



Arkivnr: 2019/16266-5

Saksbehandlar: Lars Petter Klem, Endre Sten Nilsen, David J Aasen Sandved, Anne Mette Nesje Porten

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		30.09.2019
Fylkesutvalet		31.10.2019

### Tilleggsfråsegn sykkelstrategi for Bergen 2019-2030

#### Samandrag

Bergen kommune har lagt ut sykkelstrategi for Bergen 2019 – 2030 på høyring med frist 25.10.2019. Hordaland fylkeskommune gav politisk handsama fråsegn til strategien september 2019. Frå administrasjonen var det Samferdselsavdelinga som var involvert i høyringsprosessen. Fagfelte plan, kulturminne og folkehelse var ikkje omtalt i tilstrekkeleg grad. Difor kjem det no tilleggsfråsegn.

Fylkesrådmannen meiner at sykkelstrategien er eit gjennomarbeida dokument og er i samsvar med fleire regionale planar; Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional transportplan for Hordaland, Regional plan for attraktive senter, Klimaplan for Hordaland og Regional plan for folkehelse.

Strategien har likevel behov for tydeleggjering for korleis ein vil sikre gjennomføring av dei måla ein har satt for å klare ei 10 % sykkedel i 2030. Dette inkluderer å tydeleggjere tidsplanen fram mot 2030, og konkretisere utforminga av handlingsplanane ein vil nytte vidare.

Fylkesrådmannen vil vidare framheve behov for å tydelegare føringar for prioritering mellom dei ulike interessene i dei alt bygde omgjevnaden, og kva føringar sykkelnettet vil seie for dette. For kulturmiljøet i Bergen vil strategien gje konflikter med lokal, regional og nasjonal kulturminneverdi i seinare planarbeid, då den ikkje er forankra godt nok i KPA 2018, drøfta og gjort prioriteringar knytt til tema kulturminner og kulturmiljø.

Fylkesrådmannen viser til den nasjonale og regionale målsetting om at 80% av skuleelevar skal kunne gå eller sykle til skulen. Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 vil vere viktig for å nå desse måla med etablering av tryggare gang- og sykkelveggar, særleg rundt skulane. Ein saknar omtale av korleis sykkelstrategien vil jobbe med hjartesonene rundt skulane.

Kommunikasjon er også viktig for å sikre ei god forankring av sykkelprosjektet hos ålmenta. Fylkesrådmannen ser difor godt på kommunikasjonstiltaka ein vil gjennomføre, men ber også om at ein vurderer kor dette skal lokalisert og om ein kan samordna ei slik kommunikasjonsportal hjå Bergen kommune.

**Økonomi:** Ny sykkelstrategi vert styringsverktøyet for sykkelsatsinga i Bergen dei neste åra, og vil leggje føringar for prioritering av investering i sykkelnettet. Vedtak av strategien har i seg sjølv ingen konsekvensar for drifts- og investeringsbudsjettet.

**Klima:** Sykkelsatsinga er eit ledd i arbeidet for meir klimavenleg og berekraftig transport i Bergen gjennom Miljøløftet.

**Folkehelse:** Hovudmålet for forslag til ny sykkelstrategi er at fleire skal sykla meir. Fleire på sykkel er i utgangspunktet positivt for folkehelsa. Samstundes er det ei utfordring at sykkistar er sårbare trafikantar. Det krev ei målretta innsats for å gi god trafiksikkerheit.

**Regional planstrategi:** Ny sykkelstrategi heng saman med hovudmålet i regional planstrategi om at Hordaland skal ha «ei klima- og miljøvenleg utvikling». Under målet ligg strategien om å redusera klimagassutslepp og anna luftforureining frå transportsektoren. Fleire på sykkel gir lågare utslepp.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet meiner arbeidet med sykkelstrategien er ei viktig oppfølging av regionale planar for å kunne oppnå nasjonale målsettingar for folkehelse, nullvekstmålet og utvikling av attraktive senter.
2. Fylkesutvalet meiner at det bør kome tydelegare fram korleis handlingsplanane skal utformast for å stø opp om sykkelsatsinga. Dokumentet må gjere greie for kva tidsplan ein ser for seg for å kunne realisere dei ulike delmåla som skal lede til eit trygt og attraktivt sykkeltilbod i 2030.
3. Fylkesutvalet meiner at sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 bør tydeleggjere prioriteringar mellom dei ulike trafikkgruppene, dei bygde omgjevnadane og det definerte sykkelnettet. Det bør også tydeleggjerast kva funksjon sykkelnettet skal ha for vidare arbeid, og kva status dagens sykkelruter vil ha vidare.
4. Fylkesutvalet meiner at sykkelstrategien bør synleggjere korleis den stillar seg til hjertesoner rundt skuler.
5. Fylkesutvalet meiner det er eit godt grep å betre kommunikasjonen ut til byens befolkning. Ein må sørge for ei kommunikasjonskanal som kan handtere spørsmål om både drift og planlegging av tilbodet til mjuke trafikantar, uavhengig av kven som er vegeigar.

