behovet for tilrettelegging på strekningen. Også sykkelrute i Inndalsveien er flyttet til parallellgate i øst. Deler av sykkelruten i Fjøsangerveien er tatt bort fra sykkelnettets, da det er etablert tilbud i Kanalveien.

At gater er tatt ut fra sykkelnettets innebærer ikke at en ikke kan sykle på strekningene. Det er imidlertid viktig å formidle at de linjene/rutene som inngår i nettets skal heves til en standard som ikke kan oppnås alle steder.

Nye ruter:

- «Landåsroute» til Haukeland: Rugdeveien, Landåssvingen, Vognstølen/Sollien mot Haukeland.
- Kobling mellom St. Olavsvei og Finnbergåsen
- Fageråsveien og Astrupsvei
- Jonas Lies vei, Edvard Griegsvei, Hunstadsvingen.
- Kobling mellom Fredlundveien og Fjøsangerveien, ved Løbergsalleen.
- Kobling mellom Kr. Bings vei og Løbergsveien.
- Ny linje i bakkant av idrettsanlegg på Slettebakken. Som erstatning for veien med buss og banetrasé.
- Justerte linjer på Løvestakksiden (Vikensgt. Og fra Firdagaten/Solheims Tverrgate til Sygnagaten/Skrivergaten)
- Fra Storetveit via Kirkeveien til Fjøsanger



- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett



Foto: Christine Hvidsten

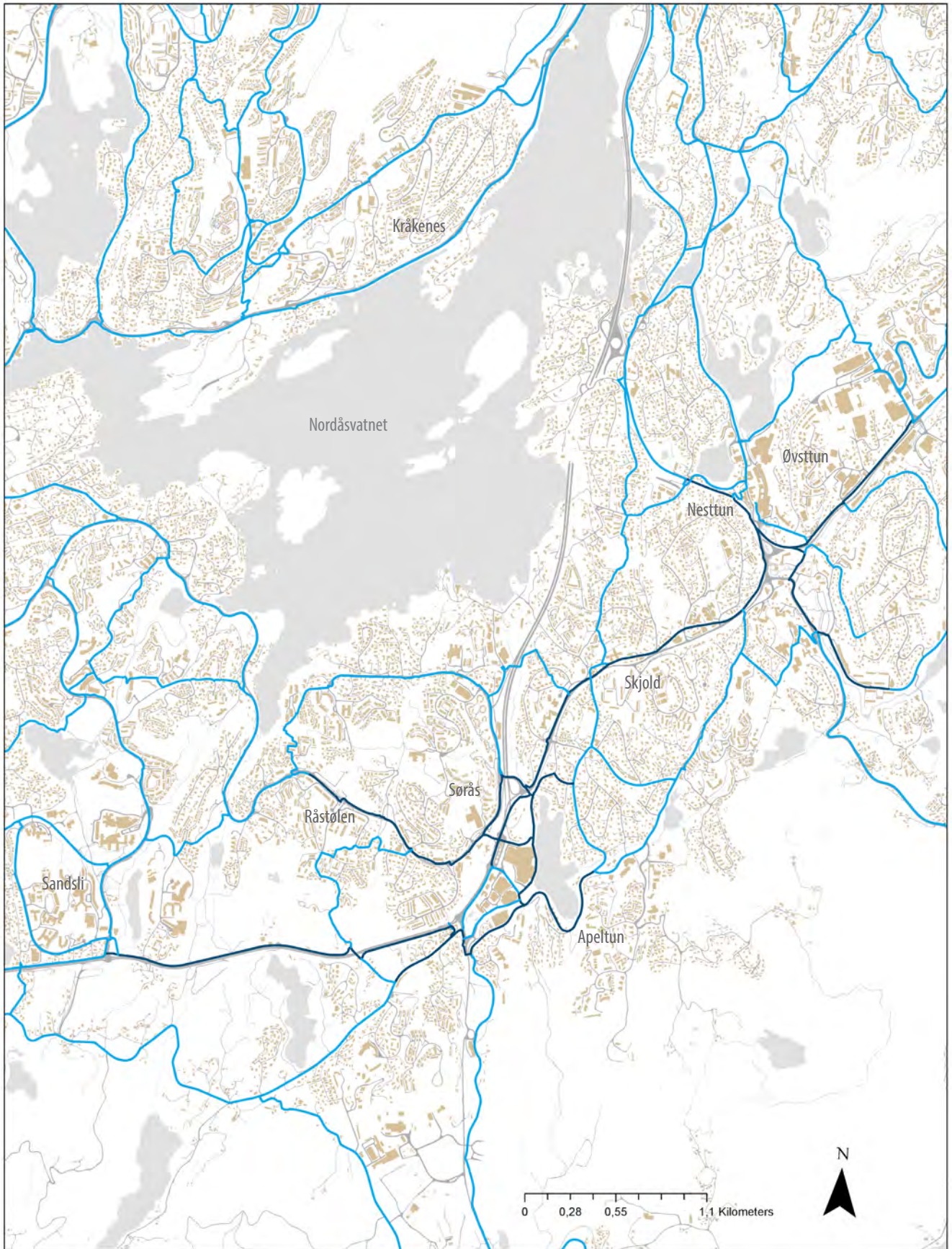
Fana og Ytrebygda

I disse bydelene er det bygget en god del sykkeltilrettelegging siste tiårsperiode. Ny strategi viderefører sykkelnettet kun med mindre justeringer. Det er prioritert koblinger fra de to bydelssentrene og ut mot nærområdene. Dette innebærer også koblingen mellom de to bydelssentrene.

Ruten langs gamle Vossebanen, mellom Kloppedalstjønn og Gamlehaugen, er ikke vist som prioritert rute. Ruten har et høyt antall syklistere som kan ha en avvisende effekt på fotgjengere. Fullt skille mellom fotgjengere og syklistere på denne strekningen krever dels omfattende utvidelse med utfordrende kulturminneavveininger. Det er ikke registret alvorlige ulykker langs linjen. Det er vurdert at behovet for sykkeltilrettelegging er vesentlig større langs andre ruter, begrunnet i både trafikkpotensial og ulykkesrisiko. Det er viktig at kvaliteten i det prioriterte nettet imøtekommer behovet, og avgrensingen av prioritering er spisset med bakgrunn i omfang av nettet.

