

## Innspill til høringsutkast av Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030

Saksnummer 201739900

Høringsperiode høsten 2019

Det har kommet inn 47 merknader til høringsutkastet, 25 fra privatpersoner, 9 fra lag/organisasjoner og 13 fra offentlige aktører. Dokumentnummeret i saken er oppgitt sammen med hver merknad.

### Innhold

<b>Merknader fra privatpersoner</b> .....	2
K. E. Irgens, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 14 .....	2
S. Grevskott, <i>Blomsterdalen</i> , dok.nr. 15.....	2
K. E. Irgens, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 16 .....	2
I. Milde, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 17 .....	2
H. Buvik, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 18 .....	3
A. Samsonsen, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 19 .....	3
C. Raknes, <i>Rådal</i> , dok.nr. 20 .....	3
R. Knutsen, <i>Hjellestad</i> , dok.nr. 21 .....	4
M. H. Thorp, <i>Sædalen</i> , dok.nr. 22.....	4
B.J. Arntzen, <i>Rådal</i> , dok.nr. 24 .....	4
H. Såtendal, <i>Espeland</i> , dok.nr. 26.....	5
S. E. Såtendal, <i>Espeland</i> , dok.nr. 27.....	5
A. Gjerstad, <i>Indre Arna</i> , dok.nr. 28.....	6
S. E. Såtendal, <i>Espeland</i> , dok.nr. 29.....	6
N. T. Sæterdal, <i>Espeland</i> , dok.nr. 31 .....	6
Ø. Sørhaug, <i>Ulset</i> , dok.nr. 33.....	6
K. Budal, <i>Sentrum</i> , dok.nr. 36.....	7
B. Hølleland, <i>Nyborg</i> , dok.nr. 37 .....	7
T. Olsnes, <i>Sentrum</i> , dok.nr. 38.....	7
I. Grung, <i>Sentrum</i> , dok.nr. 40 .....	8
E. Sørland, <i>Tertnes</i> , dok.nr. 41.....	8
R. Söderstrøm, <i>Fyllingsdalen</i> , dok.nr. 48.....	8
R. Söderstrøm, <i>Fyllingsdalen</i> , dok.nr. 49.....	9
J. Eide, <i>Sentrum</i> , dok.nr. 51.....	9
V. Somville, <i>Sentrum</i> , dok.nr. 54 .....	10
<b>Merknader fra lag og organisasjoner</b> .....	10
Equinor bedrifts-idrettslag, dok.nr. 32 .....	10
LUKS, dok.nr. 34.....	11
Fau Landås skole, dok.nr. 35 .....	11
Nattlandsfjellet vel, dok.nr. 43 .....	12
Naturvern-forbundet Hordaland, dok.nr. 47.....	12
Syklistenes landsforening Bergen, dok.nr. 50 .....	12
Transport-gruppen, bærekraftig liv Landås, dok.nr. 52 .....	13
Fantoftåsen velforening, dok.nr. 55 .....	14
Slettebakkenalliansen, dok.nr. 60 .....	14
<b>Merknader fra offentlige instanser</b> .....	15
Riksantikvaren, dok.nr. 23 .....	15
BaneNOR, dok.nr. 25 .....	15
Kommunalt råd for funksjons-hemmede, dok.nr. 30.....	15

Barn og unges representant, dok.nr. 39.....	15
Rådet for byforming og arkitektur, dok.nr. 42 .....	16
Byantikvaren, dok.nr. 44 .....	16
Fylkesmannen i Vestland, dok.nr. 45.....	17
Rambøll på vegne av etat for utbygging, dok.nr. 46 .....	17
Statens vegvesen, dok.nr. 53.....	17
Fylkeskommunen, dok.nr. 56 .....	20
Klimaseksjonen, dok.nr. 57.....	22
BME, dok.nr. 58 .....	24
Bergen Brannvesen, dok.nr. 60 .....	24

## Merknader fra privatpersoner

K. E. Irgens, *Hjellestad*, dok.nr. 14

Mangelfullt nett i Ytrebyda; Milde/Hjellestad-området. Ønsker at Grimseidvegen tas inn i nettet, da flertallet av syklistene vil velge denne som en kortere vei til naturlige reisemål som Lagunen, Fana stadion m.m. Økt trafikk på Grimseidvn. etter ytre bomring. Det bør settes inn tiltak som gjør veien tryggere og mer attraktiv; bredere på korte strekk, restriksjoner på gjennomkjøring, tidsbestemt enveiskjøring el.l.

*Fagetatens kommentar:* Grimseidveien ble vurdert i bydelsvis gjennomgang av sykkelnettet. Faggruppen kom til at denne ikke bør tas inn nå, men vurderes på nytt ved neste rullering. Det er modellert svært lavt trafikkvolum på strekningen. Samtidig er det bygget ut et tilbud langs Hjellestadveien og Flyplassveien. Skageveien ligger også inne i sykkelnettet.

S. Grevskott, Blomsterdalen, dok.nr. 15

Hjellestadvegen fra Ådland bro til kaien, samt gs-vei langs Mildeveien; her må det prioriteres tilrettelegging til gang/sykkelvei.

*Fagetatens kommentar:* Hjellestadveien inngår i sykkelnettet helt til kaien. Store deler av veinettet, også det som inngår i sykkelnettet, er tilrettelagt for syklistene, men det er ikke mulig å tilrettelegge hele nettet i strategiperioden. Med bakgrunn i kunnskap om reiseaktivitet og modellert potensial for sykkeltrafikk, kan ikke fagetaten anbefale å prioritere tiltak på denne strekningen kommende periode. Behovet er vurdert som større andre steder. For krysset Mildevegen x Grimseidvegen gjennomføres det tiltak for å bedre kryssingspunkt for myke trafikanter.

K. E. Irgens, *Hjellestad*, dok.nr. 16

Skagevegen: Opplevs svært utrygg, mye biltrafikk og høy hastighet. Foreslår punktvis utvidelser der det er trangt, samt innsnevring som begrenser fremkommelighet for bil. I tillegg er det behov for bedre tverrforbindelse fra Skageveien til Flyplassveien. Foreslår at det utredes gode alternativer for å knytte sammen skogsveien mellom Skagevn./Vågsbøvn. med g- og s-vei langs Flyplassvn. Gjerne mot gangbro øst for Sandslikrysset.

*Fagetatens kommentar:* Skageveien ligger i sykkelnettet, og tiltak for å de myke trafikantene må inngå ved fremtidig utbygging. Samtidig er behovet for tiltak vurdert som større på andre strekninger, og veien inngår derfor ikke i offentlig utbyggingsfase1.

I. Milde, *Hjellestad*, dok.nr. 17

Tilrettelegging for g/s fra Hjellestadskiftet langs Mildevn. Skolevei med høy trafikk pga. Arboretet. Foreslår Stikk sykkel/gangvei fra Arboretets parkering inn til Hjellestad skole/Dalen fotballbane.

Samt bedre g- og s- muligheter fra Hjeltestad kai til Ådlandsstraumen. Økt trafikk pga. ytre bomring; Grimseidvegen bør forbedres for å øke trygghet for gående og syklende.

*Fagetatens kommentar:* Utbedring av trafikkfarlige punkt og strekninger på skolevei kan meldes inn til trafikksekringsplanen eller inngå i Hjertesoneprosjekt. For å få mest mulig effekt av sykkelsatsingen den kommende tiårsperioden er det dessverre nødvendig å prioritere for best mulig effekt av tiltak. Med bakgrunn i kunnskap om reiseaktivitet i Bergen og konkurranseflater mellom transportmidlene, vil ikke fagetaten anbefale å prioritere utbyggingstiltak på denne strekningen innenfor rammene av sykkelstrategien.

---

#### H. Buvik, Hjeltestad, dok.nr. 18

Strekningen fra Arboretet til Ådlandsbroen er kronglete og skummel for syklister.

*Fagetatens kommentar:* Det er svært mange veistreknninger i kommunen som kan karakteriseres på denne måte. Alle slike strekninger er uheldige, og særlig problematisk for dem som bor i nærområdet. Arbeidet med å legge bedre til rette for de myke trafikantene vil ta tid. Kostnadene/etterslepet er stort, og arbeidet må pågå ut over kommende 10-årsperiode. For å nå målene i strategien, er det nødvendig med prioriteringer av hvor en skal begynne å gjøre tiltak. Trafikkpotensialet tilsier at det ikke er riktig å begynne med denne strekninger for å oppnå økt sykkelandel i Bergen.

---

#### A. Samsøen, Hjeltestad, dok.nr. 19

Savner redegjøring for tilrettelegging for syklister på Hjeltestad/Mildehalvøya. Det er ikke trygt å sykle langs Hjeltestadveien, og pågående utbedring stopper ved Ådlandsbroen.

*Fagetatens kommentar:* Det er dessverre store deler av veinettet, også det som inngår i sykkelnettet, som ikke er tilrettelagt for syklister. Sykkelnettet er om lag 420 km langt, og det er ikke mulig å tilrettelegge hele nettet i strategiperioden. Med bakgrunn i kunnskap om reiseaktivitet og modellert potensial for sykkeltrafikk, er om lag ¼ av sykkelnettet anbefalt for gjennomføring av tiltak de kommende ti år. Strekningen omtalt over kan ikke anbefales med bakgrunn i forventet sykkeltrafikk sett opp mot kostnadene av tiltak.

---

#### C. Raknes, Rådal, dok.nr. 20

Ønsker sammenhengende sykkelveier fra de største bydelene til Bergen sentrum.

Trygghet klart viktigst, i kombinasjon med sammenhengende sykkelveier. Bør ha mål om tydelig farge i sykkelfelt. Underlaget er viktig for sikkerhet/trygghet.

Gang og sykkel bør skilles i større grad. Merking for å tydeliggjøre for andre trafikanter at de befinner seg i sykkelfelt. Lage gangsti på grus langs sykkelsti.

Fartsreducerende tiltak på innkjørsler til sykkelsti, særlig der biler krysser.

Tydelig markering til bilister der sykkelvei krysser bilvei; bl.a. automatisk varslings.

Gummimatter til å jevne ut forskjeller der det sykkel krysser bybane/jernbane.

Sykeltrasé gjennom sentrum må etableres.

Ulykkessteder må kartlegges og strakstiltak prioriteres.

Lysregulering; markere tydelig der syklister har annen lysregulering/regler enn biler.

Kommunikasjon bør inn som punkt i strategien, samt underpunkt om å bygge god sykkelkultur og hvordan. Konkrete innspill/forslag til aksjoner m.v.

Kommunen bør stimulere leverandører og ansatte til å sykle og gå til jobb.

Fint at sikker og god sykkelparkering er tatt med.

Bedre register over sykkelulykker, sannsynlig store mørketall.

Fartsbegrensning for trafikanter på kombinert gang- og sykkelvei.

S. 10 i strategien: utvide tabell til 20 KM om en har grunnlagsdata.

s. 21 Prioritere sammenhengende ruter, særlig gamle Vossebanen.

s. 40 uenig i bruken av argumenter men enig i faktum. Høyt antall syklister på strekningen bør tilsi en prioritering.

*Fagetatens kommentar:* Flere av innspillene er inne i strategien. Først og fremst fokuset på utbygging av trygg infrastruktur. Videre økt skille mellom de myke trafikantgruppene, prioritering av tilrettelegging gjennom sentrum, bedre ulykkesregistrering, kommunikasjon og tiltak for bedre sykkelkultur. Innspill til utformingsdetaljer blir tatt med videre til oppfølgingsarbeid om utformingspremisser. Behovet for tiltak i sykkelnettet er stort. Fagetaten har i denne omgang anbefalt at det ikke prioriteres utbygging av gamle Vossebanen, med bakgrunn i at behovet er vesentlig større andre steder.

---

R. Knutsen, *Hjellestad*, dok.nr. 21

Bor på Hjellestad i Mildevegen. Tør knapt sykle til butikken. Ønsker å kunne sykle til terminalen på Birkelandskrysset. Mildeveien har få myke trafikanter og mye trafikk, de fleste kjører. Flere målpunkt; arboretet, milde båtlag, folkehøgskole, bhg, skole, a-klinikken samt boliger. Ønsker fortau/sykelsti.

*Fagetatens kommentar:* Se kommentarer til merknad nr. 14-19.

