



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Sluttrapport

Kartlegging av sykkelinfrastruktur

Grunnlag for sykkelstrategiar i Bergensområdet

OM RAPPORTEN

Sluttrapporten er utarbeidd av planseksjonen, Hordaland fylkeskommune

Kontaktinformasjon: Lars Petter Klem, lars.petter.klem@hfk.no

Dato. 21.01.2019

Med mindre anna er lagt til grunn, er bileta i rapporten Hordaland fylkeskommune sine egne

INNHALD

1 INNLEIING	4
1.1 Bakgrunn og føremål	4
2 STANDARDVAL FOR SYKKELINFRASTRUKTUR	6
2.1 Sykkelvegnett og differensiering av sykkelruter	6
2.2 Standard for sykkelinfrastruktur	7
2.3 Løysingar for sykkelvegnett.....	8
3 ANSVAR OG FINANSIERING AV SYKKELINFRASTRUKTUR.....	11
3.1 Ansvarsfordeling	11
3.2 Finansiering av sykkelinfrastruktur.....	12
4 KARTLEGGING AV INFRASTRUKTUR FOR SYKKEL I REGIONSENTER I BERGENSOMRÅDET	14
4.1 Resultat av kartlegginga	14
4.2 Finansielle behov	17
5 TILRÅDINGAR	18
5.1 Standard på sykkelinfrastruktur	18
5.2 Finansiering og ansvar	19
5.3 Prioriteringskriterium	21
5.4 Tilrådingar for vidare arbeid.....	21

1 Innleiing

1.1 BAKGRUNN OG FØREMÅL

Prosjekt for kartlegging av sykkelinfrastruktur

Denne rapporten er eit resultat av eit prosjekt der ein har arbeida med kartlegging av sykkelinfrastruktur i Bergensområdet, kor kommunane Fjell, Askøy, Os og Lindås har delteke i lag med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen region vest. Prosjektet har vore delfinansiert av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, der ein har søkt å heve kompetansen innan sykkelplanlegging og utgreie forholda for å utvikle ei regional sykkelstrategi. Til grunn for tematikken ligg det å medverke til at vi klarer å oppnå det nasjonale målet om at 8 % av alle reiser i 2023 skal vere på sykkel, ved å gjere det attraktivt å velje sykkel som transportmiddel. Dette er eit av de viktige tiltaka for å bidra til å oppnå nullvekstmålet som er nedfelt i både Nasjonal transportplan 2018-2029, Nasjonal sykkelstrategi frå 2014 og i fleire regionale planar.

I prosjektet har ein jobba mot å lage ein oversikt over verkemiddel og støtteordningar for sykkelinfrastruktur, ansvarsfordeling for gjennomføring av tiltak, samordningsbehov mellom dei ulike offentlege aktørane i tillegg til å sjå på vilkår og verknad av sykkelbyavtalar. Ut av dette har ein til slutt i denne rapporten gitt tilrådingar for korleis ein bør jobbe vidare for å oppnå dei måla for sykkelsatsinga som er satt.

Sykkelsatsinga til Hordaland fylkeskommune har bakgrunn i føringar frå regionale og nasjonale planar (sjå tabell 1.1), her i blant Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028 og tiltak 8.2 i handlingsprogrammet til Regional Transportplan for Hordaland 2018-2029. Her blir det stadfesta at «*sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkomeleg og trafikksikkert. Byutviklinga skal legge til rette for at sykkel og gange tek større delar av transportveksten*». Sykkelhåndboka til Statens Vegvesen legg vekt på at det er løysingar som gir dei syklende *opplevd tryggleik, god sikkerheit og framkomst* som blir opplevd som attraktive. Difor er det viktig å sørge for ein god kunnskapsbase om noverande sykkelinfrastruktur og behov for utbetring for å nå desse måla.

Prosess og avgrensing

I dette prosjektet har kommunane Lindås, Fjell, Os, Askøy samt Statens Vegvesen hatt representantar i ei referansegruppe. Hordaland fylkeskommune har vore sekretariat. Multiconsult utførte sommaren 2018 oppdraget med å kartlegge tilstand og behov for sykkelinfrastruktur i regionsentera Straume, Osøyro, Knarvik og Kleppestø. Bergen vart ikkje med i kartlegginga ettersom dei allereie har ein sykkelstrategi og har gjort liknande arbeid, men dei har likevel gitt bidrag gjennom kommentarar og innspel i prosjektgruppa.

Å fremje sykkel som eit attraktivt framkomstmiddel må sjåast i eit heilskapleg perspektiv ettersom det handlar om å påverke vanane til menneske. Med andre ord er det viktig med ei samordna innsats med fokus på mellom anna infrastrukturutbetring, kompetanseheving og kommunikasjon. Som avgrensing for denne rapporten har ein sett på kva for tiltak som bør gjerast på sykkelinfrastrukturen i dei ulike regionsentra. Til inspirasjon for rapporten har ein brukt blant anna Bergens sykkelstrategi 2010-2019, Oslos plan for sykkelvegnett av 2018 og Ås kommunes gang- og sykkelstrategi av 2018.

Noverande status for sykkel i Bergensområdet

I følge Reisevaneundersøkinga av 2013 har nesten to av tre (59 %) tilgang til sykkel i brukbar stand. Likevel utgjer sykkel berre 2,8 % av reisene i Bergensområdet, mens i Bergen kommune er talet syklende på 3,4 %. Dette er den lågaste sykkelandelen blant Norges storbyområde, og er langt unna den nasjonale målsettinga om at sykling skal utgjere 8 % av alle reiser.

Nokon trekk fram at den låge sykkelandelen må bli sett i lys av dei klimatiske og topografiske tilhøva rundt Bergen. På same tid har kystbyar som Trondheim, Stavanger og Tromsø høgare tal på syklende enn Bergen. Det særlegne for Bergensområdet er derimot at det er ein svært spreidd byregion. Med tilkomsten av el-syklar på marknaden kan ein forvente at topografiske og avstandsmessige avgrensingar likevel får mindre utslag. Topografi, vær og avstand bør difor ikkje vere ein sovepute for å ikkje legge ned innsats for å utbetre sykkelinfrastrukturen i Bergensområdet.

Å investere i sykkelinfrastruktur handlar ikkje berre om å løyse utfordringar med transportkapasitet, men er også eit viktig folkehelseiltak. Fleire utgreiningar viser til den samfunnsmessige nytten av å velje sykkel framfor

bil. Eit døme på dette er frå Statens Vegvesens handbok for konsekvensanalyser, som framhevar at helsegevinsten per sykla kilometer er 21,1 kr¹. Studiar viser også at sjølv om syklistar handlar for mindre pengar enn bilistar når dei besøker ei forretning, gjer dei det likevel oftare, noko som gjer at dei til saman kan legge igjen meir pengar i tettstadsforretningane². Å legge til rette for sykkel er difor også å leggje til rette for gode, levende og berekraftige tettstadssamfunn.

Det er truleg eit stort unytta potensial i å kunne kombinere sykkelreiser med kollektivreiser. Ved å leggje meir til rette for at ein kan ha med seg sykkelen om bord i kollektivtransportmiddel, gjer ein det mogeleg å gjennomføre heile reisa på ein miljøvenleg og tidseffektiv måte. Spesielt båttilbodet mellom Bergen, Kleppestø og Knarvik har eit slikt potensiale. Ein bør og sjå på løysingar som gjer det mogeleg å kombinere sykkel og buss. Difor bør ein legge til rette for trygg og sikker sykkelparkering under tak ved sentrale kollektivknutepunkt.

Tabell 1 Relevante målsettingar knytt til sykkel i vedtekne regionale og nasjonale planer og strategiar

Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017 - 2028

Hovudmål: *Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.*

Delmål: *Sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkommelig og trafikkikkert. Byutviklinga skal legge til rette for at sykkel og gange tek større delar av transportveksten.*

Klimaplanen for Hordaland 2014 - 2030

5.3 Strategiar for arealbruk og transport:

Strategi B punkt 6: *Delen av reiser med sykkel i Bergensområdet skal vere 10 % av alle reiser i 2030. I resten av fylket skal det aukast monaleg.*

Strategi B punkt 7: *Legge til rette for syklistar inkludert elsyklar. Vedlikehald av fortau og gangfelt skal ha høg prioritet.*

Regional plan for attraktive senter i Hordaland

Overordna mål: *Sentrum skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum.*

Delmål: *Sentrum skal vere svært godt tilrettelagd for både gåande og syklende.*

Regional plan for folkehelse 2014 – 2025

Delmål 3.6: *80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skulen*

Regional transportplan:

Hovudmål: *Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gange.*

Delmål: *Sykkelvegnettet skal vere attraktivt, framkommelig og trafikkikkert. Byutviklinga skal legge til rette for at sykkel og gange tek større delar av transportveksten.*

Temamål regionsenter: *Regionsenter skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum (Regional plan for attraktive senter).*

Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023:

Hovudmål: *Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 % av alle reiser innan 2023.*

Delmål:

- *Fremme sykkel som transportform*
- *Sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal være minst doblet*
- *Bedre framkommelighet og trafikkikkerhet for syklistar*
- *80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen*

¹ Statens vegvesens håndbok: V712 Konsekvensanalyser

² Statens vegvesens rapport: Hva betyr gateparkering for handelen?