Nye ruter:

- Sandalsveien
- Hjorteveien
- Kobling til Hjorteveien
- På tvers av Lagunen (ligger i reguleringsplan)



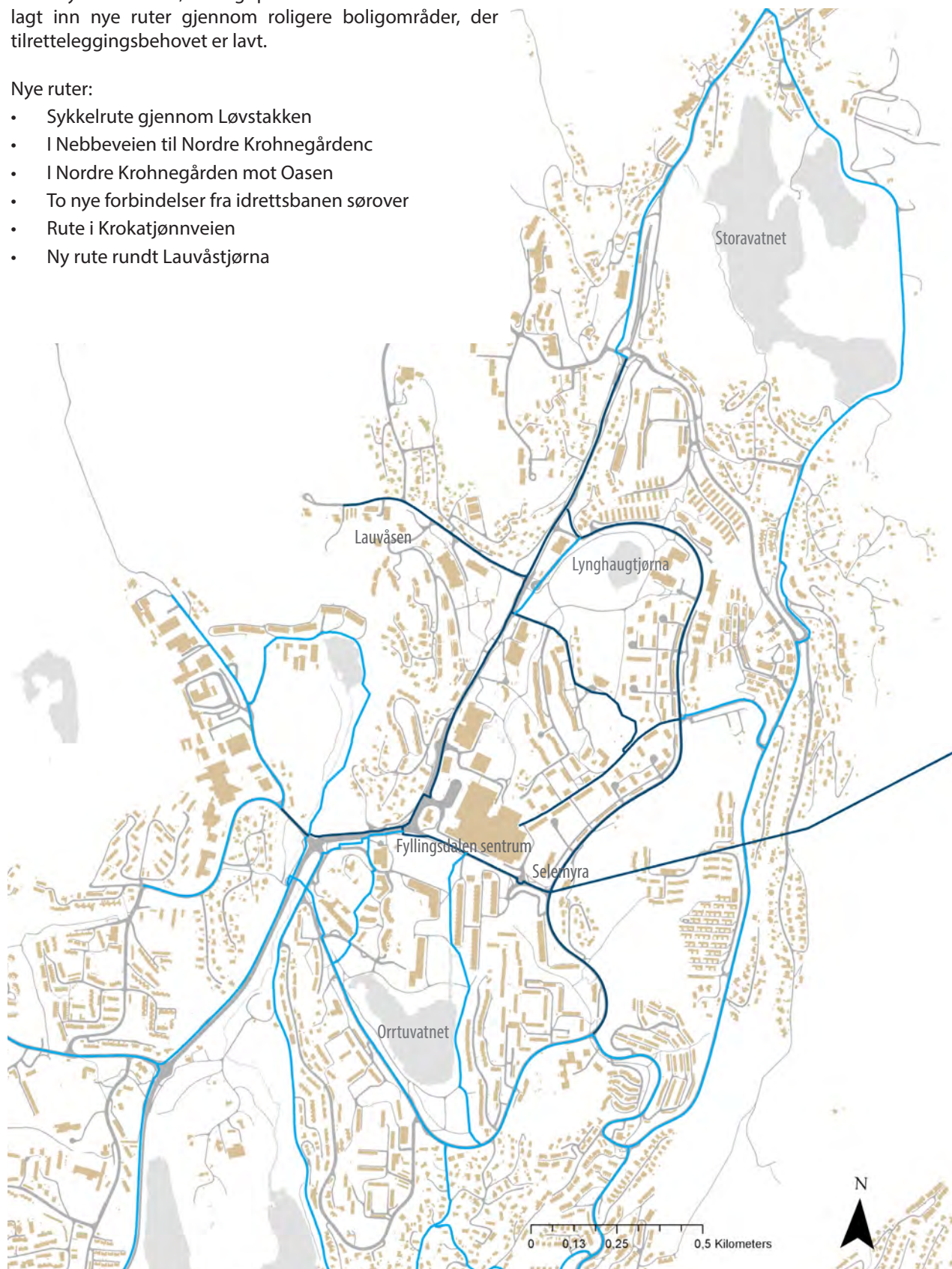
- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett

Fyllingsdalen

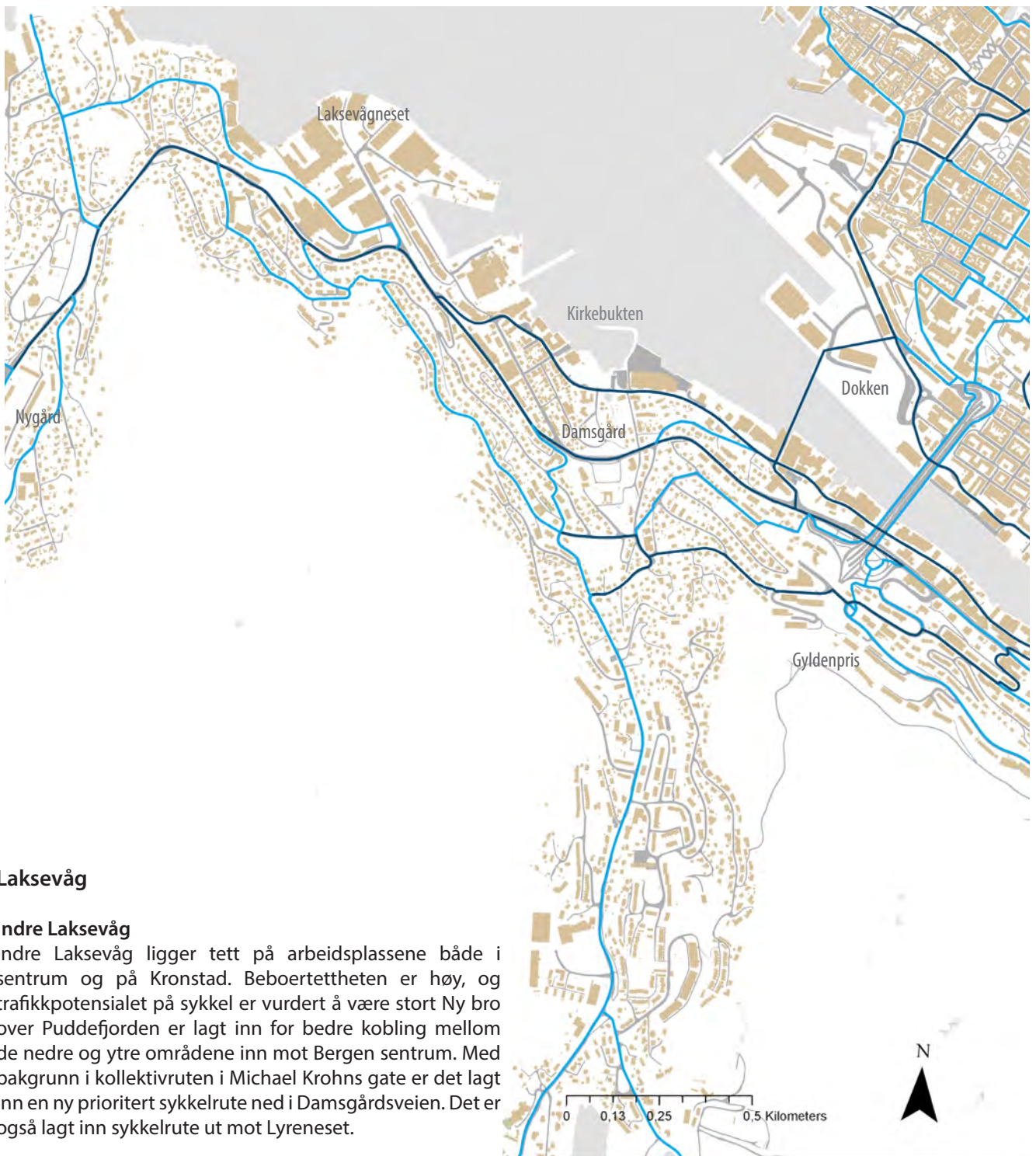
Fyllingsdalen får en ny sykkelkobling mot sentrale arbeidsmarkedsområder, som kan bidra til å styrke sykkelbruken på arbeidsreiser. Foruten denne koblingen peker strategien på en prioritering av sykkelnettet inn mot bydelssenteret, særlig på nordsiden. I sør er det lagt inn nye ruter gjennom roligere boligområder, der tilretteleggingsbehovet er lavt.