---

M. H. Thorp, *Sædalen*, dok.nr. 22

Sykkelinfrastruktur bør skilles fra biler, enten ved at de er opphøyd, med midtrabatt eller annen form for hinder. Syklister må skilles fra andre myke trafikanter. Gang- og sykkelvei er en dårlig idé. Syklister må adskilles fra syklister i motsatt retning. Dvs. prioritere å lage sykkelfelt på begge sider av veien i hver sin retning. Med brede felt som gjør det mulig å sykle i ulike hastigheter. Entreprenører må involveres tidlig og være kjent med alle detaljer av design for å hindre misforståelser. Kommunen må være involvert hele veien fra planlegging til gjennomføring. De som sykler selv vet hva som fungerer. En må oppleve flyt, der det er enkelt å ta seg frem uten hindringer.

Se til Oslo, ikke finn opp nye løsninger, men bruk det som fungerer godt andre steder.

*Fagetatens kommentar:* Utforming er et viktig tema for utbygging av sykkelinfrastruktur. I svært mange tilfeller vil fagetaten være enig i at det er gode løsninger å skille syklister både fra biler og fotgjengere. Dette har imidlertid sammenheng både med hastighetsnivå og trafikkmengde på de aktuelle strekningene. Forenklet sagt vil økt hastighet og trafikknivå kreve økt behov for separasjon, med midtrabatter og/eller høydenivå. I noen tilfeller vil trafikkvolumet av syklister og/eller fotgjengere være så lavt at en blandet løsning kan fungere greit, og være en god balanse mellom behovet for trygg infrastruktur på den ene siden og behovet for å begrense offentlige kostnader og/eller inngrep i privat grunn på den andre. På samme måte kan det være steder der biltrafikken er så lav, og med så lav hastighet, at det er en god løsning å sykle i veibanen sammen med øvrig trafikk. Veieierne ser behov for å utarbeide bedre rammer for utforming. Da vil det være naturlig å se både til Oslo og andre byer/land med gode sykkelresultat. Det er gjort ytterligere presiseringer knyttet til premisser for utforming i endelig utkast til strategidokument. Samtidig er det under **Sykkelnett** gitt en satsing nr. 3: *Det skal utarbeides veileder for sykkeltilrettelegging i Bergen.*

---

B.J. Arntzen, *Rådalen*, dok.nr. 24

Strategien er god, men mangler fokus på ting som kan øke sykkelbruk: eks. elsykkel. Elsykkel vil løse mange problemer med sykling i Bergen; bratte bakker, regntøy uten å bli svett. Bysyklene bør bli elektrisk for å vise hvor greit det er. Bergen trenger bedre og tryggere sykkelparkering. Sykkelveiene fra Åsane og Laksevåg er for trafikkfarlige. Innsender sykler fra Nordås til Nygårdshøyden og har fin sykkelvei samt innendørs sykkelparkering med adgangskort.

*Fagetatens kommentar:* Ambisjonene for utviklingen av sykkeltrafikken i Bergen er ambisiøse, og vil trolig være avhengig av en vesentlig økning i el-sykkelbruk. Samtidig er det vurdert at syklister på el-sykkel har behov som i liten grad skiller seg fra andre syklister. I første rekke god infrastruktur som er tilfredsstillende driftet/vedlikeholdt. Dette er sentrale tema for strategien.

Bysykelordningen vil videreføres innenfor gjeldende kontrakt. Elektrifisering vil gjøre ordningen mer kostbar, noe som må vurderes opp mot gevinst.

Sykkelparkering er nødvendig, og håndtert i innsatsområde **Tilgang til sykkel**.

Fagetaten er enig i vurderingen om at behovet for utbygging er større andre steder enn på strekningen Nordås-Fjøsanger, og anbefaler derfor ikke utbygging i kommende tiårsperiode på denne bakgrunn.

---

H. Såtendal, *Espeland*, dok.nr. 26

Ønsker tilrettelegging for syklende og gående på strekningen Haukeland (Arna) - Midtun. Innspill til å gjøre strekningen sikrere:

1. G- og s-vei fra Haukeland (Arna) til Bratland camping. Kan bygges ut "enkelt" uten inngripen i særlig eksisterende infrastruktur.

2. Heldal til Midtun: lage gang/sykkelsti parallelt med hovedveien eller jernbanelinjen. Pga. svært liten togkjøring på linjen bør det ikke være en risiko, jfr. bybanen og parallelle fortau/gangveier.

Med disse to tiltak vil en få mange km sykkel/gangvei forholdsvis rimelig. Får ikke sammenhengende sykkelvei fra Arna til Midtun pga Grimesvingene, men den største utfordringen er før/etter, for det er der alle motorkjøretøy presser seg forbi.

En kunne også sprengt vekk noen knauser i svingene for å øke sikkerheten. Etter innføring av bomp-innkrevning i Grimesvingene bør penger gå til å utbedre sikkerheten; vil også gi bedre forståelse for innkrevningen.

Har snakket med flere som vil begynne å sykle fra Arna til Haukeland sykehus, bg. sentrum eller sandsli/kokstad med bedre forhold. El-sykkel gjør dette mer aktuelt for flere. Håper innspillet tas inn, slik at ikke en bydel ekskluderes fra sykkelsatsingen.

*Fagetatens kommentar:* Store deler av veinettet, også det som inngår i sykkelnettet, er ikke tilrettelagt for syklist. Sykkelnettet er om lag 420 km langt, og det er ikke mulig å tilrettelegge hele nettet i strategiperioden. Om lag ¼ av sykkelnettet er anbefalt for gjennomføring av tiltak de kommende ti år. Utvalget er gjort med bakgrunn i kunnskap om reiseaktivitet og modellert potensial for sykkeltrafikk og ulykkesdata. Strekningen omtalt over kan ikke anbefales med bakgrunn i forventet sykkeltrafikk sett opp mot kostnadene av tiltak. For Arna er det prioritert tiltak på strekningene inn mot bydelscenteret/togstasjonen fra sør og vest, samt mellom bydelscenteret og Garnes skule. Det er vurdert som viktigere for en større del av innbyggerne i Arna at det i første omgang blir mulig å sykle lokalt, enn på svært lange strekninger til øvrige bydeler.

---

S. E. Såtendal, *Espeland*, dok.nr. 27

Å sykle til jobb inntil 25 km kan være raskere enn kollektiv dersom en må bytte kollektiv og gjerne har over 1 km å gå til holdeplass. Innsender sykler Espeland-sentrum 1-4 g pr uke i sommerhalvåret. Strekningen Midtun-Haukeland er ikke tilrettelagt. Den er ikke prioritert i høringsutkastet. Nå er det "ekstremспорт" å sykle her, for utrygt i rushtid. Flere ønsker å sykle, men opplever at det ikke er sikkert.

Haukeland-Bratland og Heldal v/tidl. Frank Mohn - rundkjøringen på Midtun kan oppgraderes med sykkeltrase uten veldig store investeringer relativt raskt. Det ville gjort strekningen Haukeland-Midtun tryggere. De fleste som kjører (bil) innfinner seg med at de ikke kommer forbi syklist i Grimesvingen. De farligste situasjonene oppstår mellom Bratland camping og Haukeland, der biler og tyngre kjøretøy kjører forbi syklist som hindrer fremkommelighet.

Bilrafikken har økt. Det tas inn bompenger på Bratland, men ingen prosjekt er tenkt til Arna utenom en fremtidig ringvei øst. En oppjustering til sykkelfelt på dagens trase mellom Haukeland og Midtun hadde gjort innbyggere i Arna mer positiv til bompenger. Innsender blir gjerne med på sykkelbefaring. Sykling langs strekningen er i dag egentlig uforsvarlig.

*Fagetatens kommentar:* Fagetaten har forståelse for frustrasjon over manglende sykkeltilrettelegging på strekningen. Samtidig er det flere strekninger i kommunen som har store

mangler. Vi vet også at det uansett, selv med el-sykkel, er et begrenset tilfang av syklistere på strekninger av den lengden som arbeidspendling mellom Arna og sørlige bydeler utgjør. Det er i denne omgang derfor prioritert å tilrettelegge for sykling inn mot bydelssenteret, både i Arna og i øvrige bydeler.

---

**A. Gjerstad, *Indre Arna*, dok.nr. 28**

Ønsker at strekningen Arna-Midttun inkluderes i målet om et "sammenhengende sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming" Strekningen er ikke tilrettelagt for sykling eller gående. Forslag til forbedring:

1. Gang- og sykkelvei fra Haukeland (Arna) til Bratland camping. Veien brukes også av gående til og fra busstopp, de går i veien i dag.

2. Tilrettelegge for etablering av sykkelvei langs jernbanen fra Bratland til Grimen camping.

3. Lag gang/sykelsti parallelt med hovedvn. Eventuelt langs jernbanelinje.

Tiltakene vil øke sikkerheten betraktelig for gående/syklende fra Arna til Nesttun.

Bompengeinnkreving i Grimesvingene bør brukes lokalt. Tiltakene vil gjøre det mulig for flere å sykle til jobb i sentrum, HUS eller Fana/Sandsli/Kokstad.

*Fagetatens kommentar:* Vi takker for konkrete innspill til løsninger, de vil bli tatt vare på hos kommunen og sendt til gs-gruppen i Miljøløftet til orientering. Samtidig kan fagetaten i denne omgang ikke anbefale å prioritere tilrettelegging av denne strekningen i et kost-nytte-perspektiv. Viser for øvrig til kommentar til merknad 26 og 27.

---

**S. E. Såtendal, *Espeland*, dok.nr. 29**

Sykeltraseen mellom Monter Minde og Essostasjonen i Fjøsangerveien er veldig bra. Men det er synd syklistene må "konkurrere" med kjøretøy for å krysse kjørebanen videre mot nord. Her bør komme undergang eller bro. Mange velger Fjøsangerveien fremfor ventetid ved lyskrysset på vei hjem fra jobb, men fortauet langs kirkegården er ikke egnet for syklistere.

Synd at ikke bybanen til Åsane kan vedtas, og at sykkeltrasé sentrum-Åsane dermed foreløpig er uavklart. Her er behov for ny løsning.

Det bør anlegges sykkeltrasé fra Festplassen til Bradbenken ved å omgjøre et kjørefelt til sykkeltrase i løpet av 2020-2022. Det er ikke greit å konkurrere med biler og busser på strekningen. Alternativet Kg. Oscarsgt.-Lille Øvrengt mot Nye sandviksvei er ikke komfortabelt.

*Fagetatens kommentar:* Det pågår et planarbeid for å utbedre kryssingen av Fjøsangerveien i nord, med bedre kobling mellom eksisterende sykkelveier langs østsiden av Fjøsangerveien og i Solheimsgaten. Arbeidet med bybanen og sykkeløsning mellom sentrum og Åsane pågår. Strategien peker på behovet for å prioritere arbeidet og gjennomføringen. På samme måte gir strategien klare rammer for å prioritere sykkeltilrettelegging gjennom sentrum. Fagetaten vurderer at innholdet i merknaden dermed blir ivaretatt med gjeldende strategiforslag.

---

**N. T. Sæterdal, *Espeland*, dok.nr. 31**

Etterlyser sykkeltilrettelegging på arbeidsveien mellom Arna og Fjøsanger. Rent konkret mellom Haukeland og Midttun. Her er det ikke forsvarlig å sykle i dag.

*Fagetatens kommentar:* Se kommentar til merknad 26, 27 og 28.

---

**Ø. Sørhaug, *Ulset*, dok.nr. 33**

Ønsker bedre kobling mot eksisterende friluftsområder i Åsane; prioritert sykkelnett til eks.

Hjortland og Mellingen som vil kunne avlaste biltrafikk.

Ber om at Midtkleiva inngår i prioritert nett. Her er mye trafikk til og fra skole og idrettsområde.

Kunne vært lagt bedre til rette for gang og sykkel i kombinasjon med bilrestriksjoner. Etterlyser bedre sykkelkobling mellom Midtkleiva og Fossekleiva i nord. Kun trapp i dag (v/kryss Haukberget).

Vurderer å prioritere nettet i deler av Åstveitskogen. Noe opparbeidede grusstier inne i skogen, men vanskelig tilkomst til friluftsområdet i dag. Stort behov for bedre tilrettelegging.

Samarbeid med bedrifter for bedre tilrettelegging for sykkelparkering. Eks: svært mangelfullt på Nyborg.