2 Standardval for sykkelinfrastruktur

Skal ein klare å møte føringane frå nullvekstmålet er ein naud til å gå breitt til verks for å få aktivert flest mogeleg til å nytte sykkel framfor personbil. Eit viktig kriterium for å oppnå dette er å utvikle ein sykkelinfrastruktur som vert opplevd som attraktiv og trygg for brukarane. Planlegging av infrastruktur for sykkel følgjer rammene som blir satt av Statens Vegvesen gjennom deira normal for veg- og gateutforming (N100) og rettleiaren Sykkelhandboka (V122). Dei løysingane og definisjonane som ein finn i dette kapitlet følgjer desse føringane.

2.1 SYKKELVEGNETT OG DIFFERENSIERING AV SYKKELRUTER

For å utvikle eit tenleg sykkelvegnett er det viktig å vurdere kva type sykkelinfrastruktur ein skal leggje kor. Fordi det ofte er knapt med tilgjengeleg areal i byane og tettstadene, trengs det også ei vurdering av kva slags type sykkelanlegg som er gunstig ved ulike høve.

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er det framheva eit samanhengande sykkelvegnett i og mellom regionsentra i Bergensområdet. Her blei det gitt føringar for kva som skal bli vurdert som hovudruter, lokalruter og regionruter i sykkelvegnettet.

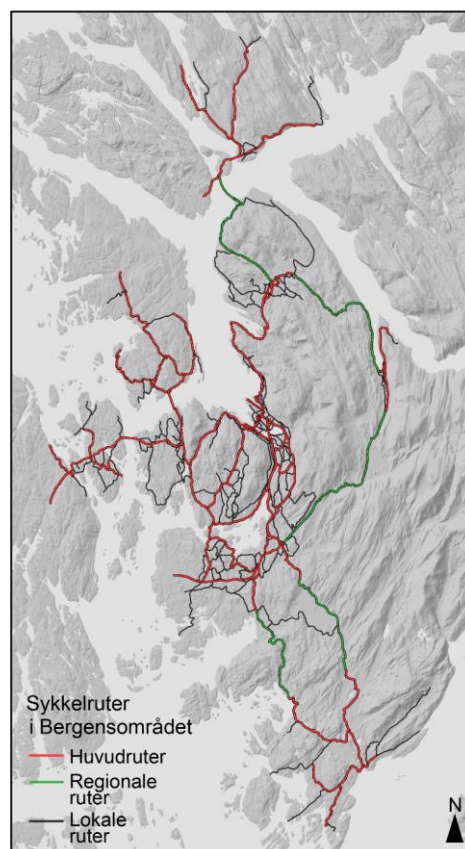
Hovudruter skal være hovudtransportåra for sykklistane og skal også vere ei pekepinn for kor ein skal investere i eit attraktivt sykkeltilbod. Alle gater som inngår i hovudnett for sykkel bør ha sykkelfelt eller sykkelveg dersom ÅDT > 4000 eller fartsgrensen er 50 km/t. Statens Vegvesen viser vidare til at rutene på hovudnettet bør vere tilrettelagt for sykling i opp til 20-30 km/t. Det må likevel påpeikast at viss føremålet er å nå den gjengse sykklist er det ikkje nødvendigvis dei høgste hastighetene ein skal legge til rette for. I tettstadsområde er det også viktig å sjå sykklisten som ein del av trafikkbiletet, der ein må søke å harmonere dei ulike trafikantane med kvarandre.

Lokale ruter skal fungere som mateårer for hovudrutene og kan gjerne gå gjennom bustadområde og liknande område med låg trafikk.

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har ein gitt eige namn til dei rutene som binder saman regionsentera og bydelssentera i Bergensområdet til *Regionruter*. Det er i hovudsak kommuneoverskridande. Desse er gitt lågast prioritet og vil ikkje bli vidare omtala i denne rapporten.

Ut frå dette gir Regional areal- og transportplan for Bergensområdet ei tydeleg prioritering av kor ein bør innrette innsatsen i et overordna perspektiv. Dette er lagt til grunn i dette prosjektarbeidet.

Prioritet	Ruter
1	Alle hovudruter i Bergen kommune Hovudruter innanfor regionale vekstsonar og andre ruter som er knytt til skule og fritidstilbod for barn og unge
2	Øvrige hovudruter og lokale ruter
3	Regionale ruter som knyt regionen saman



Tabell 2 og kart 1: prioritering av kor ein bør innrette innsatsen for sykkeltilrettelegging etter Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028.

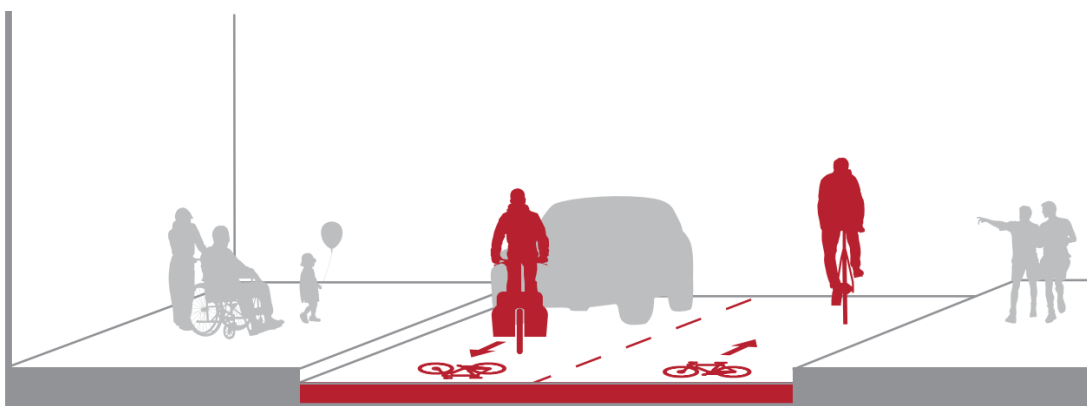
2.2 STREKNINGSLØYSINGAR

Når det gjeld infrastruktur for sykkelvegnettet kan ein skilje mellom ulike formar for sykkelløysingar. Før ein vel løysing bør alle tilhøve som kan påverke tryggleik og framkomst for syklande og andre trafikantar bli kartlagt

Sykling i blanda trafikk

Blanda trafikk betyr at det ikkje er laget spesielle anlegg for syklande, og viser til at dei syklande nyttar køyrebana på lik line med andre køyretøy kva gjeld rettar og plikter. Ruter i blanda trafikk som er ein del av hovudnettet, kan bli brukt i gater med fartsgrense opptil 40 km/t, og med ÅDT lågare enn 4000. På hovudvegnettet kan det vere aktuelt å skilte med visningsskilt for sykkel for å synleggjere syklistanes plass i gatetverrsnittet. I slike gater vil fjerning av kantparkering bidra til å betre framkomst og tryggleik for syklande.

På vegar kan man sykle i køyrebana eller vegens skulder. På nokre strekningar kan det vere aktuelt å utvide skuldrene slik at det blir meir plass til å gå eller sykle langs vegen. Denne løysinga kan vere eit alternativ til å bygge ein eigen gang- og sykkeltrasé, men vert ikkje anbefalt for skulevegar. Dersom det er vanskelig å få finansiert eigen gang- og sykkelløysing, og ÅDT er lågare enn 4000, kan skuldrene bli utvida til 1,5 m på begge sider. Utviding av vegskulder blir ikkje anbefalt å betene skulevegar.

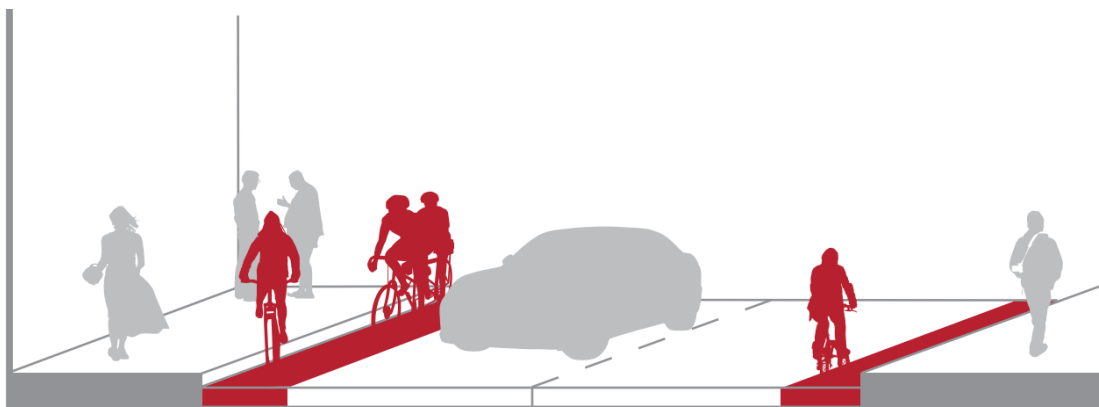


Figur 1 Sykling i køyrebane i lag med andre motoriserte køyretøy (Illustrasjon: Oslo kommune)

Sykkelfelt

Sykkelfelt er eit eige felt for syklistar i køyrebana, som er skilta med offentlig trafikksskilt og vegoppmerking. Det skal ha ei breidde på 1,5 m til 2 m. Sykkelfelt kan bli brukt i gater med fartsgrense 50 km/t eller lågare. I praksis kan ein sjå det slik at jo større biltrafikk det er, jo viktigare er det å legge til rette med sykkelfelt i gater sjølv om dei har låg fartsgrense. På vegstrekningar som inngår i hovudnettet bør det vere sykkelfelt viss fartsgrensa er 50 km/t, eller ÅDT er høgare enn 4000. Ein kan også legge sykkelfelt einssidig der ein har tillate sykling mot einvegsregulering.

