



BERGEN KOMMUNE  
BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA,  
MILJØ OG BYUTVIKLING

# Sykkelstrategi for Bergen 2010 - 2019

**Sykkelbynettverket  
Nettverkssamling Region vest**

11. mars 2010

Bjarte Stavenes  
Etat for plan og geodata





# Agenda

- Generelt om sykling i Bergen
- Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019
- **Prosess**  
(Gjennomføring, utfordringer, erfaringer, med mer)





# Status i Bergen

By	Sykkelandel
Oslo	4 %
<b>Bergen</b>	<b>3 %</b>
Trondheim	9 %
Stavanger	7 %

Nasjonal RVU 2005



## Myter

- Bergen egner seg ikke for sykling på grunn av fjellene
- Det regner for mye i Bergen til å sykle
- Sykkel er ikke et viktig transportmiddel

## Sykkelkultur

- Transportsykling i treningstøy
- Syklister opplever lite respekt fra biler
- En del "råsykling". Mot rødt lys for eksempel.
- Mye sykling på fortau



## Utfordringer

- Lite tilrettelegging og mange systemskifter
  - Konflikt mellom gående/syklende og syklende/kjørende
  - Mangel på effektive sykkeltraseer
  - Kryss, kjøring til eiendommene, avkjørsler, bussholdeplasser, skilting, merking, mm
  - Manglende drift og vedlikehold
  - Sentrum
- => Det er ikke attraktivt nok å sykle i Bergen ☹️





BERGEN KOMMUNE  
BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA,  
MILJØ OG BYUTVIKLING

# Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019



November 2009



## Hovedmål

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



## Tiltak og virkemidler

1. Sammenhengende sykkelvegnett
2. Prioritering av sykkeltrafikk fremfor biltrafikk
3. Økt fokus på sykkelparkering
4. Arealplanlegging som legger til rette for økt sykkelbruk
5. Høyere standard på drift og vedlikehold
6. 0-visjonen legges til grunn for trafikksikkerhet
7. Overgangsmuligheter mellom forskjellige transportmidler
8. Informasjons- og mobilitetstiltak

