

# Bysykler i Bergen

Bysykkellokasjoner - mulighetsstudie



BERGEN  
KOMMUNE



## Innholdsliste

1. Introduksjon	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Formålet med bysykler	5
1.3 Erfaringer med bysykler i Bergen	5
1.3.1 Tidligere prøveordning	5
1.3.2 Bysykler under Festspillene	5
2. Beskrivelse av vurderingskriterier	6
3. Vurdering av konkrete lokasjoner	6
3.1 Plass mellom Rådhuset og Manufakturhuset	7
3.2 Kaigaten ved Gulatings plass	8
3.3 Strømgaten inngang til Marken	9
3.4 Jernbanestasjonen	10
3.5 Bystasjonen - Bussterminalen	11
3.6 Amalie Skram vgs/ADO Arena	12
3.7 Edvard Griegs plass	13
3.8 Strømgaten	14
3.9 Institutt for fysisk og teknologi, UiB	15
3.10 Realfagbygget	16
3.11 Nygårdshøyden v/Student senteret	17
3.12 Nygårdshøyden v/Håkon Sheteligs plass	18
3.13 Sydneplassen	19
3.14 Dragefjellet, Jussbygget	20
3.15 Sentralbadet	21
3.16 Nøsteboden - Nøstetorget	22
3.17 Verftet - USF	23
3.18 Akvariet	24
3.19 Tollbodallmenningen	25
3.20 Klostergarasjen Markeveien	26
3.21 Østre Murallmenningen	27
3.22 Strandkaietterminal	28
3.23 Skur 7-8	29
3.24 Skolten	30
3.25 Sandvikstorg	31
3.26 Måseskjæret v/Extra	32
3.27 Mariakirken	33
3.28 Vetrilidsallmenning	34
3.29 Møllendalsveien - torg	35
3.30 Møllendalsveien v/SIB	36
3.31 Haukelandsykehus	37
3.32 Møhlenpris v/Wolffs gate 30	38
3.33 Solheimsviken/Damsgårdssundet	39
3.34 Danmarks plass v/Kronstad DPS	40
3.35 Danmarks plass v/Rema	41
3.36 Solheimsgaten	42
3.37 Solheimsgaten - park/grøntområde	43
3.38 Kronstad v/HiB	44
3.39 Fløttmannsplassen v/Småpudden	45
3.40 Indre Laksevåg	46
4. Oppsummering	47

Vedlegg. Notat datert 20.10.2003. Evaluering av tidligere prøveordning med bysykler.

# 1. Introduksjon

## 1.1 Bakgrunn

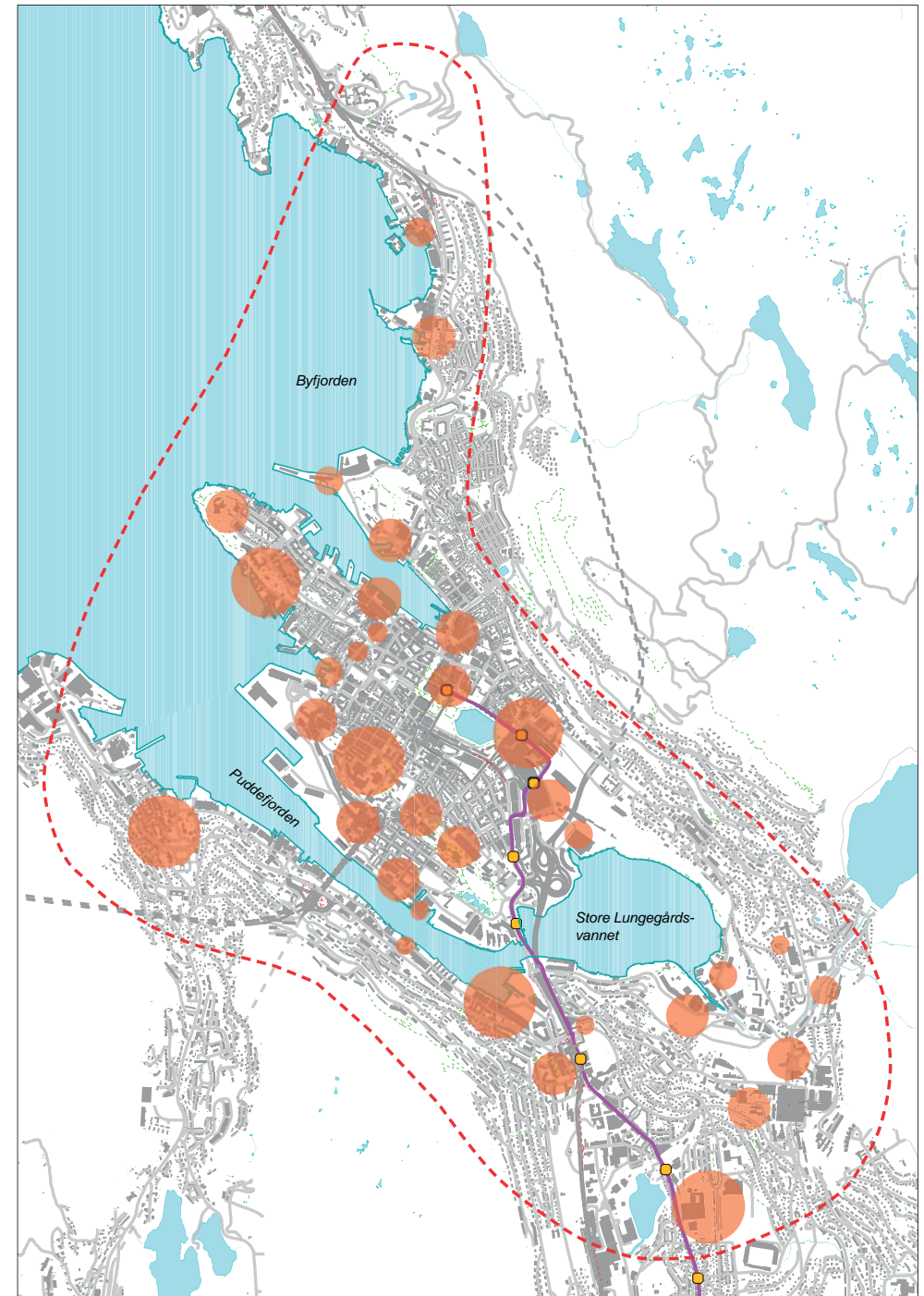
Bergen bystyre behandlet i møte den 18.6.2014, sak 153-14, reklamefinansiering av kollektivtransport og byromsmøbler. Bystyret traff vedtak om å gi sin prinsipielle tilslutning til reklamefinansiering med begrensningene som fremgår av saken. I pkt. 2 vedtok bystyret:

*Reklamefinansiering av leskur og byromsmøbler med forvaltningsmodell tjenesteytelse fra reklameoperatør:*

- 1. Leskur langs kommunale, fylkeskommunale og statlige veger, samt på de største terminalene i Bergensområdet*
- 2. Investering, drift og vedlikehold av bysykler, informasjonssøylor, toaletter og byromsmøbler*
- 3. Mulig opsjon for reklameplassering på Bybanens holdeplasser; på bakvegg i leskur eller frittstående moduler*
- 4. Aksept for ett tilbud for alle plasseringer slik at en sikrer lik og helhetlig profil for leskur uavhengig av vegstatus, og at fylkeskommunen står som er prosesseier fram til planarbeid er gjennomført og godkjent og kontrakt inngått, og at kommunen og Statens vegvesen deltar aktivt i utrednings- og anbudsprosessen.*

På bakgrunn av vedtaket ble det i juni 2015 etablert en kommunal arbeidsgruppe med representanter fra Byantikvaren, Etat for byggesak og private planer, Etat for plan og geodata, Grønn etat, Klimaseksjonen og Trafikketaten. Som følge av politiske forhold knyttet til spørsmålet om reklamefinansiering på fylkeskommunalt nivå, ble arbeidsgruppen tidlig i arbeidet bedt om å prioritere aktuelle plassering for bysykler – uavhengig av reklameflater.

Med utgangspunkt i et avgrenset og sentrumsfokuseret geografiske område har arbeidsgruppen befar, kartlagt og gjort en overordnet vurdering av aktuelle lokasjoner for bysykler. Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i et utvidet sentrumsområde tilsvarende kommuneplanens samfunnsdel, som er vurdert som et naturlig utgangspunkt i en startfase. Vurderingene ble gjort ut fra forhåndsdefinerte kriterier, så som arealtilgjengelighet, trafikksikkerhet, synlighet og påvirkning på eksisterende situasjon og omgivelser. Arbeidsgruppen har ikke tatt stilling til reklameflater i vår vurdering. I rapporten oppsummeres gruppens foreløpige vurderinger med tanke på de utvalgte lokasjonens egnethet. Arbeidsgruppen vil innledningsvis understreke at vi anbefaler at konklusjonen med tanke på endelig plassering av bysykler først tas etter at de enkelte lokasjonene er detaljprosjektert og antallet bysykler er avklart.



Oversiktskart over det geografiske og sentrumsfokuserede område arbeidsgruppen har vurdert med tanke på plassering av bysykler. Markeringen i kartet var utgangspunkt for arbeidsgruppens befaringer.

## 1.2 Formålet med bysykler

Bysykler har normalt følgende målsetninger (ikke alle momentene er like relevante i alle byer):

1. Redusere køer og luftforurensing
2. Tiltrekke nye syklister
3. Øke rekkevidden for offentlig transport («last mile»)
4. Økt personlig mobilitet / rekkevidde
5. Komplementere kollektiv transport
6. Øke bruken av kollektive transportmidler
7. Styrke byens merkevare og omdømme
8. Stimulere lokalt næringsliv og arbeidsplasser
9. Bedre folkehelsen
10. Alminneliggjøre sykling
11. Redusere effekten og omfanget av sykkelulykker

Disse målsetningene har vært arbeidsgruppens utgangspunkt. Videre har vi prioritert myke trafikanter ved i minst mulig grad å ta av areal som i dag er dedikert denne gruppen. Noen steder medfører dette at eksisterende parkeringsplasser eventuelt må tas bort til fordel for bysykler.

Utgangspunktet er at bysyklene skal favne vidt og omfatte en blandet målgruppe. Spesielt bør ordningen appellere til kollektivreisende, besøkende og brukere med behov til sentrumsnære målpunkter.

## 1.3 Erfaringer med bysykler i Bergen

### 1.3.1 Tidligere prøveordning

Bergen kommune hadde i 2002-2003 en prøveordning over 18 måneder med reklamefinansierte bysykler. 10 bysykkellokasjoner ble etablert og formålet med prosjektet var blant annet å få flere til å kombinere sykkel med kollektivtransport. Planavdelingens evaluering av ordningen fremkommer i notat, datert 20.10.2003, og følger vedlagt. Arbeidsgruppene anbefaler at erfaringene som fremkommer av denne evalueringen, og fremdeles anses som relevante, hensyntas i det videre bysykkelarbeidet.