Sykkelfelt blir tilråda framfor sykkelveg eller gang- og sykkelveg når det er tett mellom kryss og avkøyrslar. Dette er for å redusere mengda systemskifte fordi det kan gi auka risiko for ulykker.



Figur 2 Tosidig sykkelfelt (Illustrasjon: Oslo kommune)

Sykkelveg og gang- og sykkelveg

Sykkelveg er anlegg som berre er for sykkistar, til skilnad frå gang- og sykkelveg der veganlegget kan bli brukt av gåande også. Uavhengig av føremål skal desse veganlegga vere skilt frå annan veg. Eigne løysingar for gang- og sykkel er best egna utanfor tettbygde strom eller i utkanten av by og tettstad (i område utan kvartalsstruktur) der det er få vegkryss og avkjøyrslar samt høg fart for motoriserte kjøretøy. I byområde er det mest brukbart i parkar, langs vassdrag, i nye bustadområde og som snarveg til skule og viktige målpunkt. I første rekke bør ein etablere egne sykkelvegar med fortau for å handtere desse to ulike gruppene på same strekning, men dette krev store areal og kan vere finansielt tungt.

Sykkelekspressveger er løysingar for ruter med avstandar mellom 5 og 20 kilometer, der ein dimensjonerer for hastigheiter opp mot 40 km/t. Desse kan vere særleg relevante på pendlarruter og innfartsårer til byområde og andre målpunkt.



Figur 3 Sykkelveg med fortau for gåande (Illustrasjon: Oslo kommune)

2.3 LØYSINGAR FOR SYKKELVEGNETT

Dimensjon på infrastruktur

I samband med revideringa av veg- og gatehandboken N100, skal ein no ikkje lenger berre bruke trafikkprognosar for 20 år fram i tid som dimensjonerande for val av veginfrastruktur. Ein vel no å anbefale at løysingane i byområde må sjåast ut i frå kva kapasitet dei kan handtere, og at ein kan legge planlagt trafikkmengde som grunnlag for å dimensjonere løysingane. Ein framhevar at det i byar kan vere aktuelt med tiltak for å styre omfanget av transport og val av transportmiddel for å nå nullvekstmålet. Dette må sjåast som ein gyllen mogelegheit til å få prioritert anlegg til fordel for mjuke trafikantar i tettstader.

Systemskifte

Systemskifte viser til at ein type anlegg for syklande slutter eller skifter til ein anna type anlegg. Kva for anlegg som er mest føremålstenleg avhenger av lokale tilhøve. Det er difor ikkje mogeleg å unngå at det vil bli nokon systemskifter. Desse utgjør vanlegvis ei stor utfordring, og talet bør difor søkast å vere så låg som mogeleg. Stader kor det er naudsynt med systemskifte, må bli lagt til rette slik at det gir få ulemper for sykklistane og andre trafikantar³.

Kryssløysingar

Utforming og -regulering av kryss i byar utgjør truleg den største utfordringa ved tilrettelegging for sykkistar. Her skjer dei fleste alvorlege sykkelulykker, dei kan gi låg oppleving av tryggleik og kan også gir forseinkingar i trafikkflyten. Kryssa må difor bli særleg vurdert ved planlegging av sykkelvegnettet.

³ Tiltak.no Sykkelveg og sykkelnett <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/b-3-1/>

Sykkelparkering som sykkelinfrastruktur

Når ein snakkar om sykkelinfrastruktur blir fokuset fort på vegstrekningar, men det er like viktig å hugse at ein sykkelreise startar og slutter ved parkering. Difor blir også gode parkeringsløyisingar for sykkelen eit viktig element ein må hugse på når ein utviklar sykkelvegnettet.

Frå offentleg hold er det viktig å vise føregangsstyrke ved å legge til rette for sykkelparkering for både tilsette og besøkande ved alle offentlege institusjonar. Arbeidsgjevarar bør sørge for gode garderobefasilitetar for sine tilsette. I hovudsak bør det bli etablert trygg og funksjonell sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, samtidig som ein bør jobbe for at ulike målpunktar i regionsentra har solid parkeringsmogelegheit for sykkel.

Det finnes mange ulike løyisingar for sykkelparkering, men som et minimum må det kunne vere lett å låse både hjul og ramme samtidig utan at det skal vere i fysisk økt i seg sjølv.



Figur 4 Trygg sykkelparkering ved Bergen jernbanestasjon

Pilotprosjekt for sykkel

Viss ein ønsker å prøve ut nye infrastrukturløyisingar som ikkje er skildra i handbøkene, kan ein søkje Vegdirektoratet om å lage eit pilotprosjekt for sykkel. Kommunar, fylkeskommunar og Vegvesenets regioner kan søkje om å lage tiltak for syklande som dei ønsker å prøve ut.

Tiltaka skal kunne dokumentere konsekvensar for alle trafikantar. Målet er å anbefale heilskaplege løyisingar som kan takast i bruk i stor skala, og er i tråd med alle krav til Vegdirektoratet.

Eit døme på eit slikt tiltak er i skrivande stund *2 minus 1 vei*-konseptet (sjå figur 5), der vegen snevrast inn til eitt køyrefelt, slik at det blir plass til å sykle og gå på vegkanten. Når to biler møtast, må dei ut på vegkanten for å passere kvarandre. Då har bilene vikeplikt for gåande og syklande. Dette gjer det mogeleg å sykle i blanda trafikk der det er vanskeleg å lage fullgode løyisingar.



Figur 5: 2 minus 1-veg er ei løysing på veger med lite trafikk, og er eit døme på pilotprosjekt som er i gang no (Illustrasjon: Jon Opseth, Statens vegvesen)

Fråvik

Handbøkene viser til at det er mogeleg å søke fråvik frå dei nasjonale standardane. Fråvikssystemet gir mogelegheit for tilpassingar løysing der normalløysinga gir urimelege kostnader eller inngrep, samtidig som det opnar for innovasjon og utprøving av nye løysingar der det er gode argumenter for dette. Før ein kan vurdere fråvik må konsekvensane av tiltaket bli greie ut om.

Fråviksmyndigheita er gitt til den respektive vegeigaren på strekninga ein vil søkje fråvik på.

3 Ansvar og finansiering av sykkelinfrastruktur

Som det kjem fram i Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 skal alle byar og tettstader med over 5 000 innbyggjarar ha ein vedteken plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk, utarbeida i samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Rapporten frå Multiconsult gir eit godt grunnlag for å utarbeide slike planer og sykkelstrategiar i kommunane. Vidare er det viktig å fokusere på korleis ein kan få realisert og gjennomført planane. Dette kapittelet vil difor ta for seg behovet for samarbeid, finansiering og prioritering.

3.1 ANSVARSFORDELING

Vegstrekningane i sykkelvegnettet fordeler seg mellom dei ulike vegeigarane. Dette gjer at ansvaret for utbetring og drift av eit samanhengande sykkelvegnett er fordelt mellom dei tre aktørane stat, fylke og kommune.

Statens ansvar

Staten har investeringsansvar for sykkelvegar som skal gå langs eller parallelt med riks- og europavegane. Finansiering til å utbetre og vedlikehalde desse rutene, blir løyva over statsbudsjettet etter prioritering i Nasjonal transportplan. Staten har eit overordna planansvar gjennom utarbeiding av planretningsliner for samordna areal- og transportplanlegging, nasjonal sykkelstrategi, universell utforming og satsing på gåande og syklande.

Statens Vegvesen opererer også etter retningsliner for statleg ansvar for sykkelvegnett i byer og tettstader med over 5 000 innbyggjarar. Staten har ansvar for etablering og vedlikehald av eit tilbod til syklande på riksvegstrekningar som ikkje er tilgjengeleg for syklande, slik som i tunnelar. Dette betyr at staten kan ta investeringsansvar for strekningar langs ein fylkesveg eller kommunal veg der dette gir eit betre tilbod på strekninga⁴. I krysspunkt der kommunale sykkelruter møter statlige vegar er det staten som tek kostnaden.

Dette kan og gjelde tverrforbindelsar mellom riksvegar, slik ein har planlagt å gjere i Groruddalen i Oslo no. Der tek staten over ansvar for deler av sykkelvegnettet som ligg på kommunal veg⁵.