Nye ruter:

- Sykkelrute gjennom Løvsbakken
- I Nebbeveien til Nordre Krohnegårdenc
- I Nordre Krohnegården mot Oasen
- To nye forbindelser fra idrettsbanen sørover
- Rute i Krokotjønneveien
- Ny rute rundt Lauvåstjørna



- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett



Laksevåg

Indre Laksevåg

Indre Laksevåg ligger tett på arbeidsplassene både i sentrum og på Kronstad. Beboertettheten er høy, og trafikspotensialet på sykkel er vurdert å være stort. Ny bro over Puddefjorden er lagt inn for bedre kobling mellom de nedre og ytre områdene inn mot Bergen sentrum. Med bakgrunn i kollektivrutene i Michael Krohns gate er det lagt inn en ny prioritert sykkelrute ned i Damsgårdsveien. Det er også lagt inn sykkelrute ut mot Lyreneset.

Prioritering av nettet skal gi bedre koblinger inn mot Småpudden og mot ny gang- og sykkelbro. Mot nord er prioriteringen ført frem for å ta med ulykkespunkt i nordre del av Kringsjåveien.

Nye ruter:

- Lyrenesveien
- Johan Berentsensvei
- Damsgårdsveien
- Fyllingsvei
- Tverrveien og ny bro
- Justert rute i Gyldenprisveien

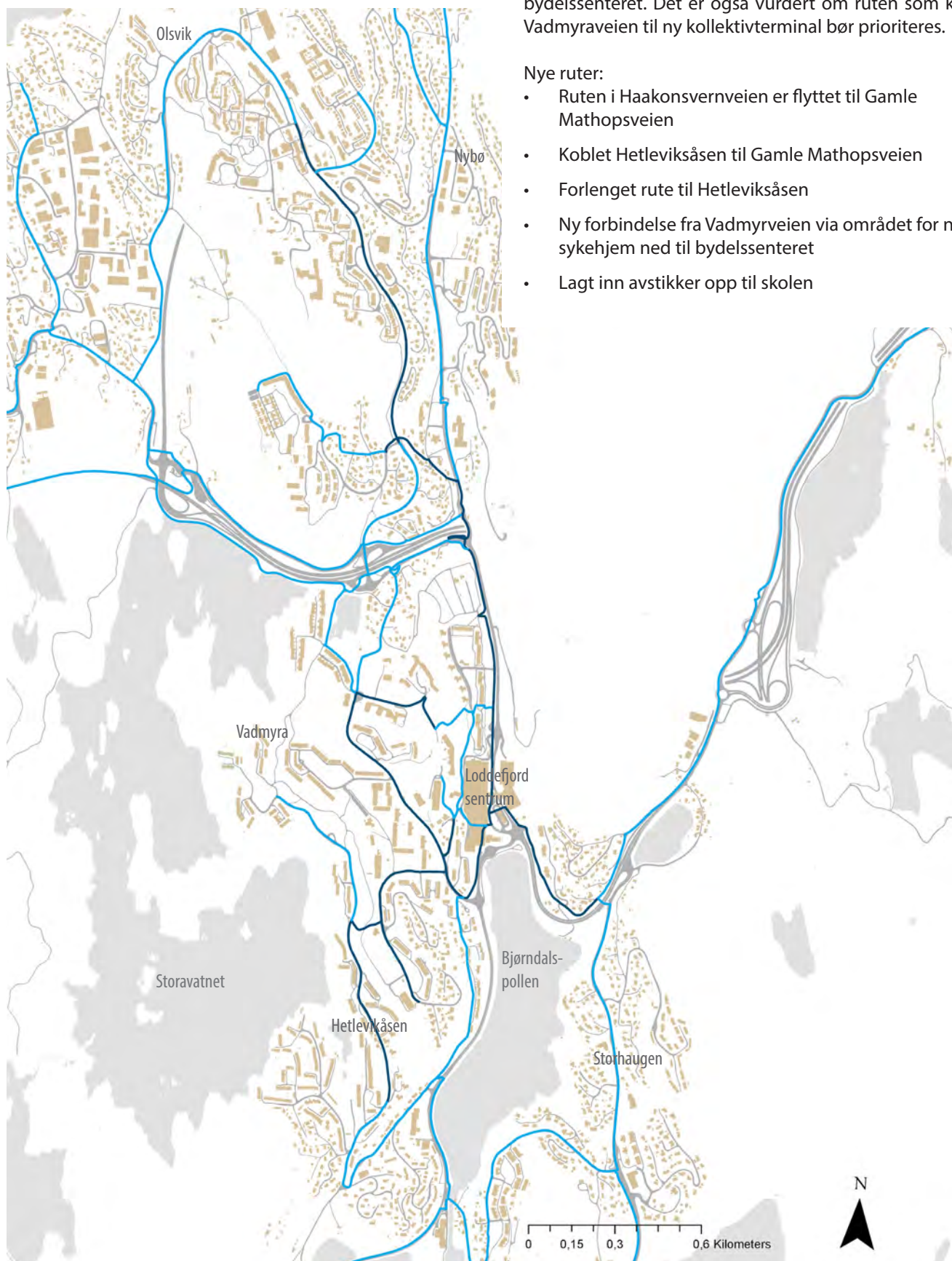
- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett

Loddefjord

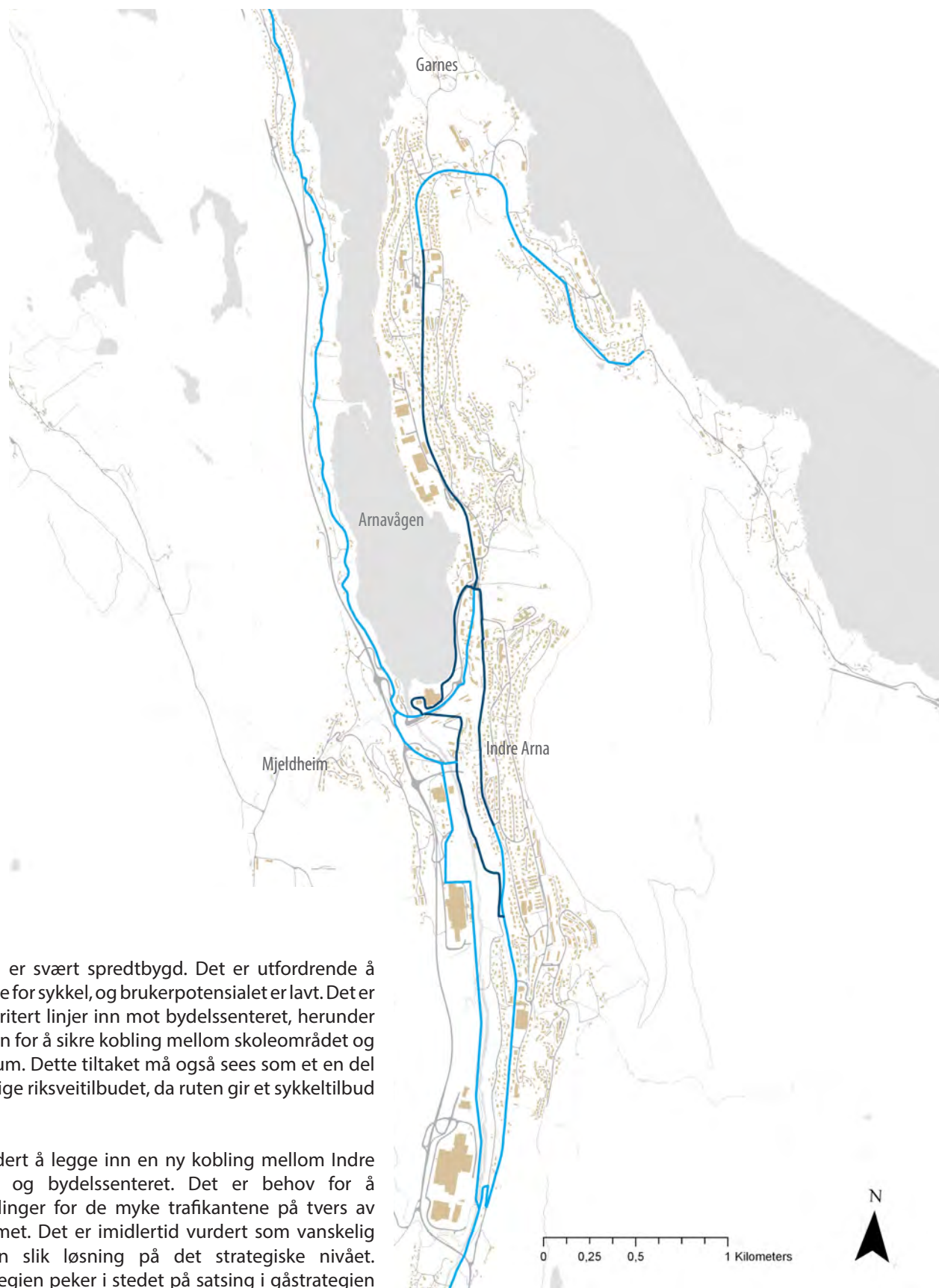
I Loddefjord er det en befolkingskonsentrasjon på vestsiden av Vestkanten, og en annen i Olsvik. Strategien peker på behovet for å koble disse områdene til bydelssenteret. Det er også vurdert om ruten som kobler Vadmyrveien til ny kollektivterminal bør prioriteres.