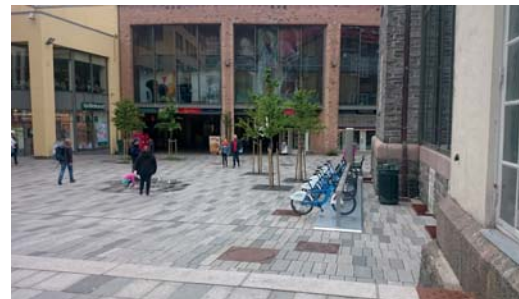
Arbeidsgruppen ønsker også å peke på en annen erfaring fra prøveordningen, som gjelder forholdet mellom trafiksikkerhet/-avvikling og driftsaspektet ved henting og bringing av sykler – typisk ved tomme eller fulle sykkelstativ. Ved flere tilfeller ble det observert ulovlige og/eller farlige øvelser knyttet til hente-/bringesituasjonen, bl.a. rygging av (halv)stor driftskjøretøyer på arealer med stor andel myke trafikanter, samt kjøring i strid med gjeldene skilting. I sentrumsområdet er det begrenset med steder hvor man kan stanse og gjennomføre slik drift lovlig og fornuftig. Det er svært viktig at en del av disse stedene fungerer for vareleveranser, i alle fall deler av døgnet. Ved avgjørelsen av driftskonseptet ved en eventuell bysykkelordning, er det derfor sentralt at man i tilstrekkelig grad vurderer og tar disse utfordringene på alvor.



Bildet fra tidligere prøveordning i 2002-2003

### 1.3.2 Bysykler under festspillene

I forbindelse med Festspillene i Bergen 2016 plasserte, Urban Infrastructure Partner ut ca. 200 bysykler. Syklene ble fordelt på tolv lokasjoner tilknyttet ulike kulturinstitusjoner i Bergen sentrum, samt samarbeidspartnere til festspillene. Syklene kunne benyttes gratis av alle, forutsatt forhåndsregistrering på internett. Ordningen fikk god medieomtale, og erfaringstallene viste at kapasiteten ikke alltid svarte til etterspørselen. Godt vær kan ha medvirket til dette. Syklene var godt synlige i bybildet. Arbeidsgruppen vurderer det som nyttig å hente inn erfaringer fra denne midlertidige ordningen.

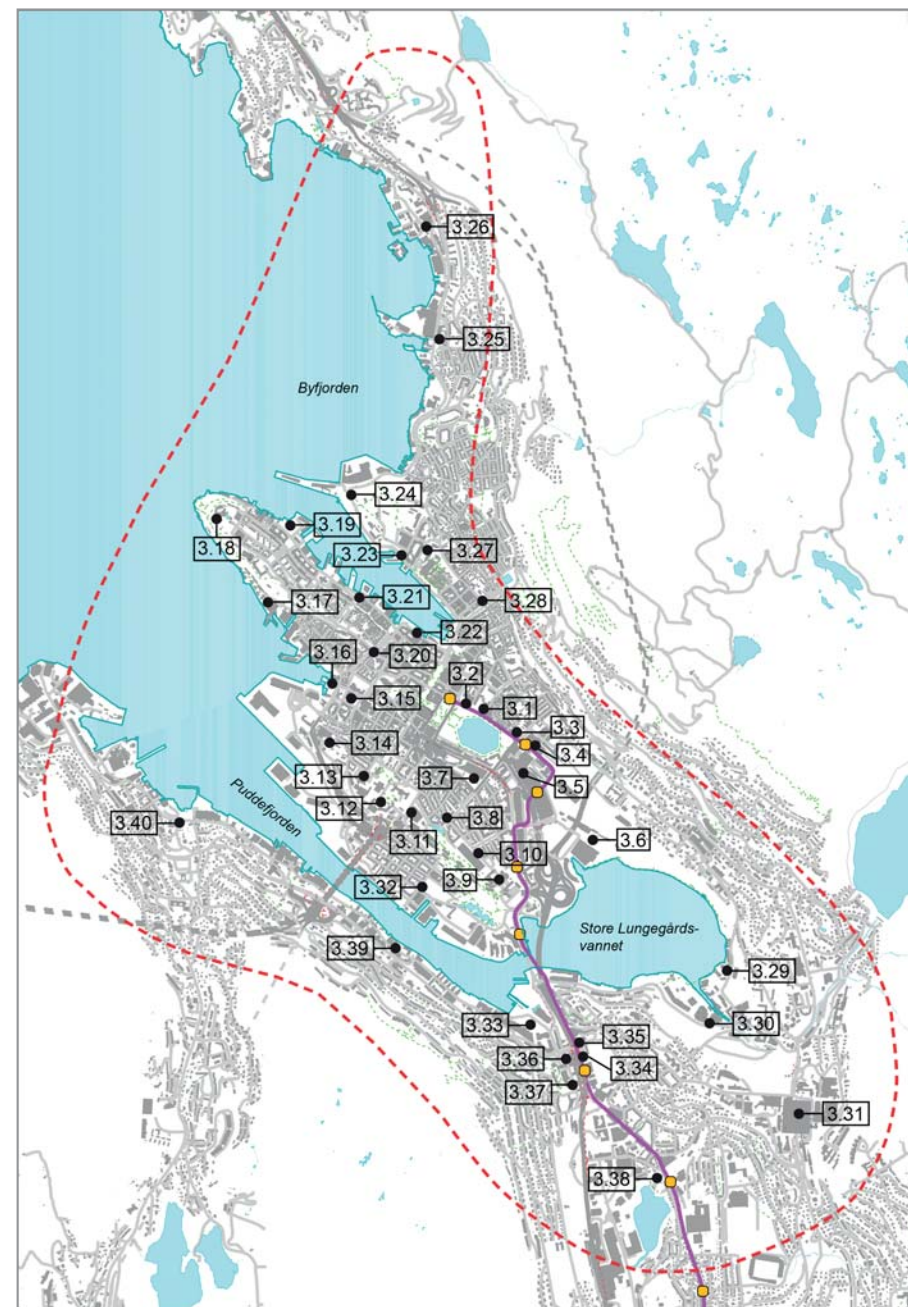


## 2. Beskrivelse av vurderingskriterier

<b>Beskrivelse av situasjon</b>	Generell beskrivelse av lokasjonen/området og relevante forhold.
<b>Vurdering av egnethet/ Konklusjon</b>	Gradering av potensiale ut fra kriteriene: 1. Meget god 2. Middels god 3. Lite god + evt. tilleggsopplysninger.
<b>Planstatus i området</b>	Regulert/uregulert/pågående planarbeid. Evt. planID.

<b>Konsekvensvurdering</b>	
1. Trafikksikkerhet	Siktlinjer, trafikkbildet/-situasjonen for øvrig. Mulighet for lovlig henting/bringning av sykler (driftsaspekt) er ikke vurdert og må tas stilling til i detaljprosjektering.
2. Synlighet	Mulighet til å se/finne sykkelstativ
3. Funksjonalitet sykkel	Tilrettelegging; universell utforming, fremkommelighet, kanter, bredde. Hensynet til forbipasserende – tilstrekkelig areal.
4. Funksjonalitet fotgjengere	Tilrettelegging; universell utforming, fremkommelighet, ganglinjer og bredde.
5. Areal til sykler	Potensiale sykkelantall. Gradering: 1. Meget god: > 18 sykler 2. Middels god: 7-18 sykler 3. Lite god: < 7 sykler
6. Belysning	Vurdering av eksisterende lysforhold.
7. Tilpasning til eks. omgivelser	Egnethet i forhold til omgivelser – visuell påvirkning. Reklameeffekt ikke vurdert.
8. Parkering/varelevering	Egnethet/fremkommelighet.
9. Naturlige målepunkter	Kollektiv, holdeplasser, kino, kultur, studieinstitusjoner, arbeidsplasser, handel, offentlige institusjoner m.m.
10. Maskevidde/dekning	Tetthet mellom bysykkellokasjonene gruppen har vurdert.
11. Aktuelle tiltak	Nærmere beskrivelse ved eventuelt behov for konkrete tiltak.
12. Antikvarisk sårbarhet	Egnethet sett til eksisterende kulturminner og antikvariske føringer.

## 3. Vurdering av konkrete lokasjoner



Kartet over viser de førti bysykkellokasjonene som arbeidsgruppen har vurdert konkret. Andre lokasjoner kan ikke utelukkes.

### 3.1 Plass mellom Rådhuset og Manufakturhuset

Beskrivelse av situasjon	Store deler av plassen er i dag parkeringsplass. Det er en sykkelgarasje i sørlig kant av plassen. Muligheter for å benytte eksisterende parkeringsplass for bil.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Plassering avhengig av reduksjon av parkeringsplasser.
Planstatus i området	Regulert. Pågående planarbeid.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Rådhuset, kommunale etater, daglivarebutikker, Festplassen
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Må sees i sammenheng med bybaneutbyggingen.
12. Antikvariske sårbarhet	2



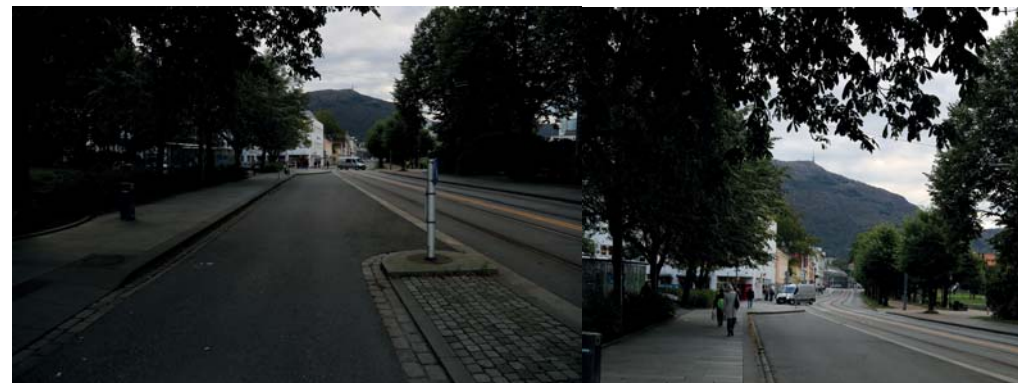
### 3.2 Kaigaten ved Gulatings plass

Beskrivelse av situasjon	I dag et kjørefelt som er lite i bruk. Stort potensial til bruk som sykkelparkering. Nærhet til innendørs sykkelparkering. Forutsetter tillatelse fra Statens vegvesen/HFK.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Sentral og synlig beliggenhet. Kan by på utfordringer for tilliggende offentlig vegnett.
Planstatus i området	Regulert, planID 16950001. Pågående reguleringsarbeid, områdeplan planID 62250000.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Lagmannsretten, Rådhuset, Telegrafan, Festplassen.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Avklaring med Statens vegvesen/HFK. Tiltak for å sikre syklistene mot kjørende trafikk. Se i sammenheng med bybaneutbyggingen.
12. Antikvariske sårbarhet	2