Fylkeskommunens ansvar

Fylkeskommunens myndigheit og ansvar for fylkesvegane følgjer av veglova § 9. I tillegg kjem etablering av gang- og sykkelanlegg (fortau, gang- og sykkelveier, sykkelfelt og anna tilrettelegging) langs fylkesvegar. Pengar til etablering av nye gang- og sykkelanlegg blir løyvd over fylkets handlingsprogram for samferdsel, som vert rullert kvart år. Kommunane kjem med innspel i prosessen om kva vegar under fylkets ansvarsområde ein meiner bør bli prioritert.

Fylkeskommunen har også moglegheit til å bidra med å løfte fram sykkeltilrettelegging gjennom føresegner til plansaker og i dialogmøter slik som regionalt planforum.

Som vegeigar har fylkeskommunen ansvar for at fylkesvegane blir drifta og vedlikehalde heile året. Dette gjeld også gang- og sykkelvegar og fortau langs fylkesveg.

Kommunalt ansvar

Kommunane har ansvar for planlegging og drift av kommunale vegar. Kommunen har ansvar for bygging av gang- og sykkelanlegg langs kommunale vegar (fortau, gang/sykkelvegar, sykkelfelt og anna tilrettelegging). Pengar til tiltak blir løyvd gjennom kommunens ordinære budsjettprosess. Det er også kommunane sjølv som må ta initiativ til å inngå sykkelbyavtaler.

Lokal samordning gjennom sykkelbyavtale

Ei sykkelbyavtale er eit trepartssamarbeid mellom kvar einskild kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om å satse ekstra på tilrettelegging for sykkel som framkomstmiddel, og er ei formalisering av felles ansvar for sykkelvegnettet lokalt. Eit slikt samarbeid blir vurdert til å vere ein nøkkelfaktor kva gjeld å auke

⁴ Sykkelhåndboka – håndbok V122, Vegdirektoratet 2014

⁵ Plan for sykkelveinettet i Oslo, vedteken i bystyre 23. mai 2018.

sykkelbruken. Sykkelbyavtaler er ein viktig del av det nasjonale arbeidet for å auke bruken av sykkel, og bygger på Nasjonal transportplan 2010–2019.

Ei sykkelbyavtale gir fleire fordelar. Samarbeidet bidreg til ein felles definisjon av utfordringar og viktige oppgåver, samt føremålstenlege samarbeidsformer. Sykkelbyar er prioritert ved tildeling av ekstra statlege midlar. Sykkelbyane i Hordaland har motteke tilskot til å gjennomføre viktige prosjekt gjennom ordninga «Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommunar og fylkeskommuner». Fjell kommune inngikk nyleg ei slik avtale, mens Os kommune i skrivande stund er i forhandlingar om det.

Føremål og krav for å inngå sykkelbyavtaler	
Føremål	Etablere felles grunnlag for partane sitt arbeid med tilrettelegging og promotering av sykkel som reisealternativ Partane er Statens Vegvesen, fylkeskommunen og den einstilte kommune. Saman skal ein definere felles mål og innsatsområde.
Finansiering	Avtalen skal sikre at partane deltek med ressursar og kompetanse
Krav	Kommunen må ha vedtatt plan for eit hovudvegnett for sykkel

Tabell 1 Statens vegvesen krav for å inngå sykkelbyavtaler

3.2 FINANSIERING AV SYKKELINFRASTRUKTUR

Å investere i eit attraktivt sykkelvegnett som gir god opplevd tryggleik og framkomst, krev at ein prioriterer sykkel i budsjettforhandlingar og andre samordningsplattformer som løyver økonomiske middel til samferdsel. Det vil her bli lista opp ulike moglegheiter omegnskommunane har til å sørge for finansiering av tilbodet sitt.

Byvekstavtalar

Byvekstavtalar er finansieringsavtalar mellom stat, fylkeskommune og kommune der nullvekst for personbiltransport er det overordna mål. I Nasjonal transportplan 2018-2029 vart det satt av 66,4 milliardar kroner som skal fordelast ut. Desse midla skal mellom anna gå til sykkel- og gangetiltak langs riksvegane. På noverande tidspunkt har Bergen kommune ei slik avtale, men avtalen blir reforhandla i desse dagar med Fjell, Lindås, Askøy og Os som moglege partar.

Bompengar

Det er moglegheit for å få finansert utbetring av gang- og sykkelinfrastruktur gjennom bompengepakkar. Ein må då øymerka pengar til gang- og sykkeltiltak i desse avtalane. Dei blir forhandla fram lokalt, men blir vedteken gjennom Stortinget.

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar

Sykkelutviklinga må seest i lys av arealplanlegginga som skjer i kommunane, der bygging av for eksempel nye bustader kan utløyse nytt behov for lokal samferdselsstruktur. Ein har då moglegheit til å sette krav til utbyggerane om rekkefølga på korleis ein bygg ut, og/eller sørge for at dei delfinansierar samferdselstiltaka i området gjennom utbyggingsavtalar.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet stadfestar i rettningsline 5.4 at ein ved etablering av større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.

Tilskotsordningar

Ved sidan av desse større moglegheitene for finansiering, finnes det også fleire mindre tilskotsordningar ein kan søkje om middel til sykkeltiltak frå. Ein vil her syne nokre av dei moglegheita som eksisterer for å søkje tilskot, men det er ikkje ei uttømmende liste:

Statens vegvesens tilskotsordning for felles finansiering av sykkeltiltak

Føremålet er å oppnå raskare gjennomføring av tiltak som aukar framkomsten for gåande og syklande, og skal nyttast på fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur for meir sykling på kommunale og

fylkeskommunale vegar. Det kan søkjast tilskot til bygging av gang- og sykkelanlegg, sykkelparkering, skilt og oppmerking. Det krevjast 50 % eigeninnsats frå kommunane.

Alle kommunar og fylkeskommunar, med unntak av kommunar som har vedteken byvekstavtale, kan søkje.

Klimasats – støtte til klimasatsing i kommunane

Statleg tilskotsordning der kommunar, fylkeskommunar og kommunale føretak kan søke saman eller kvar for seg om støtte til prosjekt som reduserer utslepp av klimagassar, og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Maks søkesum i 2018 er 7,5 millionar kroner.

Søknaden må vere politisk forankra og kommunen må bidra med eigeninnsats.

Spelemiddel

Norsk Tipping løyver ut spelemiddel som blant anna kan gå til tilrettelegging av friluftsområder. Det betyr at desse midla ikkje kan søkast om til å drifte det ordinære sykkelvegnettet, men må sjåast på som ei løysing for å få finansierte turstinnettverk der ein også kan sykle. Skal ein skape nye sykkelvanar må det også satsast på rekreasjonssykling, her kan gode turstiar fungere som god motivasjon.

Hordaland fylkeskommunes egne tilskotsordningar

Fylkeskommunen administrerer fleire økonomiske ordningar for tiltak som kan fremje sykkelbruk.

Lista må ikkje sees som uttømmende eller fastsatt for framtida, men gir ei pekepinn på kva ein kan søkje middel til.

1. Tilskot til regionale prosjekt knytt til folkehelse, sykkelvanar for barn og ungdom
Fylkeskommunen og frivillige organisasjonar i Hordaland kan søkje.
Pott 2018: 500 000
2. Tilskot til lågterskel fysisk aktivitet for born og ungdom
Kommunar og frivillige organisasjonar i Hordaland kan søkje.
Pott 2018: 2 040 000
3. Tilskot til trygg skuleveg og punktutbetring
Kommunane i Hordaland kan søkje om inntil 5 millionar kroner i støtte til tiltak på eller langs fylkesveg, der tiltak retta mot mjuke trafikantar er høgt prioritert.
Pott 2018: 20 770 000
4. Tilskot til lokale trafikksikringsarrangement
Kommunar, skular, barnehagar, lag, foreiningar og organisasjonar i Hordaland kan søkje om tilskot til lokale trafikksikringsarrangement
Pott 2018: 600 000
5. Tilskot til mindre fysiske trafikksikringstiltak i kommunane
Kommunane i Hordaland kan søkje til mindre trafikksikkerheitstiltak med kostnad opp til 250 000 kroner, der tiltak retta mot mjuke trafikantar er høgt prioritert.
Pott 2018: 2 000 000

4 Kartlegging av infrastruktur for sykkel i regionsenter i Bergensområdet

Sommaren 2018 utførte Multiconsult ei kartlegging av sykkelinfrastrukturen i fire regionsenter i Bergensområdet i samband med sykkelprosjektet. Denne sluttrapporten vil trekke fram enkeltmoment ein meiner er viktige for å forstå kor vi er no i høve tilstanden på sykkelvegnett i Bergensområdet.

4.1 RESULTAT AV KARTLEGGINGA

Rapporten viser dagens tilhøve for sykkelinfrastrukturen i regionsentra i Bergensområdet. Kartlegginga synleggjer variasjonen ein finn i tilrettelegginga for syklistar rundt omkring og viser behovet for ei styrka prioritering på syklistanes tilbod. Som ein del av rapporten har Multiconsult laga kostnadsanslag for kortsiktige og langsiktige tiltak som kan brukast av kommunane som rettleier for kor ein bør prioritere framtidig satsing.