Sykelnettet helt inn til Åsane terminal må prioriteres.

*Fagetatens kommentar:* Sykelnettet er justert fra høringsutkastet. Midtkleiva er tatt inn i sykelnettet i sin helhet. Den inngår nå også i offentlig utbyggingsfase 1, på bekostning av Fossekleiva. Transportmodell, innspill, stigning og kobling til viktige målpunkt tilsier at Midtkleiva er mer attraktiv for syklister enn Fossekleiva.

Turveier er i all hovedsak ikke inkludert i sykelnettet. Tilrettelegging i friluftsområder er vurdert å ligge utenfor rammene for denne strategien.

Innsatsområde **Tilgang på sykler** understreker behovet for sykkelparkering, og under **Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering** påpekes nødvendigheten av bidrag fra private parter for å bygge sykkelkulturen i Bergen.

I avveining av hva som bør prioriteres for offentlig utbygging, er det i all hovedsak linjene inn mot bydelssentra som inngår. Åsane terminal er et viktig målpunkt i Åsane sentrum, og fagetaten mener tilkomst dit er ivaretatt i forslaget.

---

K. Budal, Sentrum, dok.nr. 36

Ønsker oppmerket løype over Festplassen til ruten mot L. Hillesgt.

Påpeker behovet for å ivareta fremkommelighet ved arrangement på Festplassen. Telt/boder m.m. kan gjøre det vanskelig å komme rundt m/sykel.

Ønsker utbedring av fortauskant ved innkjøring til havneområdet på Dokken. Fortauskanten svinger mot havneområdet slik at biler inn/ut dit ikke forstår at syklister skal videre til Møhlenpris. Skaper farlige situasjoner.

*Fagetatens kommentar:* Prioritering av trasé gjennom sentrum ligger inne i strategien, men ikke over Festplassen. Innspillet om kanter på Dokken er sendt videre til gs-gruppen i Miljøløftet.

---

B. Hølleland, Nyborg, dok.nr. 37

Ny firefeltsvei i Åsane er en barriere. Fotgjengerfelt er erstattet med undergang, som kan føles utrygg og utrivelig. Mange velger å krysse den trafikkerte veien likevel for å spare tid. La fotgjengere få gå i dagen, ikke bilene.

*Fagetatens kommentar:* Ivaretatt i gåstrategien.

---

T. Olsnes, Sentrum, dok.nr. 38

Etterlyser kjønnsperspektivet. Antall kvinnelige syklister er ofte en indikasjon på tilretteleggingsgrad, kvinner er mindre risikovillige. Tilrettelegging for at kvinner skal føle seg trygg innebærer bl.a. bedre belysning, bedre skilting, tryggere overganger, bedre vedlikehold av kantvegetasjon.

Kvinner reiser ofte kortere enn menn, og vil lettere kunne velge sykkel om de opplever det trygt. Kvinner følger oftere til barnehage, oppfordrer til fokus på sykkelparkering der. Bergen kommune bør tilby sikker sykkelparkering ved alle kommunale barnehager, også for sykkelvogn. Slikt tiltak vil redusere kø og forurensning, og samtidig bidra til rekruttering ved at barna blir vant til sykkel som naturlig fremkomstmiddel.

*Fagetatens kommentar:* Fagetaten viser til at strategien har trygghetssøkende voksne som hovedmålgruppe for strategien. Det blir lagt vekt på trygg og sikker tilrettelegging. Sykkelparkering er viktig, også ved barnehager. Satsing 1 under **Tilgang til sykkel** peker på at sykkelparkering må sikres ved all utbygging. Nye barnehager vil falle inn under dette punktet. Rekkefølgen for hvor det offentlig bør bygge ut parkeringstilbud må vurderes opp mot behov ved ulike målpunkt, se satsing 3.

I. Grung, *Sentrum*, dok.nr. 40

Ønsker sammenhengende sykkelnett gjennom sentrum. Særlig fra Fløybanen til Festplassen. Som strakstiltak ønskes rødmalt felt merket sykkelvei. Viser til økende antall bysyklister som ikke vet hvor de skal sykle.

*Fagetatens kommentar:* Før tiltak kan gjennomføres, må løsningene vurderes med tanke på trafiksikkerhet for alle brukere. Det er ikke alltid tiltak som kan virke enkle å gjennomføre, er mulig å etablere. Fagetaten er helt enig i at tilrettelegging i og gjennom sentrum må prioriteres høy, og viser til at dette inngår i strategien.

---

E. Sørland, *Tertnes*, dok.nr. 41

Høringsutkastet fremstår som en god plan som kombinerer ambisjoner med nøkterne og realistiske grep.

*Generelle innspill*

Godt grep å tydeliggjøre med prioriterte ruter hva det offentlige skal ha ansvar for. Noe uklar begrunnelse for prioriteringene (se under).

Bra med resultatfokus, men viktig å ikke bare telle kilometer men prioritere vanskelige konfliktpunkt. Positivt at en tenker trinnvist. Savner kobling til hjertesone-prosjektet, og prioritering må knyttes til dette. Viktig å arbeide mot nord raskt, slik at det foreligger et alternativt transporttilbud i anleggsfasen for bybanen, eks. sykkel tunnel Eidsvåg-NHH.

*Konkret innspill*

Prioriteringen i Tertnesveien slutter på feil sted. Det vanskelige punktet i krysset Bekkjarvikvn. x Tertnesvn. er utelatt. Trafikalt svært vanskelig, med avkjøring til skole, bhg og idrett, krysset må inkluderes i prioritert nett. Dette punktet er langt viktigere enn Tertnesvn. videre innover/østover. Der er det rette strekk og gode fortau.

*Fagetatens kommentar:* Dette utkastet klargjør tilgrensende prosjekt til sykkelstrategien, blant annet Hjertesone. Arbeidet med hjertesoner er et selvstendig prosjekt, og fagetaten mener det utfyller sykkelstrategien på en god måte. Arbeidet med regulering mot nord pågår. Det er for tidlig å si når bygging kan begynne. Prioriteringer av strekning i Tertnesveien er forlenget slik at offentlig utbyggingsfase 1 nå inkluderer krysset omtalt her.

---

R. Sørderstrøm, *Fyllingsdalen*, dok.nr. 48

*For hvem:* Barn og unge må prioriteres mer. Det må bygges mer til skoler og lokale målpunkt i bydelene. Bygge for nye generasjoner som fortsetter å sykle gjennom livet. Må stå tydeligere at vi bygger for alle grupper.

*Hvor:* kollektiv, sykkel og gange må sees i sammenheng. Ikke bare prioritere å bygge ut sykkelruter fra bydelene og mot sentrum. Viktigere å lage godt sykkelnett i hver bydel som kan betjene viktige målpunkt og være snarveg. Appellere til flere befolkningsgrupper. 10-min-byen. Alle bydeler utenfor Bergensdalen må ha denne prioriteringen om det skal bli økt sykkelandel også utenfor sentrum.

*Arealbruk:* Være strengere med arealbruk. I dag bygges sykkelv. uten at det går på bekostning av bilareal. Strategien må være tydeligere på å omgjøre arealbruk fra kjøreareal til sykkelareal. I sentrum kan hele gateløp omgjøres til sykkelveg med fortau på begge sider. Eks. Sørlig del av Nygårdsgaten. Biltransport kan betjenes fra tverrgater.

*Materialbruk:* Grusveger i grønne områder kan gi attraktive løsninger. Nok asfalt, trenger ikke tilføre grønne områder fast dekke.

*Til slutt:* Sykkelstrategien slår i hel gåstrategien i forsidebildet: skilt plassert midt på fortauet, jfr. gåstrategien s. 47.

*Fagetatens kommentar:* Hvem: Barn og unge utgjør en relativt liten demografisk gruppe. Fra ungdomsskolealder har de unge i svært stor grad tilgang til kollektivtrafikk, tid til å reise kollektivt, og relativt lange reiseavstander til skole og fritidsaktiviteter. Det gjør sykkel lite konkurransedyktig.



Se for øvrig strategiens faglige grunnlag med eget avsnitt om barn og unge. *Hvor*: Den nye strategien legger nettopp større vekt på lokal tilkomst inn til bydelssentrene, og i noe mindre grad koblingen mellom bydelene, slik det påpekes i merknaden. *Arealbruk*: Dette blir nok i større grad aktuelt fremover. Se for øvrig kommentar om utforming under **sykkelnett**. *Materialbruk*: Strategien inkluderer ikke turveier i sykkelnettet, men peker på at slike er attraktive å benytte for syklister som tar hensyn til gående. *Til slutt*: Fagetaten er enig i at dette er eksempel på uheldig skiltplassering, men peker på at gåstrategien er tydelig på behovet for opprydding.

---

#### R. Søderstrøm, *Fyllingsdalen*, dok.nr. 49

Ny trasé sørover fra Oasen må prioriteres.

Bybanen får bare to stopp i Fyllingsdalen. Ruter sørover fra Oasen er ikke vist som prioritert. Foreslått rute sørover mot turvegsystem rundt Ortuvatnet er missing link. I dag må en gjennom borettslag med mange kryssende utganger og potensielle ulykker. Uheldig kurvatur, bakker og omveger. Store boligområder sørover, særlig Smiberget, samt Stokkedalen og Bønes mot skoler og arbeidsplasser ved Oasen. Strategien må ha tydeligere mål om å styrke tilrettelegging for sykling mot skoler, dette er et godt virkemål. Se vedlagt kartskisse (sykkelnett uten prioritet er markert med gult). Til slutt: vist sykkelruter på alle "ringveger" i Fyllingsdalen; ofte de lengste omvegene i forhold til hvor folk skal.

*Fagetatens kommentar*: Linjene som inngår i offentlig utbyggingsfase 1 i Fyllingsdalen gir tilkomst inn til Oasen og til kollektivholdeplass. I tillegg er det sett på tilkomst til ny tunell. Mot sør er deler av Torgny Segersteds veg tatt inn. Ny strategi inkluderer en ny linje i sykkelnettet fra 2010-versjonen, som går inn mot Ortuvatnet og via Ortustanden til Torgny Segersteds veg. Denne ble vurdert tatt inn i nett for utbygging. Samtidig pågår det vurderinger knyttet til bekkeåpning på strekningen, og det kan være aktuelt med et slikt prosjekt i området. Da vil også sykkel inkluderes, men dersom grønt-prosjektet blir forsinket er det vurdert som uheldig at sykkelutbyggingen forseses.

---

#### J. Eide, *Sentrum*, dok.nr. 51

På vegne av barnefamilier i sentrum med barnehageplass på Fløyen og Skansemyren. Er avhengig av sykler og sykkeltilkomst til Fløibanen eller Skansemyren fra mange ulike retninger langs Fjellsiden. Det er ofte sperringer i veinettet pga. bygging, renovasjon el. vedlikehold. De er sjelden skiltet, aldri varslet, og uten klare omkjøringsmuligheter. Ber om at kommunen sikrer at sykkelvei til bhg. holdes fri for stengsler. Ved behov for stenging må det varsles i god tid og presenteres omkjøringsmuligheter.

Ber videre om at grøntareal vedlikeholdes: klipping av kanter og hekker, samt fjerning av løv. Det vil sikre fremkommelighet for syklister i alle sesonger.

Ønsker merket sykkelrute fra Sandviksveien via Skansen til Fjellveien. Ber om bedre tilrettelegging (merking) for myke trafikanter fra Skansemyren via Ole Irgensv. til Årstadvn. Stedvis smalt, parkering, utkjørsler.

Vanskelig/utrygt å sykle på tvers av sentrum, alltid i konkurranse med biler eller gående. Særlig strekket Håkonsgt. til Småstrandgaten og rundt Bryggen. Glade for en løsning for sykkel på sikt, men ber om en midlertidig løsning for sentrale deler av sentrum i påvente av permanent løsning. Søndre del av Kg. Oscarsgt. og Kalvedalsvn. er 50-sone med mye buss- og tungtransport, med smalt fortau. Føles utrygt å sykle, særlig med små barn. Familier fra Fjellsiden sør, eller foreldre som skal på jobb på Haukeland, har få alternativer enn Fjellveien når de skal til Fløibanen. Det er en omvei, og om sommeren mye trengsel i gatene mellom Fjellveien og Fløibanens nedre stasjon. Utbedring av sykkelforholdene i Kg. Oscarsgt./Kalvedalsvn. må prioriteres. En slik utbedring kan blant annet innebære merking av sykkelfelt, fjerning av betongkant og "sykkelboks" i lyskrysset med Strømgaten. Tiltak i området vil også bidra til trygg skolevei for flere av skolebarna på Haukeland og Christi Krybbe skoler.

