



Dato: 03.01.2021 Arkivkode: N-609 Bilag nr: Arkivsak ID: 16/6275 J.post ID: 20/268382
Saksansvarlig: Svein Finnanger
Saksbehandler: Håvard Almeida Eriksson

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Hovedutvalg for miljø, idrett og kultur		

Handlingsplan sykkel 2021-2024 - Rapportering 2020

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Handlingsplan sykkel 2021-2024 med prioriteringer vedtas
2. Handlingsplan sykkel, rapport for 2020 tas til orientering

SAKEN I KORTE TREKK

Handlingsplan sykkel prioriterer bruken av de øremerkede investeringsmidler til sykkel fordelt på; mindre tiltak, større prosjekt og tilrettelegging for planbank. Saken foreslår prioriteringer av innsatsen for 2021-2024, samt rapportering for 2020, herunder også driftsmidler.

For 2021-2024 følger forslag til handlingsplan prioriteringene til Sykkelstrategiens satsingsområder. Handlingsplan sykkel er et viktig virkemiddel for å nå målene i sykkelstrategien. Etablering av tryggere løsninger skal få flere som ikke sykler i dag til å sykle, samt redusere skader og ulykker.

Sammenhengende sykkelruter har stor prioritet. Fokuset er på hvor kommunen har ansvaret og hvor kommunen må samarbeide med fylkeskommunen. Det er i forbindelse med reguleringsplaner at areal til sammenhengende sykkelruter og sykkeltiltak sikres. Verktøyet for å sikre areal til sykkel er når reguleringsplaner og områdereguleringer vedtas. Dette betyr at vedtatte reguleringsplaner ikke nødvendigvis tar hensyn til tilrettelegging for en økt sykkelandel. Det er i planarbeidet utfordrende å lage robuste og fremtidsrettede løsninger som også er og blir juridisk bindende.

For eksempel krever separering av syklende og gående større areal. For økt trygghet fokuserer Handlingsplan sykkel på sammenhengende sykkelruter med adskilte løsninger for syklistene. Høsten 2020 ble det varslet oppstart i arbeid med [ny kommuneplan](#) (samfunn- og arealdel). Prioriterte sykkelruter meldes inn i arbeidet med arealdelen. Omreguleringer kan være nødvendig å gjennomføre for prioriterte strekninger.

Tidligere behandling

[Handlingsplan sykkel 2020-2021 – Rapportering 2019](#)

[Handlingsplan sykkel – 2020 Midtveisrapportering](#)

Redegjørelse

I mars 2019 vedtok kommunestyret ny [Sykkelstrategi](#) med plan for sykkelveinettet 2018-2030 hvor hovedmålet er en sykkelandel på 20 prosent i 2030 i områder med bymessig karakter. Samtidig ble det vedtatt et nytt revidert sykkelveinett som både er lengre og tettere enn det gamle. Her defineres standardiserte sykkelløsninger som skal benyttes for sikre et trygt, gjennomgående og helhetlig sykkelveinett som kan «tåle» en mangedobling av både gående og syklende.

Der veinettet er definert som hovedsykkelvei skal syklende (og gående) ha separate løsninger eller unntaksvis der biltrafikken er lav nok (ÅDT<2000) dele areal med bilistene. Alle område- og reguleringsplaner må ivareta [bestemmelser og retningslinjer](#) i Kommuneplanens arealdel §12.2 som sier at sykkelruter i alle plansaker skal ivaretas og sikres reguleringsmessig jf. plan for hovedsykkelveinettet og Bærum kommunes sykkelstrategi. Område- og reguleringsplaner må særlig i sentrumsområder ivareta sykkel slik at det er plass for sykling som framtidig framkomstmiddel og derved nå målene økning i antall gående og syklende.

Sykelhandlingsplanens planbank har som mål å ha ferdig planlagte og regulerte prosjekt som kan igangsettes når finansiering er klar.

For de deler av veinettet som er definert som sekundærsykkelvei vil sykkel- og gangtrafikken være lav nok til at kombinerte gang- og sykkelveier er tilstrekkelig.

Sykelstrategien følger opp [Klimastrategiens](#) mål 5:

I 2025 skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 prosent og sykkelandelen skal være 7 prosent.

Per 2018 er [sykkelandelen i Bærum 4 prosent](#).

Sykelstrategien har fem satsingsområder

1. Det skal oppleves trygt å sykle i Bærum
2. Det skal være raskt å komme fram for syklistene i Bærum, særlig fram til kollektivknutepunkt
3. Sykkel skal være et prioritert transportmiddel. Bærum kommune skal tilrettelegge for sykling gjennom planlegging og utbygging
4. Sykkel skal være en naturlig del av tettsteder, byliv og tettsteder
5. Bærum kommune skal markedsføre sykkel

Satsingsområdene 3 og 4 må særlig hensyntas i alle planprosesser, men alle satsingsområdene er aktuelle for kommunens planarbeid.

For en helhetlig sykkelsatsning er det avgjørende at kommunen har en oversikt over de mest prioriterte sykkelrutene. Dette støtter opp om Mobilitetsstrategiens [innsatsområde](#) om å planlegge og bygge ut helhetlig infrastruktur som fremmer gåing, sykling og kollektiv.

Flere større prosjekter har synliggjort behovet for mer helhetlig planlegging. Eksempelvis ble nylig gjennomført Skuiveien (E16-Statens vegvesen) opparbeidet uten separert løsning, basert på en gammel reguleringsplan.

