



BERGEN  
KOMMUNE



# Handlingsplan for sykkelsatsing 2021-2024

Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling

# Innholdsfortengelse

<b>INNLEDNING .....</b>	<b>SIDE 5</b>
Bakgrunn og formål.....	side 5
Samarbeid med veieierne.....	side 6
Samarbeid med andre byrådsavdelinger .....	side 6
Finansiering.....	side 6
 <b>OVERORDNEDE MÅL.....</b>	 <b>SIDE 7</b>
 <b>INNSATSOMRÅDER OG KONKRETE TILTAK.....</b>	 <b>SIDE 8</b>
 <b>INNSATSOMRÅDE 1: SYKKELNETT.....</b>	 <b>SIDE 10</b>
Måleindikatorer fra strategi.....	side 12
Satsinger og tiltak.....	side 13
 <b>INNSATSOMRÅDE 2: DRIFT OG VEDLIKEHOLD.....</b>	 <b>SIDE 20</b>
Måleindikatorer fra strategi.....	side 21
Satsinger og tiltak.....	side 22

<b>INNSATSOMRÅDE 3: TILGANG TIL SYKKEL.....</b>	<b>SIDE 26</b>
Måleindikatorer fra strategi.....	side 27
Satsinger og tiltak.....	side 28
<b>INNSATSOMRÅDE 4: KUNNSKAP, KOMMUNIKASJON OG REKRUTTERING....</b>	<b>SIDE 32</b>
Måleindikatorer fra strategi.....	side 33
Satsinger og tiltak.....	side 34
<b>VEDLEGG 1 - PROSJEKTOVERSIKT.....</b>	<b>SIDE 42</b>
Arna.....	side 43
Bergenus.....	side 44
Fana og Ytrebygda.....	side 45
Fyllingsdalen.....	side 46
Laksevåg.....	side 47
Årstad.....	side 48
Åsane.....	side 49



# 1.1 Bakgrunn og formål

*I november 2020 vedtok bystyret en ambisiøs sykkelsatsing for Bergen fram mot 2030. Satsingen er konkretisert gjennom en ny strategi med en ambisjon om at andelen sykkelreiser skal øke til ti prosent i strategiperioden (2020-2030). Dette betyr omtrent en tredobling av dagens sykkelandel!*

For å sikre en god oppfølging av Bergen kommunes ansvarsområder i strategien, har Bymiljøetaten (BME) med bidrag fra Plan- og bygningsetaten (PBE), utarbeidet en egen **handlingsplan for sykkelsatsing**.

Handlingsplanen omtaler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av den første fireårsperioden og skal være et tydelig verktøy for å vurdere, prioritere, planlegge og utføre tiltak. Satsinger som det er ikke er ressurser til å prioritere i første planperiode, vil bli tatt inn i senere rullering.

Evalueringen av den forrige sykkelstrategien viste blant annet at en til nå ikke har lyktes godt nok med å bygge et sammenhengende sykkelnett. Som en del av arbeidet med den nye strategien ble det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse blant et

representativt utvalg av befolkningen mellom 18 og 70 år. Den tydeligste tilbakemeldingen fra undersøkelsen er knyttet til hva som skal til for at flere skal sykle mer, hvor nesten 70 % oppgir sammenhengende sykkelinfrastruktur som sannsynlig eller svært sannsynlig faktor.

I den nye strategien går en vekk fra skillet mellom hovedruter og bydelsruter, og legger heller opp til at det bygges innenfra og ut, både i sentrum og i bydelssentrene. Her bor og jobber det mest folk, som igjen gir et økt potensial for mange sykkelreiser og raskt stor



Figur 1: Mål andel sykkelreiser i 2030

For perioden 2021-2024 prioriteres utbygging av infrastruktur basert på det vedtatte sykkelnettet fra strategien. Tidshorisont for planen er fire år, men med et blikk fram mot 2030. Det er en målsetting å rullere handlingsplanen hvert 4.år.

Det har vært et mål å holde handlingsplanen så kortfattet og konkret som mulig. For mer informasjon om kunnskapsgrunnlag, innsatsområder og satsinger vises det til strategidokumentet – «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030».

Bergen kommune vil prioritere følgende i den første handlingsplanperioden:

- Planlegge og bygge ut det vedtatte kommunale sykkelnettet
- Jobbe for økt driftsstandard på det kommunale sykkelnettet
- Øke parkeringstilbudet i Bergen sentrum, bydelsentre, skoler og innfartsveier til byfjellene
- Jobbe for økt synlighet av kommunale sykkelruter gjennom skilting, merking og digitale løsninger
- Bruke piloter som metodikk for å teste ut nye løsninger for sykkeltilrettelegging
- Jobbe aktivt med digitalisering av planlegging og tjenester

## 1.1.2 Samarbeid med veieierne

For å sikre samordning og felles innsats er sykkelstrategien utarbeidet i samarbeid med Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen, som er de andre veieierne i Miljøløftet.

Bergen kommune er representert i samtlige av Miljøløftets organer (Styringsgruppen, Administrativ koordineringsgruppe, Arbeidsutvalget, Gang- og sykkelgruppen, Kommunikasjonsgruppen, Sentrumsgruppen og Trafikksikkerhetsgruppen) og vil være en aktiv pådriver for videre samarbeid gjennom disse gruppene i hele strategiperioden.

I tillegg til kontaktpunktene i Miljøløftet vil Bergen kommune også jobbe aktivt for et tett samarbeid mellom de ulike veieiers driftsavdelinger og gjennom spesifikke prosjekter som f.eks. fyrårnprosjekt for skaderegistrering (tiltaket er beskrevet nærmere under innsatsområde 4, satsing 4).

## 1.1.3 Samarbeid med andre byrådsavdelinger

Flere andre byrådsavdelinger enn BKMB (Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling) har tiltak som grenser inn til satsingene i handlingsplanen og som støtter opp under målene i strategien. Her nevnes de to viktigste:

1. BFNE (Byrådsavdeling for finans, næring og eiendom)  
- Tiltak på offentlige bygg og arbeidsplasser for bedre sykkelparkering og –tilrettelegging
2. BBSI (Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett)  
- Opplæringstiltak i barneskolen i form av samarbeidsprosjektet "Sykling i Skolen"

Bymiljøetaten vil ha dialog med andre etater på tvers av byrådsavdelinger for størst mulig effekt av tiltak. Bymiljøetaten vil bruke den første handlingsplanperioden til å avklare ansvarsforhold og etablere oppgaveløsning på tvers av etater og byrådsavdelinger.

## 1.1.4 Finansiering

I budsjettposten «Handlingsplan for sykkel på kommunalt vegnett» ligger følgende investeringsmidler inne i handlings- og økonomiplan for 2021-2024:

2021	2022	2023	2024	Totalt
8,9	5,2	8,5	15	37,6

Tabell 1 - Budsjettposten "Handlingsplan for sykkel" i HØP 2021-2024

Den samlede vedtatte satsingen i perioden er nærmere 70 millioner (drifts- og investeringsmidler) om en også inkluderer satsing som gjøres gjennom andre prosjekter, eksempelvis bysykkelordningen.

Med ambisjonene som denne handlingsplanen legger opp til er det grovt beregnet et samlet behov for 150 millioner til drifts- og investeringstiltak for den første 4-årige planperioden, hvor planlegging og utbygging av ny infrastruktur står for ca. 70 % av dette beløpet. Sykkelsatsingen er tenkt gjennomført med gradvis økende aktivitet.

For å kostnadsberegne behovet for økte midler til drift og vedlikehold, vil det være nødvendig å kartlegge hvilke strekninger som må omklassifiseres som konsekvens av at de er en del av et prioritert sykkelnett. Det er særlig vinterdrift som vil kreve økte årlige bevilninger avhengig av hvordan kommende vintre vil fortone seg.

Kommunen arbeider sammen med partene i Miljøløftet om å få til en helhetlig finansiering av strategiens satsninger, hvor en ser både kommunale midler og miljøløftemidler (såkalte «belønningsmidler») i sammenheng.

Det arbeides med å øke byggeaktiviteten betydelig i årene som kommer, hvor det fra 2025 tas sikte på en årlig produksjon av sykkelinfrastruktur i størrelsesorden 50 millioner i året. Frem til da vil den årlige produksjonen økes gradvis. Dette vil en komme tilbake til i handlings- og økonomiplan prosesser.

Det vil fremmes en egen sak om disponering av belønningsmidler etter at Miljøløftet har drøftet kommunens administrative forslag.

Det samlede behovet i sykkelstrategien frem til 2030 anslås til om lag 500-700 millioner. Nivået på sykkelsatsingen gjennom budsjettposten må derfor økes betydelig i strategiperioden dersom ambisjonene i sykkelstrategien skal nås. Dette gjelder spesielt innsatsområdene sykkelnett og drift og vedlikehold.



# Overordnede mål

Sammen med hovedmålet om at flere skal sykle mer er det listet opp konkrete størrelser som skal måles, samt nivå det er ambisjoner om å være på i 2030. Målene gjelder for hele sykkelnettet (samtlige veieiere).

Status for de ulike indikatorene vil framkomme av det årlige sykkelregnskapet som utarbeides av gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet. Se innsatsområde 4, satsing 6.

I tillegg vil Bymiljøetaten rapportere på følgende:

## Bysykkelordning

- Antall turer per tertial

## Sykelnett

- Antall meter tilrettelagt for sykkel

For nærmere beskrivelse av indikator vises det til innsatsområde 1.

## Sykkelandel

- Passeringer på Småpudden pr. tertial

Vi har ambisjoner om å få opp flere tellepunkter i planperioden.

Mål 2030	Indikatorer	Målemetode	Når	Nivå 2020	Forventet nivå 2030
Antallet alvorlige sykkelulykker skal halveres	Alvorlige sykkelulykker	Antall drepte og meget alvorlig skadde personer i sykkelulykker siste 10-årsperiode jfr. STRAKS-registeret	Hvert 5. år	4	2
Sykkelandelen i Bergen skal øke til 10 %	Sykkelandel i Bergen kommune	Sykkelandel på reiser innenfor Bergen kommune.	Hvert 2. år	3-4 %	10 %
Sykkelandelen i Bergens utvidede sentrum-sområde skal øke til 20 %	Sykkelandel i utvidet sentrumsområde	Sykkelandel på reiser i det aktuelle området.	Hvert 2. år	Ca. 8 %	20 %
Andelen av befolkningen som opplever at det er trygt og enkelt å sykle i egen bydel skal øke til 80 %	Andel som oppgir at det er trygt og enkelt å sykle i egen bydel	Spørreundersøkelse	Hvert 5. år	60 %	80 %
Andelen av befolkningen som sykler skal øke til 75 %	Andel som oppgir å ha syklet siste år	RVU/spørreundersøkelse	Hvert 2. år	61 %	75 %

Tabell 2 - Oversikt over overordnede mål og indikatorer fra sykkelstrategien

## Innsatsområder og konkrete tiltak

Strategien peker på fire innsatsområder som alle bygger opp under hovedmålet til strategien om at flere skal sykle mer. For hvert innsatsområde er det definert et delmål med flere satsinger som må gjennomføres for å sikre måloppnåelse. I handlingsplanen brytes satsingene ytterligere ned til konkrete tiltak for enklere oppfølging.