Skansemyren bhg. rekrutterer til Fløyfjellet naturbarnehage. Det er ikke ønskelig at barna kjøres,

og mange foreldre har uansett ikke bil. Barnehagen er lite tilgjengelig med kollektivtransport, men har ikke de funksjoner som trengs for å bruke sykkel – eller gå. Plass til parkering/oppbevaring av sykkelvogner, bæremeiser og reisetriller, uten at de blir våte, er nyttig for dem som sykler, går eller ved kollektivbruk. Kommunen må ivareta slik oppbevaringsplass.

Ønsker at bom på gangvei ved Skansemyren bhg flyttes. Den står i dag der bakken blir brattere, og slik at det er fristende å hensette bil like foran bommen. Kombinasjonen gjør det vanskelig å komme forbi med sykkel, særlig ved barn i sykkelsete, sykkelvogn el. lastesykkel.

*Fagetatens kommentar:* Det er krav til skilting og omruting ved anleggsarbeid, se **sykkelnett**, satsing 4. **Drift og vedlikehold** er et viktig innsatsområde, for å sikre kvaliteten i tilbudet – også ved klipping av sidevegetasjon som omtalt. Rutenettet i sentrum er styrket, bl.a. med en forbindelse som omtalt. Med bakgrunn i behovet i de ulike delene av nettet, er den ikke prioritert for tiltak i kommende periode. Det er derimot tilrettelegging i/gjennom sentrum. Det er nødvendig å ha gode, gjennomtenkte løsninger der vi tilrettelegger, slik at ikke raske, midlertidige tiltak inkluderer løsninger som gir økt trafikkfare. Strekningen i Kalvedalsveien er tatt ut av nettet. Det gir noen svakheter i maskevidde/tilgjengelighet, men det er vurdert at tiltak på strekningen ikke vil være mulig i strategiperioden. Den er en viktig del av kollektivnettet, og har i tillegg relativt mye biltrafikk som ikke i tilstrekkelig grad lar seg flytte/omgjøre. Breddeutvidelser til eget sykkelareal, samt nødvendig fortausareal blir av et omfang som ikke synes realistisk. Ved utformingen av sykkelnettet har det vært viktig å presisere at alle linjer som inngår skal få god tilrettelegging på sikt. Der dette er vurdert som lite sannsynlig, er linjen tatt ut for å understreke betydningen/forventningene til de linjene som ligger igjen. Under **Tilgang til sykkel** løftes betydningen av sykkelparkering, også kvaliteten i tilbudet. Momentene til merknadsstiller vil være tydelige ved fremtidig barnehageutbygging.

---

#### V. Somville, *Sentrum*, dok.nr. 54

Fjellveien er viktig rute nord-sør for sentrum. Med el-sykler enda mer attraktiv for flere. Den er dårlig vedlikeholdt, mange hull og sjelden rensset: mye vått løv om høsten og is om vinteren. Ønsker at Fjellveien tas inn i rutenettet slik at det blir sikrere å sykle der med godt vedlikehold særlig høst og vinter.

*Fagetatens kommentar:* Søndre del av Fjellveien ble tatt inn i nettet før høringen, så fagetaten antar merknaden gjelder nordre del. Fra Mulen mot nord er Fjellveien en turvei. Det er fullt mulig å sykle der, men veien er et svært viktig rekreasjonsområde, og det er ikke aktuelt å utvide Fjellveien eller gjøre tiltak som endrer karakteren av veien til å i større grad være en transportakse – med økt hastighet blant brukerne.

### Merknader fra lag og organisasjoner

#### Equinor bedrifts-idrettslag, dok.nr. 32

En stor arbeidsplass godt tilrettelagt for sykling, med mål om redusert bilbruk. I tillegg idrettslag. Derfor: positive til at det satses på sykling, med forankring i en langsiktig strategi.

1. *Til strategien overordnet* Strategien sier for lite konkret om leveranser i perioden. Det må settes konkrete delmål og indikatorer som forpliktes allerede i strategidokumentet med større grad av detaljering enn i høringsdokumentet.

2. *Eksisterende sykkelveier, veier og infrastruktur* Opptatt av god infrastruktur innenfor 7 km radius rundt Sandsli, samt i distriktet generelt. Savner omtale av tilrettelegging for alle trafikanter utenfor sykkelnettet. For sykkelnett anbefales drift og vedlikehold av det som allerede finnes. Store svakheter bl.a. pga. byggeaktivitet, manglende omruting/oppnydding. Rutiner må bedres, også systemer for skilting både for biler og sykler - ikke til fare for syklistene.

*Nye sykkelveier og prioriteringer* Støtter etablering av nye ruter der dagens og fremtidig antall syklistene er stort. Men følgende innspill: Ubrutt, tydelig og merket rute gjennom sentrum (Sandviken-Lars Hillesgt.). Ubrutte hovedstrekninger uten behov for kryssing av bil. Skille gang og

sykkel. Tilstrekkelig veibredde/skulder der det ikke anlegges gang/sykkel parallelt.

*Konkrete tilbakemelding* kanskje ikke del av strategien, men innspill til enkle forbedringer for fremkommelighet og trygghetsopplevelse rundt eget kontorsted.

a) Gode traseer Flyplassvn./Sandslivn., men ikke koblinger mellom.

Håvardstunvn.xSandslivn.xSandslimarka: to forslag til løsning. Farlig undergang u/Sandslivn. v/Flyplassvn. Undergang u/Flyplassvn. mot Skage må erstattes.

b) Kryss Sandslivn. x Sandslåsen.

c) Adskilt g og s ender samtidig med bussholdeplass v/ rundkjøring v/Equinor: farlig.

d) Krysset Grimseidvn. x Fanavn. samt på østsiden av bro over Fanavn.

e) Uoversiktlig ved kryss Siljustøl x Flyplassvn.

f) Fjerne parkering langs Krohnåsvn. 38-44.

g) Straumevn. 128: smalt rundt nabben.

h) Farlige kryssingspunkt i forbindelse med underganger i krysset Straumevn. x Bjørgevn. og stramevn. Torvedalsvn.

*Fagetatens kommentar:* Indikatorer med forventet nivå for 2030 er oppdatert. Satsing 4 under **sykkelnett** understreker behovet for gode rutiner og kontroll med midlertidige omlegginger. Sykkeltilrettelegging gjennom sentrum er prioritert. Endelig utforming må vurderes i eget prosjekt. Generelt er det vanskelig å tenke seg trafikkårer gjennom bysentra som ikke inkluderer kryssingspunkt med andre trafikanter. De konkrete punktene sendes videre til gs-gruppen, for mulig oppfølging.

---

LUKS, dok.nr. 34

Er positive til sykkelstrategien. Satsingen på sykkel vil kunne gi bedre arbeidsmiljø for sjåførene ved at det blir redusert personbiltrafikk.

Viser til flere tiår med godt samarbeid med kommunen om å ivareta sjåførenes arbeidsmiljø og sikre behovet for varetransport opp mot utfordringene i å tilrettelegge for syklistene.

Viser til gode bransjestandarder og annet regelverk, og ser frem til videre samarbeid - særlig i viktige planfaser.

*Fagetatens kommentar:* Imøteser godt samarbeid i oppfølgingen av strategien.

---

Fau Landås skole, dok.nr. 35

Er positive til satsing på sykkel. Ønsker alle tiltak som kan overføre bilreiser til sykkel velkommen.

Er enige i de overordnede målsettingene. Merknaden er kritiske til endringen i sykkelnettet i området på Landås. Del av Nattlandsveien er tatt ut og erstattet med en Landåsroute Rugdeveien, Landåssvingen, Sollien. Fau ser store utfordringer:

1. Sammenliknet med Nattlandsveien gir Landåsruuten omvei og ekstra høydemeter. Det virker mot sin hensikt, og som en fallitt.

2. Landåsruuten er lite egnet som hovedvei for sykling. Allerede i dag dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Gatene er skoleveier. Ledes mange syklistene hit blir det konflikt både mellom g og s og mellom myke trafikanter og biler. Hjertesoneprosjektet er p.t. uavklart.

3. Dårlig drift og vedlikehold av det som finnes. Og svak fremdrift. Eks. utvidelse av fortau i Nattlandsvn. fremfor nye blokker i Erleveien. Stopper i murvegg. Tviler på at visjonen om 10 % sykkelandel vil kunne realiseres.

4. Ønsker bedre tilrettelegging sørover mot Nesttun/Hop. Mangel på trygg sykkelparkering ved bybanen på Sletten påpekes.

Alt i alt frykter FAU Landås skole at de nevnte forhold vil virke mot sin hensikt og føre til færre syklistene på Landås. I tillegg blir skoleveiene rundt Landås skole farligere.

*Fagetatens kommentar:* 1. og 2. Det er ikke meningen at ruten i Nattlandsveien flyttes opp på Landås. Trafikk fra Nattlandsveien er tenkt flyttet til det vestlige alternativet, via Birkeveien og Idrettsveien mot Haukeland/sentrum. «Landåsruuten» er ment som et tilbud for trafikk til og fra Landås. Nettet er justert fra høringsutkastet, slik at de myke trafikantene får kortest mulig trasé,

og ikke forbi inngangen til skolen. Problemstillingene med konflikt mellom trafikantgrupper og hensyn til barn og unge er nettopp tenkt løst ved ny utforming av veinettet. 3. Fagetaten mener drift og vedlikehold er nødvendig ivaretatt gjennom egne satsinger – på strategisk nivå. Eksempelet i Nattlandsveien er tilpasset en fremtidig utvidelse. Dersom dette ikke ble klargjort samtidig med utbyggingen, ville det vært svært vanskelig å løse i etterkant. 4. I denne omgang er det vurdert som riktig å prioritere de delene av sykkelnettet som har størst potensial for trafikkvekst. Parkering inngår i **tilgang til sykkel**, men detaljvurderinger for hvor det skal bygges parkering må gjøres i perioden.

---

#### Nattlandsfjellet vel, dok.nr. 43

Erstatningsrute for Vognstølen, Birkeveien er gjennom smågater i tettbygd strøk. Her må sikres klare skiller mellom myke trafikantgrupper. Sykkelveier kan ikke gå inntil stikkveier og utganger fra eiendommer. Potensialet for konflikt mellom myke trafikanter er høyt.

Kryssing av Nattlandsveien; til Birkeveien og tilbake ved Haukeland bør være klart adskilt fra fotgjengere, slik at ikke syklistene må ta i bruk gangfelt.

Dersom rute gjennom Birkeveien ikke tilrettelegges tilstrekkelig kan det føre til at syklistene fremdeles tar enkleste og raskeste rute til sentrum fra Landås, på tross av manglende tilrettelegging.

*Fagetatens kommentar:* Fagetaten støtter synet om at tilrettelegging av ruten i Birkeveien m.m. må utformes slik at den blir attraktiv for syklistene, og sikker for alle brukergrupper. Detaljer i utforming må vurderes konkret i eget prosjekt.

---

#### Naturvern-forbundet Hordaland, dok.nr. 47

Viser til strategien; med satsing på sentrum og sammenhengende nett. Samme som forrige strategi; der mål ikke ble nådd.

Mer drastiske tiltak må til: sentrum mellom bystasjonen og teateret må gjøres bilfri. Kun vare- og kollektiv + HC-kjøring her. Dernest syklistene få forkjøringsvei på steder med hovedsykkelvei i kryss med bil. Eks. Michael Krohnsgt. og på Mindemyren. Da vil syklistene oppleve å være prioritert og få økt sikkerhet. Sykkelandelen trolig også øke.

*Fagetatens kommentar:* Fagetaten ser utfordringen i at sentrum ble løftet frem også i forrige strategi, uten at tilstrekkelig resultater er på plass. Samtidig vurderes den nye strategien som tydeligere på behovet for å tilrettelegge innenfra og ut, med tilhørende prioritering av sentrum. Hvordan slik tilrettelegging kan gjennomføres, må avklares i det enkelte prosjekt. Det er sannsynlig at bedre sykkeltilrettelegging gjennom sentrum må løses i kombinasjon med ytterligere bilrestriktive tiltak. Samtidig er det nødvendig å peke på at bilen fremdeles er en viktig transportform – også for beboere i sentrumsområdet. Tiltak i transportnettet må vurderes grundig, og veies mot behovet for et sterkt og levedyktig bysentrum. Konkrete løsninger ligger ikke til strategien, men må håndteres i etterfølgende avgrenset prosjekt.