### 3.3 Strømgaten inngang til Marken

Beskrivelse av situasjon	Her er det i dag parkeringsplass (boligsone), grøntområdet og fortau.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Må vurderes opp mot andre nærliggende lokasjoner med større kapasitet. Svært få boligsoneparkeringsplasser igjen i området.
Planstatus i området	Eldre reguleringsplan, PlanID 190510066 (1979)



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Jernbanestasjonen, Marken, biblioteket, Byparken, Bytasjonen, Kunsthøyskolen.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Omdisponere 2 parkeringsplasser i boligsone, samt en justering/endring av grøntområde. Eventuelle trafikksikringstiltak.
12. Antikvariske sårbarhet	1



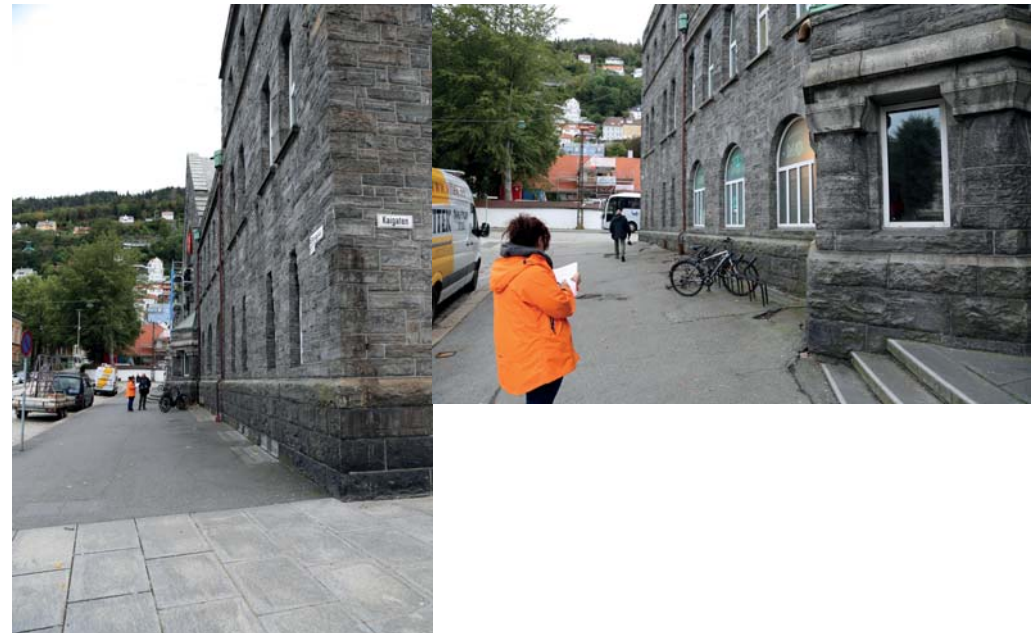
### 3.4 Jernbanestasjonen

Beskrivelse av situasjon	Eksisterende sykkelparkering langs nordlig fasade. Godt med plass. Muligheter for flere lokaliseringer også inne i forbindelse med etablert overbygd og låst sykkelparkering (Jernbaneverket)
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Flere muligheter og stor kapasitet.
Planstatus i området	Det meste uregulert. Fortau og vei på østlig side er regulert. PlanID 61120000 (2013).



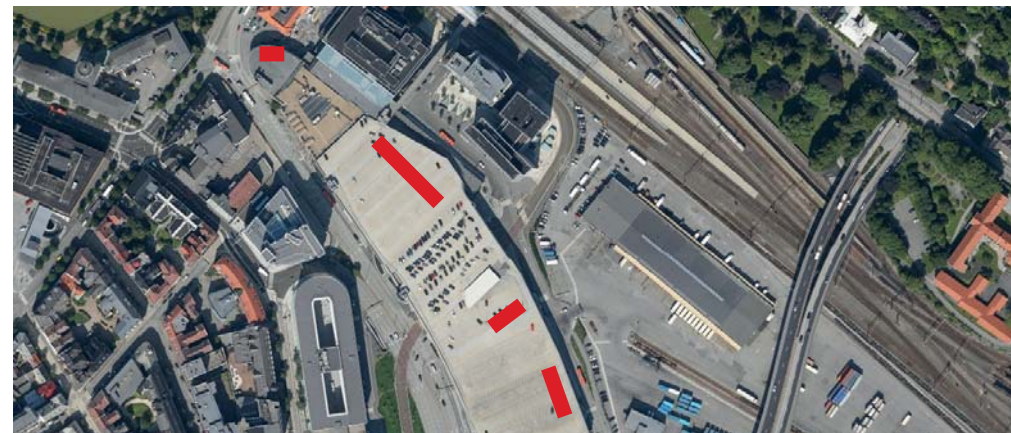
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Jernbanen, Bystasjonen, Terminus, Marken
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Lokalisering inne forutsetter avtale med Jernbaneverket
12. Antikvariske sårbarhet	2



### 3.5 Bystasjonen - Bussterminalen

Beskrivelse av situasjon	Lokasjonen er i et sentrumsnært og fremtidig transformasjonsområde, tilrettelagt for bolig, næring, rekreasjon og utdanningsformål. Det er flere aktuelle lokasjoner på området.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Kollektivknutepunkt med flere muligheter. Må sees særlig på forholdet mellom syklist og fotgjengere på bibliotekssiden.
Planstatus i området	Eldre reguleringsplan gjeldende, planID 4800400, området under regulering, planID 15540200.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks. omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Bystasjonen, Amalie Skrams vgs/ADO Arena, Kalfaret/Fløen, Jernbanen, hoteller.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Avhengig av samtykke fra grunneier. Må ses i sammenheng med bybaneutbyggingen. Eventuelle trafikksikringstiltak.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Parkeringsareal, med potensiale.

### 3.6 Amalie Skram vgs/ ADO Arena

Beskrivelse av situasjon	Det er tre mulige plasseringer; 1. Hovedinngangen, 2. Ved eksisterende sykkelparkering, 3. Under Viadukten. En vurdering må tas sammen med HFK.
Vurdering av egnethet/konklusjon	2 Stor andel myke trafikanter og nærhet til sentrumskjernen.
Planstatus i området	Regulert i plan fra 1999, planID 15540000, pågående regulering, planID 15540200.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Videregående skole, svømmehall, Fløen, Store Lungegårdsvann - rekreasjonsområdet
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Må ses i sammenheng med bybaneutbyggingen og fremtidig utvikling av trekanttomten. Avklaring med HFK.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.7 Edvard Griegs plass

Beskrivelse av situasjon	Størst potensial i den sørlige delen av plassen og i tilknytning til billettkontoret som deler plassen i to deler. Den nordlige delen av plassen har mindre rom for sykkelparkering.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Flere muligheter. Må ses i sammenheng med andre lokasjoner.
Planstatus i området	Regulert, planID 8200300.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Griegshallen, Nygård skole, UiB, dagligvarebutikk, Bergen kulturskole
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Avklaring med Griegshallen.
12. Antikvariske sårbarhet	2



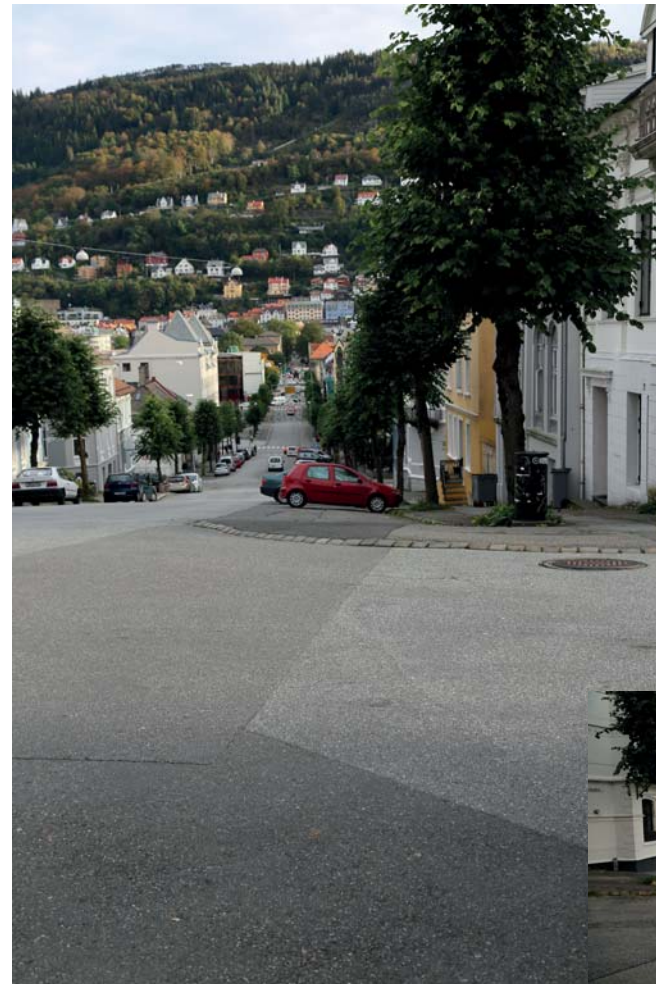
### 3.8 Strømgaten

Beskrivelse av situasjon	Veldig brei gate med biloppstillingsplasser på begge sider. Gaten er relativt bratt. Like ved den nye inngangen til Nygårdsparken.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Må ses i sammenheng med Greighallen.
Planstatus i området	Uregulert



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Nygårdsparken, hoteller, UiB.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Trafikksikkerhetsmessige tilpasninger.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.9 Institutt for fysikk og teknologi, UiB

Beskrivelse av situasjon	Flere mulige lokaliseringer, en under tak foran inngangspartiet til Institutt for fysikk og teknologi. Her er det i dag sykkelparkering.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Må ses i sammenheng med nærliggende lokasjoner.
Planstatus i området	Pågående reguleringsarbeid, planID 64170000.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks. omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	UiB
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Avtale med UiB.
12. Antikvariske sårbarhet	2



### 3.10 Realfagbygget

Beskrivelse av situasjon Her er det flere mulige plasseringer langs Allégaten, østlig fasade på bygget. Det er i dag bilparkering i nordlig ende av Realfagsbygget, sammen med et returpunkt. Her er det størst potensiale.

Vurdering av egnethet/Konklusjon 1  
Synlig og sentral plassering i UiB-området.