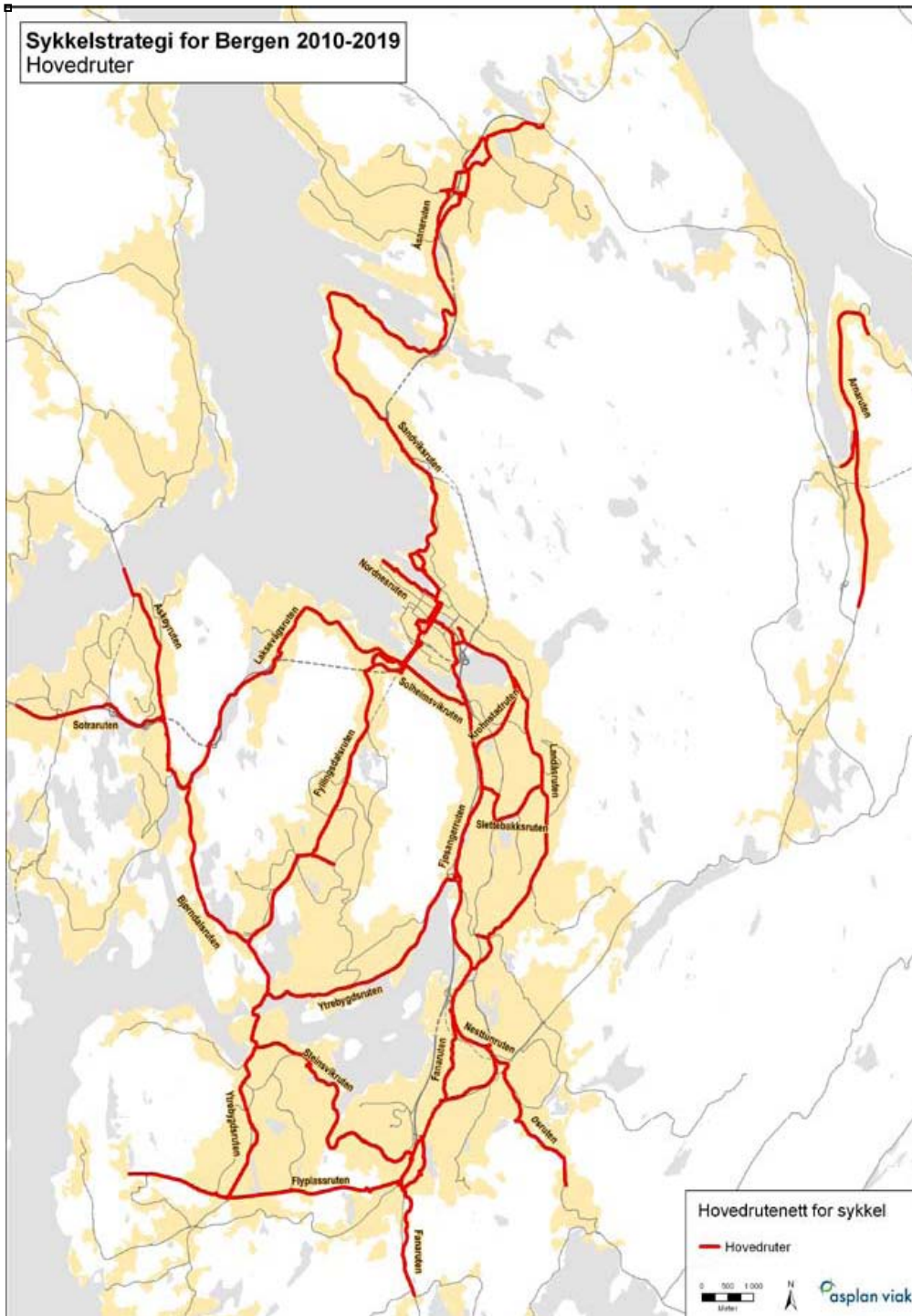


## Sammenhengende sykkelvegnett

- Sykkelvegnett = Hovedruter + bydelsryter
- Hovedfokus vil være på hovedrutene
- Hovedruter = ca 115 km
- Bydelsruter = ca 250 km
- Skille gående og syklende (+ syklende og kjørende)
- Tilrettelegge for sykling i høy fart (30 km/t)