Nye ruter:

- Ruten i Haakonsvernveien er flyttet til Gamle Mathopsveien
- Koblet Hetleviksåsen til Gamle Mathopsveien
- Forlenget rute til Hetleviksåsen
- Ny forbindelse fra Vadmyrveien via området for nytt sykehjem ned til bydelssenteret
- Lagt inn avstikker opp til skolen



— Prioritert del av sykkelnettet
— Definert sykkelnett



Arna

Arna bydel er svært spredtbygd. Det er utfordrende å tilrettelegge for sykkel, og brukerpotensialet er lavt. Det er likevel prioritert linjer inn mot bydelssenteret, herunder Ganesveien for å sikre kobling mellom skoleområdet og Arna sentrum. Dette tiltaket må også sees som et en del av det statlige riksveitilbudet, da ruten gir et sykkeltilbud langs E16.

Det er vurdert å legge inn en ny kobling mellom Indre Arnavegen og bydelssenteret. Det er behov for å styrke koblinger for de myke trafikantene på tvers av bilveisystemet. Det er imidlertid vurdert som vanskelig å finne en slik løsning på det strategiske nivået. Sykkelstrategien peker i stedet på satsing i gåstrategien som innebærer en gjennomgang av gangforbindelsene inn mot bydelssenteret. For Arna vil det være riktig å i første omgang prioritere oppgradering av gangnettet.