Planstatus i området Uregulert.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Nygårdshøyden/UiB-sørlig del, park hotell, Nygårdsparke
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Omdisponering av noen parkeringsplasser. Forutsetter trolig avtale med UiB og trafikksikringstilpasninger.
12. Antikvariske sårbarhet	2





### 3.11 Nygårdshøyden v/Studentsenteret

Beskrivelse av situasjon	Opparbeidet plass m/heller m.m. v/hovedinngang til Studentsenteret. Åpent areal. Etablert sykkelparkering i dag. Muligheter i forlengelsen av etablert sykkelparkering, men også potensiale på arealet for øvrig. P-forbud i tilliggende gater, med begrenset biltrafikk i disse gatene.
Vurdering av egnethet/ konklusjon	1 Meget aktuell lokasjon.
Planstatus i området	Uregulert



#### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Utdannings- og kulturinstitusjoner. Nygårdsparken. Botanisk hage.
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Avtale m/UIB. Evt. omplassering eks. sykkelstativer.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Stort potensiale/areal på plassen.  
Fotgjengerfelt og nedsenket kant i forkant av eks. sykkelparkering – gir god il.



Eksisterende sykkelparkering, satt i brostein. Mulig å forlenge. God oversikt.



Passeringsmulighet for fotgjengere er ivarettatt – på alle sider av eks. sykkelparkering.

### 3.12 Nygårdshøyden v/ Håkon Shetelig's plass

Beskrivelse av situasjon	Opparbeidet plass m/asfaltdekke ml. universitetsbiblioteket, Sjøfartsmuseet og HF-fakultet. Åpent areal, med flere potensielle lokasjoner. Etablert sykkelparkering u/tak v/HF-fakultetet. Begrenset biltrafikk i tiliggende veg, som er delvis offentlig og delvis privat, og tillater parkering.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget aktuell for UiB-, Dokken-, og Møhlenprisområdet.
Planstatus i området	Uregulert



#### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Bussholdeplasser v/Puddefjordsbroen. Utdannings- og kulturinstitusjoner. Botanisk hage.
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Avtale m/UIB.
12. Antikvariske sårbarhet	2



Åpent areal mot HF-fakultet, som har eksisterende sykkelparkering under tak (bak treet i bildet).



Åpen plass/areal ml. universitetsbiblioteket og Sjøfartsmuseet, med enkel tilkomst. P-forbud på aktuell del av offentlig veg.

### 3.13 Sydneplassen

Beskrivelse av situasjon	Eksisterende biloppstillingsplass langs nordlig fasade av Sydneshaugen skole. Her er det også etablert ladestasjoner for el-biler. Veldig romslig fortau.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget aktuell. Potensiale for mobilitetspunkt.
Planstatus i området	Uregulert



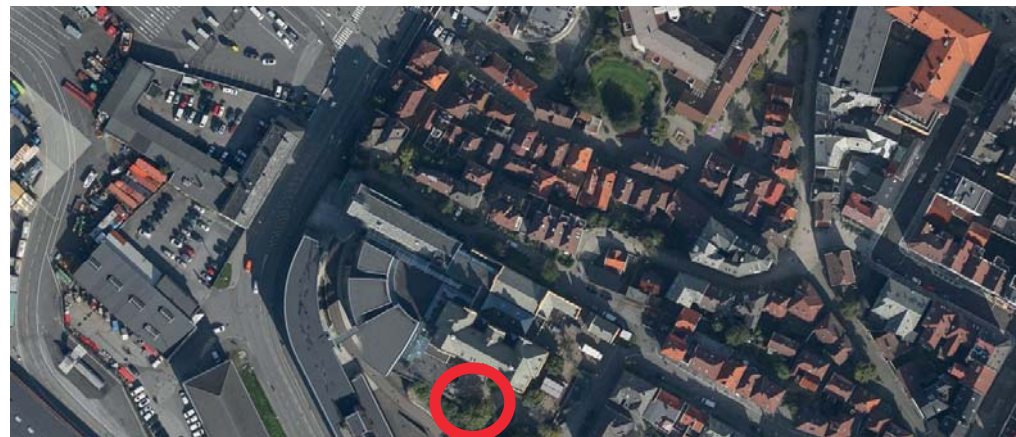
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Sydneshaugen skole, Hf, Ub, Johanneskirken, midlertidig skole (Møhlenpris).
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Evt. omgjøring av p-plasser
12. Antikvariske sårbarhet	2



### 3.14 Dragefjellet, Jussbygget

Beskrivelse av situasjon	Endestinasjon for studenter, en mulig lokasjon for utvidelse av bysykler.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Knappt med areal. Begrenset nedslagsfelt.
Planstatus i området	Pågående planarbeid, id 61030000



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Jussbygget, Juss2, Dokken, Nøste
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Krever tillatelse fra UiB. Vudere trafikksikringstiltak.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.15 Sentralbadet

Beskrivelse av situasjon	Inngangssituasjoner i bredt fortau. Mulighet på begge sider av trappen. Særdeles sentralt, men begrenset kapasitet.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget sentralt.
Planstatus i området	Planid 62240000



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Bergen Kino, Teater, hotell og flere arbeidsplasser
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Bytte ut ekst. sykkelparkering. samt noe utvidelse på vestsiden. Tillatelse fra veimyndigheten.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.16 Nøsteboden - Nøstetorget

Beskrivelse av situasjon	Store arealer ved sjø/kai. Nå delvis parkering eller udisponert, i fremtiden opparbeidelse til torg.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget sentral lokalisering i fht pendling/båt og arbeid. Enkelt å lage midlertidig løsning.
Planstatus i området	Planid: 15290000



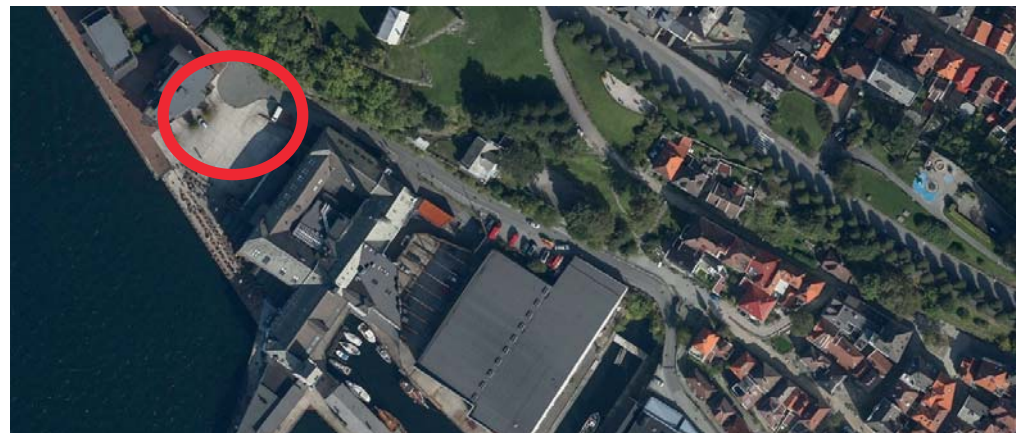
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Offentlig båttransport, nær kino, teater, bolig og flere arbeidsplasser
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Må ses i sammenheng med detaljplaner for området.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.17 Verftet - USF

Beskrivelse av situasjon	Noe begrensede arealer ved sjø/kai/plass. Svært attraktivt/hyppig besøkt i perioder. Endestasjon.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Aktuell lokalisering i fht kultur, næring og bolig. Relevant sykkelavstand fra bykjernen.
Planstatus i området	Planid: 10330000



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Allsidig kulturområde, bolig, kontor/arbeid.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Noe utfordrende mht detaljplasseringer, muligens deles opp i små grupper.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.18 Akvariet

Beskrivelse av situasjon	Hyppig frekventert endedestinasjon. Vanskelig å finne god plassering nær Akvariet, - må benytte bred nabogate.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Meget aktuell behov/lokalisering i fht turisme, kultur, næring og bolig. Noe krevende plassering i lokalmiljøet.
Planstatus i området	Planid: 5240000



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	1-2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Turisme, næring, kultur og bolig.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Noe utfordrende mht detaljplassering. Må tilpasses i ny detaljplan for gaten. Trafikksikkerheten må ivaretas.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.19 Tollbodallmenningen

Beskrivelse av situasjon	Bred allmenning med stor bilparkeringsplass. Kan vurderes som erstatning til gateparkeringsen i retning Akvariet, eller i tillegg. Stort potensial hvis erstatter eksisterende bilparkeringsplass.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1(2) Stort potensial/kapasitet, realisering må vurderes i forhold til hva som gjøres ved Akvariet.
Planstatus i området	Planid: 10090000



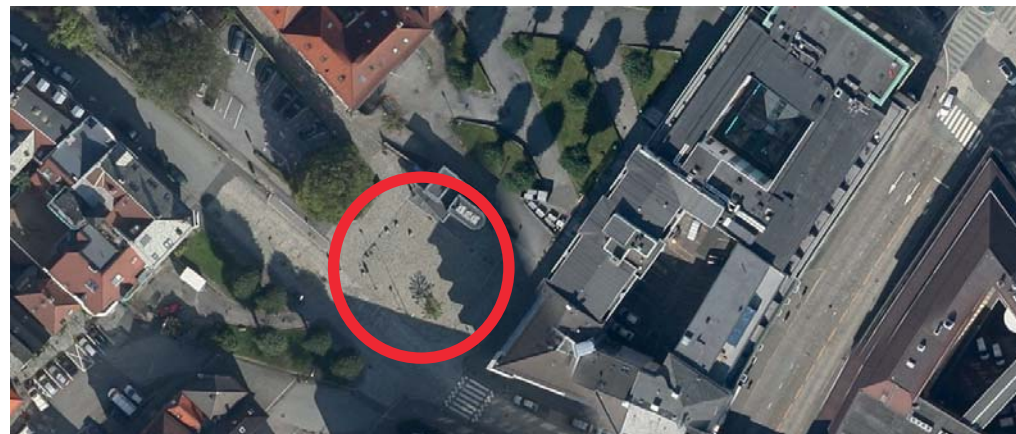
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	1-2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Noe bolig og arbeidsplasser. Viktig og begrenset kollektivtransport i nærheten. Eventuelt aktuell supplering mht. turisme ved Akvariet.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Eventuelt erstatte bilparkeringsplass. Trafikksikkerheten må ivaretas.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.20 Klostergarasjen Markeveien

Beskrivelse av situasjon	Nylig opparbeidet, liten plass ved Markeveien/Klosteret, utenfor heishuset til Klostergarasjen
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Relevant, men moderat potensiale. Et strøk med et behov det kan være vanskelig å finne lokalisering til. Noe bolig og arbeidsplasser.
Planstatus i området	Planid: 4910000