Dei kortsiktige tiltaka legg seg på det som vert omtala som «minimumstilbod», der ein er sikra god breidde på rutene utan at syklistane nødvendigvis er separert frå andre trafikantar. Det høgaste nivået vert kalla «attraktivt tilbod», og vektlegger nettopp at syklistane har eit eige anlegg. Tosidig sykkelfelt i køyrebana blir også referert til som eit attraktivt tilbod. Dei kortsiktige tilrådingane er meint å gi peikepinn på kva ein kan gjere for å utbetre sykkeltilbodet utan å måtte byggje ut høgstandard sykkeltilbod med ein gong.

Rapporten gir og faglege tilrådingar for ein prioriteringsliste over kva tiltak som bør gjerast i dei ulike regionsentra.

Metodikk

Som utgangspunkt for analysen har ein vurdert alle strekningar innanfor 4 km reell nettverksavstand frå sentrumskjernen i regionsentera. Strekningane blei valt ut i samråd med ei tilsett frå kvar kommune som blei med ut i felt, og dei vart kartlagt mens ein sykla med eit videokamera på hovudet.

Ein har så vurdert tilstanden og kvalitet på dei ulike strekningane. Vidare har ein gjort kostnadsestimering på kva det vil koste å gjere kortsiktige utbetringar av strekningane, samt kva eit fullverdig sykkeltilbod vil koste. Kommunane har også innrapportert noverande planstatus.

Dei tilrådingane for tiltak som er anbefalt i rapporten bygger på tilrådingar frå Statens vegvesen si Sykkelhandbok (V122), Handbok for veg- og gateutforming (N100) og tidlegare rapportar om tilrettelegging for sykkel i Bergensområdet. Som eit ideelt prinsipp har ein lagt til grunn at gåande og syklande bør ferdast på skilte areal.

Til grunn for prioriteringsrekkefølga har ein gjort ei kvalitativ vurdering basert på fagleg skjønn samt potensialet for å mobilisere nye syklistar. Sistnemnde blir basert på befolkningstal og tettleik. Dette kunnskapsgrunnlaget vil ein kome attende til i denne sluttrapporten der vi tek for oss dei prioriteringskriteria prosjektgruppa ser som viktige å ha med vidare.

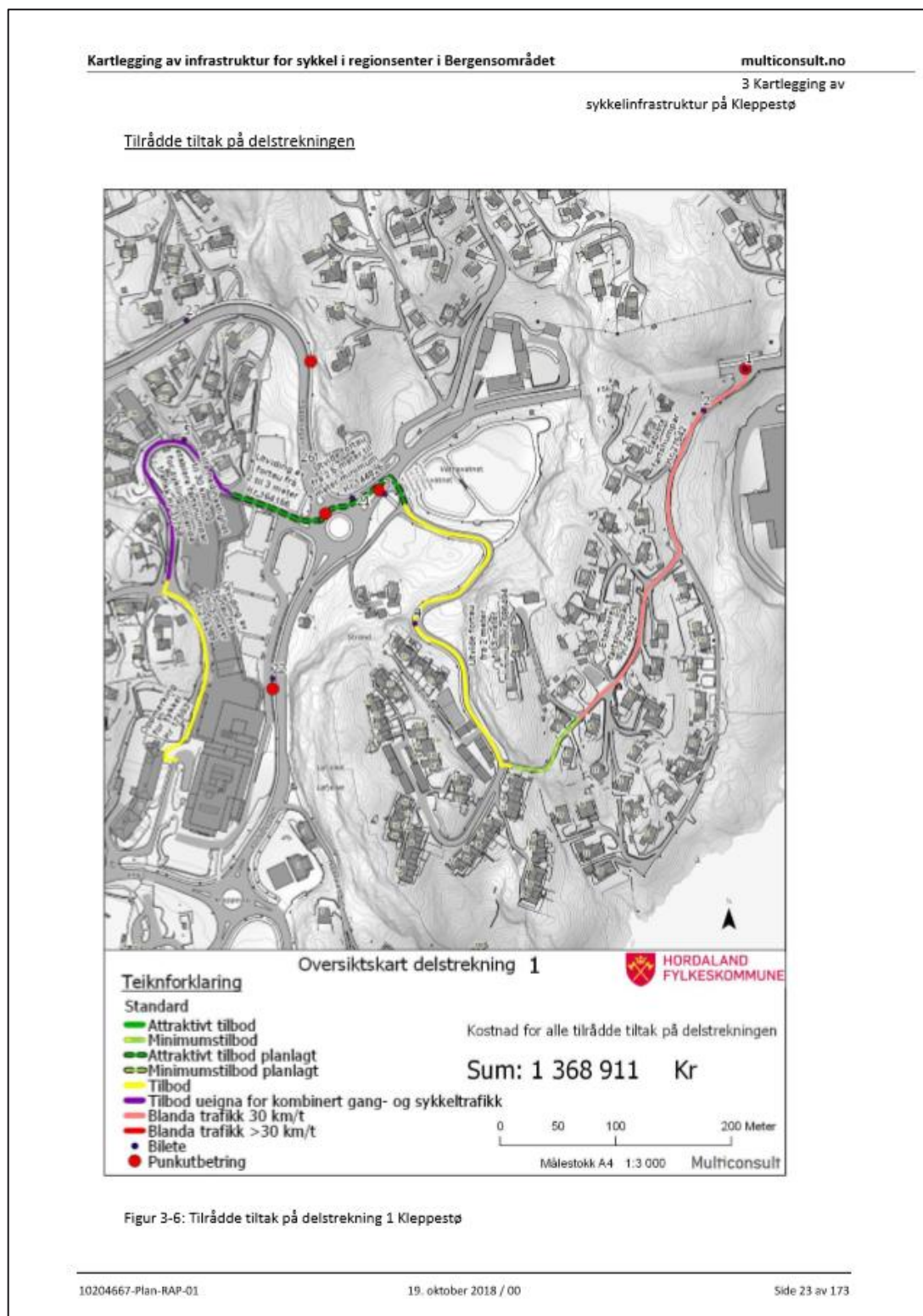
Delt vegeigarskap

Det framkjem av oversiktskarta over regionsentera (sjå figur 3) at dei prioriterte sykkelrutene hovudsakleg er på kommunale vegar og fylkesvegar. Men der Knarvik, Osøyro og Straume er tilknytt riksveg, og difor også kan få finansiell støtte frå Statens Vegvesen, er det ingen riks- eller europavegar i Askøy kommune. Dette vil

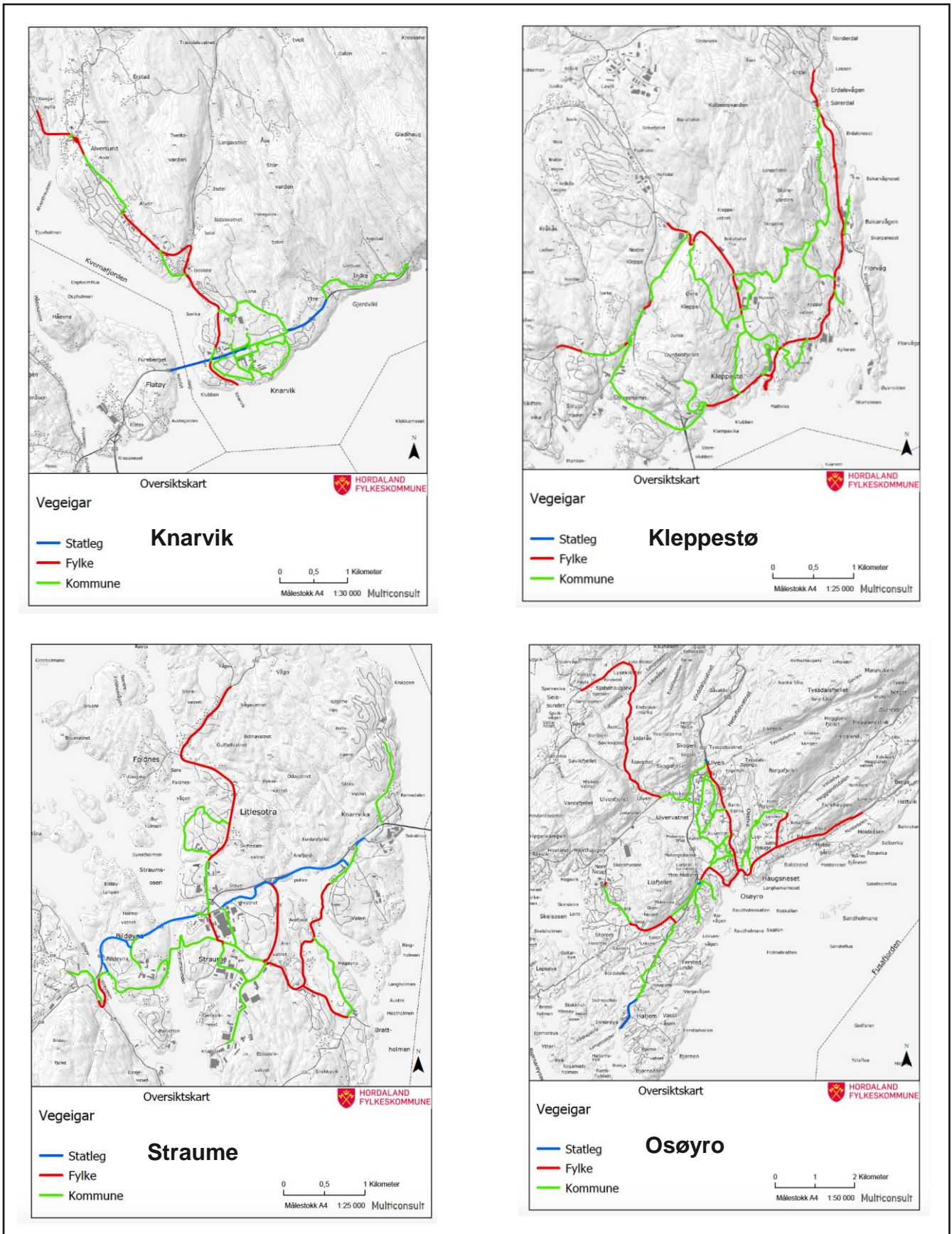


kunne påvirke mulighetene for samfinansiering omkring Kleppestø og det bør vurderast om ein kan finne alternative måtar å finansiere infrastruktur på her.