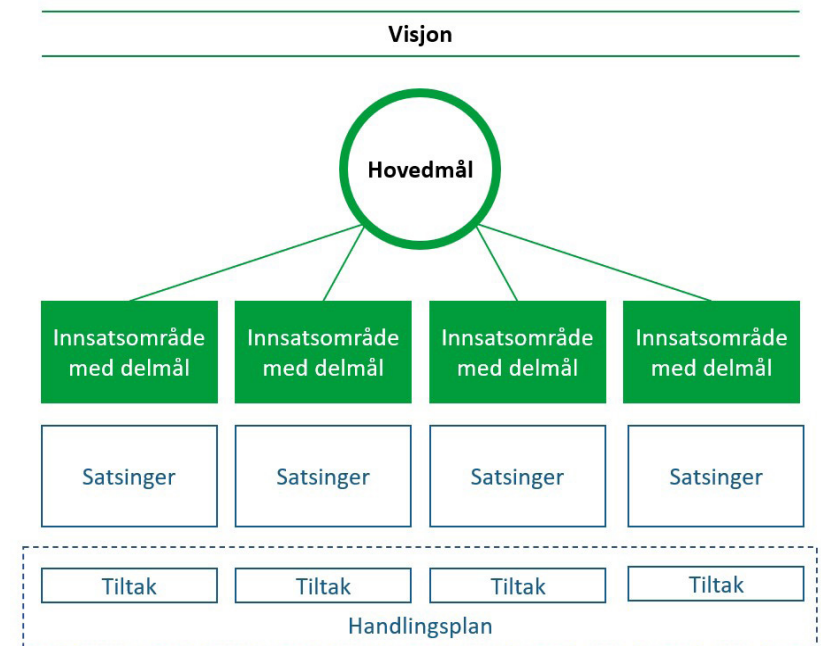
For enkelhets skyld følger handlingsplanen samme struktur som strategien.

De fire innsatsområdene er:

- Sykkelnett
- Drift og vedlikehold
- Tilgang til sykkel
- Kommunikasjon og kultur

For å evaluere måloppnåelsen er det gitt målbare indikatorer til både hovedmålet og delmålene. Alle tiltak og måleindikatorer er gjort nærmere rede for i de påfølgende delkapitlene.

Overordnet oversikt over strategiens innsatsområder og satsninger er gitt i tabell 2. For mer informasjon om kunnskapsgrunnlag, innsatsområder og satsinger vises det til sykkelstrategien



Figur 2: Sammenhengen mellom strategi og handlingsplan



Gjeldende  
planperiode

Innsatsområde	Satsing	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Sykkelnett	1 - Sykkelnett skal ligge til grunn ved all utbygging										
	2 - Det offentlige skal sikre at offentlig utbyggingsfase 1 av sykkelnettet blir tilrettelagt										
	3 - Det skal utarbeides veileder for sykkeltilrettelegging i Bergen										
	4 - Alternative tilbud skal etableres ved anleggsarbeid										
	5 - Handlingsplaner skal sikre målrettet oppfølging av infrastrukturutbygging				R					R	
Drift og vedlikehold	1 - Driftskontrakter skal gi sikre og forutsigbare forhold på sykkelnettet										
	2 - Sykkelnettet skal ha sammenheng i driftsstandard, uavhengig av veieier										
	3 - Elektronisk system der brukere kan varsle om feil og mangler må styrkes/videreutvikles										
	4 - Sykkelinspeksjoner og kontroll av vegnettet skal sikre kvalitet og nødvendig vedlikeholds nivå										
Tilgang til sykkel	1 - Sykkelparkering skal sikres ved all utbygging										
	2 - Bergen sentrum og bydelssentrene skal ha et brukervennlig sykkelparkeringstilbud										
	3 - Det offentlige skal bygge sykkelparkering ved viktige destinasjoner										
	4 - Tilrettelegge for overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk										
	5 - Bysykkellordningen skal videreutvikles i samsvar med overordnede transportmål							O		O	
Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering	1 - Sykkelnettet skal skiltes med retningsskilt og avstandsskilt										
	2 - Det skal gis sykkelopplæring til barn og unge										
	3 - Miljøløftet skal informere tydelig om sine prosjekt										
	4 - Utvikle bedre registre for ulykker med myke trafikanter										
	5 - Arbeide aktivt for å redusere konflikt mellom syklister og store kjøretøy										
	6 - Årlig sykkelregnskap for Bergen.										
	7 - Holdningsskapende arbeid										

Tabell 3 - Oversikt over satsinger fra «Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030» med planlagt fremdrift. O = mulig opsjonsperiode for eksisterende avtale, R = Rullering av handlingsplan.

# Innsatsområde 1

Sykkelnett

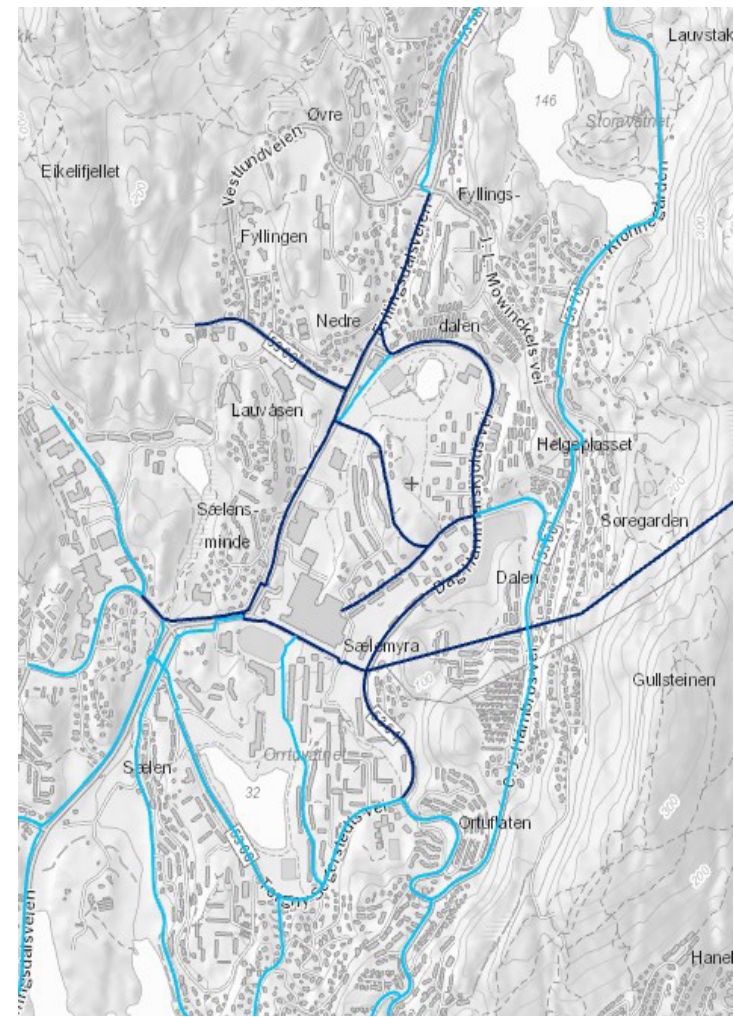
## Mål: Bergen skal ha et sammenhengende og sikkert sykkelnett med god tilgjengelighet og sykkelvennlig utforming

### Innsatsområde 1: Sykkelnett

En av hovedgrunnene til at Bergenserne lar sykkel stå, er at de opplever det som utrygt å sykle. For å nå ambisjonen om en sykkelandel på 10% og gjøre sykkel til et reelt alternativ for flere, er det avgjørende med et godt tilrettelagt og sammenhengende sykkelnett. Sammenheng tilsier nødvendigvis ikke at hele nettet får en lik utforming, men det må være lett for syklister og andre trafikanter å forstå hvor det er tilrettelagt for sykling (hvilke strekninger som inngår i sykkelnettet), og hvordan dette tilbudet skal brukes.

Det er viktig å finne løsninger som er egnet i den enkelte vei og gate. Uttesting av nye og alternative løsninger kan være aktuelt der hvor normerte utformingsprinsipp ikke lar seg kalibrere med Bergens noe personlige gatestruktur.

Figur 3 viser deler av det vedtatte sykkelnettet for Fyllingsdalen. Mørkeblå linjer viser det prioriterte nettet for strategiperioden (offentlig utbyggingsfase 1). Lyseblå linjer markerer øvrig definert sykkelnett. Se også satsing 2.



Figur 3: Deler av det vedtatte sykkelnettet i Fyllingsdalen

## Måleindikatorer for strategi

Fra sykkelstrategien har vi følgende måleindikatorer for innsatsområde 1 i strategiperioden. Målene gjelder for hele sykkelnett (samtlige veieiere). Status for de ulike indikatorene vil framkomme av det årlige sykkelregnskapet. Se innsatsområde 4, satsing 6.

I arbeidet med handlingsplanen er det jobbet mye med å definere en målformulering som støtter opp under arbeidet. Bymiljøetaten har i kartleggingsarbeidet funnet at ca. 30 km av det vedtatte sykkelnett er lokalisert på kommunal vei/grunn.

**Målet for Bergen kommune i strategiperioden er at hele det kommunale nettet, som er en del av «offentlig utbyggingsfase 1», skal bli klassifisert som godt nok.**

Kriterier for de ulike klassifiseringskategoriene avklares av Gang- og sykkelgruppen i Miljøloftet (se innsatsområde 1, satsing 2). Alle strekninger er definert og angitt med gatenavn og antall meter. Når Bymiljøetaten har gjennomført tiltak på en av disse ansees den oppgitte strekningen som gjennomført. Dette kan være større eller mindre utbedringer på deler av eller hele strekninger.

Målformuleringen som foreslås fra Bymiljøetaten er:  
**“Antall meter tilrettelagt for sykkel”**

Indikatorer	Målemetode	Når	Nivå 2020	Forventet nivå
Km sykkelnett med tilstrekkelig kvalitet ihht. målsetting	Nett klassifisert som «høy kvalitet» eller «godt nok» ihht. kriterier avklart gjennom oppfølgingsarbeid	Hvert 2. år	Avklare kriterier	160 km
Andel av «offentlig utbyggingsfase 1» som er tilrettelagt	Som over	Hvert 2. år	Avklare kriterier	100%
Andel innbyggerne med nærhet til sykkelnett av god kvalitet	GIS-analyse; mindre enn 200 m avstand	Hvert 2. år	Avklare kriterier	50%
Andel som opplever at forholdene for syklister er bedre	Spørreundersøkelse	Hvert 2. år	62%	80%

Tabell 4 - Måleindikatorer for innsatsområde 1

# Sykkelnett - Satsinger og tiltak



# Satsing 1 - Sykkelnettet skal ligge til grunn ved all utbygging

## Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Hele sykkelnettet [...] skal ligge til grunn for all offentlig saksbehandling, både av offentlige og private saker, uavhengig av sakstype. I hovedsak gjelder det planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Private aktører kan dermed få planansvar for tiltak i offentlig vei, og rekkefølgekrav vil være aktuelt å vurdere ved ny utbygging.

Gjennom utbygging av byen kan nye premisser medføre at det er fornuftig å forskyve ruter. Slik justering av linjeføringen i sykkelnettet kan gjøres dersom en ny trasé gir tilsvarende eller bedre måloppnåelse. Som hovedregel er sykkelnettet en klar premiss som viser behov for tilrettelegging for syklist langs den aktuelle strekningen.

*Ansvar: Plan- og bygningsetaten og veieierne*



Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

### Tiltak 1 - Kommunikasjon og samhandling (løpende)

Tiltaket handler om strukturering og prioritering av kommunens sykkelarbeid. Bergen kommune skal være pådriver for at sykling ivaretas i all plan- og byggesaksbehandling.

Deltiltak:

- Informere internt/eksternt om strategi og vedtatt sykkelnett
- Gjennomføre samhandlingsmøter mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten
- Bymiljøetaten skal gi innspill til sykkelløsninger i pågående planarbeider
- Fortsette samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune gjennom Gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet

### Tiltak 2 - Sykkelportal

Tiltaket skal gi saksbehandlere, planleggere og brukerne lettere tilgang til kommunens sykkeldata. Funksjonalitet og fremdrift vil være avhengig av tilgjengelige datasystemer og må ses i sammenheng med pågående digitaliseringsprosjekter hos Virksomhetsstyring og OU avdelingen i Bymiljøetaten.

Som et midlertidig tiltak vil Bymiljøetaten vurdere mulighetene som finnes i eksisterende verktøy.