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
kst. fylkesrådmann

Bård Sandal  
fylkesdirektør regional utvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 15.09.2019

### 1 Bakgrunn

Byrådet i Bergen vedtok å legge sykkelstrategi for 2019-2030 ut på høyring i møte torsdag 15. august. Høyringsperioden er sett til seks veker etter offisiell kunngjering. Samstundes med sykkelstrategien er også gåstrategi for 2019-2030 lagt ut på høyring.

Sykelstrategi for 2019-2030 er ei rullering av gjeldande sykkelstrategi for Bergen (2010-2019). Arbeidet med ny strategi er eit samarbeid under Miljøløftet, og har vore drive fram av ei prosjektgruppe samansett av Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. Norconsult har vore engasjert for å hjelpa til i prosessen, mellom anna gjennom utføring av analysar og ei spørjeundersøking om sykkel og vidare samanstilling av kunnskapsgrunnlag.

Høyringsutkastet til sykkelstrategi er supplert med fleire grunnlagsdokument. Her inngår evaluering av gjeldande strategi, evaluering av måloppnåing, kunnskapsgrunnlag, ein analyse av data frå reisevaneundersøkinga (RVU 2018), ei presentasjon av spørjeundersøkinga om sykkel og ei GIS-analyse med grunnlagsnotat. Det er tenkt at strategien skal følgjast opp med handlingsplanar for ulike delperiodar.

#### Høyringsprosess og tilleggsfråsegn

Administrasjonen ved Hordaland fylkeskommune sendte fråsegn til handsaming hos MISA, KIRU og Fylkesutvalet den 26.08.2019. Då ein handsama saksframlegget i MISA den 05.09.2019, ble følgjande vedtak fatta:

1. Fylkesutvalet sluttar seg til framlegget til ny sykkelstrategi for Bergen 2019 – 2030, og meiner den svært viktig å komme ut med ein sykkelstrategi som er i tråd med nullvekstmålet og som realiserer dei ambisjonane som Bergen i mange år har hatt for auke i sykkel. Trass i sykkelsatsinga dei seinare åra syner reisevaneundersøkingane for 2008, 2013 og 2018 ein vedvarande låg sykkeldel på 3-4 % av alle reiser i Bergen. Ein har ikkje på noko vis klart å nå måla.
2. Under punkt Sykkelnett, Satsing 1 (s.23): «Det offentlige skal sørge for at tilrettelegging av prioritert del av sykkelnettet». Ansvar: «vegeigarane». Samtidig syner evalueringa til at noko av grunnen til manglande måloppnåing i førre strategi var: «Fagleg usemje som medfører lange planprosessar har vore medverkande til manglande måloppnåing». Strategien peiker ikkje ut ein tydeleg strategi for korleis sikre god dialog og gjennomføringskraft for vegar der kommunen sjølv ikkje er vegeigar, og på kva måte ein skal sikre både sykkel og kollektiv, på bekostning av privatbil. Dette er alt for uklart i utkastet til ny strategi. Sykkelstrategien bør legge opp til tettare samarbeid mellom dei ulike fagmiljøa og ansvarleg myndigheit som skal realisere sykkelstrategien. Fylkesutvalet meiner at i mangel av realiserte sykkelvegar og manglande måloppnåing, så bør Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, innafor rammene av miljøløftet, gå saman om å etablere eit sykkelkontor med planleggingskapasitet (etter modell frå bybanekontoret). Sykkelkontoret skal involverast i all trafikkplanlegging og sikre at dei ulike aktørane sit i same rom og har eit felles ansvar for gjennomføring.
3. Gjeldande framlegg til sykkelstrategi nemner knapt omdisponering av veg til privatbil og parkeringsplassar til fordel for sykkel og sykkelvegar. For å kunne realisere dei ambisjonane som sykkelstrategien legg opp, meiner fylkesutvalet at det er behov for å prioritere sykkelvegar framfor vegkapasitet til privatbil og parkeringsplassar i Bergen, og at sykkelstrategien bør tydeleggjere vegar der ein omdisponerer bilveg til syklande.
4. Sykkelnett, Satsing 2: «Premisser for val av sykkelvennleg utforming må klargjerast». Dette er kanskje den viktigaste satsinga å få til, og strategien er uklar. Her burde ein ha klart å legge til grunn god praksis frå andre byar, oslo og trondheim, slik at strategien kan legge desse til grunn som felles verktøy, i staden for å starte dette arbeidet på nytt.