- Prioritert del av sykkelnettet
- Definert sykkelnett



Foto: Christine Hvidsten





Foto: Christine Hvidsten

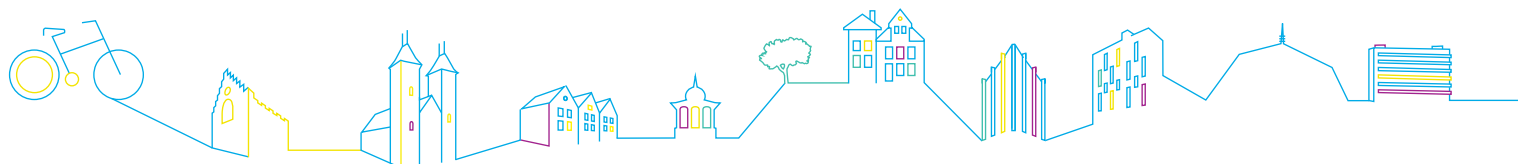
KUNNSKAPSGRUNNLAG

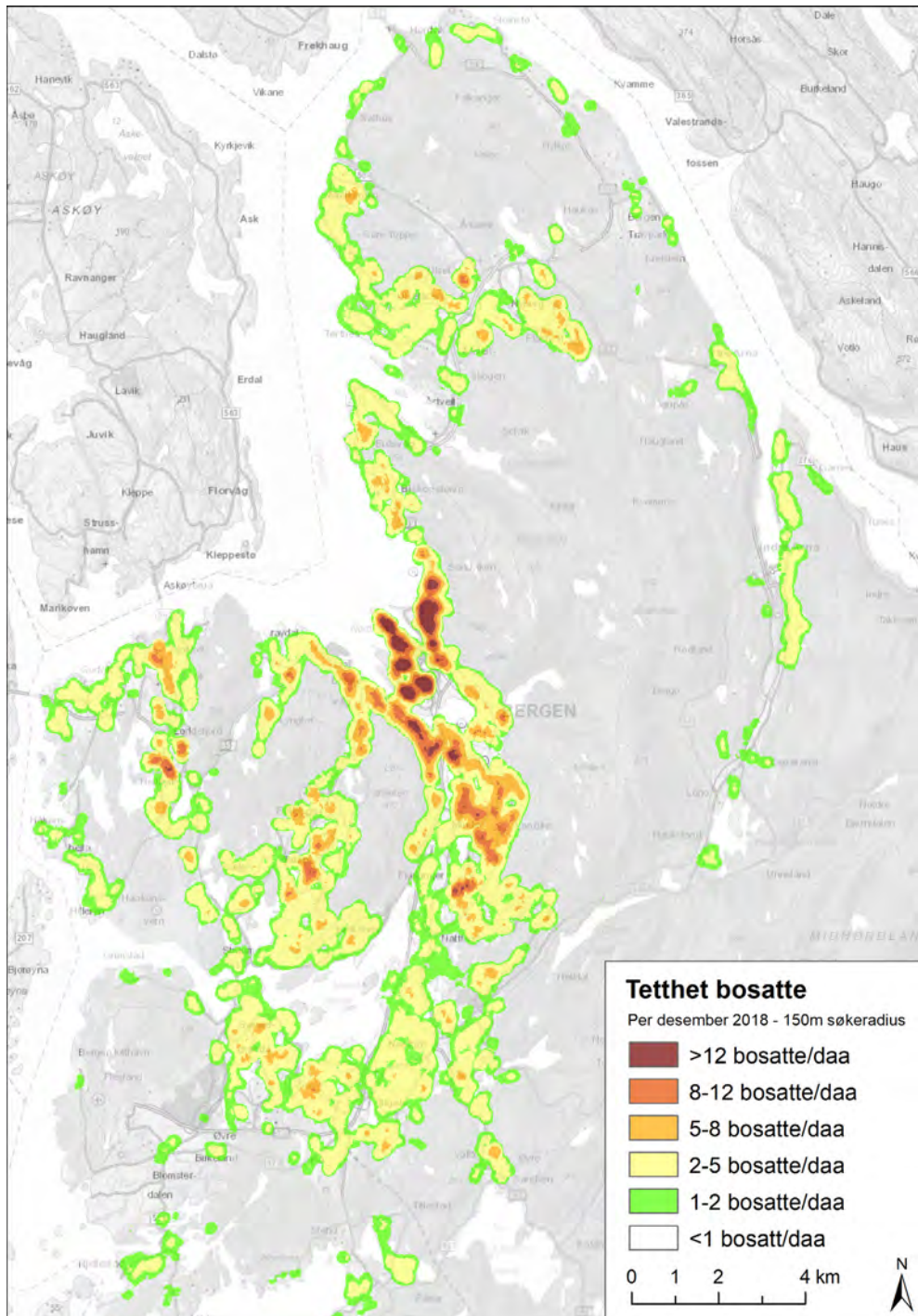
Bebyggelsesstruktur

Bergen er en sammensatt by. Sentrale deler ble bygget ut i flere perioder rundt et tydelig middelaldersentrum. Det meste av det utvidede sentrumsområdet ble bygget ut før bilen ble allemannseie på 1960-tallet. Gatenettet i disse deler av byen er ikke dimensjonert og tilpasset bilbruk. Med bilen som en dominerende transportaktør blir gatenettet trangt. Tilgjengelighet med motorisert trafikk sammen med behovet for å prioritere fremkommelighet for kollektivtrafikken gjør det utfordrende å prioritere eget areal til sykkeltrafikk.

Da Bergen ble slått sammen med omegnskommunene i 1972, ble utbyggingsmønsteret i kommunen vesentlig endret. Kommunen fikk store, rurale områder innenfor kommunegrensen. Samtidig ble nye områder tilgjengelig for å løse utfordringer med trangboddhet parallelt med sterk befolkningsvekst.

Den nyere utbyggingen har vært bilbasert. Mobiliteten for grupper som ikke er bilførere er dermed begrenset. Bergen er i dag den av storbyene i Norge med størst arealforbruk pr. innbygger. Det innebærer at det i deler av kommunen er få målpunkt/destinasjoner i gang- og sykkelavstand fra boligen. Drift av kollektivsystem er relativt dyrt i slike områder.





Figur 6: Beboertetthet; tetthet av bosatte i 150 m radius rundt ethvert punkt.

Utbyggingsmønsteret er tydelig definert av landskapet. Sjø og fjell har vært premissgivere og utbyggingen følger i hovedtrekk daldragene langs bergensbuene. Bergen er dermed ikke bare mindre tett, men også svært langstrakt sammenliknet med andre byer med tilsvarende befolkningsstørrelse. De store avstandene påvirker sykkelens konkurransekraft.

Gjennom kommuneplanens samfunnsdel BERGEN2030 er det angitt at Bergen skal utvikles med nye boliger innenfor eksisterende byggesone. Offentlige møteplasser og andre målpunkt skal plasseres slik at de bidrar til at mest mulig av hverdagens behov kan dekkes i kort avstand fra boligen. En dreining mot at våre daglige reiser kan bli kortere, er et viktig premiss for å lette arbeidet med en sykkelstrategi. Sykkelstrategien tar utgangspunkt i at målene i samfunnsdelen følges opp i KPA2018 og etterfølgende planer.

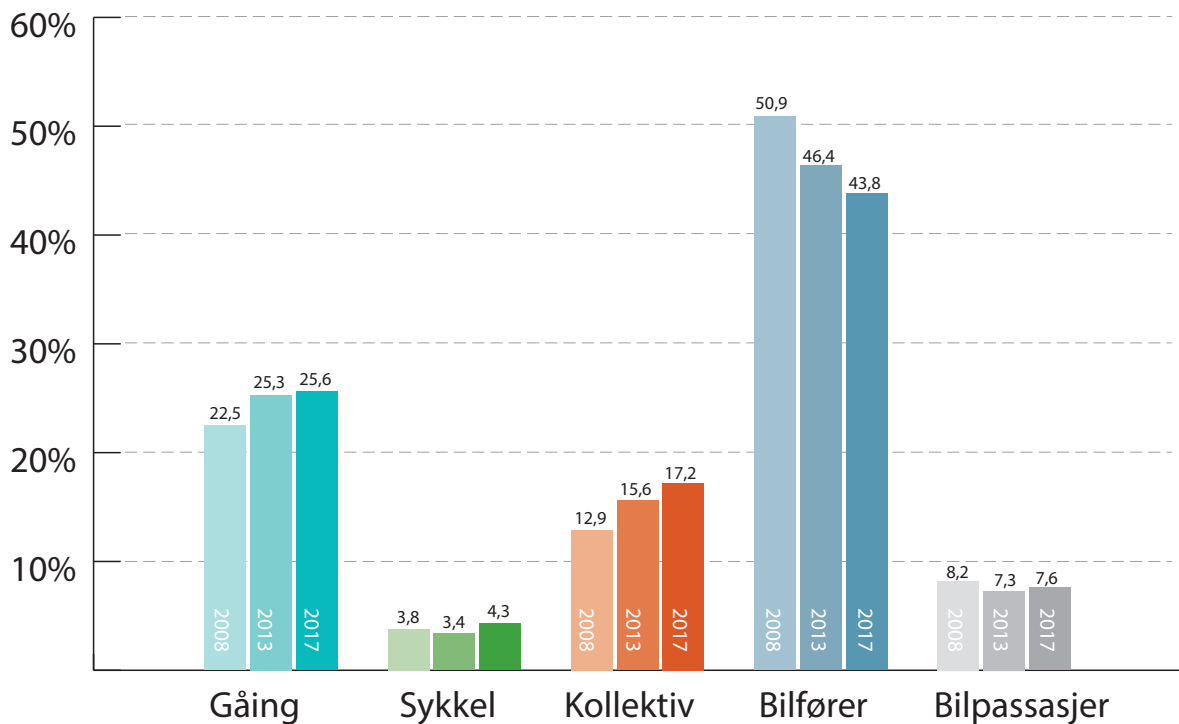


Foto: Christine Hvidsten

Reisevaner

Som for alle norske byer og byområder er bilen det mest brukte reisemiddelet. Nesten halvparten av alle turer som gjennomføres i Bergen foregår som bilfører. Fotgjengeren står for rundt en fjerdedel av reisene. Dette er den mest tilgjengelig og brukte reiseformen hvis en ser på hvilke reiseformer befolkningen har brukt i løpet av en uke.

Trenden med økt bruk av bil har vedvart de siste 50 årene. De siste 6 år har vi sett en nedgang i bilens dominans. Utviklingen i materialet i reisevaneundersøkelser gjenspeiles i trafikktegninger langs veinettet og gjennom bomsnittet. Det siste tiåret har kollektivbruken i kommunen økt med 50 %. Også her er det samsvar mellom det som oppgis i undersøkelser og billettsalg hos Skyss. Andelen sykkelreiser har vært tilnærmet uendret de siste ti årene.



Figur 7: Utvikling i reisemiddelfordeling siste 10 år med tall fra lokal RVU for 2008 og 2013, samt nasjonal RVU 2017.