Deltiltak:

- Tilgjengeliggjøre vedtatt sykkelnett i kommunens kartløsninger (utføres i løpet av våren 2021).

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Kommunikasjon og samhandling								→
2 - Sykkelportal	X							→

X = Publisering av vedtatt sykkelnett på bergenskart.no

## Satsing 2 - Det offentlige skal sikre at offentlig utbygging fase 1 av sykkelnettet blir tilrettelagt

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Hovedoppgaven til offentlige utbyggingsetater og planmyndigheter blir å sikre at prioriterte deler av sykkelnettet får en sykkelvennlig utforming.

Sykkelen har størst konkurransefortrinn på strekninger mellom 1 og 3 km mot bil, og ca. 7 km mot kollektiv og bil der det er parkeringskostnader. Strategien tar utgangspunkt i at korte reiser opp til 5 km har størst potensiale for å overføres til sykkel.

Det største volumet av reiser i Bergen er også slike korte turer. Med bakgrunn i bystrukturen og befolkningsmønsteret i Bergen, ser vi at det er tydelige geografiske mønstre i hvor det er mest trafikk, og også størst potensial for sykkeltrafikk.

Satsing 2 definerer de deler av sykkelnettet som prioriteres for tilrettelegging i strategiperioden. Dette skal sikre at det gjøres tiltak i de delene av sykkelnettet som er viktigst at blir tilrettelagt. Disse delene av nettet er valgt ut på bakgrunn av:

- Potensial for økning i sykkeltrafikk og
- Dagens kunnskap om sykkelulykker
- Dels også standarden på dagens tilbud

Valg av utforming vil ligge til det enkelte prosjekt, men omfanget av og type tilrettelegging vil være ulikt i de ulike delene av nettet. Tiltak på enkeltpunkt og i koblingspunkt vil være særlig relevant for trinnvis utbygging. Det må gjøres vurderinger i hvert enkelt tilfelle om enkle eller midlertidige tiltak er trafikksikre. Belysning må inngå i utformingen av sykkelrutene.

Sykelnettet vil i strategiperioden bli klassifisert i kategoriene «høy kvalitet», «godt nok», «tilbud med svakheter» og til slutt de deler som er «kritisk dårlig/ farlig/uten tilbud. Veieierne skal sikre at de deler av nettet som inngår i «offentlig utbygging fase 1» minst oppnår kategorien «godt nok» innen 2030.

Ansvar: Veieier

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

### Tiltak 1 - Arbeidsgruppe – Infrastruktur for sykkel

Tiltaket handler om strukturering av kommunens sykkelarbeid. Januar 2021 ble det opprettet en egen arbeidsgruppe på tvers av avdelingene i Bymiljøetaten som skal fokusere på gjennomføring av sykkeltiltak i tråd med vedtatt sykkelstrategi, fremtidige handlingsplaner og arbeidsplaner. Gruppen består av syv personer fra tre ulike avdelinger i Bymiljøetaten og skal sikre nødvendige planleggings-, forvaltnings- og prosjektlederressurser.

### Tiltak 2 - Klassifisering av sykkelnettet

Det kommunale sykkelnettet vil i strategiperioden bli klassifisert i kategoriene «høy kvalitet», «godt nok», «tilbud med svakheter» og til slutt de deler som er «kritisk dårlig/farlig/uten tilbud».

Deltiltak:

- Avklare kriterier for kategoriene i samråd med de andre veieierne
- Bymiljøetaten vil bistå Gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet med utarbeidelse av digitalt kart med oversikt over kommunalt sykkelnett som grunnlag for årlig sykkelregnskap (se også innsatsområde 4 – Satsing 6)
- Kvalitetssikring av KOSTRA-tall til SSB



Foto: Margrethe Vikan Sæbø

### Tiltak 3 - Tilrettelegging av sykkelnett

Tiltaket handler om å jobbe systematisk mot et stadig bedre tilrettelagt og mer sammenhengende sykkelveinett i kommunen. Deler av sykkelnettet er tilrettelagt, men størstedelen krever tiltak av større eller mindre art. Tiltakene i strategiperioden omfatter i all hovedsak hele den prioriterte delen av sykkelnettet, slik det er definert i strategien, som ligger på kommunal vei.

Tiltak i sykkelnettet vil ha ulikt omfang, fra enkle skilttiltak til sykkelveier. Kostnadene og tidsperspektivet for å realisere de ulike tiltakene varierer dermed også i stor grad.

Mange tiltak i sykkelnettet er mer inngripende tiltak, som er kostbare og tar lenger tid å gjennomføre da de ofte krever reguleringsplan, erverv, reduksjon av gateparkering, koordinering med mange aktører og mer omfattende prosjektering. Tidshorison for realisering av disse vil være minst 4-5 år, ofte lengre. Flere av tiltakene i det prioriterte nettet i sykkelstrategien har lenger tidshorison for realisering enn handlingsplanens varighet, men det er nødvendig å inkludere dem for å starte disse tidkrevende prosessene

I henhold til strategien legges det opp til at sykkelnettet planlegges og bygges innenfra og ut, både i sentrum og i bydelsentrene. Her bor og jobber det mest folk som igjen gir potensial for mange reiser og raskt stor nytte av tiltak.

#### Deltiltak:

- Utarbeide årlige arbeidsplaner
- Gjennomføre jevnlig samhandlingsmøter med Vann- og avløpsetaten for raskt å kunne avdekke konflikter og omprioritere prosjekter
- Samhandle jevnlig med Gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet for koordinering av prosjekter med tanke på prioritering og finansiering
- Vurdere reduksjon av areal til gateparkering langs strekninger som prioriteres i planperioden
- Utforske muligheter for alternative løsninger i de ulike prosjektene
- Bruke rødt dekke på kommunale sykkelfelt

Se vedlegg 1 for oversikt over hvilke strekninger som er prioritert for denne planperioden.



Foto: Håkon M. K. Skagen

### Tiltak 4 - Informere

Tiltaket handler om å informere om både nye og eksisterende tilbud. Dette inkluderer både sykkelruter, parkering og bysykler.

#### Deltiltak:

- Informere om pågående prosjekter gjennom Bergen kommune sine nettsider og gjennom media

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Arbeidsgruppe								→
2 - Klassifisering av sykkelnett								
3 - Tilrettelegging av sykkelnett								→
4 - Informere								→



## Satsing 3 - Det skal utarbeides veileder for sykkeltilrettelegging i Bergen

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Bergen kommune vil, sammen med partene i Miljøløftet, klargjøre premisser rundt valg av sykkelvennlig utforming, for å lette arbeidet med enkeltsaker. Arbeidet er påbegynt, men må koordineres med oppfølging av gåstrategi. Dette arbeidet danner også grunnlag for å klassifisere nettet som omtalt i forrige satsing.

Ved utbygging av sykkelnettet kan gjennomførte prosjekt evalueres for å heve kompetanse og bidra til felles kunnskapsgrunnlag. Det kan være aktuelt å teste løsninger som utforsker nye prinsipper for sykkeltilrettelegging. I dette ligger både fysisk utforming og tekniske løsninger. Slik utforsking kan gjøres som uttalt midlertidige tiltak der en løpende ser på effekter. Forsøk kan ikke gjennomføres uten at trafikksikkerhet er vurdert for alle transportgrupper.

Ansvar: Veieier

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Utarbeide ny Gatenorm for Bergen kommune

Tiltaket handler om utarbeidelse av en ny gatenorm for Bergen kommune som bedre ivaretar målsettingene for Bergen som en aktiv og attraktiv by. Oppstart utviklingsarbeid for ny gatenorm inngår i årsoppdraget til Bymiljøetaten for 2021.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utarbeide ny gatenorm								→



Foto: Bergen Kommune



Foto: Bergen Kommune

## Satsing 4 - Alternative tilbud skal etableres ved anleggsarbeid

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

I perioder er det nødvendig å beslaglegge sykkelinfrastruktur i forbindelse med anleggsarbeid i veinettet eller på tilliggende bygningsmasse. Det er nødvendig med et godt system for etablering av midlertidige tilbud for syklister. I dette inngår både søknad til veieier med tilhørende godkjenningsprosess, og etterfølgende gjennomføring av godkjent løsning. Kontroller må gjennomføres slik at feil og avvik kan lukes bort.

*Ansvar: Den enkelte veieier*

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

*Satsingen prioriteres for neste planperiode.*

#### Mulig tiltak for neste planperiode:

##### Tiltak 1 - Case-studie

Gjennomføre case-studie som undersøker saksgang, rutiner og resultat i flere anleggsarbeid for å identifisere mulige forbedringer i dagens system sett fra syklistenes perspektiv. Arbeidet kan inngå som et grunnlag for utarbeidelse av en felles tilnærming hos veieierne ut mot entreprenører og andre involverte aktører.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Case studie *								→

\* Prioriteres i neste planperiode

## Satsing 5 - Handlingsplaner skal sikre målrettet oppfølging av infrastrukturbygging

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

For å lette gjennomføringen av strategien skal det utarbeides 4-årige handlingsplaner som konkretiserer innsatsen i delperioden. Miljøloftet reviderer årlig sitt handlingsprogram. Kommunen har i tillegg egen handlingsplan for sykkeltiltak på kommunalt veinett.

*Ansvar: Miljøloftet og veieierne*

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Utarbeide og revidere kommunal handlingsplan for sykkel.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utarbeide og revidere handlingsplan								→



Foto Margherita Milan Szabo



Foto Margherita Milan Szabo



Foto Margherita Milan Szabo



Foto Margherita Milan Szabo

# Innsatsområde 2

Drift og vedlikehold



## Mål: Sykkelnettet skal ha drift og vedlikehold som gjør det sikkert og forutsigbart å sykle hele året

### Innsatsområde 2: Drift og vedlikehold

Den overordnede visjonen for drift- og vedlikeholdsarbeidet til Bymiljøetaten er at Bergen skal oppleves som en fremkommelig, trafikksikker, ren og trivelig by.

God drift og godt vedlikehold er viktig for sikkerheten til syklister. Barmarksesongen utgjør største delen av året i Bergen hvor løv, løs grus og sand, dammer og hull i veidekket kan føre til fallulykker med mindre og mer alvorlig skade. Kosting og dekkeoppgradering er dermed skadereduserende tiltak.


Selv om Bergen har en kortere vintersesong enn mange andre norske byer, vet man at vintersykling er langt mindre utbredt enn sommersykling. Skal reisemiddelfordelingen endres, må sykkel være et reelt alternativ også om vinteren. Glatte veier med varierende driftskvalitet, større behov for påkledning og utstyr som piggdekk etc. gjør terskelen høy. Syklister må kjøre etter forholdene, men skal samtidig kunne forvente at en riktig utstyrt sykkel kan brukes som transportmiddel gjennom hele året.

### Måleindikatorer fra strategi

Fra sykkelstrategien har vi følgende måleindikatorer for innsatsområde 2 i strategiperioden. Målene gjelder for hele sykkelnettet (samtlige veieiere). Status for de ulike indikatorene vil framkomme av det årlige sykkelregnskapet. Se innsatsområde 4, satsing 6.

Indikatorer	Målemetode	Når
Antall km inspisert sykkelnett	Loggført kontroll av sykkelnettet	Hvert 2.år
Antall km gjennomført sykkelveginspeksjoner	«Sykkelveginspeksjoner» etter gjeldende standard	Hvert 2. år
Antall km av sykkelnettet med høy driftsstandard	Registrering av nettverk der det foreligger driftskontrakt med GSA-standard	Hvert 2. år

Tabell 5 - Måleindikatorer for innsatsområde 2.



