

Fagnotat

Saksnr.: 201739900/65
Emnekode: ESARK-7112
Saksbeh.: HHER

Til: Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling
Fra: Plan- og bygningsetaten
Dato: 07.05.2020

FORSLAG TIL SYKKELSTRATEGI FOR BERGEN 2020 – 2030 TIL ENDELIG BEHANDLING

Hva saken gjelder

Sykelstrategi for Bergen 2020-2030 skal være styringsverktøy for planlegging og bygging av infrastruktur til sykkel i Bergen. Videre skal strategien gi føringer for drift og vedlikehold av sykkeltraseer, for utbygging av parkering og tiltak som muliggjør sykkelbruk. Rammer for kommunikasjonsiltak og opplæring inngår også i strategien. Bergen skal bli en by hvor det er attraktivt og sikkert å sykle, både til arbeid, skole og andre gjøremål i hverdagen. Sykling skal være et reelt alternativ til bil eller kollektivtrafikk for stadig flere reisende.

Sykelstrategiens visjon er:

Det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen.

Hovedmålet for strategiperioden er at **flere skal sykle mer**. Ambisjonsnivået om 10 % sykkelandel i kommunen, og 20 % i det indre byområdet fremkommer gjennom indikatorer til hovedmålet. Det er en premiss at økningen i sykkeltrafikk må kombineres med nedgang i drepte og meget alvorlig skadde i sykkelulykker.

Strategien er inndelt i fire innsatsområder med hvert sitt delmål og tilhørende satsinger. Det er angitt indikatorer til hver målformulering for å tydeliggjøre hvordan måloppnåelsen vil bli etterprøvd.

Strategien er ført i pennen av plan- og bygningsetaten i Bergen kommune, i samarbeid med partene i Miljøløftet. Strategien må følges opp i handlingsplaner i Miljøløftet og evt. hos partene, for å sikre ressurser til gjennomføring.

Forslag til vedtak:

Sykelstrategi for Bergen 2020-2030 vedtas, med korrigerende av linje gjennom Løvestakken og i indikatorstabell på s. 34 som omtalt i fagnotat.

PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Hilde Hovland Erstad - prosjektleder

Aslaug Aalen - avdelingsleder

Mette Svanes - etatsdirektør

Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.

Brevet er elektronisk signert og har derfor ingen underskrift.

SAKSUTREDNING

Bakgrunn

På de nesten ti år som er gått siden gjeldende sykkelstrategi ble utarbeidet, har erfaringer og ny kunnskap gjort det nødvendig å justere kursen for sykkelarbeidet for å imøtekomme overordnede føringer. Ny sykkelstrategi vil avløse «Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019».

Strategiens formål

Sykkelstrategien skal gi et felles grunnlag for de tre offentlige veieierne, kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Den vil også gi føringer for private planarbeid. Strategien skal sikre at alle jobber i samme retning, og være et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon og private planleggere og utbyggere. Den peker på virkemidler og gir grunnlag for prioritering. Ansvar for oppfølging av de ulike delene er tydeliggjort for å sikre gjennomføring.

Føringer for innholdet

Nasjonale og lokale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging ligger til grunn. Gjennom kommuneplanens samfunnsdel sikter Bergen mot en mer kompakt byutvikling som resulterer i flere korte reiser. Med kortere reiseavstander blir sykkel mer konkurransedyktig mot bil.

Redusert bruk av privatbil er en forutsetning for byvekstavtalen og for målene i Grønn strategi. Endringen er begrunnet både i lokale forhold knyttet til redusert arealbruk og lokal forurensning i form av støy og støv, samt reduksjon i klimautslipp. Føringer om reduksjon i alvorlige trafikkulykker, gjennom nullvisjonen for drepte og hardt skadde, er forankret i NTP. Persontransport med sykkel fremfor bil er et effektivt verktøy for å bedre folkehelse, slik det fremgår i lovverk og lokal og regional folkehelseplan. Sykkelstrategien er utarbeidet med vekt på at overordnede føringer må gjenspeiles i målstrukturen.

Utfordringer og muligheter

Bergen har et sett av tydelige utfordringer for en målrettet sykkelstrategi:

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

Intuitiv, sammenhengende infrastruktur som syklister opplever trygg å bruke, er avgjørende for at flere vil velge sykkel i hverdagen. Her har Bergen en lang vei å gå. Drift og vedlikehold av infrastrukturen er også helt nødvendig. Strategien vektlegger det store potensialet i å overføre korte bilreiser til sykkel. På de korte reisene har sykkel størst konkurransekraft, og over halvparten av reisene i kommunen er under 5 km.