Skal ein klare å oppnå eit tenleg sykkelvegnett i regionsentra viser karta på neste side (figur 3) behovet for samordning mellom ulike vegmyndigheiter. Dette må difor ligge som eit viktig premiss for vidare arbeid med utbetring av sykkelinfrastruktur.



Figur 6 Illustrasjonen syner vurdering og estimat for utbetring av ei delstrekning i Kleppestø, Askøy. Det er laga liknande oversikt for alle delstrekningane i alle regionsentra.



Figur 3 Oversikt over veigeigardelinga i sykkelrutene som vart kartlagt sommaren 2018. Figurane viser også korleis nokre ruter som følgjer riksvegstrekingar likevel kan ligge på kommunal grunn. Her kan samordning mellom veigeigarane sørje for felles finansiering av tiltak langs desse strekningane.

4.2 FINANSIELLE BEHOV

I rapporten har ein utført kostnadsanslag for utbetring av sykkelstrekningane. Desse anslaga gir eit overblikk over kva for ein økonomisk storleik som trengs for å bygge ut eit tenleg sykkelvegnett i regionsentera i Bergensområdet på noverande tidspunkt. Dei innlemmar også tiltak som er planlagt (der nokre allereie kan vere sikra finansiering), men som ikkje er ferdig bygget enda.

Tilrådde utbetringstiltak

I rapporten vert det lagt fram prioriteringsrekkefølge og kostnadsanslag for tiltak som på kort sikt kan bøte på dei utfordringane ein står ovanfor i kvart regionsenter. Det er viktige å presisere at desse tiltaka ikkje er fullgodt for eit attraktivt sykkelvegnett for framtida, men må vurderast som fornuftige tiltak i eit pragmatisk perspektiv.

Straume: 109,2 millionar kroner

Osøyro: 321,8 millionar kroner

Knarvik: 101,6 millionar kroner (tek ikkje med utbetring Juvikstølen-Isdalstø)

Kleppestø: 131,8 millionar kroner

Totalt: 664,4 millionar kroner

Anslaga gjeld berre tiltak for å betre sykkeltilhøva, og inkluderer ikkje eventuelle utvidingar av tilstøytande vegareal. Den samla summen for kvart regionsenter omfattar fleire tiltak, som også har blitt gitt ei vurdering i kartlegginga. Desse tilrådingar som kan bli vurdert tatt inn i ei handlingsplan for kommunanes sykkelstrategi.

Langsiktige tiltak

I rapporten har Multiconsult lagt fram anslag for kostnadene for langsiktige tiltak der ein sørgjer for attraktiv sykkelinfrastruktur i dei fire regionsentra i Bergensområdet. Her er det altså lagt til grunn full utbetring av traseane, inkludert køyreveg. Dei tilrådde strekningane er gjort på det dei har vurdert som viktige strekningar, langs hovudveg og andre sentrale trasear.

Straume: 606 millionar kroner

Osøyro: 688 millionar kroner

Knarvik: 520 millionar kroner

Kleppestø: 590 millionar kroner

Totalt: 2404 millionar kroner

Grunnlag for kostnadsanslag

Dei anslaga som er angitt her er basert på Multiconsult sine kostnadsvurderingar. I deira rapport la dei til grunn anslag som dei tilråda å doble ut frå erfaring, for å møte forventna reelle kostnadar. Grunnanslaga deira var generelle erfaringstal, men tok ikkje for seg omlegging/nytt VA-nett, oreigning eller uføresette hendingar slik som terrengtilpassing, sikkerheitskrav og grunnforhold. Dei inkluderte heller ikkje planlegging, detaljprosjektering eller byggherrekostnad.

Anslaga i denne sluttrapporten er dei dobla verdiane..

5 Faglege tilrådingar for vidare satsing

Ut frå dei utgreiingane som har vore utført i samband med dette prosjektarbeidet og Multiconsult sin rapport, vil ein syne til ei rekke tilrådingar for korleis ein skal arbeide vidare med for å realisere eit attraktivt sykkelvegnett.

5.1 STANDARD PÅ SYKKELINFRASTRUKTUR

Som utgangspunkt for utbetring av sykkelvegnettet ligg standardløyisingane frå Statens Vegvesen si handbok N100. Prosjektgruppa ser det slik at det er nyttig å synleggjere at det finnes fleire ulike infrastrukturløyisingar som kan nyttast for å betre tilhøva for syklande, og at den beste framgangsmåten for å sørge for ei utvikling i riktig retning er å ha ei pragmatisk haldning til planlegginga. Det beste hadde sjølv sagt vert å lage løyisingar som skillar dei ulike trafikantane på alle strekningar, men det er ofte ikkje mogeleg innafør stramme budsjettammer eller den faktiske arealkapasiteten.

Trinnvis utbygging til rett og lokaltilpassa standard

I etterspurnaden etter å etablere eit godt sykkelvegnett ser ein det slik at ein må gjere ei veging av om ein berre skal akseptere høg standard i form av eige anlegg for syklistar, eller om ein nokre gonger må akseptere fellesløyisingar mellom trafikantar, der dette gir moglegheit til å realisere større deler av sykkelvegnettet. Ein bør difor nytte alle dei verkemidla som førar oss i riktig retning mot eit attraktivt sykkeltilbod.

Ein strategi for å gjere dette er å regulere for høg standard og bygge ut trinnvis. Men nokre gonger må ein akseptere at det som blir vurdert som eit minimumstilbod, er det høgaste ein kan klare på enkelte strekningar. Dette kan eksempelvis vere kombinert løyising for gang- og syklande, eller at blanda trafikk inngår som del av sykkelvegnettet. Likevel bør ein jobbe for at hovudrutene i regionsentra får så høg standard som mogleg og at sikring av trafikktryggleik skal vere lagt til grunn.

I rapporten frå Multiconsult er det nettopp tiltaka som blir referert til som kortsiktige som kan vere slike utbetringar som kan bli realisert sjølv om det ikkje eksisterer store lovnadar til sykkel i snar framtid.

Infrastrukturløyisingar for sykkelvegnett	
Separat sykkelveg med fortau	Etablerast på strekningar der talet gåande og/eller syklande er høgare enn 50 i maksimaltimen. Bør ikkje nyttast der det er mange uregulerte kryss og avkøyrslar.
Kombinert gang- og sykkelveg	Ved små trafikkmengder av syklande og gåande (<50 gåande og <50 syklande i maksimaltimen).
Sykkelfelt	I gater med maks fartsgrense 50 km/t. Hvis ÅDT er høgare enn 4000 må fartsgrensen vere 40 km/t eller lågare. Anbefalast også på strekker med mange avkøyrslar. Bredde på sykkelfelt må vere mellom 1,5 og 2,0 meter basert på ÅDT.
Utvida skulder	Utafor tettbebygde område og der det er små trafikkmengder. Er ikkje tilrådd for strekningar som blir definert som skuleveg.
Blanda trafikk	Ved små trafikkmengder, låg fart og få tunge køyretøy.

Fortau skal ikkje vurderast som ein del av tilbodet på sykkelvegnettet
Ein må søke å minimalisere talet på systemskifte
På generelt grunnlag stilles det strengare krav til standard på hovudvegnettet enn på lokalnettet
Normal maskevidde på hovudvegnettet, er 500-800 m, men noe tettare i sentrale tettstadsområde.

Tabell 2: Standardløyisingar frå Statens vegvesens handbok N100.

Blanda trafikk som del av sykkelvegnett

Det kan vere føremålstenleg å sjå strekningar i blanda trafikk som ein del av sykkelvegnettet utan at ein treng å prioritere å utbetre desse med eigne sykkelfelt eller sykkelveggar. I samsvar med retningslinene og normalane må det bli lagt til grunn at gater som skal brukast til blanda funksjon har ei låg trafikkmengde på strekninga, låg fartsgrense (føremønleg 30 km/t, men handbøkene legg føre seg at ein kan bruke dette i strekningar med

fartsgrense på opptil 40 km/t) og lite trafikk av tunge kjøretøy. Andre tiltak som tydeleg skilting og oppmerking av vegbanen (med såkalla "Sharrows") kan vere døme på tiltak som bevisstgjør andre køyretøy at sykklistane er ein naturleg del av køyrebanen.