---

#### Syklistenes landsforening Bergen, dok.nr. 50

Støtter hovedmålsettingen. Positivt at ambisjonsnivået for økt sykkelandel opprettholdes. Ser at fokus er flyttet fra satsing på overordnet hovedveinett langs riksveier til et sammenhengende sykkelnett. Er positivt til at strategien fokuserer på tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett, fremfor kostbare investeringer langs riksveier. Tilgjengelige midler bør prioriteres der potensialet for flere syklende er størst, og det er gledelig å se at dette er et sentralt prinsipp i strategien. Mange strategisk gode grep i utkastet. Likevel noen svakheter på sentrale punkt, særlig følgende tre (SLFs egen oppsummering):

1. Strategien mangler en tydelig prioritering av et sammenhengende, gjennomgående sykkelveinett i sentrum. Vi mener det må mye klarere strategiske prioriteringer til, herunder at strategidokumentet signaliserer at veiareal må omdisponeres til sykkelformål i sentrum og sentrumsnære områder. Uten en slik prioritering mener vi det er helt usannsynlig at Bergen kan nå

målsetningen om en økt sykkelandel.

2. Det er en svakhet i strategien at det ikke er angitt føringer for utforming av sykkelveinettet i Bergen. Storbyer som har lyktes i å øke sykkelandelen har gjort slike strategiske grep og etablert en mer standardisert utforming av sykkeltilretteleggingen. Uten en klar strategi på dette området vil de faglige uenighetene, som er godt dokumentert i den eksterne evalueringsrapporten, fortsette å medføre handlingslammelse og dermed manglende måloppnåelse.

3. Strategien kan også med fordel styrkes innen følgende områder: Planleggingsressurser, opplæring, brukermedvirkning, tiltak for trygg sykkelparkering og sykkel på kollektivtransport.

*Fagetatens kommentar:*

1: Strategien peker på sammenhengende linjer gjennom sentrum, som inngår i offentlig utbyggingsfase 1. Strategien er noe annet enn det konkrete utbyggingsprosjektet, og kan ikke gi detaljerte løsninger for denne tilretteleggingen.

2. Fagetaten ser at mange kommentarer omhandler temaet utforming. I bearbeidet versjon av sykkelstrategien er føringer for utforming forsøkt tydeliggjort. Samtidig fremgår det av satsing 3 under **sykkelnett** at rammer for utforming, med egen veileder, er en viktig oppfølgingsoppgave for veieierne, som må være omforent om rammene. I det videre arbeidet vil vi se til andre suksessfulle sykkelsteder. Foreløpig peker strategien på at ulike løsninger passer i ulike kontekst. Det pekes også på at tiltak som reduserer hastighet og mengde av biltrafikk generelt er positivt for syklistene.

3. Ressursspørsmålet blir adressert i den politiske saken. For øvrig vil en større del av nødvendige tiltak forhåpentlig kunne gjennomføres som omdisponering av eksisterende areal, gjerne uten behov for reguleringsplan. Fagetaten anser de øvrige momentene i dette punktet som tilstrekkelig ivare tatt på strategisk nivå.

---

Transport-gruppen, bærekraftig liv Landås, dok.nr. 52

Savner mer helhetlig plan for "hovedveier" for sykkel. Viser til kart for regionale ruter der kronstadtunnelen er teikna inn. Finn ikkje dette igjen i planar for andre ruter. Gode prioriterte ruter for syklistar frå område rundt Landås, Slettebakken, Nattlandsfjellet og Sædalen kan bidra til å leie trafikken inn på hovedferdselsårer i området på Minde. Gjer det lett å sykle til sentrum via Kronstadtunellen og lett å kople seg på nett sørover og mot Fyllingsdalen.

Skjæring i fjellet ved St. Hallvarvsvei; om den blir ståande kan sykkeltrafikk gå her på baksida av Høgskulen og til St. Olavs, Schweigård, Astrup og til Fageråsvn. Og vidare til Hagerups mot ruta tenkt i bakkant av idrettsanlegg på Slettebakken. Ei slik linje vil leie trafikk til tunellen. Ruten har jamn stigning, og går i hovudsak områder med lite trafikk. Det kan vere interessant med ein liten omveg dersom alternativet er Nattlandsvn.

Tiltak som farga underlag vil kunne gje samanhengenda struktur, og gjere andre trafikkantar oppmerksame. Aktuelt å fjerne gateparkering i delar av St. Olavs vei. Er overraska over at deler av Nattlandsvn. er fjerna. Burde takast høgde for at det i løpet av tiårsperioden kan skje endringar i trafikksituasjonen som gjer det lettare å prioritere syklistar her på sikt. Det kan sjå ut som avbøtande rute er ny "landåsrute". Er kritisk til vurderinga; myke ekstra stigning samt omveg. "Sykepleierbakken" er svært bratt. Ruta går via Lægdesvingen; meir stigning enn langs Sollien til s. bhg. Her følgjer ruta bratt gangvei m/trappar. Eit betre alternativ for trafikk til Haukeland utanom Nattlandsvegen er å kople Haukelandsvn. og Vognstølen med g- og s-veg. Rute: Vognstølen, Bekkevn., Landåsvn. Erlevn. til Landåstorget. mykje betre stigning enn føreslått Landåsrute. Viktig med gode ruter til Haukeland.

Saknar punkt i strategien om skilting og merking ved vegarbeid el.l. som stengjer sykkelruter. Og det må skje tidleg nok; reelle omkjøringar.

Sykkelparkering: ønsker punkt om utprøving av nabolagsp.: felles sykkel-p for nabolag for trygg parkering med enkel tilkomst.

*Fagetatens kommentar:* Skillet mellom hoved- og bydelsruter i forrige strategi er vanskeleg å følge opp, då definisjonen er uklar. Ny strategi skil ikkje mellom ulike deler av nettet på denne måten. Ved tiltak i sykkelnettet må utforming passe for dimensjonert trafikkmengde, framfor kvar

brukarane kjem frå. Forslag til strategi inkluderer sykkelnett som gir tilkomst frå Landås, Slettebakken, Nattlandsfjellet og Sædalen mot sentrum og sjukehuset. Det vil ikkje vere rom for å bygge ut heile sykkelnettet i strategiperioden, og det er derfor nødvendig å prioritere delar av nettet for tiltak. Ruter frå Landås og Slettebakken inngår i *offentleg utbyggingsfase 1*. For Sædalen er det vurdert at trafikkpotensialet ikkje er stort nok til at det offentlege bør bygge denne delen av sykkelnettet i strategiperioden, då behovet er større andre stadar.

Forslaget til ny trasé i merknaden er etter det Fagetaten kan sjå inkludert i strategien.

Det er ikkje tenkt at alternativet til Nattlandsveien vil vere sykling over Landås, men heller via Birkeveien/Idrettsveien, som ikkje skil seg vesentleg i lengde/høgde jfr. Nattlandsveien.

Traseen forbi Landås skole er justert etter høyring, og blir eit tilbod for trafikk til området.

Tiltak ved vegomlegging er inkludert under **sykkelnett**, satsing 4.

Fagetaten vurderer at behovet for offentlig utbygging av sykkelparkering i første omgang bør rette seg mot sentrale målpunkt. Gode løysingar for privat parkering kan imidlertid takast i bruk som inspirasjon for andre, sjå **kunnskap, kommunikasjon, og rekruttering**.

---

#### Fantoftåsen velforening, dok.nr. 55

Merknaden dreier seg om en mulig konflikt mellom pågående planarbeid og vedtatt utbygging opp mot tilrettelegging av ny sykkelvei langs Storetveitvegen.

##### *Fagetatens kommentar:*

Merknaden dreier seg om en enkeltsak som er under behandling. Fagetaten kan ikke se at utfallet av denne saken påvirker det strategiske grepet. Forslag til ny sykkelstrategi angir et behov for tilrettelegging for syklistene i Storetveitvegen. Dersom pågående planer må endres på grunn av vedtak i andre saker, må de konkrete løsningene tilpasses en ny situasjon. Dette må løses i detaljplanen.

---

#### Slettebakkenalliansen, dok.nr. 60

Merknad mottatt januar 2020 frå en samarbeidskonstellasjon mellom idrettslagene på Slettebakken.

Oppfatter at den foreslåtte traseen som er lagt på østsiden av idrettsanleggene på Slettebakken kommer i konflikt med planer om nye idrettsanlegg. Det vises også til at traseen er lagt inn mot bybaneskogen som er et område preget av rus, som oppfattes utrygt for mange.

Anbefaler at traseen legges lenger mot vest, i et mer åpent område.

*Fagetatens kommentar:* Deler av linjen er tatt ut, og erstattet med en tverrforbindelse i samsvar med mulighetsanalyser i pågående områdeplanarbeid. Fagetaten ser utfordringer med den foreslåtte traseen, men også med justerte løsninger. Det anbefales at den nordre traseen blir liggende som foreslått. Endelig, konkret løsning må fastsettes og sikres i arbeidet med områdeplanen, og kan legges noe lenger vest enn vist her, om det blir best løsning sett opp mot øvrig planløsning. Fagetaten vil samtidig presisere at nettopp innholdet i dette planområdet, med idrettsbygg og forventet viktige målpunkt både for barn og unge og for øvrig for innbyggere i et større geografisk område, gjør det viktig å tilrettelegge godt for tilkomst på sykkel.

## Merknader fra offentlige instanser

---

Riksantikvaren, dok.nr. 23

Gjør oppmerksom på at det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter pbl.

---

BaneNOR, dok.nr. 25

Er positive til at det tilrettelegges for syklende. Viktig at det prioriteres god og sikker fremkommelighet for syklende til kollektivknutepunkt. Sikkerheten må ivaretas der nye ruter foreslås i umiddelbar nærhet til ny jernbanetrase og viser til sine krav til planlegging nær jernbane (se lenker om god planlegging og teknisk regelverk).

[Fagetatens kommentar: Tas til etterretning. Merknaden er ivaretatt i strategiforslaget.](#)

---

Kommunalt råd for funksjons-hemmede, dok.nr. 30

Er positive til økt bruk av sykkel, av hensyn til folkehelse og utslipp i naturen.

Ønsker at bysykkel-ordningen inkluderer flere typer sykler, slik at flere ulike grupper kan bruke dem. Eks: trehjuls sykler, sykler med vogn fremfor, tandem sykler.

Er opptatt av syklisters sikkerhet. Etterlyser derfor hjelmbruk i bildene i strategien. Manglende fokus på sykkelhjelmer er gjennomgående, også knyttet til bysyklene. Bildene bør byttes ut. Lurer på om utlånsordninger eller positiv oppmerksomhet rundt hjelmbruk er vurdert.

[Fagetatens kommentar: Fagetaten vurderer at en åpen løsning for alle, ikke vil gi dem som trenger de tilpassede syklene god tilgang på dem. Trolig bør heller særlige utlånsordninger vurderes, se \*\*Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering\*\*, satsing 7.](#)

[Bildebruken er justert noe. Det er vanskelig å tenke seg utlånsordninger for hjelm, men absolutt aktuelt med positiv oppmerksomhet rundt hjelmbruk.](#)

---

Barn og unges representant, dok.nr. 39

God visjon og positivt hovedmål. Positivt at strategien ønsker å bidra til bedre sikkerhet og trygghetsopplevelse. Men strategien har en noe passiv tilnærming til barn og unge ved prioritering av fysiske tiltak. Opplevelsen av trygghet er forskjellig mellom barn og voksne og mellom barn av ulike aldersgrupper. Aktiv medvirkning er viktig ved planlegging. Merknader:

1. Barn og unge skal oppleve bergene som en god sykkelby. I det ligger reell og opplevd trygghet ivaretatt gjennom virksomme tiltak tilpasset alder og forutsetninger.
2. Sykkel og kollektivtransport bør sees under ett, slik at kombinasjonsreiser blir enklere. Sikre sykkel-p ved terminaler og stasjoner.
3. Sykkelinfrastruktur inn som kriterium ved nye planer.
4. Tiltak i kryss og overganger må tilpasses barn og unges forutsetninger for å forstå trafikkbildet.
5. Opplæringstiltak bør knyttes til vurdering av mulighet for trygg sykling i nærområdet. Foreslår *skolereiseplaner*, tiltak 3E i Oslo. Karlegge behov og muligheter for fysisk tilrettelegging på skoleveiene.
6. Kunnskapsgrunnlag, brukeropplevelse og tiltak må tilpasses barn og unges behov.
7. Sykkel-p, sykkellekeplass, sykkelfølgegrupper og info-arbeid bør knyttes til arbeid med økt sykkelandel blant barn og unge.
8. Viktig med godt system for omkjøringsskilting ved anleggsarbeid, så syklistene vet hvor de skal sykle.