Hovedpunkt fra evaluering av forrige strategi

Notat om måloppnåelse viser at man ikke har nådd de tre hovedmålene og de fem delmålene i strategien. Det er gjennomført investeringer knyttet til utbygging av hovednettet. Likevel har ikke sykkelandelen økt i takt med utbygging av hovednettet. På den andre siden peker ansatte i organisasjonene på at man har lyktes med å etablere bedre rammer for sykkelsatsingen generelt.

Prosjektets eksterne konsulentressurser har hatt ansvaret for å evaluere sykkelstrategien fra 2010. De har foruten dokumentgjennomgang foretatt intervjuer under enkeltvis og i grupper med nøkkelpersoner i de ulike offentlige etatene.

Rapportene ligger som vedlegg til sykkelstrategien, men noen hovedfunn trekkes frem:

Hva har strategien lyktes med:

- Kulturendring, økt kunnskap og kompetanse
- Forankring
- Bedre drift og vedlikehold
- Utbygging av sykkelnett

Strategien har ikke lyktes med:

- Å bygge tilstrekkelig sykkelnett med sammenheng i nettet
- Å prioritere sentrum
- Ansvarsfordeling

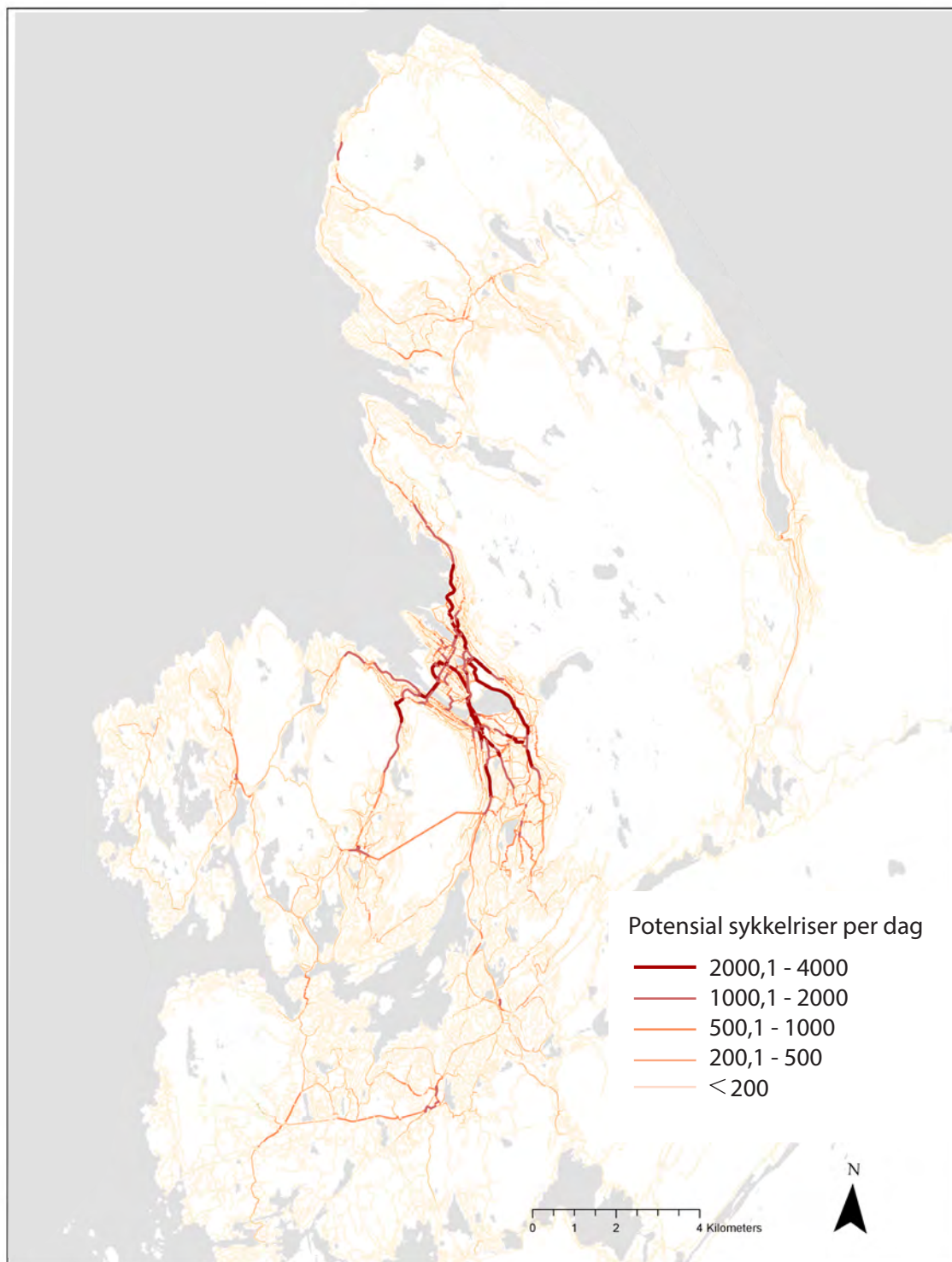
Årsaker til at man ikke har nådd målene i strategien:

- Feil prioriteringer
- Lav planproduksjon
- Faglig uenighet
- Lite ressurser
- Lite forankret hos ledelsen, sterke konkurranseflater
- Uklart målhierarki



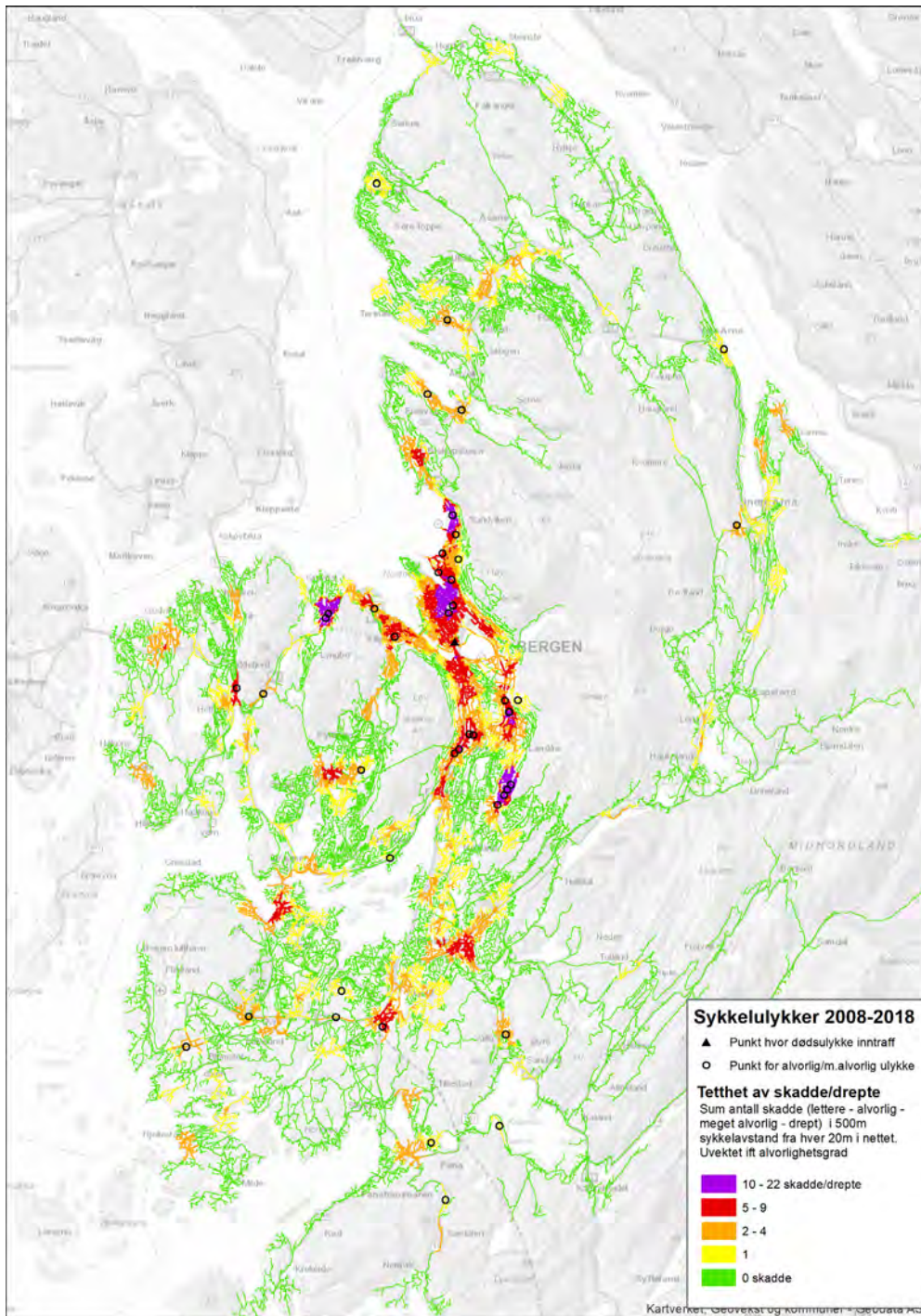
Hva kan forbedres i ny strategi:

