

# Byluftlisten - sykkelpolitikk

## Dagens situasjon

Bergen er en by i vekst som kommer til å se en markant økning i transportetterspørselen i årene fremover. Sammen med kollektivtransport, er tilrettelegging for sykling et viktig virkemiddel for å bremse veksten av biltrafikk og dermed redusere utslippene av svevestøv og NO<sub>x</sub> som er kilder til den dårlige luftkvaliteten Bergen sliter med på vinterstid.

Overraskende nok har Bergen kommune siden 2002 ”satset på sykkel”. Ni år etter at den store satsningen startet, er Bergen likevel fremdeles svært dårlig tilrettelagt for syklistene. Sykkelnettet som finnes, er ikke sammenhengende og mangler en enhetlig struktur. Det består av gang- og sykkelveier, sykkelfelt i kjørebanelen og noen få rene sykkelveier. Særlig sentrum er kronglete å komme gjennom. På tross av at store deler av gatenettet i Bergen sentrum har blitt oppgradert i den perioden Bergen kommune har ”satset” på sykkel, er det fortsatt vanskelig å sykle gjennom byens hjerte.

Kun 3-4 % av alle reiser skjer på sykkel, mens Trondheim til sammenligning har en sykkelandel på 9 % (jf. Reisevaneundersøkelsen fra 2005, 2008). Det nasjonale målet er en sykkelandel på 10 %, og dette bør være et minstemål for Bergen. Det krever en sterk forbedring av fremkommelighet, synlighet og sikkerhet for syklistene. Det må være trygt og attraktivt å bruke sykkel som transportmiddel for at målet om økt sykkelandel skal kunne oppnås.

## Hva gjør Bergen kommune?

I sykkelsatsningen perioden 2002 – 2011 hadde Bergen kommune som mål å bygge 17 km med hovedinnsfartsårer (A-ruter) og 17 km bydelsruter (B-ruter). Per 2011 har **kun 27 % av rutene blitt bygget**.

Det er kommet en ny ”**Sykelstrategi for Bergen (2010 – 2019)**”, og 24. januar 2011 ble det i Bergen bystyre vedtatt at ”**Handlingsplan (2010 – 2013)** skal legges til grunn for prioriteringer i de årlige plan og byggeprogrammene i Bergensprogrammene” og at ressursbruken skal prioriteres og tilpasses Sykelstrategi for Bergen 2010 – 2019.

Dersom denne handlingsplanen blir fulgt opp vil det bli bygget til sammen 19 km sykkelvei de neste 4 årene (12,4 km på hovedrutenettet). **Med andre ord vil det i Bergen kommune i 2015 fortsatt gjenstå 7,1 km på målet for perioden 2002 til 2011. Dette er ikke imponerende.**

I tillegg kommer **gjennomføringen av strategien til å koste 150 mill. kroner i året, mens handlingsplanen legger opp til 56 mill. kroner i året i perioden 2010 til 2013. Med andre ord vil det lite ambisiøse målet være vanskelig å gjennomføre i praksis.**

Byluftlisten mener at dersom man tar hensyn til pkt. 5.2 i Sykelstrategi for Bergen 2011 – 2019: ”Prioritering av sykkeltrafikk fremfor biltrafikk”, bør det være fullt mulig å bygge ut sykkelveinettet i et mye raskere tempo enn det som har vært gjort siden sykkelsatsningen startet i 2002.

### **Hva vil Byluftlisten gjøre?**

Byluftlisten vil forbedre fremkommelighet, synlighet og sikkerhet for syklistene i Bergen slik at sykkel blir et attraktivt transportmiddel i hverdagen. Vi vil gi syklistene god plass i trafikkbildet, slik at sykkel oppfattes som et likeverdig transportmiddel til motorkjøretøy. I enkelte tilfeller må derfor sykkeltrafikk prioriteres fremfor biltrafikk for at flere skal velge å sykle, noe som gagnar både syklist og bilister.

#### *Sentrum skal prioriteres*

Plan for sykkeltrasé gjennom sentrum må på plass umiddelbart slik at utbygging kan skje i sammenheng med andre byggeprosjekter. Bergen sentrum skal ha høyest prioritet i første omgang, ettersom det her er svært dårlig tilrettelagt for sykling, samtidig som at sentrum har den høyeste tettheten av gående og syklist. Byluftlisten stiller seg bak forslaget i idéprosjektet til COWI om hvordan sentrum kan tilrettelegges for syklist og mener dette bør legges til grunn for videre byggeplaner. Forslaget er ett av flere som ble utarbeidet for kommunen i 2010, og det er COWI sitt idéprosjekt som fremmes av Syklistenes Landsforening.

#### *Sammenhengende sykkelveier gjør sykkel til et attraktivt transportmiddel*

Byluftlisten vil ha sammenhengende sykkelvei fra Landås til Loddefjord og fra Fana til Åsane, begge med knutepunkt i sentrum. Vi stiller oss positive til utbygging av sykkelstunneler (Eidsvåg, Løvstakken, Krohnstad - Møllendahl) som vil redusere reisetiden fra bydelene og dermed legge til rette for at flere velger å sykle til jobben.

#### *Sikkerhet*

For at det skal være attraktivt å sykle i hverdagen, trenger vi gode trafikkløsninger som reduserer konfliktnivået mellom syklist, bilister og fotgjengere. Det bør utarbeides en standard for hvordan syklist innlemmes i trafikken med fokus på økt synlighet for syklist og klare trafikregler. Syklist skal ha prioritet i veikryss, og egne trafikkløp og skilt vil bidra til sikrere ferdsel for syklist i trafikken. Sykkelveiene skal være tilstrekkelig brede, adskilt fra bil- og gangveier og skal føres bak busstopp. Byluftlisten er for å tillate sykling mot enveiskjøring på utvalgte strekninger.

#### *Parkering og vedlikehold*

God sykkelparkering skal bli tilgjengelig i hele byen og ved alle innfartsknutepunkt, og sykkelveiene skal vedlikeholdes gjennom hele året.