5. Fylkesutvalet etterlyser ein klar strategi for eit sammenhengende, høystandard sykkelveinnett gjennom sentrum.
6. Fylkesutvalet meiner at strategien blir tydeligere ved å gi et klart bilde av kva for strekningar som skal byggjast i 1. og 2. halvdel, jf Nasjonal transportplan. Dei prioriterte rutene som vises på kartene gir ikkje eit slikt klart bilde. Mange av dei prioriterte rutene treng ikke utbygging, da dei går gjennom lite trafikkerte boliggater. Mindre tiltak som oppmerking eller skilting er tilstrekkelig. Ein bør vurdere å nytte fargekart tydeligste i strategiarbeidet: grønn, allerede bygget eller under bygging; rød, høyeste prioritert/kritisk; blå, prioritert.
7. Sykkeltyveri er eit stort problem, og ein undervurdert problemstilling. Strategien bør peike på nye måter for å sikre trygg sykkelparkering, f.eks. samarbeid og bruk av offentlige rom og utforming av nye bygg.
8. Strategien omtaler ikkje politikk for underlag. Middelalderbyen har brostein som et viktig element i bybildet, og dette må ivaretas, samtidig bør ein framleis finne betre løysingar for syklistar når gater vert oppgradert.

Det første saksframlegget gir utgreiing av utkastet til sykkelstrategien. I ettertid har ein sett av fleire sektorinteresser burde vore kopla på i høyringsprosessen, og ein har difor valt å fremje eit tilleggsfråsegn. Då MISA ikkje har fleir møte hausten 2019 vil tilleggsfråsegna berre bli sendt til KIRU og Fylkesutvalet.

I dette tilleggsfråsegna vil ein vektlegge dei ulike sektoreininganes merknadar utover det som har blitt fremma i Fylkesutvalet ved førstegongs handsaming.

## 2 Fylkesrådmannens vurdering

### 2.1 Tilhøve til regionale planar

Rulleringa av sykkelstrategien for Bergen er eit viktig arbeid for å sikre ei utvikling av som stør opp om målsettingane i nasjonale og regionale planar. Eit av måla for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er at «bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange».

Med ein overordna visjon om at det skal vere attraktivt og sikkert å sykle i Bergen vil strategien bidra til ei utvikling som stør opp om mindre personbiltrafikk, meir aktivitet blant befolkninga, utvikling av attraktive senter og lågare klimagassutslepp.

Arbeidet med sykkelstrategien er difor i tråd med regionale retningsliner, m.a. retningsline 7.2 i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet som seier at «kommunane med regionale vekstsoner bør utarbeide ein strategi for å auke andelen sykkel og gange gjennom samanhengande samband med høg standard til og mellom viktige målpunkt». Eit strategidokument som klarer å gi tydeleg prioritering av planlegging for gåande og syklande, spesielt i sentrumskjernane, vil også vere ei god oppfølging av Regional plan for attraktive senter, Klimaplan for Hordaland og Regional plan for folkehelse.

Fylkesrådmannen ser difor godt på intensjonane og arbeidet som har blitt lagt ned i høyringsutkastet som er sendt ut på høyring.

Forslag til vedtak: Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner arbeidet med sykkelstrategien er ei viktig oppfølging av regionale planar for å kunne oppnå nasjonale målsettingar for folkehelse, nullvekstmålet og utvikling av attraktive senter.