## Sykelstrategi for Bergen 2010-2019 Hovedruter



## Standard for hovedrutene

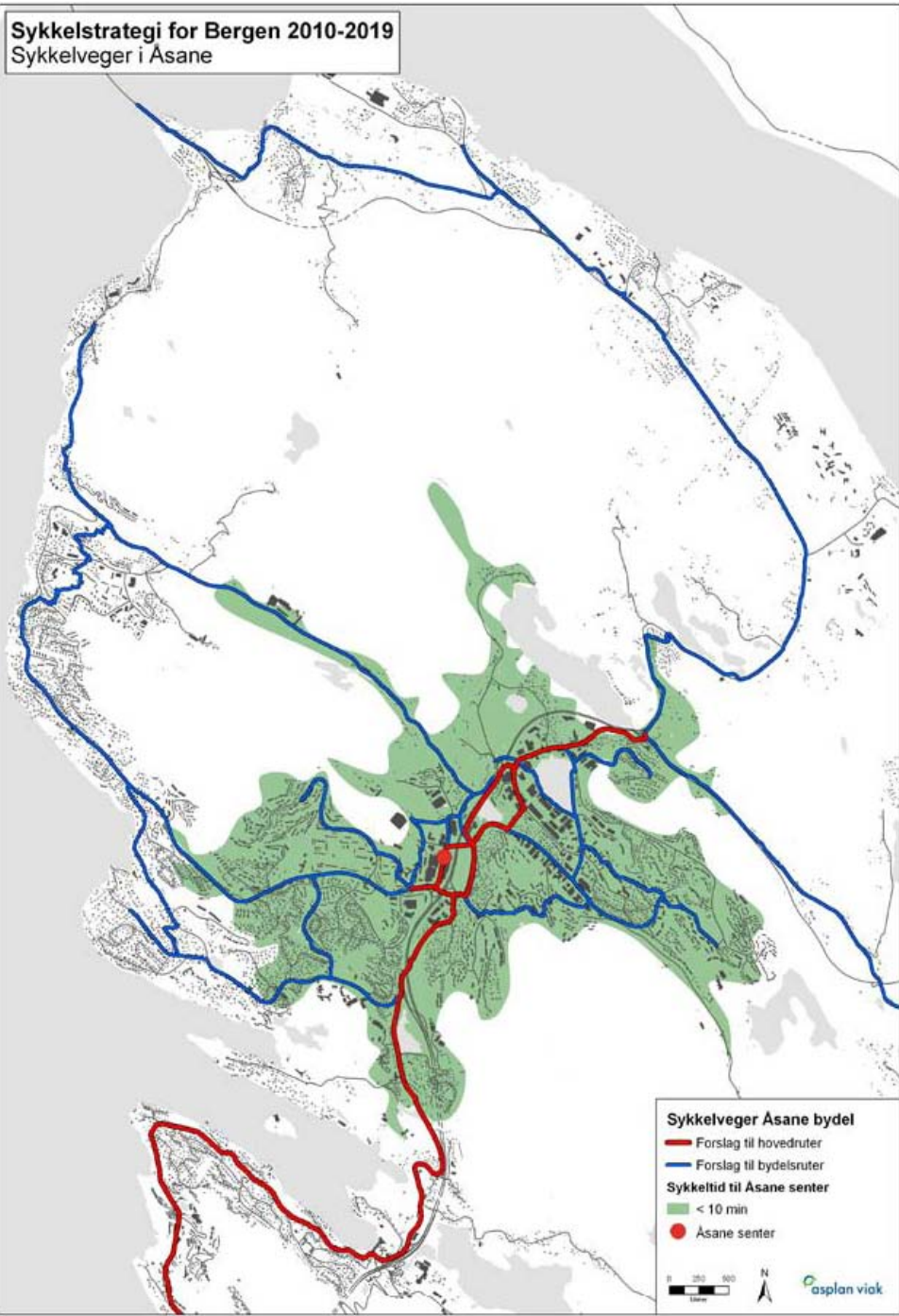
- Sykkelfelt
- Sykkelveg med fortau



I underkant av 150 000 innbyggere eller ca 60 % av Bergens befolkning bor innenfor en avstand på 500 meter fra anbefalt hovedrutenett.



**Sykelstrategi for Bergen 2010-2019**  
Sykkelveger i Asane



BERGEN KOMMUNE  
BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA,  
MILJØ OG BYUTVIKLING



# Sykkeltrafikk fremfor biltrafikk

Hvem planlegger vi for?

Gjør vi prioriteringer i våre prosjekt som direkte eller indirekte kan prioritere miljøvennlige transportformer fremfor bil?





## Økt fokus på sykkelparkering

- 1/3 av offentlige p-plasser i sentrum skal være for sykkel innen 2019 (dvs 1500 nye)

Hvordan kan ulike prosjekter bidra?

Enhver sykkeltur starter og slutter med en parkert sykkel! – Tenk bil, planlegg for sykkel 😊



# Arealplanlegging

- Sykkel skal utredes og beskrives i alle arealplaner, trafikkplaner og byggesaker
- Bruk av rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler
- Nye bolig- og næringsområder skal tilrettelegges for sykkelbruk.
- Kommuneplanens arealdel

**NB1!** Det er viktig å vurdere sykkeltilrettelegging også på steder hvor det ikke er vist hoved- eller bydelsrute!

**NB2!** Bybanen!





## Drift – og vedlikehold

- Etablere felles kravspesifikasjon for sykkelvegnettet
- Utarbeide instruks for prioritering av strekninger
- Vesentlig bedre drift- og vedlikehold enn i dag





# Trafikksikkerhet

- Økt fokus på krysningpunkt
- Tydelig merking
- Skille trafikantgrupper
- 30 km/t soner rundt alle skoler
- Holdningskampanjer
- Bedre drift og vedlikehold

Ny rapport: "Temaanalyse av sykkelulykker"



# Overgangsmuligheter

- Sykkelparkering ved bybanestopp
- Sykkelparkering ved kollektivknutepunkt
- Sykkel med på tog/buss/bane
- Bysykler





## Informasjons- og mobilitetstiltak

- Mobilitetsrådgivning til privatpersoner og bedrifter
- Holdningskampanjer mot alle trafikantgrupper
- Informasjon og kompetanseheving internt i offentlige etater.
- Motivasjonskampanjer





## Økonomi

- Samfunnsøkonomisk lønnsomt – ca 3 ganger kostnadene
- Behov for min. 100 mill/år for å nå målene

## Finansiering

- Bergensprogrammet (stat, fylke, kommune, bompenger)
- Statlige midler (Midler til riksvegene, tildelt gjennom NTP)
- Utbyggingsavtaler (Bruk rekkefølgekrav)



## Videre arbeid

- Politisk behandling første del av 2010
- Det er ikke knyttet ressurser direkte til strategien. Dette må sikres gjennom Bergensprogrammet og NTP.
- Utarbeide 4-årig handlingsplan
- **Nasjonal sykkelkonferanse i Bergen**  
18.-19. oktober 2010 – Velkommen 😊





# Organisering

- Bergensprogrammet (SVV, HFK, BK)
- Prosjektgruppe
- Bk prosjektledelse
- Konsulentbidrag





## Milepeler

- Idéseminar, august 2008
- Høringsutkast, slutten av mai 2009
- Høring aug-sept 2009
- Strategi klar for politisk behandling, januar 2010
- Behandlet i Byrådet 17.02.10





# Erfaringer

- Medvirkning
- Oppmerksomhet
- Bevisstgjøring
- Samarbeid
- Utfordrende
- Forventninger





Takk for oppmerksomheten!

Spørsmål?