- Endrede og tydeligere prioriteringer i hht. ny kunnskap
- Prosjekter må vurderes etter grad av måloppnåelse
- Klar ansvarsfordeling
- Sykkel som del av helhetlig trafikkbilde
- Logisk målhierarki
- Kunnskapsgrunnlag for strategiske valg må være tydelige og tilgjengelig
- Konkrete tiltak
- Indikatorer for måloppnåelse og rapportering



Potensial for sykkeltrafikk

Gjennom bruk av gisanalyser har vi sett på teoretiske volum av sykkeltrafikk i Bergen. Grunnlag for modelleringen er gjort rede for i eget notat, se vedlegg. Med bakgrunn i reisemønster slik det fremkommer i reisevaneundersøkelser, er hverdagens målpunkt lagt inn og koblet til boligene i kommunen. Det er lagt inn forventet sykkelandel for ulike reiseintervaller, og gjort beregninger av trafikkvolum for alle koblinger. Resultatet er vist i figuren under. Kartet kan ikke leses som en analyse av rutevalg, men er et forenklet bilde på hvor det er størst potensial for sykkeltrafikk – i en grov skala.



Ulykkesdata og trafikkrisiko

Håndtering av trafikksikkerhet er et vesentlig element i sykkelstrategien. Ulykkesdata viser større risiko for ulykker ved sykkeltransport enn for bil- og kollektivtrafikk. Strategien legger til grunn at alle tiltak som gjennomføres bidrar til å bedre trafikksikkerheten for syklister.

I prioriteringen av sykkelnettet er det trafikkvolum og dagens ulykkesdata som har lagt til grunn. Ulykkesregistreringen er ikke vektet mot trafikkvolum, og sier dermed ikke noe om risikoen for den enkelte syklist på de ulike strekningene. Samtidig ser vi et sammenfall

mellom områder med særlig forventninger om økt sykkeltrafikk og dagens ulykkespunkt. En utbedring av sykkelnett i områder med stor ulykkesrisiko og høyt trafikspotensial vil kunne bidra til å redusere risikoen.

Figuren over tar utgangspunkt i registrerte sykkelulykker fra straksregisteret, dvs. eneulykker med sykkel, kollisjon mellom sykkel og annet kjøretøy i ulike former, og mellom sykkel og fotgjenger. Her er hvert 20-metersintervall i veinettet gitt en verdi etter antall skadde innenfor en radius av 500 m i alle retninger av veinettet. Dødsulykker og punkt med alvorlig/meget alvorlig ulykke er markert i tillegg.



Foto: Morten Wanvik

Brukeropplevelse

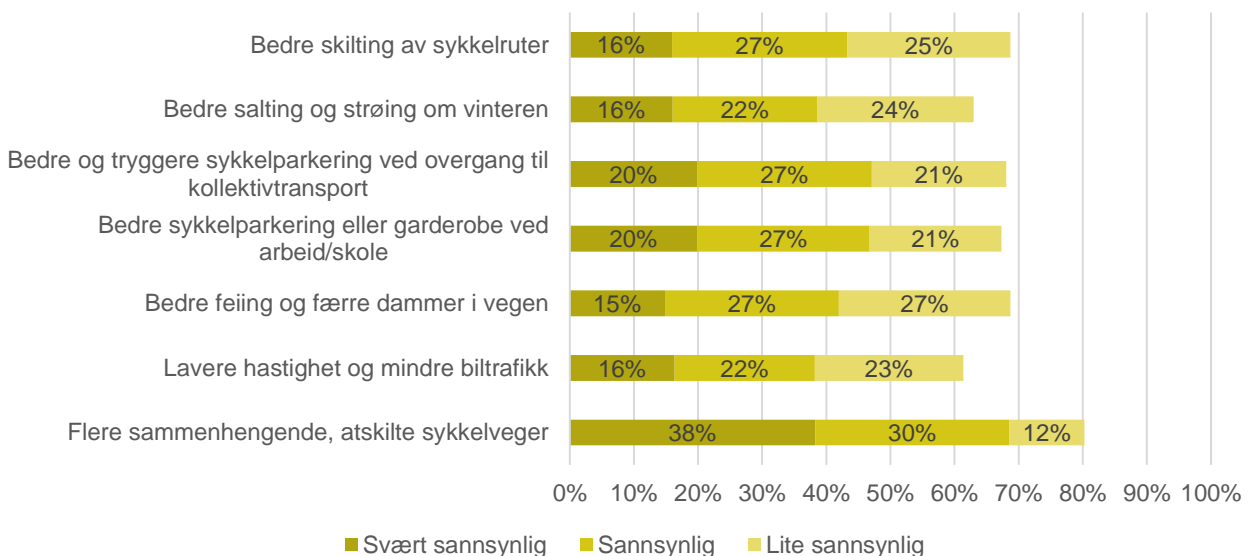
Som en del av arbeidet med gå- og sykkelstrategi er det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av befolkningen mellom 18 og 70 år. En egen rapport for undersøkelsen ligger i vedlegg . Det er rett i underkant av 7000 svar som ligger til grunn for materialet.

I overkant av 30 % oppgir at de sykler ukentlig eller oftere i sommerhalvåret. Nesten 40 % svarer at de aldri sykler. Det er store bydelvis forskjeller. Over 50 % av innbyggerne i Åsane og Arna sykler aldri, mens tilsvarende for Årstad er 30 %. Det er menn i aldersgruppen 30-60 som i størst grad oppgir å sykle daglig eller nesten daglig.

Været og utrygghetsfølelsen er de årsakene flest oppgir som grunn for å ikke sykle oftere. Hhv. 42 og 43 % oppgir dette som viktig eller svært viktig årsak til å ikke sykle oftere. Hvor ofte en sykler, bydelstilørighet og kjønn påvirker i stor grad hvordan en svarer.