## 2.2 Planfaglege merknadar

### 2.2.1 Sykkelstrategi som styringsverktøy

Ein strategi er ikkje juridisk bindande, men kan leggas til grunn for planar etter plan og bygningsloven. Først då er det forpliktande dokument som kan gje føreseie og verknad over tid. Eitt av satsingspunkta er at ein skal følgje opp med handlingsplanar som skal sikre oppfølging av strategien. Desse skal rullerast kvart 4. år. Dette er eit godt grep, men ein saknar ei omtale av korleis handlingsplanane skal utarbeidast og brukast.

Mange av satsingspunkta har tidssatte målpunkt, men det sagnast ein heilskapleg oversikt over tidsplanen for tiltaka. Fylkesrådmannen meiner ei oversiktleg tidsplan vil skape betre føreseie, og slik styrke sykkelsatsinga i Bergen fram mot 2030.

Forslag til vedtak: Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at det bør kome tydelegare fram korleis handlingsplanane skal utformast for å stø opp om sykkelsatsinga. Dokumentet må gjere greie for kva tidsplan ein ser for seg for å kunne realisere dei ulike delmåla som skal lede til eit trygt og attraktivt sykkeltilbod i 2030.

### 2.2.2 Gjennomføring og prioritering i sykkelnettet

Sykkelstrategien løftar fram eit definert sykkelnett for Bergen. Sykkelnettet peiker på kva delar som bør gis særleg sykkelvenleg utforming. Sjølv om heile sykkelnettet skal ligge til grunn for all utbygging, har ein framheva at visse delar av sykkelnettet skal ha ei prioritet. Prioriteringa skal gi føringar for det offentlege om kor dei først og fremst skal sørgje for å utbetre sykkelnettet. Ein av målindikatorane for strategien er at nettopp det prioriterte sykkelnettet skal vere trafikksikkert og ha ei sykkelvennleg utforming innan 2030.

Likevel syner det seg til at strategien gir lite føringar for kva prioriteringar ein skal gjere mellom dei ulike trafikantgruppene, som er ein av dei viktige utfordringane ein har møtt i planlegginga til no. Forutan at det vert nemnd at fotgjengarar skal ivaretakast særskild, og at ein ikkje vil ha syklistar i same traséar som dei tunge kollektivåre, kjem det ikkje godt fram korleis syklistane skal vektast i tilrettelegginga i sykkelnettet.

Eit av satsingspunkta for strategien er at syklistane skal vurderast som del av det heilskaplege trafikkbiletet. Ein vil då minne om regional plan for attraktive senter sitt delmål om at «sentrum skal vere svært godt tilrettelagt for gåande og syklande». I same dokument syner retningsline 5.10 til at «sentrum skal ha tydelege sykkeltraséar med jamn standard som gir god framkome. Hovudtrase for sykkel skal som hovudprinsipp vere separert for gåande og annan trafikk». For å få dette til trengs ei tydeleggjering av korleis ein vil prioritere dei mjuke trafikantane opp mot bilistar i sentrumsbiletet.

Fylkesrådmannen saknar difor at sykkelstrategien, og i lag med gåstrategien, greier ut for korleis den skal inngå i det overordna trafikknettet. Sjølv om strategidokumentet ikkje er juridisk bindande, er det eit overordna førande dokument som bør ha tatt «dei tyngre avgjerder» for å lette arbeidet når ein jobbar for sykkel i dei seinare handlingsplanane. Døme på dette kunne vere å syne til at i dei prioriterte delane av sykkelnettet opnast det for envegsregulering og/eller fjerning av parkeringsplassar for å utbetre sykkelinfrastruktur, og korleis det stiller seg opp mot kulturmiljøa.

Det kjem heller ikkje heilt klar fram korleis det føreslegne sykkelnettet stiller seg opp mot dagens sykkelruter. Vil dei strekka har blitt fjerna frå sykkelnettet også takast ut av dagens sykkelruter, eller har sykkelnettet berre ei funksjon for å synleggjere for planleggjarar kor ein skal utbetre infrastrukturen vidare? Dette kan opplevast litt uklart, og dette bør tydeleggjerast i det endelege dokumentet.