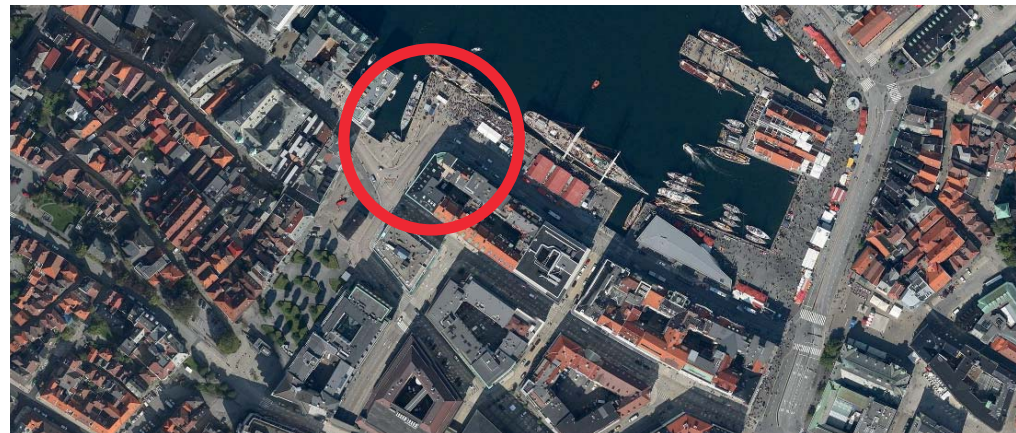
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Aktuell pga manglende kollektivtransport i nærheten, og tilknytningen til bilparkeringen. Ganske nær sentrum.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.21 Østre Murallmenning

Beskrivelse av situasjon	Nylig opparbeidet areal/plass i en sentral allmenning, muligens noe uprogrammert (?).
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget sentral mht handel, turisme, næring, sjøtransport. Usikker kapasitet
Planstatus i området	Planid: 16040000



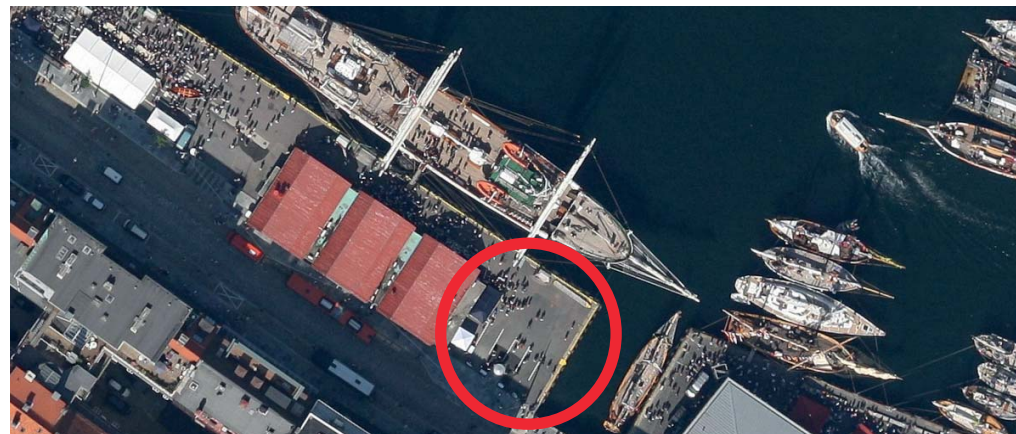
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Hurtigbåter m.m. like i nærheten av gå/handlegate. Akvariet og Nordnesparken er naturlige målpunkter.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Tilpasning til eksisterende nybygget plass.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.22 Strandkaiterminal

Beskrivelse av situasjon	Eksisterende bilparkering på særdeles aktuell og attraktiv plass, ved terminalbygg/sjøfront og Fisketorget.  Parkeringsplassene tilhører/disponeres av BOH.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Særdeles sentral mht handel, næring, sjøtransport mm. Avveies mot bilparkering. Moderat kapasitet.
Planstatus i området	Planid: 16040000



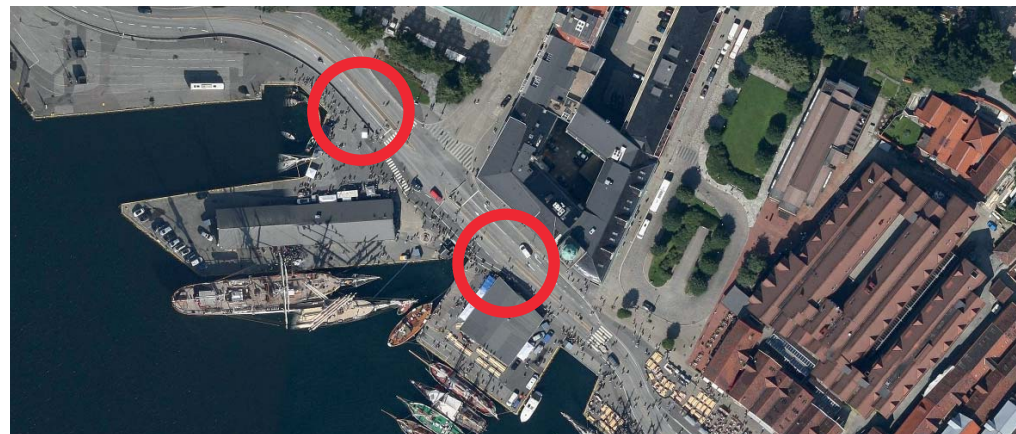
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Nær sjøtransport, handelsområde/handlegate/torg. Aktuell pga begrenset kollektivtransport, nær sentrum.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Omgjøring av eksisterende bilparkering. Avklaring med BOH nødvendig.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.23 Skur 7-8

Beskrivelse av situasjon	To skur ved sjøfront der det midlertidig eller permanent kan være sykkelparkering langs vegger.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Særdeles relevant og sentralt område. Utfordring med plansituasjon/permanens og eventuell integrasjon i detaljløsning.
Planstatus i området	Planid: 16040000 m.m



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Nær sjøtransport, turisme/attraksjoner, kultur, torget, handel og næring.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Muligens midlertidig bruk? utfordring plan og eierskapssituasjon.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.24 Skolten

Beskrivelse av situasjon	Eksisterende bilparkeringsplass nær aktuelt turiststed, som kunne tenkes delvis erstattet med sykkelparkering.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget relevant område. Viktig funksjon som turistbussparkering og "hop on - hop off"- busser sommerstid, som må ivaretas.
Planstatus i området	KDP Planid: 15780000



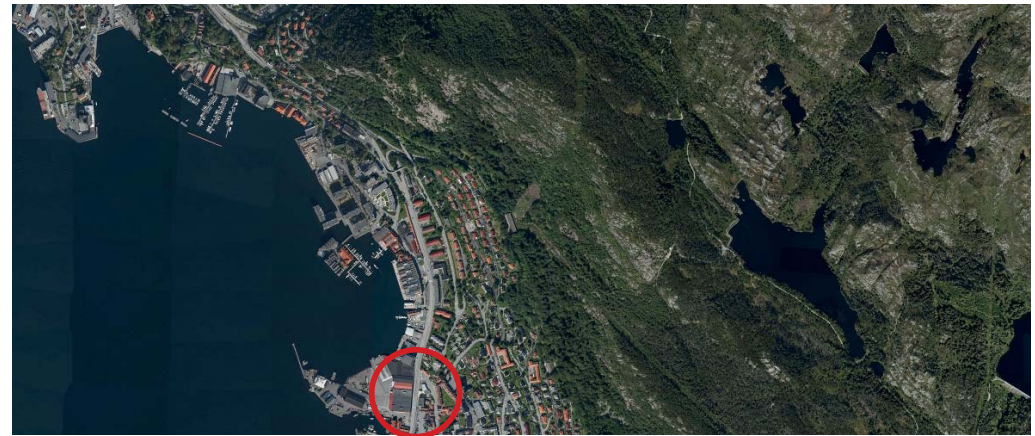
### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Nær sjøtransport, turisme/attraksjoner, næring
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Moderate behov. Avveining og tilpassing mht bilparkering og kjøring. Avklaring med BOH nødvendig.
12. Antikvariske sårbarhet	1



### 3.25 Sandvikstorget

Beskrivelse av situasjon	Parkeringsareal opparbeidet med asfalt, i umiddelbar nærhet til bussholdeplass, hovedveg med tovegs sykkelfelt (delvis) og dagligvarebutikk. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Ingen høydeforskjeller mot sentrum.
Vurdering av egenthet/Konklusjon	2 Sentralt plassert i Sandviken og nær kollektivtransport.
Planstatus i området	Plan under arbeid: ID 61690000 (oppstart 2011)



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Kollektiv. Dagligvarebutikk. Bergen Arkitekt skole og Neuman.
10. Maskevidde/dekning	3
11. Aktuelle tiltak	Ivartagelse trafikksikkerhet og må ses i sammenheng med utviklingen av Kristiansholm.
12. Antikvariske sårbarhet	3



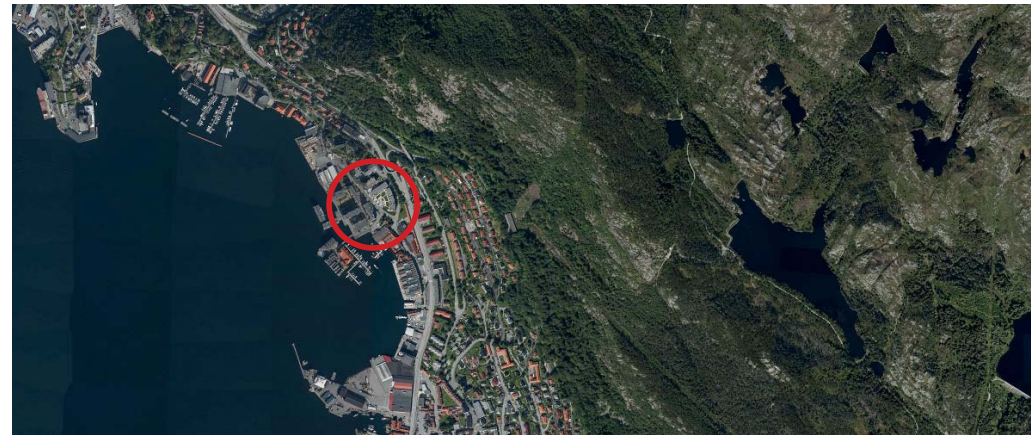
Stor p-plass, med potensiale for å finne god lokasjon. Buss på bussholdeplass i umiddelbar nærhet.



Torget sett fra hovedveg. Bussholdeplass i forkant. Dagligvarebutikk midt i bilde.

### 3.26 Måseskjæret v/Extra

Beskrivelse av situasjon	Relativt romslig opparbeidet areal v/dagligvarebutikk med potensiale for å finne god og synlig lokasjon. Hjemmelshavere: 17 private/næring. Tilliggende offentlig veg, og privat veg mot butikkens garasjeanlegg. Ingen høydeforskjell til sentrum.
Vurdering av egenhet/Konklusjon	2 Noe begrenset nedslagsfeltet.
Planstatus i området	Regulert: ID 15625200-bebyggelsesplan ihht reg.pl. (2004). Formål: fellesområder – felles gangareal.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Bolig. Næring, herunder dagligvare og treningscenter.
10. Maskevidde/dekning	3
11. Aktuelle tiltak	Ivartagelse av trafikksikkerhet og må ses i sammenheng med bybaneutbyggingen.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Innkjøring til p-anlegg til høyre.  
Fortau på begge sider, og fotgjengerfelt ved kryssing av den offentlige vegen.