Enkle tiltak

Statens vegvesen har ein eigen informasjonsside på nett om [enkle tiltak for økt sykling](#). Eit av eksemplane dei bruker er fartsdempande tiltak i sentrumssonane, god oppmerking og skilting. Redusert hastighet vil også være eit gode for andre mjuke trafikantar.

Gjennom å legge til rette for maksimal hastighet på 30 km/t, innskrenking av køyrebane, skilting og fartshumpar kan ein sørge for gode løysingar for trafikantane utan at ein må investere tungt i infrastruktur. Etablering av einvegskøyning og eventuelt einssidig sykkelfelt kan også vere tenlege løysingar.



Figur 7 God skilting kan gjere reiseopplevinga betre

Tilrådingar for sykkelinfrastruktur i regionsenter

- Følgje infrastrukturkrava frå Statens vegvesen sine handbøker
- Bygge trinnvis ut og nytte enkle tiltak for å skape attraktivt tilbod for mjuke trafikantar
- Ved ny regulering og ny bygging bør ein regulere for høg standard
- Unngå å søkje fråvik på hovudruter gjennom regionsentera

5.2 FINANSIERING

Med eit delt ansvar for sykkelvegnettet mellom forvaltningsnivåa, bør ein jobbe etter ei felles mal for korleis ein skal vurdere kva for praktiske tiltak som ein må gjere for å sørge for ei god utbygging.

Viktige finansieringsløysingar

Rapporten frå Multiconsult syner storleiksorden på kor mykje investering som trengs for å realisere eit godt sykkeltilbod til innbyggjarane i Bergensområdet. I dette perspektivet blir dei tilskotsordningane som eksisterer i dag ganske små. Prosjektgruppa tilrår difor å rette fokuset mot dei større finansieringsmoglegheitene som kan heve den økonomiske innsatsen øymerka mjuke trafikantar:

Bompengar

Bompengepakker er ei viktig finansieringsløysing for samferdselsprosjekt i fylket. Dei vert vedteken i Stortinget, men lokale forhandlingar formar i stor grad kva midla skal gå til. For dei kommunane der det er aktuelt bør ein jobbe mot at ein øymerker middel til sykkelinfrastruktur som ein del av pakkane.

Byvekstavtale i Bergensområdet

Byvekstavtale er ein samfinansieringsplattform som kan gi tilgang til vesentlege middel som kan finansiere sykkelinfrastruktur. Det blir øymerka middel til gang- og sykkeltilbod i desse avtalene. Slik den noverande avtalen med Bergen er formulert er desse midla reservert til å bli investert langs riksveg. Prosjektgruppa tilrår difor at ein arbeider i nye forhandlingar mot at desse midla også kan nyttast langs fylkesvegar og kommunale vegar for å kunne løfte det felles ansvaret for eit samanhengande sykkelvegnett.

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar

I utbygging av større område i regionsenter kan ein gjennom rekkefølgekrav sørge for at gode løysingar for syklistar blir del av byggeprosjekta. Ut frå ein vurdering av kva påverknad utbygginga vil ha for mobiliteten i området kan ein og søkje å få til ei felles finansiering med private utbyggarar.

Når ein kartlegg kor stor påverknad tiltaket vil ha på mobiliteten må ein vurdere utviklinga framover i tid, samstundes som ein vurderer det etter idealet om at fleire skal gå og nytte sykkel på sine reiser. Dette følgjer prinsippet frå Statens vegvesen handbok N100 om å dimensjonere for balansert kapasitet og tenleg rollefordeling mellom trafikantane framfor berre trafikkprognosar.

Tilrådingar for finansiering

- Arbeide systematisk for å innlemme øyremerking til gang- og sykkeltiltak i større finansieringspakkar
- Nytte rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar for å sikre sykkeltilbod i større utbyggingsplanar

5.3 PLANLEGGING OG ANSVAR

Gjennom utarbeiding av kommuneplanens arealdel (KPA) og større områdeplaner for regionsentra vil ein ha moglegheit til å sette av tilstrekkeleg areal til eit samanhengande sykkelvegnett. Dette er difor viktige punkt for å arbeide målretta med å få innlemma sykkeltilbod i planane. Gjennom medverkningsverkstader kan ein også få ein innspel frå innbyggarane på kor dei tenkjer at sykkelvegnettet bør leggjast gjennom sentra, og bidreg også til lokal forankring.

Generelt gjeld det også at det kan vere gunstig å ha tilgang til ferdigregulerte planar som kan nyttast når ein får tilgang til finansiering gjennom omdistribuering av middel frå andre prosjekt eller gjennom tilsegn frå tilskotsordningar. Eit slikt eksempel er tilskotsordninga til Statens vegvesen for felles finansiering, der det stilles krav om at planar for infrastruktur allereie må vere ferdig regulert på prosjekta ein søker middel til.

Samordne ansvar

Til grunn for vidare arbeid bør ein søkje å samordne dei ulike vegeigarane for kvart einskild område, ettersom det til sjuande og sist er eit felles prosjekt for alle vegmyndigheitene å utvikle eit godt sykkelvegnett.

Skal ein oppnå eit fullgodt sykkelvegnett er det naudsynt å sjå samanhengen mellom vegane til dei ulike forvaltningsnivåa. Ein må jobba mot ein god samarbeidsplattform der dei ulike sektorane kan jobbe saman mot å realisere eit fullgodt sykkelvegnett. Sykkelbyavtalar, deltaking i sykkelprosjekt og sykkel fora kan vere formaliseringar av slikt samarbeid. Samstundes bør ein ha eit realistisk perspektiv på moglegheitene til å få finansiert tiltak på strekningane.

Statlege middel kan bli brukt til å utarbeide gang- og sykkeltiltak langs riksveger, men i strekningar der dette ikkje vil vere føremålstenleg kan ein arbeide mot at midla vert distribuert til tiltak langs fylkeskommunale eller kommunale veger som betre kan tene tilbodet langs same strekning.

Tilrådingar for planlegging for syklistar

Samordning av vegeigarar og interessentar	Samordne dei ulike sektormyndigheitane for felles innsats i dei ulike prosjekta
Inngå sykkelbyavtale	Skaper eit formelt samordningsorgan for satsinga
Lage sykkelstrategi med handlingsplan	Skaper eit moment i satsinga og tydeleggjer kva ruter som skal prioriterast
Jobbe aktivt med sykkel i plan og for finansiering	Sørg for at det blir vist omsyn til sykkel i reguleringsplanar og framsnakke sykkel

5.4 PRIORITERINGSKRITERIUM

Prioriteringskriterium og tilrådingar for realisering av sykkelinfrastruktur heng tett saman. Skal ein klare å realisere sykkeltilbod som også kan vere effektivt med tanke på å fremme auka sykkelbruk, trengs det prioritering av tiltak som kan vere til nytte for å kanalisere økonomiske middel og planleggingskapasitet til dei riktige prosjekta.

Strekningar knytt til regionsenter og viktige målpunkt

Til grunn for arbeidet med sykkelinfrastruktur ligg føringar for prioritering i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional Transportplan for Hordaland. Her er det vektlagt ei tredelt prioritering for sykkelruter i området. Ut frå dette kan ein stadfeste at det er dei strekningane som er knytt til regionsenterområda som skal bli prioritert.

Eit viktig moment ved tilskot til sykkelinfrastruktur vil vere kor vidt ein kan argumentera for at tilrettelegging i eit område vil kunne nå ein stor, potensiell sykkelgruppe. Etersom potensialet er størst for å auke andelen i by- og tettstadsområde, er det viktig å prioritere planlegging og finansiering i desse områda. Skal ein jobbe mot nullvekstmålet og tenleg rollefordeling av trafikantar, er det først og fremst dei som er bilistar ein bør søkje å leggje til rette for at skal bli syklistar.

Meir lokalt i regionsentra bør ein vurdere kost- og nytte anslag for kor mange som får nytte av utvikling av visse delstrekningar. I dette inngår også at ein må vurdere kva som er viktige målpunkt, slik som kollektivknutepunkt og skuler. Ein kost-nytte analyse har inngått i Multiconsult sin rapport, og kommunane som har vore ein del av dette prosjektet bør difor innarbeide dei tilrådingane som er blitt lagt fram i kartlegginga utført av Multiconsult. Det overordna sykkelvegnett i regional areal- og transportplan bør bli komplementert med ein meir detaljert sykkelvegnett med prioriteringsoversikt for tiltak i regionsentra.

Trygge skuleveggar

Det er viktig å sikre trygge skuleveggar i fylket. Samstundes er det også blant dei unge at sykkelandelen er størst. For å sørge for at morgondagens vaksne skal sykle er det viktig å leggje til grunn gode sykkelvanar frå tidleg alder og at dei fortset å ha desse sjølv når dei vert eldre.