Ellers positiv til videre samarbeid, og viser også til ungdommens bystyre.

[Fagetatens kommentar: På bakgrunn av barn og unges reise-mønstre, er det sett at det ikke er sannsynlig at de vil utgjøre en stor del av sykkeltrafikken. Tilrettelegging må likevel gjøres slik at flest mulig sikres god sykkelinfrastruktur. Fagetaten mener dette er ivaretatt i strategien.](#)

1. Se over, og for øvrig **kunnskap, kommunikasjon og rekruttering** om opplæringstiltak
2. Ivaretatt, **tilgang til sykkel**, satsing 4.

3. Ivaretatt, **sykkelnett**, satsing 1.

4. Sikkerhet i veiutforming er særlig ivaretatt gjennom krav i bl.a. håndbøker, og blir håndtert i de enkelte prosjekt. 5. Flest mulig barn bør få opplæring, og innholdet i opplæringen bør inkludere forhold i lokalmiljøet. Fagetaten vil videreformidle det. Det er for øvrig gjort en grundig vurdering av hvilke strekninger som bør prioriteres for tiltak i kommende periode, se faglig grunnlag. 6. Kunnskapsgrunnlaget må ikke tilpasses, men gi grunnlag for strategiske valg.

7. innspillet sendes videre til kommunikasjonsgruppen i miljøløftet.

8. Ivaretatt, **sykkelnett**, satsing 4.

Forslag om å høre med ungdommens bystyre er godt, men dessverre ikke gjennomført.

---

#### Rådet for byforming og arkitektur, dok.nr. 42

Rådet understreker viktigheten av at man ved implementering av sykkelveier ikke reduserer eksisterende lokale kvaliteter, og at veiene blir lokalt tilpasset. RBA har de siste årene særlig sett et behov for tilpassing av gjeldende normer til det faktum at man er i en bykjerne og må tilpasse seg tettbygde strøk.

Videre har det vært saker der sykkelveier kommer i konflikt med kulturminneinteresser, som Osbanetraseen.

Det må være homogenitet i skilting av sykkelanlegg. Og variasjon i tilnærming til dekketyper.

Utenfor bykjernen bør sykkelveiene gjøres mer attraktive, og ikke alltid følge kjørebanelen.

Uavhengig trasé kan gjøre sykkelveiene mer estetisk tiltrekkende.

Sykkelveier i ytre bydeler synes glemt, eks. Grimseidveien. I Steinsviken er det en grønn dal helt til Grimseid som kunne gitt en god sykkelvei.

Sykkelveien forbi fylkesbygget og småkirken er et godt eksempel på urban og stedstilpasset utbygging.

De mange sykkelulykker er et sterkt argument for å skille syklende og gående, slik at det blir trygt å gå.

*Fagetatens kommentar:* Strategien er nå mer konkret om utforming av sykkelanlegg, men peker også på at en må velge infrastruktur som passer i den aktuelle kontekst.

Vekting av ulike interesser må gjøres i de enkelte detaljplaner. Fagetaten er enig i merknad om skilting og dekketyper. Skilting av sykkelveier følger skilthåndboken, og vil automatisk være ensartet i hele kommunen. Dekketype må tilpasses situasjon, men strategien peker på behovet for sykkelvennlig dekke.

I denne omgang blir sykkeltilrettelegging prioritert inn mot bysentrum og bydelssentra, for å muliggjøre sykling på det store antallet daglige reiser til målpunkt der. I senere strategier, når tilrettelegging innenfra og utover er på plass, kan det være aktuelt å ha et annet fokus. Strategien peker på behovet for økt skille mellom de myke trafikantene.

---

#### Byantikvaren, dok.nr. 44

Gatedekke: Byantikvaren understreker betydningen av brostein som en sentral del av byens identitet i sentrum. Brostein tilfører estetiske kvaliteter og er slitesterkt. Det bidrar dermed også til mindre svestøv. Byantikvaren viser til vedtak i bystyret fra 180215, sak 45-15, og til KDP sentrum. KPA2018 - hensynssoner for bevaring av kulturmiljø: Byantikvaren viser til hensynssonene i kommuneplanen, der de som kulturminnemyndighet skal gi en vurdering av tiltaks betydning for kulturminner. Byantikvaren trekker særlig frem gamle Vossebanen. At strekningen Kloppedalstjønn-Gamlehaugen ikke er vist som prioritert rute bl.a. pga. utfordrende kulturminneavveininger.

*Fagetatens kommentar:* Brosteinsvedtaket ligger fast. Men fagetaten viser til at det er stor forskjell på brosteinsdekker, avhengig av steintype og leggemetode. Sykkelstrategien understreker behovet for sykkelvennlig dekke. I det historiske sentrum, må en se på de konkrete løsningene i detaljprosjekt.



Hensynet til kulturmiljø må håndteres i de enkelte planer. Fagetaten har anbefalt å holde Vossebanen utenfor *offentlig utbyggingsfase 1* i denne omgang, da behovet for tilrettelegging vurderes å være større andre steder.

---

#### Fylkesmannen i Vestland, dok.nr. 45

Ser positivt på en strategi som satser på sykkel som miljøvennlig og helsefremmende transport. Tidligere satsinger har gitt lite resultat. Det er neppe nok med bedre tilrettelegging, med mindre en samtidig strammer kraftig inn på anledning til konkurrerende bilbruk. Som for gåing også en bevisst arealplanlegging. Savner en evaluering av investeringer i sykkelveier i mer perifere strøk. Kommunen må avvise private og offentlige reguleringer for nye boligfelt som vil bli bilbaserte (eks. Ulset vest). Samtidig som kommunen prioriterer videre utbygging og oppgradering av infrastruktur til de mest sentrale bydelene.

Trange gater gjør det vanskelig å sikre tilfredsstillende areal. Sambruksgater bør vurderes. Med lavere regulert fartsgrense for biltrafikk kan det være løsning i sentrale strøk. Ellers må hovedruter for sykkel ha planfri kryssing av bilveier; kryss er særlig trafikkfarlige samt heftende for transportsyklister.

El-drevne løperhjul er blitt populært i Bergen. Det er ikke spesielt helsefremmende, og en bør vurdere hvordan denne transportformen skal håndteres. Og hvordan defineres denne transportformen (sykkel, gange, moped)?

*Fagetatens kommentar:* Tar innspill til orientering. Fagetaten har vurdert at det er behov for en spisset sykkelstrategi, og at strategien ikke bør favne arealplanlegging, da dette ivaretas i andre dokument og prosesser. Ny versjon av strategien omtaler utformingsløsninger i større grad en høringsutkastet, og peker der på sambruksgater som en av flere aktuelle løsninger. Kryssutforming må tilpasses lokal kontekst. Gåstrategien har for øvrig som hovedprinsipp at kryssing bør legges i plan.

Definisjon av nye transportformer bør være et nasjonalt ansvar, det samme gjelder delvis regelverk for bruk. Som et utgangspunkt vurderer fagetaten det som hensiktsmessig at transportgrupper bl.a. sorteres etter hvilken hastighet de holder. Der infrastrukturen for sykkel er god, vil den trolig være fullt brukbart også for nyere mikromobilitetsformer. Utleie av sparkesykler er en noe annen sak. Bergen kommune har så langt vurdert at dette ikke kan tillates uten tillatelse til å oppbevare kjøretøyene på offentlig grunn, samt tillatelse til å drive næringsvirksomhet tilsvarende. Det er for tidlig å slå fast om kommunene kan ha ulike regler for denne type virksomhet, og juridiske rammer er så langt uavklart.

---

#### Rambøll på vegne av etat for utbygging, dok.nr. 46

Etaten bygger ut nytt Slettemarken sykehjem i Adolph Bergs vei. Det er en utfordring å få nok areal til planlagt utbygging, med ny bygningsmasse, uteareal og adkomstsone. Viktig at fremtidig sykkeltrasé ikke beslaglegger areal som trengs for ønsket utbygging, spesielt i forhold til adkomst og uteområde. Skisse viser mulige alternative strekninger. Enten å forlenge linjen mot nord i Adolph Bergs vei, eller legge den lenger vest fra Wiers Jenssens vei til Hagerups vei.

*Fagetatens kommentar:* Denne linjen skal gi tilkomst til Hagerupsvei fra ny forbindelse i Adolph Bergs vei sør for Wiers Jenssens vei. Å trekke den vestover i Wiers Jenssens vei innebærer vesentlig større konflikt med biltrafikk og kollektiv i krysset Wiers Jenssens vei x Vilhelm Bjerknes vei, og vil ikke på samme måten gi en skjermet trasé. Løsningen med å forlenge ruten nordover i Adolph Bergs vei vurderes å gi for dårlig kobling mot områdene på vestsiden av Hagerupsvei, bl.a. inn i Fageråsveien. Fagetaten forventer at det er mulig å finne en løsning som gir syklist tilkomst til og forbi sykehjemmet, og understreker at en i utformingen kan se både på løsninger med blandet trafikk, sambruksgater el.l.

---

#### Statens vegvesen, dok.nr. 53

## Oppsummering

Det må arbeides videre med strategidokumentet som er på høring for å sikre at det blir et godt verktøy for sykkelsatsingen i Bergen og at satsingen skjer i samsvar med overordnede samfunns mål knyttet til sykkel.

Det er særlig behov for å

- endre målformuleringene slik at hensyn til trafiksikkerhet (nullvisjonen), barn og universell utforming (folkehelse) blir likestilt med hensynet til økt andel sykkelreiser (nullvekstmålet).
- bearbeide målhierarkiet slik at strategien kan brukes for prioritering av konkrete tiltak.
- tydeligere begrunne og redegjøre for metoden som ligger til grunn for antatt fremtidig sykkeltrafikkpotensiale, og hvordan den er brukt for å velge ut prioritert del av nettet.
- oppdatere potensialvurderingene slik at det er reelt potensial for høy sykkeltrafikk som legges til grunn for utvelgelsen av prioritert sykkelvegnett.
- supplere kartet som viser prioriterte ruter med strekninger som sikrer sammenhengende ruter i og mellom bydelene
- utarbeide kart som
  - differensierer mellom sykkelrutene med hensyn til trafikkmengde og lokal/overordnet funksjon.
  - viser hvilke ruter som er prioritert når det gjelder drift og vedlikehold.
  - viser hvilke vegeiere som har ansvar for de ulike delene av sykkelnettet.

Mål om personveksttransport er tydelig fulgt opp. Andre overordnede mål er i liten grad ivaretatt. Ikke entydig mål som gjør at nullvisjonen blir avgjørende moment for prioritering av tiltak, det må endres. Hensynet til sykkel som del av folkehelsearbeidet er heller ikke fulgt opp. Ensidig fokus på økt sykkelandel for en avgrenset gruppe voksne funksjonsfriske. Stiller spørsmål ved om trykthetssøkende voksne som premissgivende brukergruppe er i samsvar med pbl, jfr. krav til UU og hensyn til barn og unges oppvekstvilkår. En endring til større fokus på barn og unge, og andre sårbare grupper, vil og bidra til økt måloppnåelse ved at flere målgrupper vil finne sykling som en attraktiv og effektiv transportmåte.

Savner tydeligere avklaring mot andre transportgrupper; Konkurransflater, og betydning av transportpyramiden ved utbygging av tiltak. Viser bl.a. til at enkeltlenker er tatt ut. Ser i ettertid at det gir manglende ivaretagelse av alle grupper i konkrete prosjekt. Praksisen må endres og transportpyramiden må vektas tyngst. Tydeligere vektlegging av prioritering av eget areal til sykkel gjennom alle sentrums- og senterområder i kpa.