## Drift og vedlikehold - Satsinger og tiltak

# Satsing 1 -Driftskontrakter skal gi sikre og forutsigbare forhold på sykkelnettet

## Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Høy kvalitet i drift og vedlikehold av sykkelinfrastrukturen er et viktig bidrag fra det offentlige for å redusere ulykkesrisikoen for syklister, særlig for eneulykkene. Samtidig sikres forutsigbarhet for brukerne. Kommunal drifts- og vedlikeholdsstrategi slår fast at traseer for gående og syklende skal brøytes/strøs før, eller samtidig med, kjørevei. Dette vil kreve tilføring av økonomiske ressurser, og gjerne etablering av egne driftsroder for sykkelnettet. For riks- og fylkesveinettet vil hensyn til beredskap og samfunnsikkerhet, samt kollektivstamruter, i en del tilfeller kreve høyre driftsklasse på kjøreveien, men også her må sykkelnettet driftes med en standard som gir forutsigbarhet for brukerne. Det må foreligge driftskontrakter på sykkelnettet som bygger opp under delmålet.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten og veieierne



Foto: Einer Greg

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

### Tiltak 1 - Etablere egne driftsroder for sykkel

For at traseer for syklende skal brøytes/strøs før, eller samtidig med kjørevei, vil det etableres egne driftsroder for sykkelnettet. Tiltaket vil kreve økte økonomiske ressurser.

Deltiltak:

- Kartlegge og definere prioriterte driftsroder for kommunale sykkelruter
- Implementere nye driftsroder fortløpende i nye kontrakter
- Øke frekvens for kosting av rutenett for sykkel til 8 ganger i året samt vurdere kosting på vinterstid når det ikke er snø

### Tiltak 2 - Gjennomføre tiltak på problempunkt for syklister (eks bommer, kryssninger, sikt-trekanter etc.) - Løpende

For å sikre trygge og fremkommelige sykkeltraseer, vil det være behov for mindre driftstiltak i sykkelnettet. Punktvis problemområder identifiseres og utbedringer foretas fortløpende.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Definere prioriterte driftsroder								
Iverksette nye driftsroder								
Økt frekvens for kosting								→
2 - Gjennomføre tiltak på problempunkter								→

## Satsing 2 - Sykkelnettet skal ha sammenheng i driftsstandard, uavhengig av veieier

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Sykelnettet ligger langs veinett med ulike eiere/ forvaltningsansvar. Stedvis vil sykkelnettet fremstå oppstykket om eierskapet alene styrer driften. Samkjøring av drifts- og vedlikeholdsrutiner mellom aktørene er viktig for å oppnå forutsigbarhet. En slik samkjøring krever felles forståelse og samarbeid mellom veieierne. Om rutestrekninger ligger på privat veigrunn må driftsansvarlige i det offentlige sikre grunnlag for sammenheng i driften, med gjennomgående kvalitet. Veieierne må samarbeide for å definere prioriterte driftsruter langs sykkelnettet. Det vil sikre sammenhengende drift langs linjer i nettet. Antall brukere og funksjonen på de ulike delene av nettet bør ligge til grunn for vurdering av driftsklasser.

*Ansvar: Den enkelte veieier*

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

##### Tiltak 1 - Felles driftsstandard

På basis av kartlegging av rutenett for sykkel, skal Bergen kommune ta initiativ til møte med andre veieiere for å starte en dialog om felles driftsstandard og hvordan vi best kan ivareta dette.

##### Tiltak 2 - Standardheving

I planperioden vil vi jobbe for å tilnærme oss de andre veieierens driftsstandard på sykkelnett gitt at det foreligger nødvendige bevilgninger.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Felles driftsstandard								
2 - Standardheving*								→

\* Oppstart avhenger av kartlagt rutenett i henhold til innsatsområde 4, satsing 1.

## Satsing 3 - Elektronisk system eller kartløsning der brukere kan varsle om feil og mangler må styrkes/ videreutvikles

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det finnes i dag ulike system i kommunen og vegvesenet for å melde inn feil og mangler i gatenettet. Systemene bør videreutvikles og samkjøres for økt brukervennlighet og bedre oppfølging. Et koordinert system kan stille innspill videre til rett aktør.

*Ansvar: Veieierne og miljøløftet*

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

##### Tiltak 1 - Vurdering og videreutvikling av system for innmelding av feil og mangler

Bymiljøetaten vil gå i dialog med de andre veieierne for vurdering av dagens system for innmelding av feil og mangler. Funksjonalitet og fremdrift vil være avhengig av tilgjengelige dataverktøy. Nye systemer kan bli vurdert.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 -Vurdering og videreutvikling								→



## Satsing 4 -Sykkelveginspeksjoner og kontroll av vegnettet skal sikre kvalitet

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det gjennomføres jevnlig inspeksjoner av standarden på sykkelrutene, for å avklare behovet for vedlikehold. Inspeksjoner og påfølgende iverksetting av tiltak må innrettes slik at forhold som reduserer sikkerhet og fremkommelighet på sykkelnettet raskt blir rettet opp i. Sykkelveiinspeksjonene under innsatsområde "Sykkelnett" vil også kunne bidra med innspill om vedlikehold.

Ansvar: Veieiers driftsavdeling.

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Løpende inspeksjoner

Finne en hensiktsmessig frekvens for inspeksjoner på rutenett for sykkel

#### Deltiltak:

- Gjennomføre inspeksjoner etter ny frekvens
- Prioritere innmeldte feil som berører rutenett for sykkel

#### Tiltak 2 - Videreutvikle digitale løsninger for kontinuerlige observasjoner og raske driftstiltak på rutenettet for sykkel

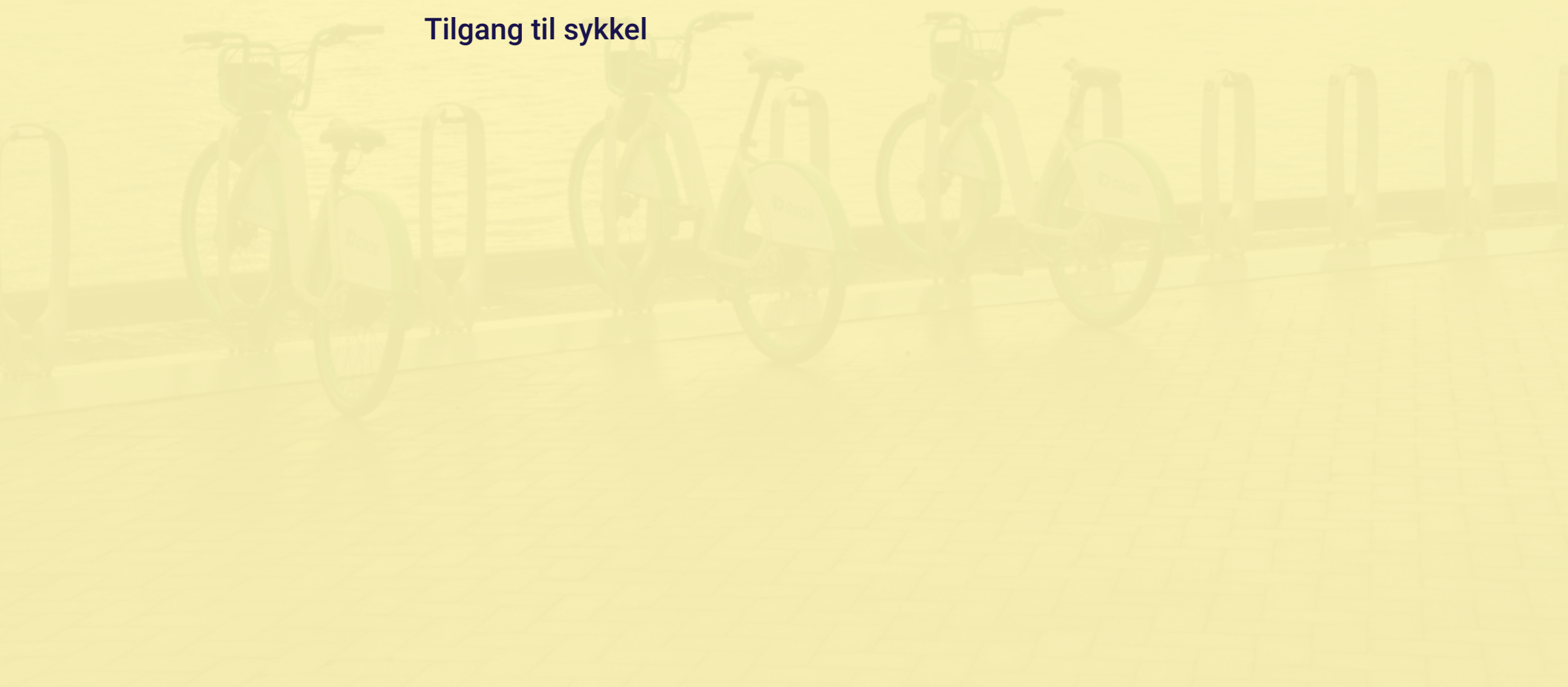
Som del av Bydata-prosjektet skal det anskaffes system som tillater videoopptak av kommunale veier. Systemet skal inkludere kartvisning hvor det er mulig å se opptakene i ettertid, så vel som å utføre analyse av opptakene for å gi oversikt over veiegenskaper, skader og objekter langs veiene. Systemet skal hjelpe med innhenting av beslutningsgrunnlag, beslutningsstøtte og dokumentasjon. Programmet anskaffes i løpet av 2021.



Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Løpende inspeksjoner								→
2 - Digitale løsninger								

# Innsatsområde 3

Tilgang til sykkel



## Mål: Det skal være god tilgang til sykkelparkering og sykler

### Innsatsområde 3: Tilgang til sykkel

En forutsetning for å ha sykkel, er et sted å sette den når den ikke er i bruk, både hjemme og ved viktige destinasjoner. Et godt parkeringstilbud er dermed avgjørende for å bruke egen sykkel. I tilfeller hvor bruk av egen sykkel ikke er et godt alternativ tilbyr Bergen offentlig tilgjengelige leiesykler gjennom bysykkelordningen.

### Måleindikatorer fra strategi

Fra sykkelstrategien har vi følgende målindikatorer for innsatsområde 3 i strategiperioden. Målene gjelder for hele sykkelnettet (samtlige veieiere). Status for de ulike indikatorene vil framkomme av det årlige sykkelregnskapet. Se innsatsområde 4, satsing 6.

Indikatorer	Målemetode	Når	Nivå 2020	Forventet nivå 2030
Avstand sykkelparkeringsplasser i sentrum og bydelssentra	Kartfesting av sykkelparkering, med avstandsvurdering 100 m gangavstand	Hvert 2. år	Mangler i sentrum. Uavklart i bydelssentra.	God dekning i hele sentrum og alle bydels-sentra.
Andel ansatte med trygg sykkelparkering ved arbeidsplassen	Spørreundersøkelse	Hvert 5. år	Uavklart.	+ 10 %-poeng
Skoler med tilstrekkelig parkeringstilbud for sykkel	Kartfesting av sykkelparkering ved skoler	Hvert 2. år	3 skoler uten tilbud. 11 skoler med tilbud under tak. Totalt plasser: ca. 1700.	Alle skoler har p-tilbud. Minst 50 % med tilbud under tak. Totalt: ca. 3.000 plasser.
Andel av boliger med kort avstand til bysykkelstativ	Antall og andel av boliger innenfor 300 m fra et bysykkelstativ; GIS-analyse. Tall oppgis for boenheter / innbyggere.	Hvert 2. år	Bergenhús: 76 % / 72 % Årstad: 33 % / 29 % Laksevåg: 9 % / 6 %	Bergenhús: 80 %/75 % Årstad: 35 % / 35 % Laksevåg: 12 % / 10 %

Tabell 6 - Målindikatorer for innsatsområde 3



## Tilgang på sykkel - Satsinger og tiltak

## Satsing 1 -Sykkelparkering skal sikres ved all utbygging

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Ved all ny utbygging skal det etableres god sykkelparkering tilpasset syklistenes behov i den enkelte utbygging. Parkeringsbehovet må vurderes og sikres i bestemmelser på alle plannivå, og følges opp i byggesaker. For arbeidsplassparkering og boligparkering må parkeringstilbudet være tyverisikkert, f.eks. som innendørs parkering eller parkering bak låsbar dør.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

##### Tiltak 1 - Samhandling og kommunikasjon (løpende tiltak)

Tiltaket handler om strukturering og prioritering av kommunens sykkelarbeid. Bergen kommune skal være pådriver for at sykling ivaretas i all plan- og byggesaksbehandling

##### Deltiltak:

- Informere internt/eksternt om strategi og vedtatt sykkelnett
- Gjennomføre samhandlingsmøter mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten
- Bymiljøetaten skal gi innspill til sykkelløsninger i pågående planarbeider

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Samhandling og kommunikasjon								→

## Satsing 2 - Bergen sentrum og bydelssentrene skal ha et brukervennlig sykkelparkeringstilbud

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det skal være offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel i de største sentrumsområdene. Tilbudet må være intuitivt i bruk, synlig og med god tilgjengelighet. Et utgangspunkt for dekning kan være maskevidde som ikke overskrider 200 m, slik at det ikke er mer enn 100 m å gå til nærmeste parkering

Ansvar: Bymiljøetaten

#### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

##### Tiltak 1 - Piloter trygg sykkelparkering

Evaluering av erfaringene med fire sykkelstap med 40 plasser. To enheter satt ut juni 2020 og 2 enheter mars 2021. Vurdere utrulling av dette systemet i større skala.