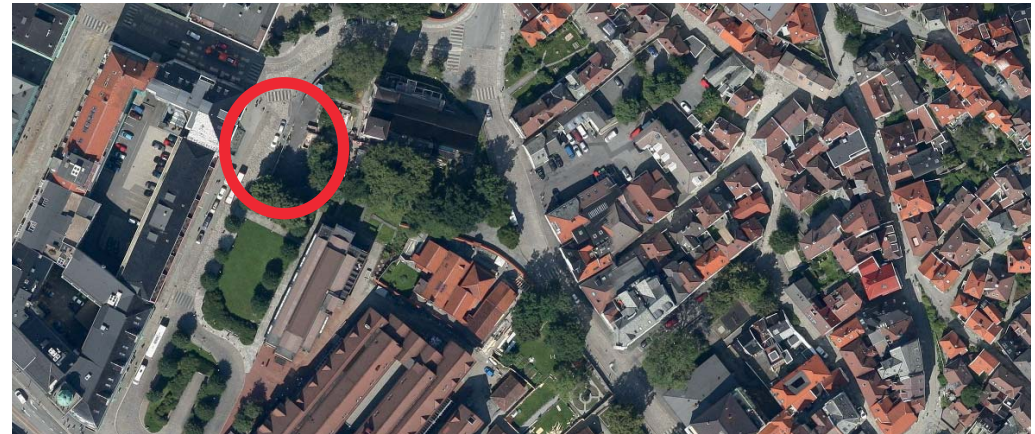


Relativt åpent areal i forkant av butikken, som gir potensiale for å finne egnet lokasjon.



### 3.27 Mariakirken

Beskrivelse av situasjon	En liten plass/trafikkareal nær knyttet til Mariakirken. Nyoppusset.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget relevant område, antikvariske hensyn må vurderes. Betingelser god detaljløsning. Nærmere analyse avgjør realisme.
Planstatus i området	Planid: 16040000

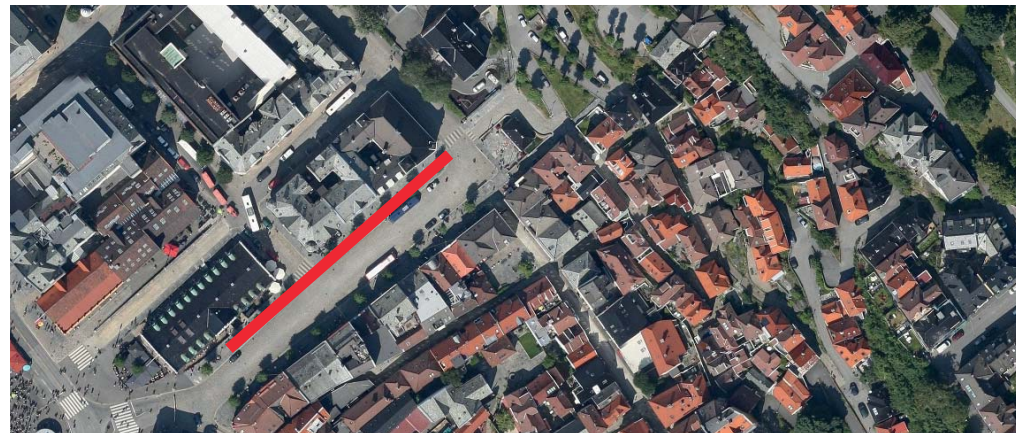


### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Mariakirken, musèer (turisme), kontor/arbeid og handel.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Moderat integrering i plassen.
12. Antikvariske sårbarhet	3

### 3.28 Vetrilidsallmenningen

Beskrivelse av situasjon	Hovedaksen mot Fløyen. Relativt brede fortauer/gate knyttet til en av byens fremste turistdestinasjoner. Delvis møblert og stor andel fotgjengere, spesielt i turistsesongen.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	3 Ikke egnet på grunn av dagen utforming og hensyn til trafiksikkerhet.
Planstatus i området	Planid: 16040000

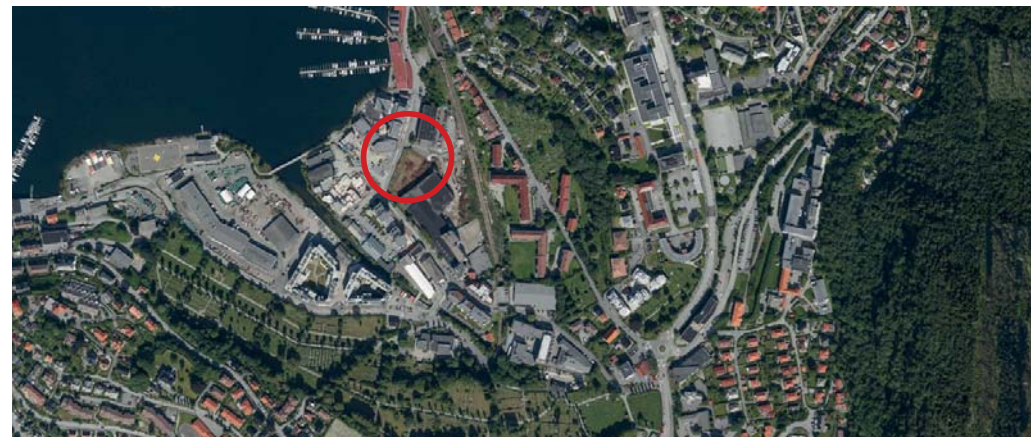


### Konsekvensvurdering

1. Trafiksikkerhet	3
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	3
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	3
9. Naturlige målepunkter	Fløybanen, torget (turisme), kontor/arbeid og handel.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Vurdering av trafiksikkerhet, parkeringssituasjon og integrasjon.
12. Antikvariske sårbarhet	2

### 3.29 Møllendalsveien - torg

Beskrivelse av situasjon	Aktuell lokasjon er i dag anleggsområde, og skal etterhvert opparbeides til torg. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Lokasjonen er i et sentrumsnært transformasjonsområde, tilrettelagt for bolig, næring, rekreasjon og utdanningsformål – uten høydeforskjeller til sentrumskjernen. Bør være mulig å tilrettelegge for bysykler.
Vurdering av egenthet/Konklusjon	1 Sentralt plassert i forhold til sentrum. Transformasjonsområde.
Planstatus i området	Regulert: ID 19410000 (2010). Formål: Offentlig trafikkområde – torg.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Bolig, rekreasjon, næring og fremtidig utdanningsinstitusjon (ny kunsthøyskole).
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Tilrettelegging ved opparbeidelse av plassen og må ses i sammenheng med bybaneutbyggingen.
12. Antikvariske sårbarhet	1

### 3.30 Møllendalsveien v/SIB

Beskrivelse av situasjon	Delvis opparbeidet areal med ulike kvaliteter (grus, asfalt og heller) og blandet funksjon (eks. sykkelparkering, parkering, gange m.m.). Fremstår noe uferdig. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Fester: SIB. Bra stort areal, med potensiale, men noe tilrettelegging/ opparbeidelse trolig påkrevd.
Vurdering av egenthet/Konklusjon	1 Stor potensiale. Transformasjonsområde.
Planstatus i området	Områderegulering: ID 19530000 Ulikt formål (bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur).



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	SIB
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Avtale med SIB. Mindre tilrettelegging ved opparbeidelse.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Grusareal mellom de to studentblokkene, med potensiale.

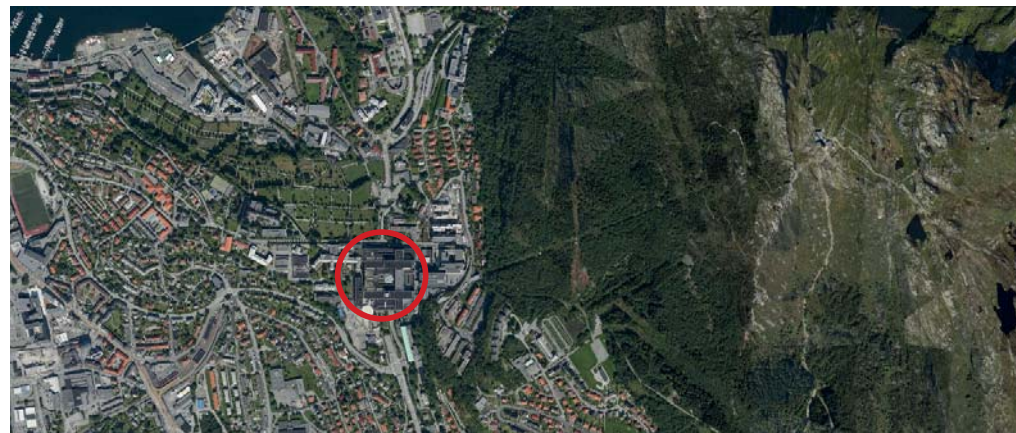


Parkeringsareal, med potensiale.

Hellebelagt og oppbygget plass, relativt god synlighet og med potensiale.

### 3.31 Haukeland sykehus v/hovedinngang sentralblokk

Beskrivelse av situasjon	Opparbeidet areal med ulike kvaliteter (asfalt, grønt, heller) og blandet funksjon (kjøring, gange og park-/grøntområde). Fremstår noe uryddig. Hjemmelshaver: Helse Bergen HF. Potensiale for å finne egnet plassering, men sannsynligvis behov for noe tilrettelegging.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 God men begrenset synlighet og noe høydeforskjell fra øvrige bysykkellokasjoner.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 11930000 (1971). Ulikt formål på aktuelt areal (veg, bolig m.m.)



#### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	3
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Utdannings-, arbeids- og helseinstitusjoner. Nærhet til bussholdeplasser.
10. Maskevidde/dekning	3
11. Aktuelle tiltak	Forutsetter avtale med Helse Bergen HF. Noe tilrettelegging for plassering trolig nødvendig.
12. Antikvariske sårbarhet	2



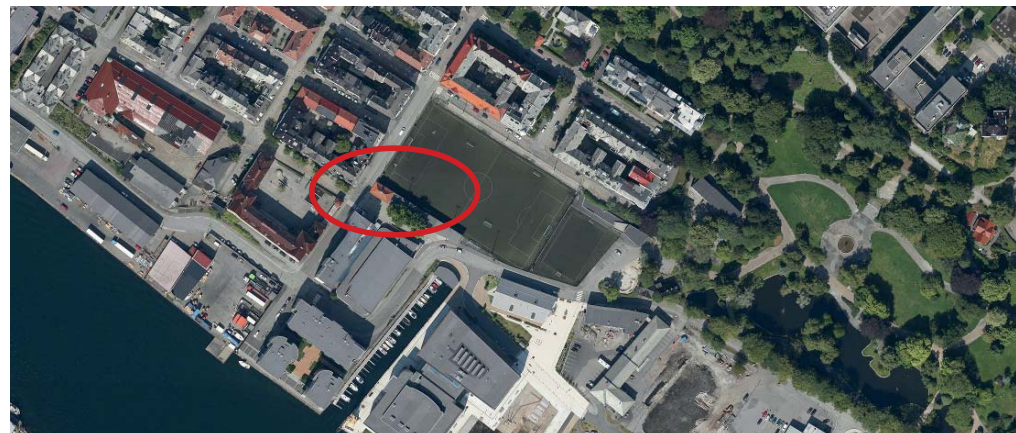
Opparbeidet areal med ulike kvaliteter og blandet funksjon.