Kommuneplanens arealdel sier bestemmelsene §12.2 at sykkelruter i alle plansaker skal ivaretas og sikres reguleringsmessig. Ofte vil det kun sikres arealer til fellesformål som gatetun eller vei, uten en detaljert beskrivelse og krav for sykkelløsning. Ofte utgjør en sykkelløsning i en delplan, kun en liten del av en helhetlig løsning over lengre strekninger. Det har vist seg vanskelig å stille rekkefølge krav til opparbeidelse av del sykkelløsning i reguleringsplaner som f.eks i Nesveien, Bærumsveien (gjennom Bekkestua) og Forneburingen, alle definert som hovedsykkelruter i sykkelstrategien. Gjennom å stiller krav til opparbeidelse av sykkelløsninger i reguleringsplaner vil utbyggere være med på å ta en del av kostnadene. Dette kan skje gjennom mer aktiv bruk av utbyggingsavtaler For Fornebu er det behov for å revidere "[Sykkelveier på Fornebu](#)", en veileder som definerer premissene for utbygging av sykkelveinettet på Fornebu.

I 2020 ble det igangsatt et arbeid med å definere helhetlige sykkelruter i samarbeid med de ulike veieiere (fylke og stat). Målet er å utarbeide en mer detaljert oversikt over framtidige tiltak over lengre strekninger for samlet kunne prioritere best tiltak for god måloppnåelse. Arbeidet med sykkelruter vil bidra med å definere fremtidig prosjekter til planbank og er viktige for å kunne prioritere ressurser og synliggjøre behov i budsjettssammenheng.

Høsten 2020 ble det varslet oppstart i arbeid med [ny kommuneplan](#) (samfunn- og arealdel). Arbeidet med sykkelruter vil være et viktig bidrag til dette arbeidet.

For å sette fokus på sykkel som transportmiddel, samt få til et godt samarbeid mellom forvaltningsnivå/-områdene om utvikling og drift av en helhetlig sykkelinfrastruktur, inngikk Bærum kommune i 2019 en [sykkelbyavtale](#) med Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune. Bærum ble med det en av syv sykkelbykommuner i fylket.

Vurdering

Kommunedirektøren viser til sykkelstrategiens fem satsingsområder som følges opp i handlingsplan sykkel med delmål:

- Delmål 1: Tryggere løsninger for syklist
- Delmål 2: Få flere til å sykle deler av reisen
- Delmål 3: Sikre helhetlige strekninger i område- og reguleringsplaner
- Delmål 4: Økt antall syklist i sentrumsområdene
- Delmål 5: Motivere potensielle syklist

Med et økende omfang investeringsprosjekter er det behov for økt gjennomføringskraft. Det foreslås derfor i perioden 2021-2024 å styrke sykkelprosjektet med en ekstra sykkelplanlegger ressurs.

Handlingsplan sykkel 2021-2024 prioriterer tilgjengelige midler fordelt på de tre gruppene; Mindre tiltak, større prosjekter og tilrettelegging (forprosjekt/planreserve). De prosjektene som prioriteres under større prosjekter er i hovedsak kommunal eiendom og ansvar (med noen unntak). Noen prosjekter vil strekke seg over flere år, og for disse vil det avsettes midler over tiltakets varighet. Flere prosjekter mangler finansiering innenfor perioden 2021-2024 og er avhengig av midler etter 2024. Det vil derfor ta tid å realisere handlingsplan sykkel sine ambisjoner ut fra dagens rammer.

Planbanken vil bestå av både kommunale og fylkeskommunale strekninger. Kommunen har avklart med fylkeskommunen at kommunen kan prosjektere fylkeskommunale strekninger, men må avklare om hvem som skal ha ansvaret for reguleringsprosessen.

Kommunedirektøren foreslår følgende tiltak for å nå delmålene:

- Tilrettelegge for et sykkelveinett som «tåler» en mangedobling av syklende
- Sikre god fremkommelighet fram til kollektivknutepunkt.
- Økt trygghet ved separate sykkelløsninger med godt tilrettelagde krysningspunkt.
- Ivareta prioriterte sykkelruter i alle område- og reguleringsplaner i henholdt til [bestemmelser og retningslinjer](#) i Kommuneplanens arealdel §12.2.
- For å gjøre det enklere å finne frem på sykkel igangsettes det et prosjekt for sykkelveivisning.
- Økt bruk av sykkeltegnere for å dokumentere utviklingen av antall turer i områder med bymessig karakter.
- Etablere gode sykkelparkeringsfasiliteter og stimulere til økt sykling hele året.
- Utføre strakstiltak etter innspill fra publikum der det er mulig. Det er ønskelig med flere publikumsinnspill.
- Markedsføring av kommunens sykkelstrategi samt målrettede kampanjer.
- Testing og pilotering, som endring av kjøremønstre og stenging av vei med rushtidsbom.
- Allerede i planleggingsfasen tilrettelegge for god drift som sikrer trygg sykling hele året.
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing.

Intern prosess og ekstern medvirkning

10. november ble det avholdt et informasjonsmøte i samarbeid med Viken. Møtet ble holdt digitalt på Teams og Menti ble brukt for å engasjere deltagere og for å få innspill. Rundt 30 interesserte syklistere deltok for å høre mer om sykkelarbeid i Bærum og Viken, og om Miljøtekniske tjenesters ambisjoner rundt innbyggerdialog. Alle innspill fra Infomøte er vurdert og i stor grad innarbeidet i Handlingsplan sykkel 2021-2024. Presentasjon med svar på innspill/spørsmål er delt på [nettsiden](#).

Konsekvenser av beslutningene

Handlingsplan sykkel prioriterer bruk av øremerkede midler i perioden 2021-2024 til sykkelformål.

Vedlegg:

Handlingsplan sykkel - Prioriteringer 2021-2024 - Rapportering 2020 5216099

Handlingsplan sykkel - Prioriteringer 2021-2024. Rapportering 2020 5230785