Om ny sykkelstrategi

Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030 tar utgangspunkt i et omfattende kunnskapsgrunnlag med referanse til ulike forskningsarbeid og undersøkelser. Videre er det gjort en evaluering av forrige strategi for å se på styrker og svakheter både i strategidokumentet og i arbeidet med gjennomføringen.

Denne strategien er bygget opp rundt et tydelig målhierarki med en visjon som en felles overbygning som er tenkt å vare ut over strategiperioden. Vi kan stadig strekke oss mot å gjøre det sikrere og mer attraktivt å sykle.

Ett hovedmål, om at flere sykler mer, bidrar til å spisse strategien. Det er listet opp indikatorer for å klargjøre hvilket ambisjonsnivå som er gitt. Forventning om 10 % sykkelandel for kommunen er videreført fra gjeldende strategi.

Strategien er delt inn i fire innsatsområder:

- Sykkelnett
- Drift og vedlikehold
- Tilgang til sykkel
- Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering

For hvert innsatsområde er det formulert et delmål, samt et sett indikatorer for å klargjøre hvordan måloppnåelse for hvert delmål følges opp.

Nullvisjonen er en sentral føring for sykkelarbeidet. Det er lagt opp til en nedgang i antall drepte og hardt skadde i sykkelulykker, slik de registreres i STRAKS-registeret. Behovet for å ivareta trafikksikkerheten går tydelig frem i hvert av de fire innsatsområdene.



VISJON: Det er attraktivt og sikkert å sykle i Bergen



Figur 1: Strategiens struktur, med visjon, hovedmål og delmål. Til hvert delmål er det gitt satsinger som konkretiserer hva som må gjøres for å nå målet.

Konsekvenser av strategien

Hovedtyngden av arbeidet med sykkeltilrettelegging, i form av penger og personell, vil ligge til de to første delene: *Sykkelnett* og *Drift og vedlikehold*. For de to neste viderefører strategien i hovedsak pågående arbeid, og fagetaten viser til strategidokumentet for innhold. Fagetaten gjør oppmerksom på trykkfeil i tabell om indikator for sykkelopplæring for barn. Rett andel for dagens nivå er ca. 75 %, med 90 % som forventet nivå for 2030.

Sykkelnett

Strategien viderefører et sykkelnett for Bergen, med noen endringer. Alle endringer i nettet er redegjort for i eget vedlegg. Fagetaten gjør oppmerksom på linjen for tunell gjennom Løvestakken ikke er korrekt i strategiutkastet, men fremkommer riktig i digitalt kart og vedlegg om endringer. Ny strategi går vekk fra skillet mellom hovedruter og bydelsruter, da definisjonen av disse er uklar i forrige strategi. Sykkelnettet har en maskevidde tilpasset omgivelsene, og linjene presiserer behovet for særskilt tilrettelegging for sykklister. Total lengde på sykkelnettet er ca. 420 km. Det antas at mellom 30 og 60 km. av nettet har tilstrekkelig kvalitet i dag.

Forslag til ny strategi endrer den geografiske prioriteringen i det offentliges utbygging av sykkelinfrastruktur. Ny strategi tar sikte på å bygge innenfra og ut, både i sentrum og bydelsentra. Det gir god sammenheng i sykkelnettet der den største delen av reiseaktiviteten foregår. Gjennom en felles retning på arbeidet gir strategien også grunnlag for bedre fremdrift.

I strategien fra 2010 var sykkelnettet delt i hovedruter og bydelsruter. Hovedruter var prioritert for utbygging, og de gikk i all hovedsak langs riks- og fylkesveinett med høy biltrafikk eller høyt fartsnivå. At gater og veier med mindre biltrafikk nå prioriteres for sykkeltilrettelegging, åpner for å ta i bruk enklere virkemidler og trinnvis utbygging. Kombinasjonen av enkle og tyngre tilretteleggingstiltak gjør det utfordrende å si noe konkret om kostnadsbildet. Under sykkelnett, satsing 2, løfter strategien frem ca. 115 km av sykkelnettet som *offentlig utbyggingsfase 1*, som de delene av nettet det offentlige skal tilrettelegge i henhold til målsettingen i strategiperioden. Behov for tiltak for å oppnå målet om trafiksikker og sykkelvennlig utforming vil variere. Erfaringstall for utbygging av sykkelinfrastruktur varierer fra ca. 50.000 pr. løpemeter for omfattende gateombygginger til ned mot 5.000 kr./løpemeter for enklere tiltak som skilting/oppmerking eller endringer i kjøremønster for bil. Det antas at mellom 15 og 30 km av nettet innenfor *offentlig utbyggingsfase 1* har tilstrekkelig kvalitet i dag. Fagetaten anbefaler at en arbeider videre med både klassifisering av dagens tilbud og fremtidig behov. Et endelig kostnadsbilde vil avhenge av hvor høy kvalitet sykkelinfrastrukturen skal få.