Gjennomgang for mange trafikanter mot Jonas Lies vei.

### 3.32 Møhlenpris v/Wolffs gate 30 - idrettsbane og-hall

Beskrivelse av situasjon	Opparbeidet plass m/heller og brostein mellom idrettshall og idrettsbane. Aktuelt areal eid av HFK og Bergen kommune. Skiltet som gatetun, og p-forbudsskilt på vegg inne på plassen. Enkelt sykkelparkeringsstativ etablert. Ulike muligheter for synlig og trafikksikker plassering, i en gjennomgangsakse i et område med ulike aktiviteter. Bydelsrute sykkel.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Godt egnet i et område med stor aktivitet.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 15790000 (2001). Formål: gatetun.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Idrettsbane og -hall, Møhlenpris skole/oppvektstun, BI, Cornerteateret, Nygårdsparken, Vil Vite-senteret, Marineholmen, butikk og kafeer.
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Enkle tilpasninger.
12. Antikvariske sårbarhet	2



Bilde tatt mot sør. Åpen plass, regulert og skiltet som gatetun i gjennomgangsakse mellom idrettsbane (til høyre) og idrettshall (til venstre).



Enkelt sykkelstativ etablert ved eldre klubbhus tilknyttet idrettsbanen.



Åpen plass med flere aktuelle plasseringsalternativer. (Bilene er ulovlig parkert.)

### 3.33 Solheimsviken/ Damsgårdssundet

Beskrivelse av situasjon	Åpent areal. Etablert sykkelparkering i dag. Stort potensiale på arealet.
Vurdering av egenhet/Konklusjon	1 Mange arbeidsplasser og transformasjonsområde.
Planstatus i området	Regulert



#### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	DNB og andre næringsbygg. Legevakt.
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Avtale m/ SOLHEIMSVIKEN NÆRINGSPARK AS.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Eksisterende platå. Mye plass.



Stort potensiale på området.

### 3.34 Danmarks plass v/Kronstad DPS

Beskrivelse av situasjon	Opparbeidet plass m/eksisterende sykkelstativer. Åpent areal. Etablert sykkelparkering i dag. Muligheter i omplassering av etablert sykkelparkering, alternativt mot DPS Kronstad bakgård. Tilrettelegging for sykkel på østsiden av Danmarks plass er ikke optimalt (smalt fortau).
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Utfordringer mtp drift (henting/bringning) av sykkelinnretningene må avklares.
Planstatus i området	Regulert



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	3
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	3
9. Naturlige målepunkter	Bybanen holdeplass, studieinstitusjon, idrettsanlegg, handel/næring. Danmarks plass. Sentrum. Det geografiske bysykelområdet for øvrig.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Avtale med eier av Kronstad DPS; Helse Bergen HF.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Eksisterende sykkelparkering, satt i betong. Mulig å omplassere. (Eventuelt må det avtales med Helse Bergen HF). God oversikt, ikke til hinder for fotgjengere.



Stort potensiale/areal på plassen. Mulig tilkomst for varelevering fra bakside.



Passeringsmulighet for fotgjengere er ivarettatt.



Alternativ plassering. Under takk. Lett å etablere på arealet som ikke har bruksverdi. Litt mindre synlig enn plassering ved eksisterende sykkelstativer. Krever tillatelse fra Helse Bergen HF.



### 3.35 Danmarks plass v/Rema

Beskrivelse av situasjon	Asfaltert areal som en del av fortau mellom parkering og bygg.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	3 Bør ikke være blant de prioriterte lokasjonene.
Planstatus i området	Regulert



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	3
4. Funksjonalitet fotgjengere	2
5. Areal til sykler	3
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Bybanen, skole/idrett, Kronstad DPS, handel/næring. Danmarks plass. Sentrum. Det geografiske bysykkelområdet for øvrig.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Evt. fjerning tilliggende parkeringsplasser.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Trange fortauer. Litt for langt og skjult i forhold til bybaneholdeplass.

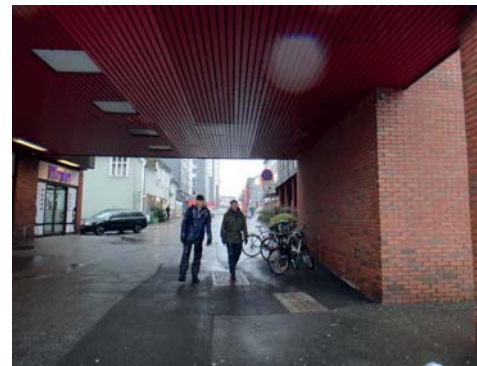
### 3.36 Solheimsgaten

Beskrivelse av situasjon	Asfaltert passasje mellom Michael Krohns gate og Solheimsgaten. Areal under tak.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Meget godt plassering ift sykkelveg, men middels god mht målpunkt.
Planstatus i området	Regulert



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	2
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	3
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Bybanen, skole/idrett, Kronstad DPS, handel/næring. Danmarks plass. Sentrum. Det geografiske bysykkelområdet for øvrig. NAV. Legevakten.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Ivartagelse av trafikksikkerhet.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Asfaltert passasje.



Litt begrenset areal på plassen



Passeringsmulighet for fotgjengere er ivare tatt – på begge sider av bygningen.



### 3.37 Solheimsgaten - park/grøntområde

Beskrivelse av situasjon	Park-/grøntområde m/gress og grus. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Pågående områdesatsningsinitiativ, hvor parken har blitt ønsket prioritert. P-forbud på aktuelt sted i tiliggende kjøreveg.
Vurdering av egenhet/Konklusjon	1 Krever opparbeidelse/tilrettelegging, men befinner seg i nærheten av adskilt sykkelveg.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 4840000 (1977). Område offentlig formål.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	2
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	3
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Bybanen, studieinstitusjon, idrettsanlegg, Kronstad DPS, handel/næring, Danmarks plass. Sentrum. Det geografiske bysykkelområdet for øvrig.
10. Maskevidde/dekning	1
11. Aktuelle tiltak	Krever opparbeidelse/ tilrettelegging i park/grøntområde.
12. Antikvariske sårbarhet	1

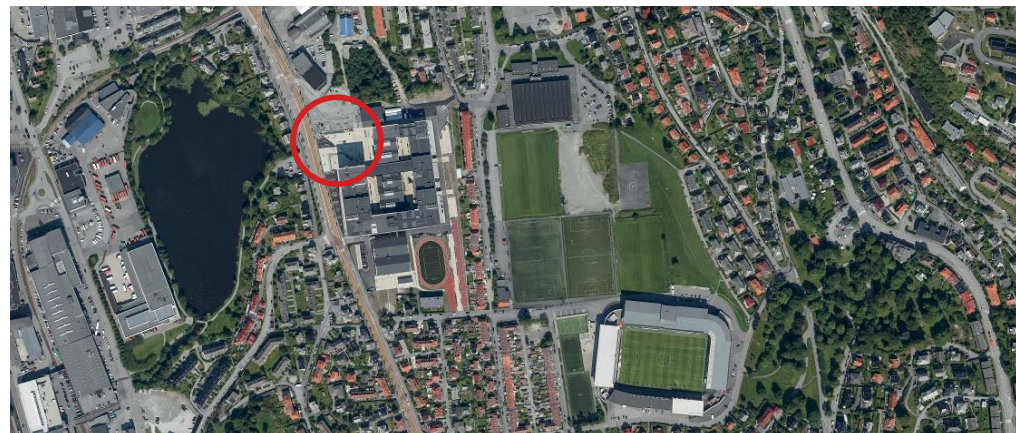


Åpent park-/grøntområde gir muligheter, men krever tiltak



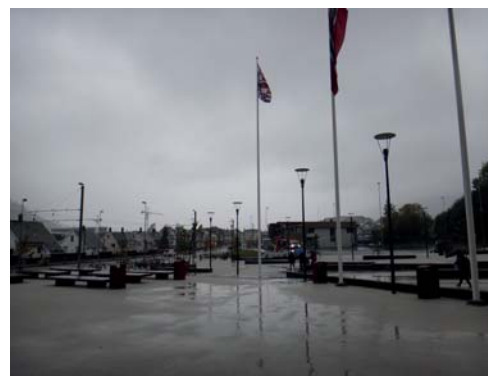
### 3.38 Kronstad v/HiB

Beskrivelse av situasjon	Stor åpen plass opparbeidet m/asfalt, heller m.m. i forkant av hovedinngang HiB Kronstad. Hjemmelshaver: Statsbygg. Stor potensiale for å finne egnet bysykkellokasjon.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	1 Stort potensiale.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 17190000 (2005). Offentlig undervisning.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	1
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	HIB. Haukelandshallen. Nymark. Holdeplass buss og Bybanen.
10. Maskevidde/dekning	3
11. Aktuelle tiltak	Avtale m/Statsbygg/HIB.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Stor åpen og opparbeidet plass med potensiale som bysykkellokasjon.



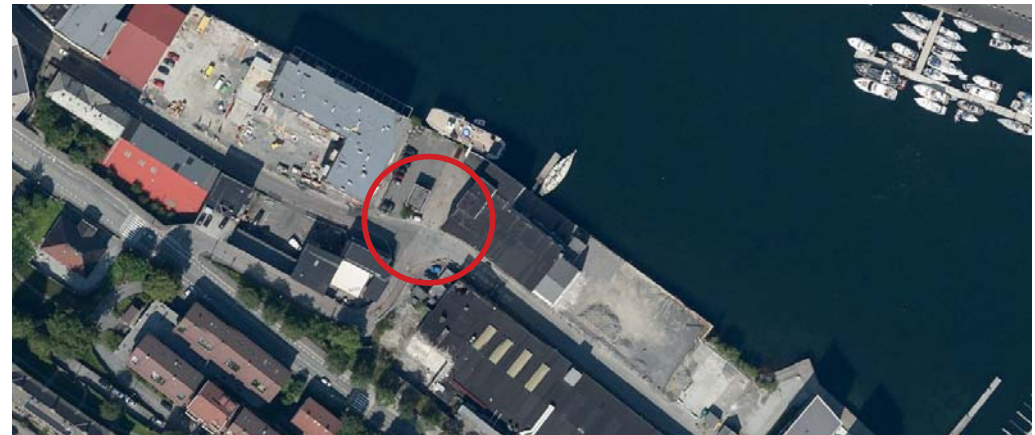
Godt tilrettelagt for forgjengere. Etablert sykkelparkering flere steder på området.