##### Tiltak 2: Arbeidsgruppe – Infrastruktur for sykkel (utrulling av sykkelparkering)

Tiltaket omhandler arbeid for økt sykkelparkeringstilbud. I denne planperioden prioriteres utrulling i følgende områder.

- Bergen sentrum
- Bydelssentrum

Satsingen må ses i sammenheng med satsing 3. Arbeidsgruppen «Infrastruktur for sykkel» vil ha ansvar for utrulling av sykkelparkering.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 -Trygg sykkelparkering								→
2 - Utrulling av sykkelparkering								→

## Satsing 3 - Det offentlige skal bygge sykkelparkering ved viktige destinasjoner

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det offentlige må ta ansvar for utbygging av sykkelparkering ved viktige målpunkt i kommunen, for eksempel lokalsentre, idrettsområder og viktige friluftsområder. Arbeidet må vurdere kriterier for prioritering av lokasjoner og gjennomføringstakt. Det offentlige eier mange bygg som er oppført uten etablering av sykkelparkering. Både kommunen og fylkeskommunen må bygge ut sykkelparkering til egen bygningsmasse. Grunnskoler og videregående skoler bør prioriteres. Prioriteringskriterier for andre bygg bør være antall besøkende, antall ansatte og geografisk plassering.

*Ansvar: Etat for bygg og eigedom, bymiljøetaten og fylkeskommunen*

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Arbeidsgruppe – Infrastruktur for sykkel

Tiltaket omhandler arbeid for økt sykkelparkeringstilbud. I denne planperioden prioriteres utrulling i følgende områder.

- Skoler (med fokus på elevparkering)
- Innfartsveger til byfjellene

Satsingen må ses i sammenheng med satsing 2. Arbeidsgruppen «Infrastruktur for sykkel» vil ha ansvar for utrulling av sykkelparkering.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utrulling av sykkelparkering								→

## Satsing 4 - Tilrettelegge for overgang mellom sykkel og kollektivtrafikk

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Tilrettelegging for overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektiv må vurderes. Løsninger kan være sykkelparkeringstilbud ved holdeplasser, bysykkelløsninger samt mulighet for å medbringe sykkel på kollektivtransporten. Det er behov for mer kunnskap om effekt av tiltak for å finne rett løsning på rett sted.

*Ansvar: Fylkeskommunen*

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Gratis frakt av sykkel på lokaltoget mellom Arna og Bergen

Planlagt åpning av det nye dobbeltsporet mellom Arna og Bergen er lagt til 2024 og vil legge til rette for økt hastighet og en mer fleksibel ruteplanlegging. Bergen kommune vil i planperioden gå i dialog med Vestland fylkeskommune og Vy for å diskutere muligheten for gratis frakt av sykkel på denne strekningen.

Satsingen vil prioriteres i neste planperiode.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Dialog med VLFK og VY								

## Satsing 5 - Bysykkelordningen skal videreutvikles i samsvar med overordnede transportmål

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Bysykkelordningen fremstår som en suksess så langt. Bruk og effekter av ordningen må analyseres som grunnlag for videreføring av ordningen. Eventuelle geografiske utvidelser eller annen videreutvikling av ordningen må bygge på kriterier for attraktiv drift og bruk.

Ansvar: Bymiljøetaten



Foto: Einar Grieg

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Videreføring av dagens bysykkelordning

Tiltaket handler om videreføring av dagens bysykkelordning. Det vil vurderes om opsjon i kontrakten med Bergen bysykkel skal benyttes. Dersom opsjonen benyttes vil bysykkelordningen som den fremstår i dag vare til 2027 før ny anskaffelse må gjennomføres. Prosessen med ny anskaffelse må starte i god tid slik at man unngår hull i ordningen.

#### Deltiltak:

- Etablering av erstatningslokasjoner ved behov
- Driftsoppfølging og kontraktsoppfølging

#### Tiltak 2 - Utvidelse av bysykkelordning

Utrede mulighet for geografisk (Fyllingsdalen) og funksjonell (elsykler) utvidelse innenfor dagens kontrakt



Foto: Håkon M. K. Skagen



Foto: Håkon M. K. Skagen

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Videreføring av bysykkelordning								→
2 - Utrede utvidelse								

# Innsatsområde 4

Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering



## Mål: Det offentlige skal bygge god sykkelkultur i samarbeid med innbyggerne

### Innsatsområde 4: Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering

Med innsatsområdet Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering peker strategien på at det vil være effekter å hente i «myke» tiltak. Dette blir et viktig tillegg til de foregående innsatsområdene, som skal håndtere det omfattende arbeidet med å bedre den fysiske infrastrukturen.

### Måleindikatorer fra strategi

Fra sykkelstrategien har vi følgende måleindikatorer for innsatsområde 4 i strategiperioden. Målene gjelder for hele sykkelnettet (samtlige veieiere). Status for de ulike indikatorene vil framkomme av det årlige sykkelregnskapet. Se innsatsområde 4, satsing 6.

Indikatorer	Målemetode	Når	Nivå 2020	Forventet nivå 2030
Andel av sykkelnettet som er skiltet.	Kartfesting	Hvert 2. år	Avklares innen des. 2020	80 % av nettet.
Antall skolebarn som har fullført sykkelopplæring.	Kartlegging av opplæringstiltak for 4. og 5. trinn.	Hvert 2. år	4500 (75 %)	5400 (90 %)

Tabell 7: Måleindikatorer for innsatsområde 4



**Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering  
- Satsinger og tiltak**

## Satsing 1 - Sykkelnettet skal skiltes med retningskilt

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

For å gjøre det lettere for syklister å finne frem langs det tilrettelagte sykkeltilbudet, må sykkelnettet skiltes. En del ruter er allerede skiltet, men systemet må videreføres.

Ansvar: Veieierne

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Skilting av sykkelruter på KV								→
Avklare rutenett								
Kartlegge								
Bydelsvis skilting av ruter								→
2 - Utarbeide pilotbeskrivelse								
3- Digitalt publikumskart								→

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Skilting av sykkelruter på kommunale veier

Skilting av sykkelnettet er påbegynt, men fremstår i dag som mangelfullt og vanskelig å orientere seg i.

#### Deltiltak:

- Avklare og oppdatere ønsket rutenett i samarbeid med Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen
- Starte bydelsvis skilting av kommunalt sykkelnett
- Utføre skilting av kommunale sykkelruter i samråd med gjennomføring av strekningsvise sykkeltiltak

#### Tiltak 2 - Pilotprosjekt sykkelrute

Vi vil utrede mulighet for å gjennomføre et pilotprosjekt i samarbeid med de andre veieierne tilsvarende TØI-publikasjonen «Ny sykkelveivisning i Oslo – Før- og etterundersøkelse av forsøksstrekningen Rute 2»

#### Deltiltak:

- Utarbeide pilotbeskrivelse

#### Tiltak 3 – Digitalt publikumskart

Tiltaket handler om utarbeidelse av et nytt publikumskart hvor omlegging av ruter og annen informasjon om midlertidige endringer (ved f.eks. anleggsarbeid) blir gjort tilgjengelig. Funksjonalitet og fremdrift vil være avhengig av tilgjengelige datasystemer og utarbeidelsen av et slik kart må ses i sammenheng med pågående digitaliseringsprosjekter hos Virksomhetsstyring- og OU avdelingen.

#### Deltiltak:

- Publisere sykkelnett som kartlag på google maps
- Tilgjengeliggjøre sykkelnett og ruter gjennom innbyggerapp

## Satsing 2 - Det skal gis sykkelopplæring til barn og unge

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det offentlige skal bidra til sykkelopplæring av barn og unge. Tilbudet må inkludere utstyrssjekk og praktisk trafikkopplæring, og vil gi et godt grunnlag for å styrke barns mobilitet og sikre rekruttering til sykkelbyen, i tillegg til å styrke trafikksikkerheten.

*Ansvar: Kommunen v/Sykel- og mobilitetskontoret og Skoleetaten. Fylkeskommunen*

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Sykkel i skolen

Etat for skole i Bergen kommune har inngått et samarbeid med «Sykkel i skolen» om sykkelopplæring. Tiltaket er 4-årig. Begynner i 2021.

#### Tiltak 2 - Sykkelservice

Tiltaket handler om gratis sykkelservice i bydeler og skoler ved hjelp av et mobilt serviceteam. Bergen kommune bidrar inn i prosjektet med egen medarbeider. Styres av Miljøloftet.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utrulling av sykkelparkering								→
2 - Mobil sykkelservice								→

## Satsing 3 - Miljøloftet skal informere tydelig om sine prosjekt

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Miljøloftet skal informere om pågående prosjekt gjennom oversiktige nettbaserte løsninger. Det kan også være aktuelt å informere om fremtidige tiltak ute langs nettet.

*Ansvar: Kommunikasjonsgruppen i Miljøloftet*

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Oppfølging i kommunikasjonsgruppen

Rammeavtale inngått august 2020 med byråene Haltenbanken og Mannheimer for kommunikasjon og utadrettet virksomhet. Rammeavtalen er inngått for en periode på 4 år (1+1+1+1). Bergen kommune har tre medarbeidere i gruppen.

#### Deltiltak:

- Årlige handlingsplaner utarbeides for kommunikasjonsgruppens aktiviteter

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Oppfølging i kommunikasjonsgruppen								→
Årlige handlingsplaner								

## Satsing 4 - Det må utvikles bedre registre for ulykker med myke trafikanter

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det finnes gode ulykkesstatistikker for politirapporterte ulykker, men det er ikke noe systematisk kartlegging av ulykker der politiet ikke har vært involvert. Eneulykker på sykkel har et omfattende skadepotensial, og foreløpige undersøkelser tyder på at ulykker som bare involverer den forulykkede utgjør et betydelig antall. For å få bedre kunnskap om den totale ulykkesituasjonen, vil vi jobbe for å få i stand et lokalt registreringsarbeid på legevakten for alle som er skadd i forbindelse med sykling.

Ansvar: Kommunen og partene i Miljøløftet.