Mål: savner tydeligere kobling til nullvisjonen. Foreslår å erstatte visjon og hovedmål med ny målformulering: *Det skal være attraktivt og trafiksikkert for flere å sykle mer i Bergen.* Delmålene bør presiseres, og tydeliggjøre hva som er mål og hva som er indikator for å følge utvikling.

Til innsatsområdene:

### *Sykelnett.*

Det må fremgå tydeligere hvem som er premissgivende målgruppe for sykkelvennlig utforming.

Forslag til ny målformulering: som før + for alle brukergrupper.

Satsing 2: uklar formulering. Utforming særlig viktig ved forvaltning av nett og tilgrensende veg.

Foreslår omformulering: *Det skal utarbeides veileder for sykkeltilrettelegging i Bergen.* Konkret forslag til tillegg til tekst s. 23.

Satsing 3: Presisere at det gjelder all planlegging og utbygging.

Satsing 5: Uklart om det kun gjelder prioritert nett eller hele nettet. For å ivareta trafiksikkerhet bør inspeksjoner utføres på hele nettet.

Satsing 7: kan utgå som eget punkt, og inkluderes i pkt. 2.

Viser til sykkelnettet og prioritering. Denne delen er tydelig i strategien. Enig i at det først bør bygges der det er størst potensiale, og at rutenettet bygges slik at det sikrer sammenheng. Savner

klarere begrunnelse og metoderedegjørelse for fremtidig trafikkpotensial. Viktige lenker med stor trafikk i dag samt stort potensial som følge av vekst mangler i prioritert nett. Eks Fjøsanger - Nesttun, og Fjøsanger - Straume. Gjelder kanskje flere strekninger. Alle ruter med reelt høy sykkeltrafikk må være prioriterte ruter; har bl.a. betydning for behandling av plan- og byggesaker på strekningene.

Størst potensial under 5 km. Derfor bør prioritert nett fange målet om sammenhengende nett. Nå kun lokal sammenheng, men fragmentert mellom ulike områder. Nettet rundt bydelssentre fremstår som satellitter, uten sammenheng utover nærmeste 1,5 km. Derfor må sentrale hovedruter mellom bydelene og internt i bydelen inngå i prioritert nett.

Begrepet "regionale ruter" er misvisende; store deler av rutene er viktige i og mellom bydeler, i liten grad ut av Bergen.

I enkelte delområder, eks. Rådal/Lagunen, er nettet ikke oppdatert i hht. områdeplanen.

SVV er spørrende til begrepene *definert sykkelnett* og *prioritert del av sykkelnett*. I gjeldende håndbøker med krav til sykkelnett brukes lokalnett og hovedvegnett. Strategien bør differensiere mellom rutene ut fra hvilken funksjon og trafikkmengde de har. Slik tydeliggjøring er viktig ved utbygging og forvaltning, også opp mot private. Om begrepene som er innført skal brukes videre må de beskrives nærmere.

Strategien bør vise hvilke deler av nettet som er knyttet til ulike veieiere.

Det er behov for endringer i nettverkskartene. Går ikke inn på det her, men legger til grunn at SVV blir involvert i prosessen videre. Stiller spørsmål ved om det er rett å ta ut eksisterende ruter, jfr. bl.a. arbeidsvarsling langs vegene.

#### *Drift og vedlikehold*

Uklart om prioritert nett er tenkt brukt som føring her. Hva som har driftsprioritet må komme klarere frem av strategien. Rutenes funksjon og trafikkmengde bør være førende. Særlig behov for å sikre drift og vedlikehold på gjennomgående ruter i og mellom bydeler, i tillegg til prioritert nett. Konkrete innspill til satsing 2, 3, 4 og 5.

#### *Tilgang på sykler*

Positive til satsingen.

Satsing 1: Savner en omtale av krav til kvalitet på sykkelparkering. Uklart hva som ligger i "*god sykkelparkering*". KPA §17.2 omtaler noen kvalitetskrav. Strategien bør være minst like detaljert som KPA, og gjerne mer utfyllende.

#### *Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering*

Viktig område for å supplere fysiske tiltak i strategien.

Satsing 5: Handler om å redusere konflikt mellom syklist og store kjøretøy. Satsing knyttet til fysiske tiltak bør flyttes til "sykkelnett". Når det gjelder tekniske løsninger knyttet til bl.a. kjøretøy, bør ansvaret tillegges en enkelt etat el. Miljøloftet generelt.

#### *Fagetatens kommentar:*

Fagetaten viser til at det i etterkant av høringsperioden har pågått arbeidet i prosjektgruppen, og justeringer og innspill er drøftet i detalj mellom partene. Det er i hovedsak samstemthet om forslaget slik det nå ligger (se for øvrig fagnotat).

Under følger kommentar til merknadene over.

Fagetaten mener hovedmålet på en god måte tar opp i seg alle føringer. Jfr. også merknad fra fylkeskommunen om at målet svarer ut folkehelseføringer. Når flere sykler mer er de mer aktiv enn om de kjører bil. Strategien er også tydelig på koblingen mellom økt sykling og etablering av infrastruktur som oppfattes som trygg. Det er ikke alltid samsvar mellom opplevd trygghetsfølelse og reell sikkerhet, men det er sammenheng. Det vil ikke bli vesentlig økning i sykkelbruk før tryggere infrastruktur er tilgjengelig.

Sykeltrafikkpotensialmodellen, og dokument som forklarer modellen, er oppdatert etter høring og er vedlegg til strategien.

Fagetaten kan ikke se at grupper er ekskludert fra sykkelsatsing. Men om sykkelandelen i Bergen skal øke til 10 % er det nødvendig med klare prioriteringer. Modellkjøring og faglig grunnlag til

strategien forklarer hvorfor et fokus på barn og unge ikke er en sannsynlig løsning for å oppnå ønsket sykkelandel. En fremtidig strategi kan forhåpentlig ha en annen innretning, om utgangspunktet er et annet. Fagetaten kan for øvrig ikke se at mulige endrede premisser for strategien som i større grad prioriterer barn, kan kombineres med satsing på tilrettelegging for hurtig sykling mellom bydeler, og mener innretningen på strategien slik den nå ligger, i større grad vil ivareta et helhetsperspektiv.

Fagetaten kan ikke se at det ligger tunge UU-føringer for syklistene til grunn som ikke er ivaretatt. Fjerning av enkeltlenker i nettet er et forsøk på å vekte transportpyramiden, dvs. avklare nærmere hvor de ulike prioriterte transportformene skal prioriteres fremfor andre. Det er vanskelig å se hvordan denne strategien ellers skal vekte mellom prioriterte transportformer.

Fagetaten er enig i at indikator-systemet må forbedres.

Tillegget *...for alle brukergrupper* er ikke en presisering av premissgivere. Det var en tilbakemelding i evalueringen også.

#### *Sykkelnett.*

Konkrete innspill til satsing 2, 3, 5 og 7: Gode innspill som tas inn.

Det er utarbeidet en ny versjon av sykkelpotensialmodellen, og sykkelnettet er gjennomgått i detalj. Fagetaten presiserer at kunnskap om sykkeltrafikk ikke gir grunnlag for å vurdere potensialet for økning i sykkeltrafikken som prosentvis likt på alle veilinjer.

Begrepet «prioriterte ruter» er tatt ut, og erstattet med «*offentlig utbyggingsfase 1*».

Prosjektgruppen ser at behovet for tilrettelegging er stort mange steder, men det er nødvendig å være tydelig på hvor det må tilrettelegges først. Dessverre er det vurdert å ikke være rom for å inkludere ytterligere linjer inn mot bydelssentrene. Det er heller ikke grunnlag for å prioritere alle linjer som binder bydelene sammen. Her vil sykkel stå i et sterkt konkurranseforhold mot bil og kollektiv, noe som også viser igjen i potensialmodellen. For at strategien skal ha god effekt er det nødvendig å prioritere, og dermed også nedprioritere.

Begrepet regionale ruter er tatt ut. Fagetaten mener hoved- og bydelsrutebegrepet er vanskelig, da det gjerne blandes med liknende begrep for biltrafikk. Sykkeltrafikk er imidlertid annerledes.

Hovedrutene i 2010-strategien er heller ikke de delene av nettet med høyest trafikk.

#### *Drift og vedlikehold*

Nytt strategiutkast søker å klargjøre premisser for prioritering av drift og vedlikehold. Merknadene er for øvrig i hovedsak inkludert i nytt utkast. Veieierskap er vurdert å ikke høre hjemme i strategien.

*Tilgang til sykkel og Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering: Forsøkt tilpasset.*

## Fylkeskommunen, dok.nr. 56

### Første møte

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 sykkelveggar. For å kunne realisere dei ambisjonane som sykkelstrategien legg opp, meiner fylkesutvalet at det er behov for å prioritere sykkelveggar 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 verkøy, i staden for å starte dette arbeidet på nytt.

5. Fylkesutvalet etterlyser ein klar strategi for eit sammenhengende, høystandard sykkelveinett 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 boligater. 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. Sykkeltveri 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.

Neste møte:

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. Ein bør i dette arbeidet spesielt ha høg fokus på å auke tryggleiken for syklistar, og unngå for mange standardskifte i sykkelruta. Fylkesutvalet meiner at sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 bør tydeleggjere prioriteringar mellom dei ulike trafikkgruppene, dei bygde omgjevnaane 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 hjartesoner rundt skuler.

5. Fylkesutvalet meiner det er eit godt grep å betre kommunikasjonen ut til byens befolkning. Ein må sørgje for ei kommunikasjonskanal som kan handtere spørsmål om både drift og planlegging av tilbodet til mjuke trafikantar, uavhengig av kven som er vegeigar.

6. Fylkesutvalet meiner det er avgjerande viktig at fleire vel å sykle til og frå jobb, derfor bør det som del av sykkelstrategien verte utarbeidd eit eige tiltak for sykkel ved store arbeidsplassar slik som til dømes Haukeland sjukehus.

*Fagetaten sin kommentar:*

Første merknad

Pkt. 2, 3, 4: Vi ser av fleire merknader at strategien må bli tydelegare på utformingspremissar.

Arbeidet med strategien har vore krevjande, og det er i først omgang nødvendig å avklare om ein

ny strategi skal ha ei noko anna innretning enn førre strategi. Det er derfor vurdert som rett å ferdigstille strategien og ha utarbeiding av utformingsrettleiar som ei sentral oppfølgingsoppgåve. Samtidig er nytt strategiutkast meir konkret om utforming av anlegg. Ved å peike på at ulike løysingar vil vere aktuelle, konkretisere desse og gje grove premissar for utforming, kjem det tydeleg fram at omgjering av eksisterande gatebruk er ei svært aktuell løysing. Til dette høyrer både fjerning av parkering eller endra køyremønster for bil, t.d. envegskøyning eller å stenge for gjennomkøyning. Slike løysingar er nødvendige, ikkje berre for å endre konkurransetilhøva mellom transportformene, men òg for å avgrense offentlege kostnader og ressursbruk samtidig som ei ambisiøs satsing kan gjennomførast. Fagetaten presiserer at sjølv om slike tiltak kan vere rimelege å gjennomføre fysisk, er det behov for å prioritere ressursar til planlegging, konsekvensvurderingar og prosjektering.

Pkt. 5. Fagetaten oppfattar at denne strategien er tydeleg på behovet for å sikre sykkeltilrettelegging gjennom sentrum. Dei konkrete løysingane må ligge i eige prosjekt.

Pkt. 6. Avgrensa delar av sykkelnettet har tilstrekkeleg kvalitet. Kartfesting av dette må gjerast i samband med fastsetting av kriteria for gode sykkelanlegg, som blir ei oppfølgingsoppgåve for vegeigarane. Men av erfaring er enkle tiltak overraskande ressurskrevjande å få etablert. Og dersom tiltak innanfor eksisterande gategrunn medfører omgjering eller endra bruk for nokre transportformer, må det gjerast planfaglege vurderingar både av strekninga og konsekvensar for omkringliggjande gater. God informasjon/medverking med naboar eller andre partar kan òg bli aktuelt. Det er derfor nødvendig at også slike mindre gater inngår i det prioriterte nettet for at tiltak kan bli gjennomført.

Pkt. 7. Det er nødvendig å avgrense innhaldet i strategien. Fagetaten støttar synet på trygg sykkelparkering, men meiner arbeid med konkrete løysingar må ligge til oppfølgingsarbeidet. Behovet skal gå klart fram av strategien.