Difor vil utbetringar som sikrar gode ferdslevei for skulebarn- og ungdom prioriterast høgt. Dette blir og nedfelt i handbøkene til Statens Vegvesen, som seier ein må leggje til rette for gode sykkelveggar til alle skular. Det blir likevel peika på at ein bør prioritere dei skulane som har 50 skuleelever eller fleire.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet stadfestar i retningsline 5.4 at ein ved etablering av større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp. Punkt 5.5 seier og at ein skal gjennom arealplanlegging sikre klimatilpassing og kvalitet i bustadområde. Dette er krav som kan brukast for å sikre at utbygginga finansierer gode løysingar for mjuke trafikantar.

Samanhengande strekningar

Det blir lagt til grunn at ein skal søke å oppnå eit godt, samanhengande sykkelvegnett. På vegen mot eit fullstendig sykkelvegnett, bør ein vektlegge utbetring av strekningar som er tilkoplade andre segmenter der det allereie finnes sykkelinfrastruktur. Til saman skal sykkelvegnettet gi ei god dekningsgrad for innbyggjarane i regionsentra, der avstanden til næraste tilrettelagte strekning ikkje er for høg.

Tilrådde prioriteringskriterium for sykkelsatsing

- Ruter tilknytt sykkelvegnett i regionsenter
- Trygge skuleveggar
- Samanhengande strekningar

5.5 TILRÅDINGAR FOR VIDARE ARBEID

Denne rapporten har søkt å greie ut tilhøva for å utarbeide ei regional sykkelstrategi. Som ein del av dette har ein kartlagt dagens forhold kva gjeld sykkelinfrastruktur i dei fire regionale sentra Knarvik, Kleppstø, Osøyro

og Straume. Avslutningsvis ønsker ein å vise til kva som skal vere vegen vidare for å kunne realisere eit attraktivt sykkeltilbod i regionsentra samstundes som en bidreg til å oppnå nullvekstmålet.

Inngå sykkelbyavtale

Prosjektgruppa vurderer sykkelbyavtalene som eit viktig grep for å koordinere satsinga på sykkel mellom ulike offentlege aktørar. Ei slik formalisering av samordning vil være ein viktig faktor i å drive sykkelsatsinga i dei ulike kommunane, samtidig som det sikrar også kontaktflater mellom kommune, fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Utarbeide kommunal og fylkeskommunal sykkelstrategi

Ettersom tilhøva er forskjellige i kvar einskild kommune ser ein det som mest tenleg at kommunane lager egne sykkelstrategiar. Eigne strategiar er også lettare å få forankra lokalt, noko som vil vere viktig for å skape ei drivkraft i utviklinga med sykkeltilbodet.

Desse strategiane skal utgreie korleis ein skal gå fram for å finansiere og prioritere planarbeid, sykkelkoordinering og jobbe mot å inngå sykkelbyavtale med fylkeskommune og stat.

Sykelstrategiane bør difor fortrinnsvis innehalde:

- Vise til strategi for korleis sikre lokalt eigarskap gjennom gode medverknadsprosessar
- Korleis ein skal gå fram i planarbeid med tanke på infrastruktur
- Korleis ein skal jobbe med haldning knytt til sykkel, både blant innbyggjarar og tilsette i kommunen
- Innehalde plan for samanhengande sykkelvegnett og kartlegge viktige målpunkt
- Liste over aktuelle tiltak og eventuelt i prioritert rekkefølge
- Forankring av satsing mot å inngå sykkelbyavtale

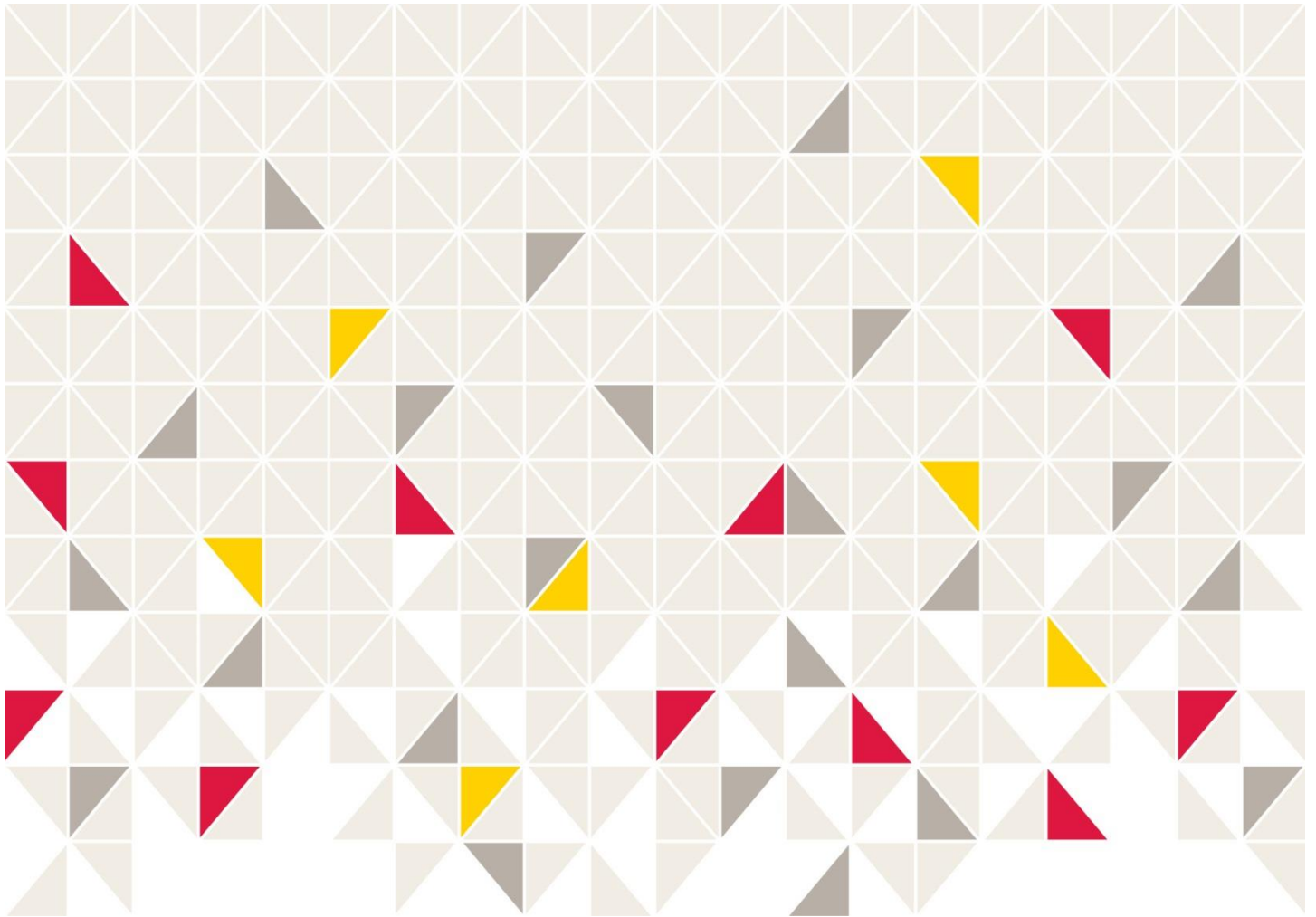
Hordaland fylkeskommune skal vurdere å utarbeide sykkelstrategi for eigen verksemd, der ein skal vise korleis ein skal fremje sykkel som satsingspunkt gjennom eigeomsdrift og haldningskampanjar. Fylkeskommunen sitter også på tilskotsmidlar som ein vil tydeleggjere for kommunane, samt at ein vil prioritere dei kommunane som har inngått sykkelbyavtale.

I kunngjering frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet den 31. oktober 2018 fekk Hordaland fylkeskommune løyvd 1 200 000 millionar kroner som skal inngå i ein pott kommunane kan søke til for å utarbeide kommunal sykkelstrategi. Det er også mogleg å søke KMD om meir midlar i framtida.

Sette av ressursar til mobilitetsplanlegging

Å sørge for eit godt og fullverdig sykkelvegnett er ei viktig del av løysinga for gode sentrumsområde, god folkehelse og som klimatiltak. Dette bør også bli spegla i ressursane som blir sett av til planlegging av slike tiltak. Det er viktig å hugse at å planlegge for mjuke trafikantar krev vel så mye ressursar som planlegging for annan veginfrastruktur. Meir kapasitet vil sørgje for at ein kan vektlegge både prioritering av store prosjekt og små tiltak som til saman vil gi kjensle av at dei mjuke trafikantane blir satsa på.

Å etablere eit tenleg sykkelvegnett er eit felles ansvar som krevjar både lokal handling og overordna bistand for å utbetre dei lokale tilhøva. Prosjektgruppa ser på arbeidet som har blitt lagt ned no i 2018 som eit viktig skritt fram for å kunne sørge for eit godt sykkeltilbod til regionens noverande og kommande syklistar.



**HORDALAND
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen
Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no
www.hordaland.no

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur. Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.