Ein vil trekke fram to problemstillingar for å belyse desse utfordringane:

- Ein av strekningane som belyser problemstillinga mellom gåande og syklande er vegstrekninga mellom AdO/Amalie Skram VGS og St. Paul vgs/Nygårdsbroen. Med etableringa av brua Nonnekloppen har ein fått ei høgstandards sykkelveg frå AdO Arena som går rett over i ei gangsti utan nokon form for tilrettelegging vidare. Med andre ord kjem syklistar frå høg tilrettelegging inn til ei turisti kor dei vert blanda med gåande, med risiko for konflikt. I kartet for sykkelnettet er den også strekninga på turstien skildra som ei prioritert strekning på sykkelnettet. Spørsmålet er då korleis vil sykkelstrategien kunne brukast for å belyse korleis den resterande strekningen eventuelt skal bli opprusta? Ut frå kartet er det lett å forstå det som at det no skal prioriterast høgstandardsanlegg vidare.
- Ein annan vurdering ein har gjort er å fjerne deler av Landåsruta som gjekk om Nattlandsveien frå Hagerups vei og fram til Haukeland. I stedet har ein lagt ei prioritert strekning langs Birkeveien og Slettebakksveien, og om Vognstølen. Dette grepet kan synast godt ut frå at ein veit at denne delen av Nattlandsveien er ei ulykkesbelasta strekning, og er ei av hovudrutane for kollektivtrafikken i dag. Strategidokumentet nemner spesifikt at ein ikkje har tru på eit ein klarer å finne ei sykkelvenleg løysning for denne vegstrekninga, at den difor er løfta ut.

Spørsmålet er om det er sannsynleg at dei som kjem syklande frå t.d. Mannsverk og Landås vil velje ei ny trasé som sykkelstrategien peiker ut, då Nattlandsvegen kan tilby eit langt strekke utan systemskifte. Overordna løfter dette spørsmål om korleis vil sykkelstrategien ta for seg eventuelle strekningar som syklistane vel å bruke, men som strategidokumentet ikkje har lagt opp til? Og korleis vil dei gamle sykkelrutene bli handsama opp mot det føreslegne sykkelnettet.

Forslag til vedtak: Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 bør tydeleggjere prioriteringar mellom dei ulike trafikkgruppene, dei bygde omgjevnadane og sykkelnettet. Det bør også tydeleggjerast kva funksjon sykkelnettet skal ha for vidare arbeid, og kva status dagens sykkelruter vil ha vidare.

### 2.2.3 Kommunikasjon

Ekstern kommunikasjon vert løfta fram som eit eige satsingspunkt. Som ein peiker på er dette eit viktig ledd for å skape forståing og aksept for prosjekta ein gjennomfører. Vidare seier ein at i satsinga for drift og vedlikehald skal ein ha eit kart med driftsstatus og informasjon om midlertidige ruteomleggingar.

Det har i fora for syklistar på nett (t.d. Facebook-gruppa «På sykkel i Bergen») blitt etterspurd ei felles informasjonskanal om sykkelsatsinga, som også opnar for innspel og feilrapportering. Fleire rapporterer at det er vanskeleg å ha oversikt over kven som er ansvarleg for drift på den einskilde strekning, og ikkje minst å få eit godt svar tilbake. Som strategien sjølv belyser, er det ei utfordring at det er mange ulike vegforvaltarar – utan at befolkninga er klar over desse.

Difor er det godt at eit satsingspunkt er at befolkninga ikkje skal trenge å stilla seg til alle dei ulike aktørane. Det er då bra at strategien løfter behovet for kommunikasjon til ålmenta, og dette bør følgjast opp i tilstrekkelege ressursar til å halde eit godt og lett tilgjengeleg tilbod. At Miljøløftet driv dette kan vere ei løysning – sjølv om det for byens befolkning kan vere mest intuitivt at ein informasjonskanal som gjeld byrommet bør førast gjennom Bymiljøetaten (her inkludert veg, parkdrift, fotgjengerareal osv.). Det er ugunstig viss det vert for mange informasjonskanalar.

Forslag til vedtak: Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det er eit godt grep å betre kommunikasjonen ut til byens befolkning. Ein må sørge for ei kommunikasjonskanal som kan handtere spørsmål om både drift og planlegging av tilbodet til mjuke trafikantar, uavhengig av kven som er vegeigar.

## **2.3 Folkehelse, born og unge**

### 2.3.1 Born og unge

Det er ei regional satsing på å fremje hjartesonane rundt skolane. Nasjonale og regionale mål, i t.d. regional transportplan for Hordaland, seier at 80 % av reisene til born og unge skal vere med gange og sykkel. Sykkelinfrastrukturen som er grunnlagsdokument for strategien syner til at for mange foreldre er nettopp kjensle av utryggleik som gjer at mange kvir seg for å la borna reise med sykkel til skulen, og vert difor heller køyrd.