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Skaderegistrering

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har høsten 2020 startet utredning av pilotprosjekt for skaderegistrering. Sammen med 8 andre byer skal Bergen være med i prosjektet for å finne utforming og praksis for et godt system som vil sikre et funksjonelt register.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024		
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	
1 - Bistå i prosjekt									➔



Foto: Einar Grieg



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Einar Grieg



Foto: Lars Ove Kvalbein

## Satsing 5 - Det skal arbeides aktivt for å redusere konflikt mellom syklister og store kjøretøy

Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Ulykkesstatistikk på nasjonalt nivå viser at store kjøretøy er overrepresentert i de alvorlige sykkelulykkene. Vi vil arbeide for risikoreduerende tiltak særlig rettet mot store kjøretøy, både lastebiler og busser. Byen er avhengig av både varelevering og kollektivtransport, og tiltak må ikke vanskeliggjøre de store kjøretøyenes nødvendige funksjoner. Det kan være nyttig å særlig undersøke utfordringene knyttet til varelevering og se på muligheter for å redusere konfliktnivået mellom bylogistikk og myke trafikanter. Blindsonekamera/ blindsonevarsling kan være eksempel på et konkret og relativt enkelt virkemiddel

Ansvar: Kommunikasjonsgruppen i Miljøløftet

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024		
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	
1 - Innspill til planarbeid									➔
2 - Blindsonekamera									
3 - Dialog med bransjen									➔

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

### Tiltak 1 - Innspill til planarbeid (løpende tiltak)

En effektiv måte å redusere antall konflikter er å hindre dette i tidlige planfase. Tiltaket handler om strukturering og prioritering av kommunens sykkelarbeid. Bergen kommune skal være pådriver for at sykling ivaretas i all plan- og byggesaksbehandling.

Deltiltak:

- Informere internt/eksternt om strategi og vedtatt sykkelnett
- Gjennomføre samhandlingsmøter mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten
- Bymiljøetaten skal gi innspill til sykkelløsninger i pågående planarbeider

### Tiltak 2 - Vurdere muligheter som ligger i offentlige anbudskonkurranser

Utrede muligheten for implementering av blindsonekamera på store kjøretøy.

### Tiltak 3 - Dialog med bransjen (løpende)

Jevnlig samhandling med logistikkbransjen.

## Satsing 6 - Det skal lages årlig sykkelregnskap for Bergen

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

For å bedre oversikten med sykkelsatsingen, og dermed lette arbeidet med gjennomføring av strategien foreslås et årlig sykkelregnskap for Bergen. Det må være en kortfattet oversikt som ikke tar mye ressurser bort fra satsingen, men som blir et hjelpemiddel i oppfølging av de ulike satsingene. Sykkelregnskapet vil bl.a. vises status for de ulike satsingene og mållindikatorene.

*Ansvar: Gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet / Plan- og bygningsetaten.*

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Løpende registreringsarbeid

##### Deltiltak:

- Løpende oppdatering av grunnlag i kommunens kartverktøy som samsvarer med etterspurte måleindikatorer (f.eks. kartfesting av sykkelparkering, registrering av kvalitet osv.)

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Løpende registreringsarbeid								→



Figur 4: Forsiden til utkast for "Sykkelregnskap for Bergen 2020"

## Satsing 7 - Holdningsskapende arbeid

### Beskrivelse av satsing fra strategidokumentet:

Det skal arbeides med å styrke sykkelkulturen i Bergen gjennom holdningsskapende arbeid. Arbeidet må rettes både internt i offentlige etater, mot private aktører og generelt mot innbyggerne. Vi ser i dag ulike meninger om hva en syklist trenger og hva en syklist bidrar med i transportsystemet. Private aktører er viktige samarbeidspartner for det offentlige. Flere virksomheter har sett fordeler ved å benytte sykkelen til tjenestemobilitet for sine ansatte. Det offentlige vil jobbe for å påvirke private aktører til å legge til rette for sykkel. Sykkelreparatør til skoler eller arbeidsplasser kan være ett av flere incentiver for å finne frem og ta i bruk sykkelen. Det kan også være aktuelt å se på tilskudd til låneavtaler for å gi nye grupper mulighet til å teste ut elsykler eller større vare sykler. Bergen er så vidt kommet ut av startblokken som sykkelby. Å bidra til bevisstgjøring om syklisters behov internt i organisasjonene er fortsatt nødvendig.

Ansvar: Gang- og sykkelgruppen i Miljøløftet / Plan- og bygningsetaten.

### Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

#### Tiltak 1 - Avklare muligheter for leasing av elsykler til ansatte i Bergen kommune

Innhente bindende forhåndsuttalelse for å avklare skattemessige utfordringer i samarbeid med BFNE (byrådsavdeling for finans og eiendom).

#### Tiltak 2 - Videreføre og utvikle samarbeidet med BUA (Barn Unge Aktivitet) på utlån av elsykkel og el-lastesykkel

Videreføre samarbeidet.

#### Tiltak 3 - Utlån av sykkelskap til bedrifter for testing (pilotprosjekt)

Bergen kommune tilbyr utlån av skap til uttesting av løsning.



Planlagt fremdrift pr. tiltak	2021		2022		2023		2024	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Leasing av elsykler								
2 - Samarbeid med BUA								→
3 - Utlån av sykkelskap								





Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Margrethe Viken Szabo



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Margrethe Viken Szabo



Foto: Lars Ove Kvalbein



Foto: Lars Ove Kvalbein

# Vedlegg 1

## Prosjektoversikt

Her følger bydelsvis oversikt over prioriterte kommunale strekninger i planperioden. Utstrekningen til de ulike tiltakene er ikke låst, og det kan komme endringer underveis i planleggingen.

# ARNA

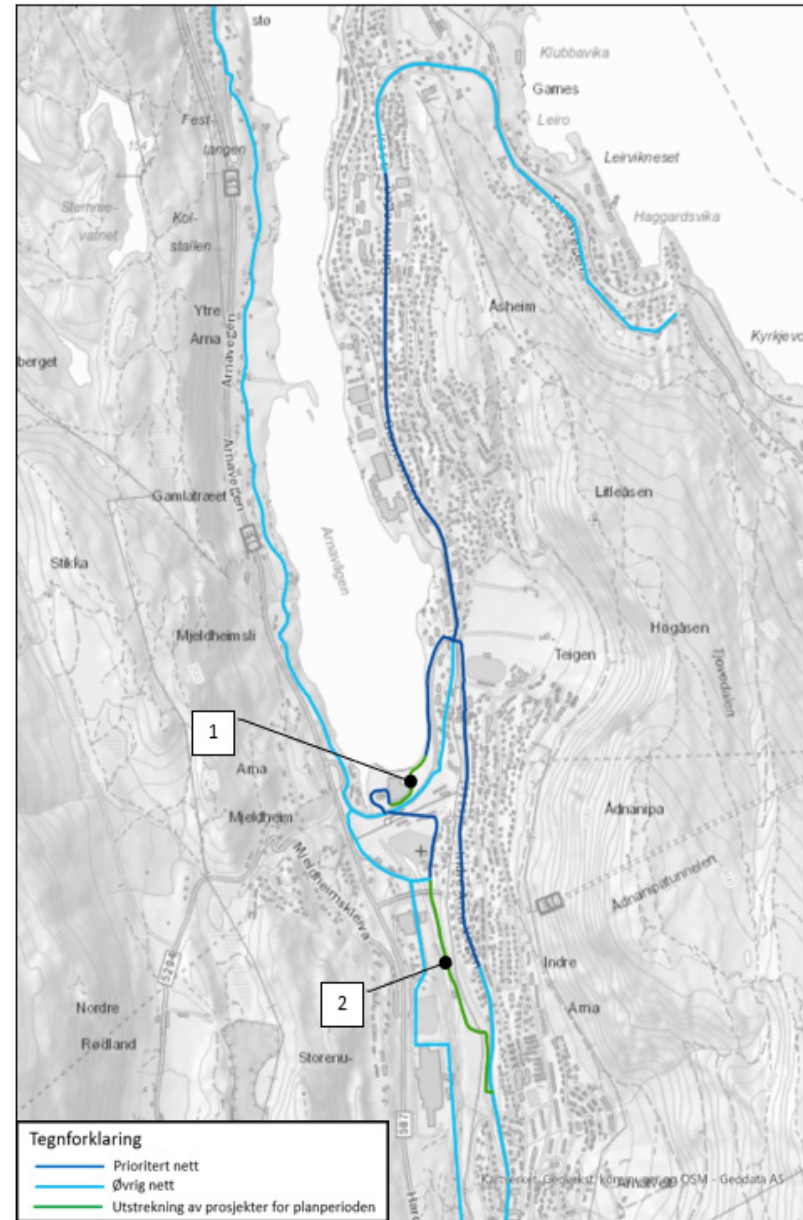
Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden:

## 1 - Øyrane Torg

Tiltaket innebærer å koble eksisterende gang- og sykkelvei fra Garnesvegen videre over plassen utenfor Øyrane torg og fram til Arna stasjon. Tiltaket må detaljprosjekteres og forventet byggestart er mot slutten av perioden. Fremdrift er avhengig av det pågående arbeidet med områdereguleringsplan for Indre Arna. Midlertidige tiltak vil vurderes. Tiltaket har en lengde på ca. 350 meter.

## 2 - Lasklia

Tiltaket innebærer å stenge veien for gjennomkjøring. Status på veien endres fra kjørevei til gang- og sykkelvei med kjøring til eiendom. Stengning av veg må utredes av Plan- og bygningsetaten. Trolig behov for fysiske tiltak som må detaljprosjekteres. Løsning for strekningen fra krysset Lasklia x Reinane og fram til Arna Stasjon vil være avhengig av det pågående arbeidet med områderegulering av Indre Arna. Midlertidige tiltak vil vurderes. Tiltaket har en lengde på ca. 1 km.



Figur 5 - Prosjektoversikt for Arna

## BERGENHUS

*Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden. I tillegg er tatt med enkelte prosjekter som tilrettelegger for sykling og sykkelparkering utenfor vedtatt nett:*

### 1 - Dokkeveien

Tiltaket omfatter strekningen Bredalsmarken – Ivar Aasens gate. Forprosjekt er under utarbeidelse hvor flere mulige løsninger utredes. Eksempler på tiltak som vurderes er reetablering av fortau, sykkelgate med tillat kjøring til eiendom, flytting av snuplass, skilte kjøring forbudt. Endelig løsning velges på bakgrunn av utredning og løsningsforslag fra forprosjekt.

### 2 - Olaf Ryes veg

Tiltaket strekker seg fra toppen av Olaf Ryes veg (ved kobling til Menneskerettighetenes plass) og ut Wolffs gate. I øverste del av Olaf Ryes veg skal det etableres sykkelveg. For nedre del av Olaf Ryes veg samt Wolffs gate vil det gjennom forprosjektet utredes ulike løsningsforslag. For denne delen kan det bli behov for fjerning av kantparkering. Endelig løsning velges på bakgrunn av utredning og løsningsforslag fra forprosjekt.

### 3 - Krohnengsgaten

Tiltaket omfatter opprustning av areal ut mot Fredens bolig samt utvidelse av fortau ved passasje ut mot Breistølsveien i nord. På det opprustede arealet vil det etableres ny sykkelparkering. Forventet byggestart i løpet av høsten 2021.

### 4 - Nonnekloppen - Floridal

Tiltaket omfatter videreføring av løsnings med separat gang og sykkelvei fra Nonnekloppen og fram til St. Paul videregående skole. Prosjektet vil også utrede mulig bruk av Thomasstien. Endelig løsning avklares gjennom detaljprosjektering.

### 5 - Rasmus Meyers Alle

Tiltaket er et TS-tiltak for bedre leding av syklistene. Omfatter legging av storgatestein i kjørearealet til sideveg fra Lars Hilles gate og inn mot Lille lungegårdsvann. Byggestart er avhengig av når testtelt for Covid-19 fjernes fra Festplassen. Foreløpig byggestart i løpet av høsten/vinteren 2021.

### 6 - Strandgaten

Utredning for å forbedre kobling mellom Christian Michelsens gate og Torget. Evt. mindre tiltak kan bli realisert i perioden.