Pkt. 8. Fagetaten viser til kommentar til merknad 44.

Neste merknad/møte

1. Fagetaten er glad for at fylkesutvalet som sektormyndene meiner strategien svarer godt på folkehelsemålet.
2. Handlingsplanar – med konkrete økonomiske bindingar, må vere eigne dokument, og ikkje inngå i strategien. Fagetaten viser samtidig til indikatortabeller for kvart delmål, som er stramma opp og gitt eit forventa målnivå for 2030.
3. Fagetaten støttar at behovet for trygg infrastruktur er avgjerande, og meiner det kjem tydeleg fram i strategien. Fagetaten peikar vidare på at strategien går langt i å differensiere mellom transportformer, og søke å skilje t.d. sykkel og kollektiv der det er kjent at begge ikkje kan prioriterast i hht. måloppnåelsen for delmålet til sykkelnett. Under satsing 1 er det klare føringar om oppfølging av sykkelnettet i alle framtidige saker.
4. Hjartesoner er ei eiga satsing. Sykkelstrategien viser til denne som eit tilgrensande arbeid.
5. Ja. Innhald og løysingar må utviklast undervegs.
6. Med bakgrunn i potensial for sykkeltrafikk er linjer inn mot Haukeland tatt inn i *offentlig utbyggingsfase 1*. Ytterlegare tiltak retta mot arbeidsgjevarar eller andre spesifikke grupper, vil inngå i **kunnskap, kommunikasjon og rekruttering**, satsing 7.

---

Klimaseksjonen, dok.nr. 57

Grøn strategi har føring om 20% trafikkreduksjon, ikkje berre nullvekstmål. Viser særleg til Grøn strategi mål T1, T3 og T4.

Til formålet i strategiutkastet: saknar at strategien er tydelegare på også å vere eit dokument for næringslivet og andre aktørar i byen.

Hovedmål; foreslår å inkludere trygghetsfølelse, t.d. Bergenserne skal føle seg trygg på sykkel og sykle meir.

Innsatsområde med delmål og satsingar bør gjennomgå for å bli tydelege og lett å forstå.

Tydelege mål og målintikatorar skapar god oversikt.

Nokre satsingar bør kanskje tidfestast fr 2030. t.d. satsing 3 på drift og vedlikehold.

Sjølv om hovudmål er auka sykkelandel bør ein vere tydeleg på at barn og unge skal kunne sykle i sitt nærrområde. Kanskje vise til samhandling med gåstrategi og hjertesone, utan at det treng skape konflikt mellom gåande og syklande. Viser til gode formuleringar i gåstrategien som bør vere med i sykkelstrat. T.d. s. 21; «*barn er en sårbar gruppe som er helt avhengig av et trygt gangnett..*» s. 39; «*der fortau brukes som venterareal...., bør det ....*» s.26, satsing 2. s. 43 satsing 2.3; trengs og for sykkel.

Premissane og indikatorane på s. 15 er veldig bra. Kunne sagt noko om at sykkelandelen skal auke i alle bydelar.

Fokuset på bydelar er bra for at heile Bergen og ikkje berre sentrum skal føle seg inkludert og få valuta for bompengar. Positivt for rekruttering av barn og unge, samt nye vaksne syklistar i bydelen, som på sikt også sykklar mellom bydelar. Sjølv om det er fokus på bydelar og korte avstandar nær sentrum bør ein ikkje utelukke gjennomgåande ruter der det manglar. Bra at g. og s. skal separerast der mogleg.

Sykelnett

Premissar for val av utforming burde vore del av strategien og må kome så fort som mulig. Tidsfrist bør settast t.d. 2020.

Om kartet s. 21 er knyttet til veigeigaransvar bør det komme tydelegare fram.

Tilgang på sykkel

Her bør ein ta med reparasjon av sykkel. Problem i Bergen. Ikkje off. oppgåve, men kan peike på eit behov.

Premissar for val av utforming; trygghet først -> prioritere separate sykkelveggar først. Uheldig å konsentrere seg om vaksne syklistar når ein skal tilrettelegge. Ein må få med så mange som mulig.

Om det ikkje er mulig kan ein velje løysingar som berre fungerer for vaksne syklistar som mellombels løysingar. Viser til undersøkinga om ønsker for å sykler meir.

10-12åringar blir meir sjølvgåande om sykkelveg er trygg og separert frå bilveg. Gir mindre bilkjøyring. Buss sjeldan godt alternativ i bydelane. Sykkelstrategien kan få fram at noko av tilrettelegging for gåande vil være positivt for syklande, særleg for barn i bydelane.

Val av trasear. Bør vere attraktive sykkelveggar. Følast trygge, lite høgdeskilnader. Hyggelege omgjevnadar, lite støy. Ikkje legge sykkeltrasear langs trafikkerte gater. Ulike kvalitetar i sykkelnett, ulike fart. Bydelane; fokus på kvalitet og trygghet fremfor fart.

Tekstgjennomgang; klart språk-fokus

Fagetaten sin kommentar:

Fagetaten meiner dokumentet no er stramma opp i høve høyringsutkastet. Det er også rydda i indikatorane. Hovedmålet er utarbeidd for å vere mest mogleg presist. Fagetaten peiker på at «trygghet» går igjen som ein tydeleg premisse for å få fleire til å sykle. Det går fram av dei ulike innsatsområda at arbeidet med å gjere det tryggare er ei hovedoppgåve, då vi ikkje vil oppnå målet om at fleire sykklar utan at dei opplever det tryggare. Det er dermed eit verkemiddel meir enn mål. I evaluering av 2010-strategien går det også klart fram at hovedmålet bør vere eintydig og spissa. I nytt utkast er koblinga til andre satsingar, som hjertesone, trafikksekringsarbeid og gåstrategien tydeleggjort.

Ein viktig del av ein strategi er å peike på ei retning for å nå eit mål. Det inneber prioriteringar, og dermed ned-prioriteringar. I denne omgang – på bakgrunn av dei store manglane i infrastruktur og trafikkmonsteret i kommunen, meiner fagetaten det er rett å konsentrere seg om å bygge innanfrå og ut. Både i sentrum av kommunen og i bydelssentra for å støtte utviklinga i bydelane. Lengre koplingar mellom bydelane må kome seinare. Om strategien skal vere effektiv kan ein ikkje gjere begge delar. Viktige koplingar heilt utan tilbod, som er under planlegging eller bygging, er likevel med; sentrum-Fyllingsdalen og sentrum-Åsane. Dette grepet i sykkelstrategien er gjort nettopp for å kunne svare på dei mål merknaden viser til i grøen strategi.

For kommentarer om utforming, sjå kommentar til tidlegare merknader, mellom anna 50 og 56. Øvrige merknader er forsøkt ivaretatt så langt det lar seg gjere.

---

#### BME, dok.nr. 58

Tilbakemeldingar på overordna nivå.

Bil og sykkel: fokus på å omdefinere vegareal i sentrumsområda frå bil til sykkel. Prøve ut fartsgrense 20 km/t.

Sats på bydelane. For å gje fleire av innbyggerane alternative transportformer. I prioritering må vi legge innsats der utfordringar er størst. Utfordringar og potensial som elsyklar, elsparkesyklar og annan elektrisk mikomobilitet gir må adresserast konkret.

Partane må arbeide aktivt mot vegdirektoratet for å tilpassa lovverket slik at vi kan gjennomføre tiltak som skilting, merking og tilpasningar i veg til fordel for sykkel – prøvd ut i Europa. Samt tydelegare ansvarsfordeling mellom vegeigarane.

Begrensingar i kunnskapsgrunnlaget. Strategien er dels basert på historisk datagrunnlag. Det kan føre til at vi underbygger dagens utvikling. Overordna målsettinga for Bg. kommune om reduksjon i biltrafikken kan gjere det mindre viktig å legge tung vekt på dagens reisevaner, men heller fokusere på kva som skal til for å endre heile byen.

Mållindikator: Dei må vere eintydige. Bymiljøetaten si omdømmeundersøking; svar om kordan innbyggerane vurderer sykkelnett i sentrum og eigen bydel. Trafikktryggleik ved anleggsarbeid: Strategien må vere klårare her. Kanskje satsingsforslag om revidering av kommunalt regelverk for arbeid på/ved veg.

Drift og vedlikehold: Innsatsområda er integrert i kommunen sin drifts- og vedlikeholdsstrategi; sikrar god samanheng.

#### *Fagetaten sin kommentar:*

Fagetaten understrekar at det har vore eit tett og godt samarbeid med bymiljøetaten i etterkant av høyringa. Gjennom fleire møte for å oppklare innhaldet i merknaden, oppfattar fagetaten at vi er einig om innhaldet i sykkelstrategien slik den no ligg føre. Under følgjer korte kommentarar til merknaden.

Viser til siste strategiutkast, det å ta i bruk køyreareal til dedikert sykkelbruk vil vere ei løysing fleire stader.

El-syklar er ikkje noko nytt. Det er forventa at andelen vil auke, noko som truleg er naudsynt om ein skal nå måla i strategien. Fagetaten vurderer at el-syklistar i hovudsak har dei same behova som vanlege syklistar, i form av trygg infrastruktur, god drift og vedlikehald og gode parkeringsløyisingar. Andel el-syklar bør derfor ikkje påverke innretninga på strategien slik den no ligg. Om utviklinga med elektriske småkøyretøy held fram, er uklart. Det kan bli behov for nye reglar, som bør vere eit nasjonalt ansvar. Om transportforma skal ta i bruk sykkelinfrastruktur – som kan vere naturleg ut frå fartsnivå, må ein sjå på utviklinga og evt. ta høgde for dette ved dimensjonering i enkeltprosjekt.

Kunnskapsgrunnlaget. Strategien byggjer på eit bredt grunnlag. RVU-data er tatt i bruk, og fagetaten understrekar at det er viktig å ha kunnskap om reisevanane lokalt, bl.a. for å vite kor det er potensial for å overføre reiser. Samtidig er ikkje dette einaste grunnlag. Kunnskap om konkurranseforhold mellom transportformene er ikkje avgrensa til Bergen, og det er forsøkt peika på at det her i kommunen nettopp ikkje er ei stor mengde korte sykkelreiser, slik ein derimot ser i byar og land som har høgare sykkelandel. Fagetaten understrekar også at det er viktig å spisse satsinga tilstrekkeleg, vi kan ikkje gjere alt på ein gong.

Innspel om presiseringar, arbeid med indikatorar og konkrete innspel til drift og vedlikehald er tatt inn i strategien.

---

#### Bergen Brannvesen, dok.nr. 60

Brannvesenet er positive til satsingen for økt sykling, og til generell sykkeltilrettelegging. Peker imidlertid på brannvesenets oppgave med å ivareta innbyggernes brannsikkerhet. For at



brannvesenet skal yte best mulig service til byens innbyggere er det nødvendig med tilfredsstillende fremkommelighet og tilstrekkelig tilgang på sløkkevann. Ber om at aktuelle sikkerhetsløsninger for gående og syklende sees på som en helhet, slik at ikke valgte løsninger hindrer nødetatene å komme frem.

Parkeringsløsninger for sykkel, inkludert bysykkelstativ, trekkes særlig frem. Utforming, plassering og funksjon på tilrettelegges slik at brannvesenet og andre nødetater kommer raskt frem.

Løsningene må ikke skape unødig hindring for tilkomst til bygg og konstruksjoner.

Tilgang til sløkkevann er viktig. Ønsker i utgangspunktet at eksisterende brannhydranter beholdes, særlig i sentrum. Hydranter som kommer i konflikt med nye tiltak bør i hovedsak flyttes, i stedet for at det bygges brannkum/brannkule.

Eksisterende oppstillingsplasser for brannvesenets høyderedskap og etablerte branngater må videreføres, og det henvises for øvrig til Bergen brannvesen sin «Veiledning – tilrettelegging for innsats» for tekniske spesifikasjoner for deres kjøretøy.

*Fagetatens kommentar:*

Fagetaten tar merknaden til etterretning, og peker på at håndteringen av disse hensyn må videreføres til arbeidet med å utarbeide veileder for sykkeltilrettelegging. Brannsikkerhet og fremkommelighet for utrykningskjøretøy må vurderes og sikres i enkeltprosjekt.

---