I sykkelstrategien peiker ein på at det er fotgjengertilhøva ein vil først og fremst prioritere mot skulene. Sykkelinfrastrukturen som er tilfredstillande for barn og unge vil kome etter kvart, som del av ei trinnvis utbygging. Dette kan synast som ei grei avveging, men det bør ligge til grunn at tiltak som kan gjere tilhøva verre for bilistane kan gjere framkomsten enklare for både unge syklistar og fotgjengarar på same tid.

Fylkesrådmannen rår difor til at sykkelstrategien inkorporerer «Hjartesone»-konseptet, som også er nedfelt i føresegnene til Bergen KPA 2018.

Forslag til vedtak: Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at hjartesonar bør innarbeidast og synleggjerast i sykkelstrategien.

## 2.4 Kulturminnefagleg merknad

Frå Bergen vart grunnlagt i mellomalderen og fram dei siste 150 åra har den historiske bykjerna i stor grad vore bygd kring dei gåande. Det er først dei siste 50 åra at bilen har fått satt premissane for utviklinga. I dag kan ein sjå at dette har kravd store areal og gitt negative konsekvensar for kulturmiljø mange stader i kommunen. Med utgangspunkt i dei standardane som leggast til grunn ved sykkelplanlegging i dag, kan vi sjå at denne også kan gje store negative konsekvensar i mange kulturmiljø. Det er difor uheldig at strategien ikkje har tatt opp teamet kulturminner- og miljø, og drøfta dei premissa som vil legge føringar for ein vidare utvikling for sykkelstrategi i Bergen.

Vi opplever i dag at det stadig er arealkonfliktar og usemje om vurderingar av kva konsekvensar sykkelruter får for kulturmiljøa. Dette er også skildra i *Evaluering av måloppnåelse Sykkelstrategi Bergen 2010-2019*. I kommuneplanens arealdel (KPA 2018) er det føresegn og omsynssoner knytt til kulturmiljø og til samferdselsprosjekt som gir prioriteringar og retning i vidare planarbeid. Det er difor uheldig at sykkelstrategien ikkje gjer som *Gåstrategi for Bergen 2019-2020*, som bruker KPA 2018 som eit av dei styrande dokumenta.

Når strategien for sykkel operere med kart og tekst som syner prioritert del av sykkelnett, definert sykkelnett og nye ruter kan den med eit overflatisk blick tolkas som at det er meir forpliktande enn det som er intensjonen. For å kunne løyse arealkonfliktane ved plassmangel i definerte kulturmiljø bør sykkelstrategien difor være tydelig på kva som skal være grunnlag for val av prioriteringane og synleggjere konfliktområda. I *Oslostandarden for sykkeltilrettelegging* frå 2017 er dei tydlige på at der det ikkje er plass til å legge godt til rette for alle typar transportmiddel i eit gatesnitt, må ein ha tydelig prioritering for kven som skal flyttast til andre trasear og ruter.

I Bergen i dag ser vi at det i fleire pågåande planarbeid ikkje blir gjort tilstrekkelige prioriteringar på overordna nivå og at det i staden for blir lagt opp til konflikt med kulturmiljø med lokal, regional og nasjonal kulturminneverdi for å etablere sykkelveger.

Forslag til vedtak: Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 bør tydeleggjere prioriteringar mellom dei ulike trafikkgruppene, dei bygde omgjevnadane og det definerte sykkelnettet.

### **3 Fylkesrådmannen sin oppsummering**

Framlegg til ny sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 gir eit godt grunnlag for å auke delen syklande fram mot 2030. Strategidokumentet er i all hovudsak i tråd med regionale føringar for ei god areal- og transportutvikling i bergensområdet, som står opp om arbeidet med ei god sentrumsutvikling og betre folkehelse.

I tilleggsfråsegna ber fylkesrådmannen om at ein tydeleggjer tidsplan for vidare arbeid og utgreie tydeligare kva prioriteringar som skal ligge til grunn når ein skal utbetre sykkelnettet opp mot dei bygde omgjevnadane og det heilskaplege trafikkbiletet. Slik kan ein sørge for ei solid satsing for syklistane i neste strategiperiode.