### 7 - Haakon Shetelig's Plass

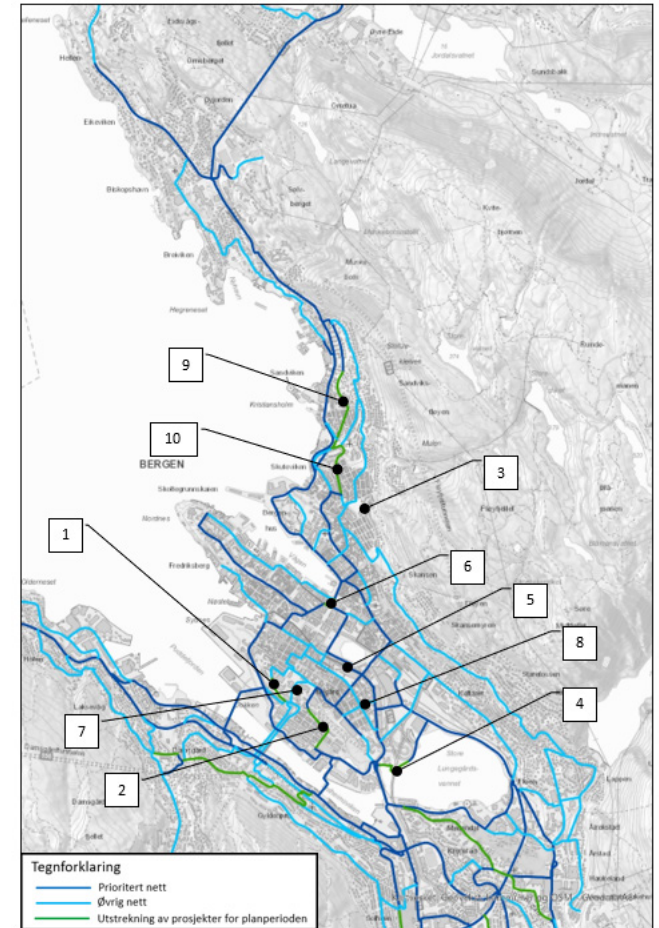
Utredning sykkeløsning mellom Bergen Sjøfartsmuseum og Johanneskirken. Utredning kan resultere i større eller mindre tiltak som igjen må detaljprosjekteres. Forventet byggestart mot slutten av perioden.

### 8 Jonas Reins gate

Mindre tiltak for bedre sykkeltilrettelegging over gatetun i Jonas Reins gate. Strekning inngår som en del av opprustningsprosjektet til Graveklubben for Nedre Nygård. Forventet byggestart i løpet av 2021.

### 9 - Amalie Skams vei

Utredning sykkeløsning fra Amalie Skrams vei 25 og ut Ekregaten. Prosjektet må ses i sammenheng med bybaneutbyggingen og er ikke prioritert før mot slutten av perioden.



Figur 6 - Prosjektoversikt for Bergenhus

### 10 - Ladegårdsgaten

Utredning sykkeløsning fra kryss Nye sandviksvegen x Ladegårdsgaten og inn nordligste del av Repslagergaten. Prosjektet er ikke prioritert før mot slutten av perioden. Byggestart er avhengig av når testtelt for Covid-19 fjernes fra Festplassen. Foreløpig byggestart i løpet av høsten/vinteren 2021.

## FANA OG YTREBEYGDA

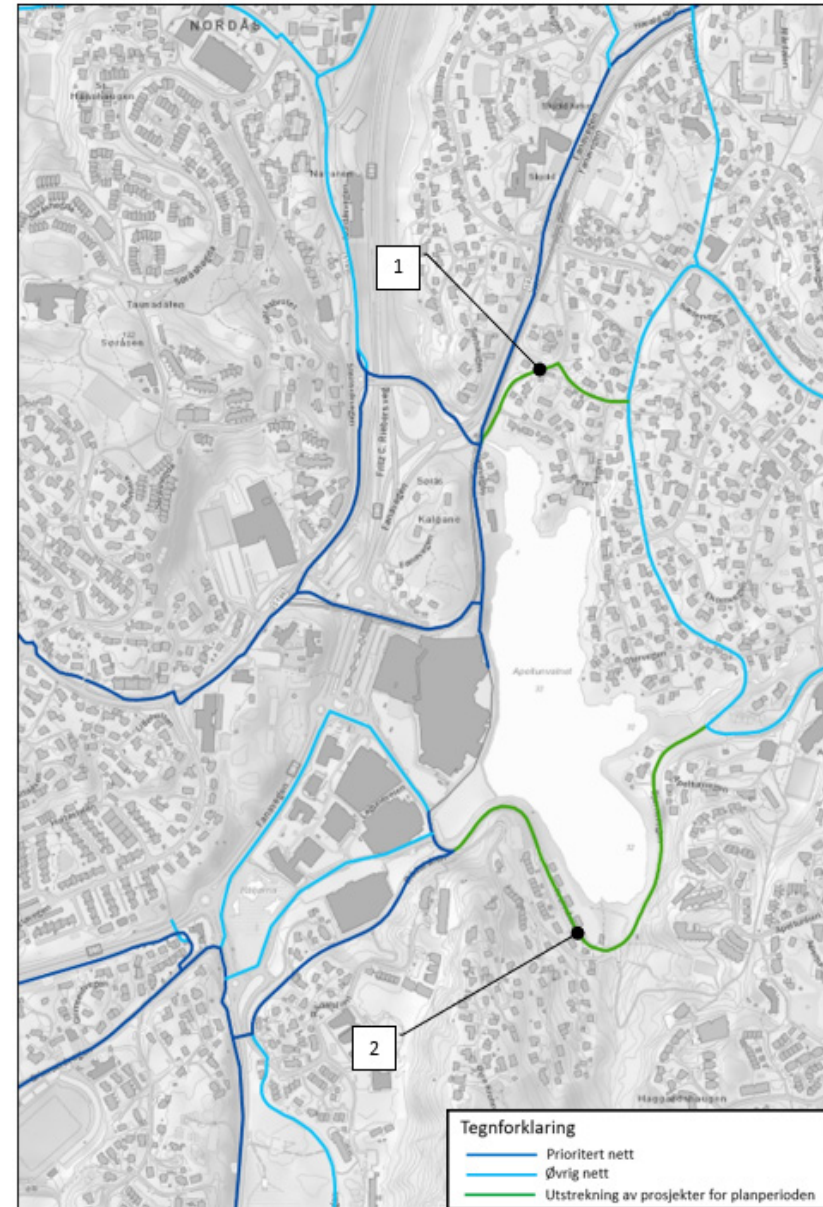
Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden:

### 1 - Harevegen

Omfatter strekningen fra kryss Bjørnevegen x Bevervegen og ned Harevegen fram til undergang under Fv. 582. Mulige løsninger må utredes og aktuelle tiltak er ikke avklart på nåværende tidspunkt.

### 2 - Khronåsvegen

Omfatter strekning fra Laguneveien gjennom Krohnåsvegen og sørligste del av Bjørnevegen. Mulige løsninger må utredes og aktuelle tiltak er ikke avklart på nåværende tidspunkt.



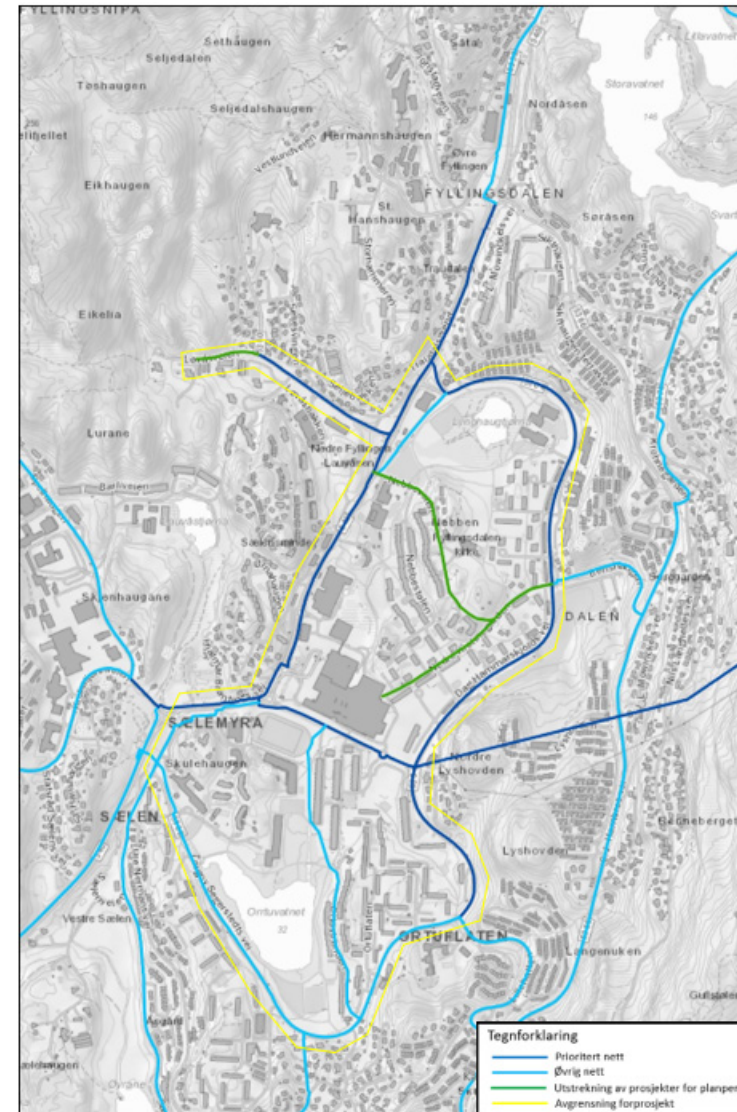
Figur 7 - Prosjektoversikt for Fana og Ytrebygda

## FYLLINGSDALEN

### Fyllingsdalen forprosjekt

I dag er det svært lite sykling internt i Fyllingsdalen, og topografien hindrer stor grad av sykling til og fra bydelen. Sykkeltunellen som kommer, vil endre dette og gjøre barrieren mellom Fyllingsdalen og Bergensdalen mindre. Skal potensialet for å øke andelen sykkelreiser til og fra Fyllingsdalen ivaretas, må det sikres god kopling av tunnelen til målpunkt på hver side.

Forprosjekt skal dekke de kommunale gater som inngår i området markert med gult i figur 7. Prosjektet er tenkt gjennomført i et samarbeid med den pågående områdereguleringen for å sikre gode og gjennomførbare løsninger. Det er et mål at forprosjektet skal gjennomføres i et tett samarbeid med Vestland fylkeskommune og Plan- og bygningsetaten. Forprosjekter vil kunne resultere i flere nye prosjekter som i neste fase må detaljprosjekteres. Endelige løsninger velges på bakgrunn av utredning og løsningsforslag fra forprosjekt. Forventet byggestart mot slutten av planperioden.



Figur 8 - Prosjektoversikt for Fyllingsdalen

## LAKSEVÅG

Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden. I tillegg er det tatt med enkelte prosjekter som tilrettelegger for sykling og sykkelparkering utenfor vedtatt nett.

### 1 - Laksevåg forprosjekt

Forprosjekt for sykkel for et større område i Indre Laksevåg. Forprosjektet vil kunne resultere i flere prosjekter. Forprosjektet må sees i sammenheng med pågående planarbeid i området.

### 2 - Vestre Vadmyren

Oppgradering av turvei til et mer rullevennlig dekke og ny belysning. Omfatter strekningen forbi Klasatjørnet. Ca. 360 meter. Forventet byggestart i 2021.

### 3 - Lyngfaret

Tiltaket omfatter etablering av gjennomgående fortau, fartsreducerende tiltak, oppstramming av vei og fornyet belysning.

Strekningen er på ca. 730 meter og har en forventet byggestart i 2021. Strekningen vil også tilrettelegges ved bruk av oppmerkingssymbolet «Sharrows». Symbolet tydeliggjør sykkelens plass i gaten og vil være en av de første gatene i Bergen hvor dette benyttes.