Tiltak av enklere art kan gjennomføres raskere enn tiltak som krever reguleringsplan, der prosesser forut for bygging gjerne tar 2-3 år med planlegging og 1-2 år med prosjektering og grunnverv. Samtidig er det nødvendig å påpeke at også enkle tiltak er ressurskrevende. Dersom en skal vurdere f.eks. enveiskjøring for biltrafikk eller liknende tiltak som bedrer konkurranseforhold for prioriterte transportmidler, er det avgjørende med en helhetlig vurdering av veinettet i området. Gode prosesser med berørte parter er nødvendig også før mindre tiltak gjennomføres dersom de endrer på dagens situasjon for enkelte grupper.

Selv om en større del av tilretteleggingstiltak er pekt ut i deler av gatenettet som ikke er hovedveier, vil fagetaten fremheve at omfanget av sykkelnett innenfor *offentlig utbyggingsfase 1* er svært ambisiøst, i tråd med politiske føringer, og vil kreve både økte personressurser og økonomiske midler.

Drift og vedlikehold

Strategien understreker betydningen av god drift av veiinfrastrukturen, både av hensyn til attraktivitet og sikkerhet for sykklistene. Gjennom tiårsperioden vi har vært gjennom, er drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur vesentlig bedret. Strategien viderefører satsingen på drift og vedlikehold, og bygger også opp under nylig vedtatt kommunal driftsstrategi som er svært tydelig på prioriteringen av de myke trafikantene.

Prosess

Arbeidet med ny sykkelstrategi har vært ledet fra plan- og bygningsetaten, men gjennomført i samarbeid med veieierne innenfor Miljøløftet. En prosjektgruppe med deltakere fra de tre offentlige etatene har samarbeidet om innholdet. Arbeidet i prosjektgruppen startet opp våren 2018, med byrådsbehandling av prosjektskisse høsten 2018. Arbeidet har pågått parallelt med arbeid med en *Gåstrategi for Bergen*. Høringsutkast av strategiene ble behandlet av byrådet våren 2019, og lagt ut på høring høsten 2019.

Det kom inn ca. 30 merknader fra privatpersoner, 10 merknader fra lag- og organisasjoner og 10 merknader fra offentlige aktører. Alle merknader er oppsummert og kommentert i eget vedlegg, med henvisning til dokumentnummer for den aktuelle merknaden.

Det er flere gode innspill i merknadene. To forhold kan kommenteres generelt.

Mange ønsker bedre tilrettelegging i sitt nærområde. Det er dessverre ikke mulig å tilrettelegge alle steder på en gang. Strategien begrunner hvorfor det prioriteres tilrettelegging innenfra og ut i sentrum og bydelssentra – for at en større del av transporten i Bergen skal skje med sykkel. Da må dessverre andre områder vente.

Videre er det svært mange av merknadene som kommenterer utforming av sykkeltilrettelegging. I arbeidet med strategien har etatene sett behovet for å klargjøre utformingspremisser. Temaet er håndtert noe mer detaljert i endelig utkast sammenliknet med høringsutkastet, under omtalen av *Sykelnett*. Samtidig må dette bli en oppfølgingsoppgave for de offentlige veieierne, og fagetaten viser til *Sykelnett*, satsing 3.

Strategiutkastet har vært oppe i Administrerende koordineringsgruppe (AKG) i Miljøløftet, både våren 2019 og 2020. Det legges opp til at Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 vedtas med Miljøløftet profil og logo, med Bergen kommune som eier. Dette er i samsvar med statusen til forrige sykkelstrategi. Statens vegvesen har noe ulikt syn på sykkelnettet enn resten av partene som har deltatt i prosjektgruppen. Dette går i hovedsak på prioritering av enkeltprosjekt i sykkelnettet. Strategiens mål og delmål, og strategien forøvrig tilsluttes. Det tas sikte på at det oppnås konsensus om hele strategien, og Statens vegvesen er gitt tid fram til 4.juni for å konkludere.

Vedlegg:

- Sykkelstrategi for Bergen 2019-2030
 - Evaluering av sykkelstrategi 2010-2019
 - Evaluering av måloppnåelse 2010-2019
 - Kunnskapsgrunnlag, vedlegg
 - RVU-notat
 - Spørreundersøkelse
 - GIS-analyse, grunnlagsnotat med trafikkmodellberegning
- Oppsummering av merknader, med fagetatens kommentar
- Endringslogg for sykkelnettet (fra 2010-strategi til nå)
- Begrunnelse for håndtering av innspill til offentlig utbyggingsfase 1 fra SVV
- Utkast/skisse til *Sykelregnskap for Bergen*