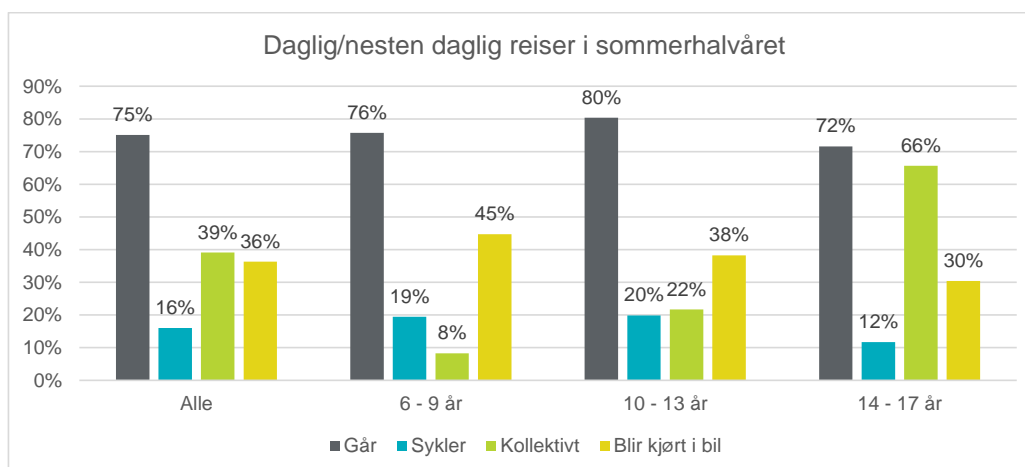
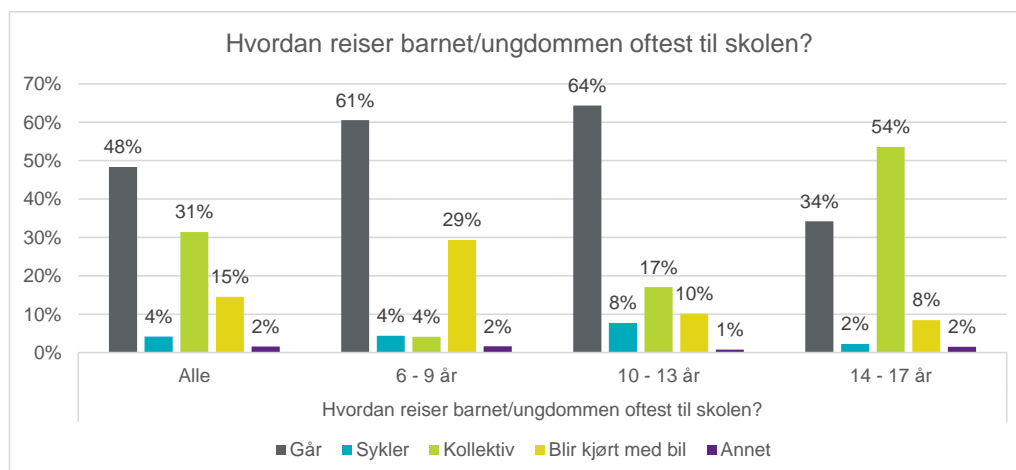
Den tydeligste tilbakemeldingen fra undersøkelsen er knyttet til hva som skal til for at flere skal sykle mer. Nesten 70 % oppgir sammenhengende sykkelinfrastruktur som sannsynlig eller svært sannsynlig faktor. Også her påvirker bydelstilørighet og sykkel erfaringene svarene, mens det er mindre kjønnsforskjeller.

Hvor sannsynlig er det at disse endringene vil få deg til å sykle oftere?



I undersøkelsen er de med barn mellom 6 og 17 år spurt kort om barnas reisevaner. Resultatene er delt for aldersgruppene 6-9, 10-13 og 14-17 år. Barns vanligste reiseform er gange. Å bli kjørt med bil er vanligst i den yngste gruppen og avtar med alder. Sykkelbruk er vanligst i aldersgruppen 10-13, og minst vanlig i den eldste gruppen. Reiselengde til skole og fritidstilbud, og dermed også vennekreter øker idet elevene går ut av grunnskolen. Dette er trolig en hovedårsak til sterk økning i kollektivbruk.

Det ble stilt spørsmål om grunner til at barna ikke går eller sykler oftere. 40 % oppga «enklere å bringe/hente med bil» som viktig eller svært viktig, mot bare 30 % «for langt/bratt. Trafikksikkerhet og utrygghetsfølelsen er imidlertid langt viktigere. Hhv. 57 % og 61 % oppgir dette som viktig eller svært viktig.

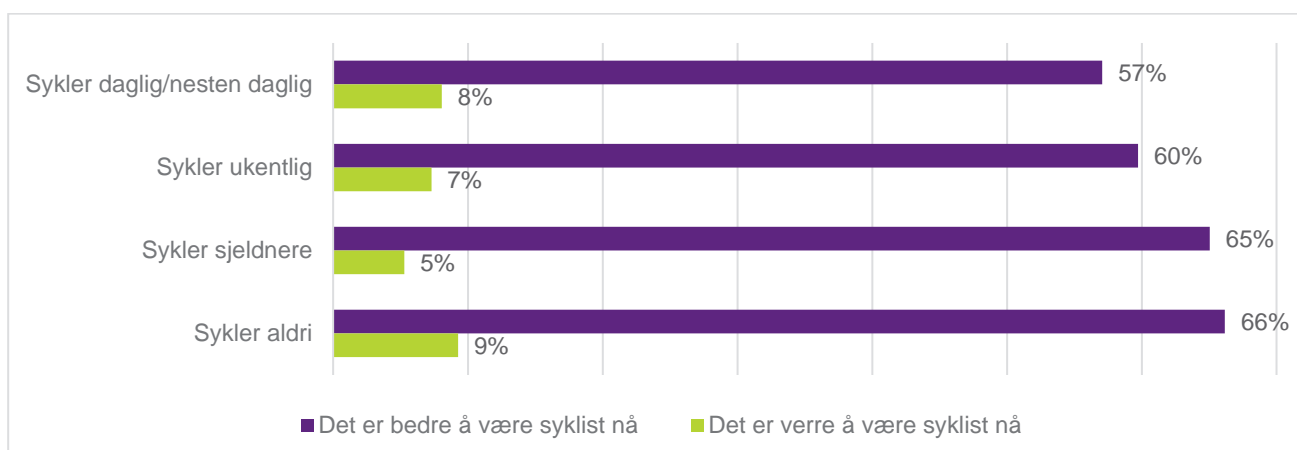


Figur: Barns reisevaner i Bergen.



Foto: Christine Hvidsten

Respondentene ble spurt om det har blitt bedre å være syklist de siste tre årene. 62 % av innbyggerne mener det har blitt bedre, mens 7 % mener det har blitt verre. Det er flest av dem som sjelden eller aldri sykler som mener det har blitt bedre.



Figur: Prosentandeler som mener at det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen de siste tre årene, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.



Foto: Christine Hvidsten

Vedleggsliste:

- Evalueringsrapport
- Vedlegg til evaluering_måloppnåelse
- Kunnskapsgrunnlag
- RVU-rapport
- Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter
- Gismodellering