### 4 - Gabriel Tishendorfs vei

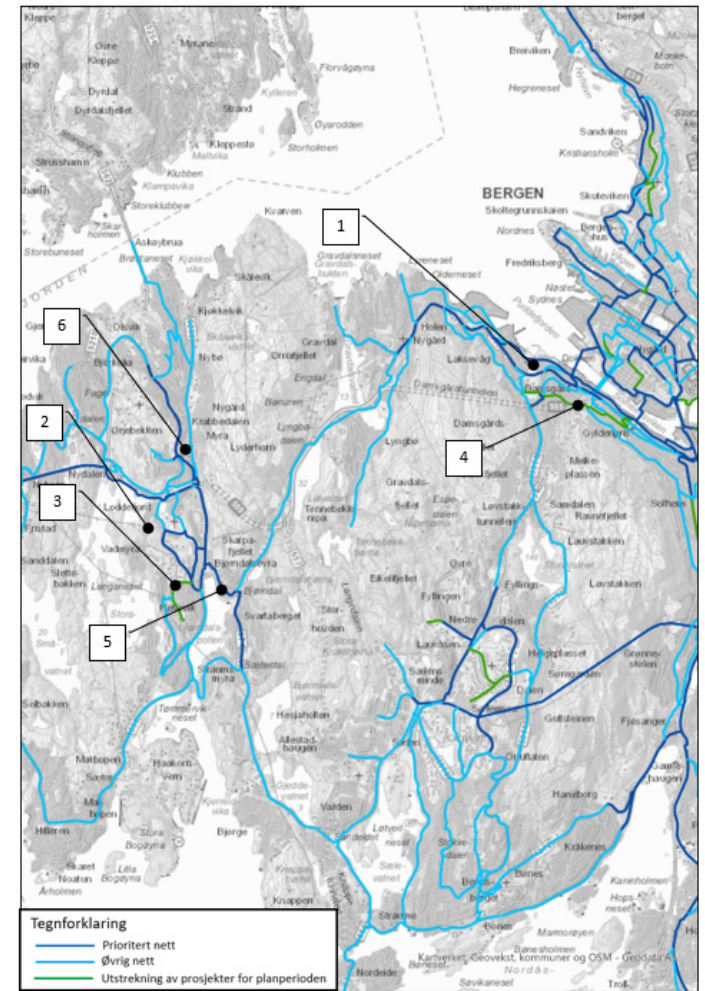
Sykkelpassasje fra Gabriel Tischendorfs vei til Frydenbøllien. Forventet byggestart i 2021.

### 5 - Bjørndalsbakken

Utrede mulig sykkelløsning. Prosjektet starter opp senere i planperioden.

### 6 - Kjøkkelvikkbakken

Utrede mulig sykkelløsning. Prosjektet starter opp senere i planperioden. isert i perioden.



Figur 9 - Prosjektoversikt for Laksevåg

## ÅRSTAD

Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden. I tillegg er det tatt med enkelte prosjekter som tilrettelegger for sykling og sykkelparkering utenfor vedtatt nett.

### 1 - St. Olavs vei

Tiltaket omfatter 60 meter ny GS-veg inkl. opprusting av gatetun. Forventet byggestart høsten vinteren 2021. Deler av St. Olavs vei vil også tilrettelegges ved bruk av oppmerkingssymbolet «Sharrows». Symbolet tydeliggjør sykkelens plass i gaten og vil være en av de første gatene i Bergen hvor dette benyttes.

### 2 - Nicolaysens vei

Sykkelpassasje fra Nicolaysens vei til Inndalsveien.

### 3 - Schweigårds vei

Sykkelpassasje fra Schweigårds vei til Inndalsveien

### 4 - Fredrik Stangs vei

Sykkelpassasje fra Fredrik Stangs vei til Inndalsveien

### 5 - Birkeveien

Synliggjøring av sykkelrute. Det kan bli behov for fjerning av kantparkering.

### 6 - Slettebakksveien

Omfatter strekning fra Haukelandsveien og fram til kryss Gimleveien. Tiltaket omhandler separering av gående og syklende.

### 7 - Løbergsveien

Tiltaket strekker seg fra krysset Løbergsveien x Mindeveien og fram til Sygnagaten. Forprosjekt igangsettes i løpet av april 2021 hvor flere ulike løsninger vil bli vurdert. Det kan det bli behov for fjerning av kantparkering.

### 8 - Wiers-Jenssens vei

Omfatter primært strekning fra Natlandsveien og fram til Adolph Bergs vei. Forprosjekt igangsettes i løpet av april 2021 hvor flere ulike løsningen vil bli vurdert. Det kan bli behov for fjerning av kantparkering.

### 9 - St. Halvards vei – Kronstad

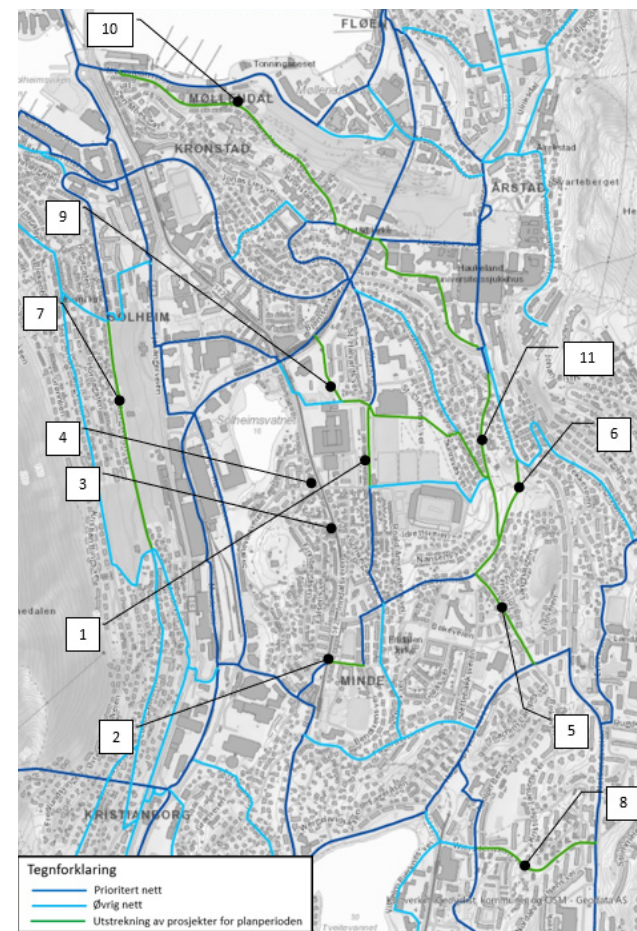
Tiltaket omfatter ny GS-veg fra St. Halvards vei og fram til ny sykkelvei langs bybanens linje 2. Strekingen vil bli en viktig kobling til Nymark og videre mot sørøst. Tiltaket gjennomføres i et samarbeid med BU (Bybanen utbygging) og Statsbygg. Forventet ferdigstilt høsten/vinteren 2021/2022.

### 10 - Kronstad – Haukeland

Forprosjekt for vurdering av rute mellom Haukeland og Nygårdsgaten over Kronstad (Klaus Hanssens vei – Jonas Lies vei – Kryss Haukelandsbakken x Ibsens gate). Forprosjektet er meldt inn til Miljøløftet, men det er usikkert om strekingen blir prioritert i denne planperioden inntil Miljøløftets handlingsprogram er vedtatt.

### 11 - Idrettsveien – Birkeveien

Forprosjektet er meldt inn til Miljøløftet, men det er usikkert om strekingen blir prioritert i denne planperioden inntil Miljøløftets handlingsprogram er vedtatt.



Figur 10 - Prosjektoversikt for Årstad



# ÅSANE

Følgende kommunale strekninger fra vedtatt sykkelnett definert som «offentlig utbyggingsfase 1» inngår i planperioden:

## 1 - Åmundsleitet

Tiltaket strekker seg fra Liavegen til Åmundsleitet borettslag og består av flere mindre utbedringer for sykkelprioritert utforming langs strekningen. Eksempler på tiltak kan være å rydde i parkeringsforhold, fjerne bommer, oppgradere dekke og reetablere oppmerking.

## 2 - Åsamyrane (sør)

Tiltaket er en punktutbedring for å redusere konflikt mellom gange og sykkel ved overgangsfelt.

## 3 - Liavegen punktutbedring

Tiltaket består av en rekke mindre tiltak og justeringer for å forbedre kryssløsning fra Liavegen til Litleåsvegen samt utbedre trasé fra Liakroken inn på Liavegen

## 4 - Barkaleitet/Rollandslia

Tiltaket omfatter etablering av ny sykkelvei ved utvidelse av eks. asfaltert gangsti langs østsiden av vegen.

## 5 - Liavegen

Tiltaket omfatter etablering av ny sykkelvei ved utvidelse av eks. asfaltert gangsti langs østsiden av vegen.

## 6 - Åsamyrane (nord)

Opprustning av eks. GS-veg. Tiltaket omfatter oppmerking, oppstramning av kryss/avkjørsler samt opprustning av dekke.

## 7 - Rollandslia fortsettelse

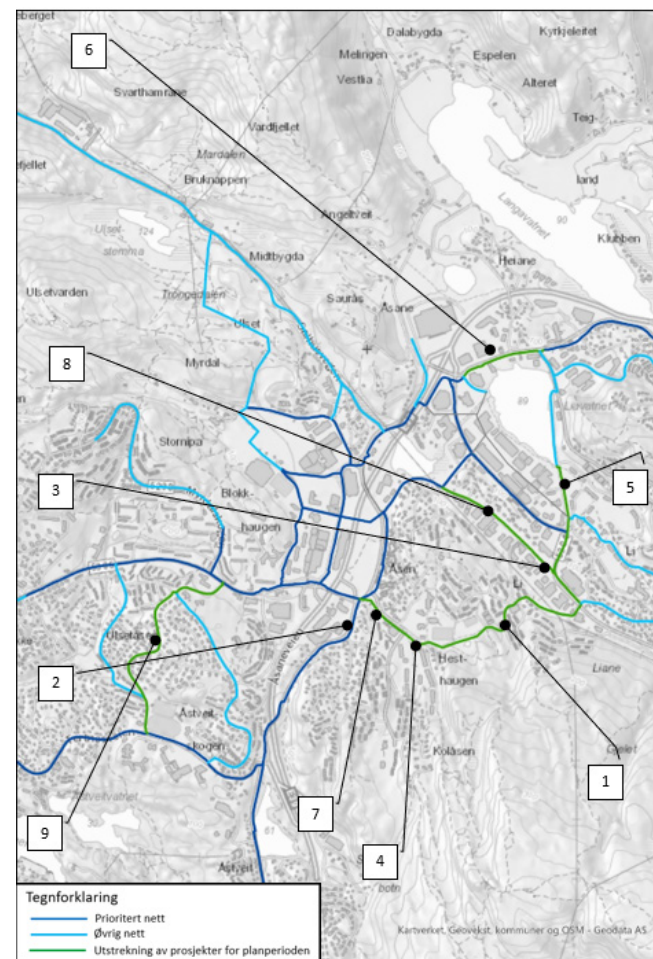
Mindre tiltak for bedre synliggjøring av sykkeltrasé på gjenstående strekning fram til Åsamyrane.

## 8 - Litleåsvegen

Tilrettelegge for sykkel langs Litleåsvegen fra kryss Liavegen x Litleåsvegen og fram til Liamyrane. Forprosjekt igangsettes i løpet av våren 2021 hvor flere ulike løsninger vil bli vurdert.

## 9 - Midtkleiva

Utredde forbindelse mellom Hesthaugvegen og Tertnesveien. Prosjektet starter opp senere i HP-perioden.



Figur 11 - Prosjektoversikt for Åsane