Åpent areal ved hovedinngang.

### 3.39 Fløttmannsplassen v/Småpudden

Beskrivelse av situasjon	Aktuell lokasjon er i dag anleggsområde grunnet etablering av Småpudden – fremtidig gang-/sykkelbro. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Lokasjonen er i et sentrumsnært transformasjonsområde, tilrettelagt for bolig, næring og rekreasjon. Det legges til grunn at plassen er egnet for tilrettelegging.
Vurdering av egenthet/Konklusjon	1 Forventes stor andel myke trafikanter vil benytte denne tilkomsten til/fra området og at det ved etableringen av Småpudden tilstrebes god ivaretagelse av syklistene på begge sider av broen.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 60920000 (2011). Offentlig trafikkområde.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	1
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	1
7. Tilpasning til eks.omgivelser	1
8. Parkering/varelevering	1
9. Naturlige målepunkter	Damsgårdssundet. Rekreasjon. Handel. Arbeidsplasser.
10. Maskevidde/dekning	2
11. Aktuelle tiltak	Tilrettelegging ifm opparbeidelse av plassen.
12. Antikvariske sårbarhet	1



Lokasjonen er per idag et anleggsområde, grunnet etablering av Småpudden.



Anleggsområde i venstre billedkant. broelementene er kommet delvis på plass og viser Småpuddens trasé mot Møhlenpris.

### 3.40 Indre Laksevåg v/ Laksevåg kirke

Beskrivelse av situasjon	Parkeringsplass ml. Laksevåg kirke og Laksevåg museum. Asfaltert. Hjemmelshaver: Bergen kommune. Trafikketaten har nylig etablert offentlig tilgjengelig el-billadepunkter på stedet. Noen ledig og velegnet areal i forlengelsen av disse plassene; viser en miljøprofil.
Vurdering av egnethet/Konklusjon	2 Noe begrenset nedslagsfelt.
Planstatus i området	Reguleringsplan: ID 9810000 (1995). Offentlig trafikkområde.



### Konsekvensvurdering

1. Trafikksikkerhet	1
2. Synlighet	1
3. Funksjonalitet sykkel	2
4. Funksjonalitet fotgjengere	1
5. Areal til sykler	2
6. Belysning	2
7. Tilpasning til eks.omgivelser	2
8. Parkering/varelevering	2
9. Naturlige målepunkter	Kirke. Museum. Park, inkl. Kirkebukten. Barnehage. Dagligvarebutikk. Bussholdeplass i Kringsjøveien (naturlig gangforbindelse) .
10. Maskevidde/dekning	3
11. Aktuelle tiltak	Omgjøring p-plasser.
12. Antikvariske sårbarhet	2



Offentlig asfaltert p-plass. Fire offentlig etablerte el-billadeplasser i forkant av aktuelt areal. Del av bygningsmasse tilhørende Laksevåg kirke til høyre.



Aktuelt areal for bysykkelplasseringer midt i bilde.



Offentlig tilgjengelige avgiftsplasser til høyre på p-plass. Håsteinerparken og bygningsmasse til Laksevåg museum. Grøntområde rett frem, og uteareal til barnehage i forkant av tre i øvre høyre billedkant.

## 4. Oppsummering

Oppsummert viser gjennomgangen at det eksisterer en rekke egnede lokasjoner for bysykler innenfor det sentrumsfokuserede området i Bergen som arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i. Arbeidsgruppens vurderinger er likevel på et relativt overordnet nivå, og det vil være behov for å detaljprosjekttere de enkelte lokasjonene for å sørge for at relevante forhold av betydning blir tilstrekkelig vurdert og hensyntatt. Videre bør antallet bysykler få avgjørende betydning for hvor og hvor tett syklene/sykelstativene plasseres, og hvor mange lokasjoner som kan og bør realiseres. Sykkelantallet vil også ha betydning for hvor mange sykkelstativer de respektive lokasjonene får.

I det videre arbeidet frem mot endelig beslutning anbefales erfaringsinnhenting fra andre byer med eksisterende bysykkelordninger, og også at det dedikeres ressurser til det videre utredningsarbeidet – både økonomisk og i form av personell. Blant annet bør det økonomiske aspektet ved innføring av en bysykkelordning belyses, både hva gjelder etablering og driftskostnader. Aktuelle driftsmodeller og driftssystemer er av gjørende betydning og må vurderes nærmere.

Flere byer har gjennomført en trinnvis utbygging av bysykkeltilbudet, noe som kan vurderes også i Bergen. Videre utbygging bør sees i sammenheng med videreføringen av Bybanen, utvikling av nye senterområder og friområder, og naturlige målpunkter i denne sammenheng.

Dersom reklame blir en del av finansieringsformen må det utarbeides en helhetlig skiltplan, og visuell påvirkning må vurderes og eventuelt godkjennes av aktuelle fagetater. På samme måte vil utforming av bysykkelinstallasjonene, herunder fargevalg og estetisk tilpasning, måtte vurderes. Arbeidsgruppen anbefaler en enhetlig profil, som er gjenkjennbar og synlig i bybildet.



## Notat

Saksnr.: 199712749-96  
Emnekode: PBY-7112  
Saksbeh: LNRO

---

Til: Byrådsavdeling for byutvikling

Kopi til:

Fra: Planavdelingen

Dato: 20. oktober 2003

---

### Reklamefinansierte bysykler - evaluering av prøveordning

#### Hva saken gjelder:

Avtalen mellom Bergen kommune og Clear Channels Adshel AS (CCA) om en prøveordning med reklamefinansierte bysykler gjelder ut inneværende sykkelsesong. Ordningen ble gjort midlertidig fordi kommunen ønsket å evaluere både behov og nytte av en utleieordning med sykler, og bruken av reklametavler i sentrum før en eventuell langsiktig avtaleinngåelse.

Evalueringen av bruk og nytte bygger på månedlig rapportering fra CCA om antall uttak pr stasjon, og en markedsundersøkelse utført av TNS Gallup i august i år på oppdrag fra CCA.

Planavdelingens vurdering av bysykkelstasjonenes visuelle og funksjonelle konsekvenser bygger på intern høring på byutvikling, samt egne observasjoner og registreringer til ulike årstider.

Byrådet har i sak 34-01 vedtatt at det skal igangsettes arbeid med innhenting av tilbud på byromsmøbler og bysykler. Bergen kommune er i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen i gang med et prosjekt som grunnlag for utarbeiding av tilbudsdokumenter. Arealbruk, trafiksikkerhet og estetikk er sentrale tema i en samlet plan som forventes godkjent innen 01.04.04. Planavdelingen ser det som svært viktig at en videreføring av bysykkelordningen avventer en samlet vurdering av reklamefinansierte gateutstyr. Prøveordningen opphører i henhold til avtale.

#### Anbefalt forslag fra Planavdelingen

1. Prøveordning med reklamefinansierte bysykler opphører i henhold til avtale.
2. Videreføring av en bysykkelordning vurderes sammen med pågående prosjekt om reklamefinansiering av gatemøbler og gateutstyr..

Torbjørn Nævdal  
plansjef

Bente Florelius  
seksjonsleder



## Saksutredning:

### Kort beskrivelse av prøveordningen

Det ble inngått avtale med Clear Channel Adshel as i februar 2001 om etablering av reklamefinansierte bysykler for en prøveperiode på 18 måneder. Bysykelordningen ble åpnet i april 2002. Bakgrunnen for kommunens engasjement i bysykelordningen er bl.a å få flere til å kombinere sykkel med kollektivtransport.

10 bysykelstasjoner kom til utførelse (se kart vedlegg 1), og er lokalisert ved sentrale trafikkknutepunkter, nær større arbeidsplasser og attraktive handels- og kulturstrøk:

1. Bergen offentlige bibliotek/ Bergen Storsenter
2. Strømgaten/ Kaigaten
3. Christies gate/ Rådhusgaten
4. Markeveien
5. Strandgaten/ Chr Michelsens gate
6. Sverres gate v/ Bergen kino
7. Holbergsallmenningen
8. Nordnesbakken v/ Akvariet
9. Georgenes Verft (*uten reklame/bykart*)
10. Nøstetorget

En bysykelstasjon består av sykkelstativ og reklamemontre. Hver sykkelstasjon har plass til 10-15 sykler. Leverandør står selv for all drift og vedlikehold av sykler og reklameinstallasjoner. Ordningen "koster" Bergen kommune fri grunn i kontraktsperioden, og tre reklameflater pr bysykelstasjon. En flate er forbeholdt bykart. Reklameflatene er i såkalt eurosizede 120 cm x 180 cm, og satt opp i tosidig monte med innvendig belysning.

### Innkomne uttalelser

#### Byggesaksavdelingen :

Generelt må virkningen av reklamen vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle Skiltvedtekten for Bergen tillater ikke reklame utformet som lyskasser, og dispensasjon må vurderes i forhold til vedtekstens formål som er å sikre estetisk vurdering av skilt og reklame i våre byrom. Ved evaluering av bysykelstasjonene vises det til Markeveien (st 4) er særlig problematisk. Se for øvrig uttalelsen i sin helhet i vedlegg 3.

#### Byantikvar:

Reklamen bidrar ikke til å fremheve eller høyne kvaliteten på offentlige rom i Bergen sentrum. Generelt bør gategods i Bergen reduseres til et minimum, men byantikvaren går ikke imot en permanent bysykelordning. Se uttalelsen vedlegg 4.

### Evaluering av reklame og arealbruk

I henhold til plan- og bygningsloven § 107 skal det ikke tillates skilt og reklame som er skjemmende eller sjenerende i seg selv, i forhold til omgivelsene eller for trafikken. For Bergen kommune gjelder i tillegg egne skiltvedtekter stadfestet 08.08.1996. Reklamen må også vurderes i forhold til de intensjoner og ambisjoner Bergen kommune har for en god sentrumsutvikling med hensyn på attraktivitet og identitet, slik det kommer til uttrykk bl.a i Kommunedelplan Sentrum.

Skiltvedtekten har den hensikt å redusere omfanget av utendørs skilt og reklame, og å heve kvaliteten på det som tillates. I vedtektsform er formålet beskrevet som følgende:

#### *1.1*

*Vedtektene har som formål å sikre en estetisk vurdering og rehabilitering av det visuelle miljø i de felles omgivelser og offentlige rom i Bergen kommune som påvirkes av skilt og reklameinnretninger.*

Gjennom en målrettet opprusting av mange sentrale byrom de siste 20 årene er det lagt vekt på estetiske kvaliteter så vel som brukervennelige kvaliteter i utforming, materialvalg og plassering av benker, lys og andre byromselementer. Hvordan virker store reklameflater i slike omgivelser? I trange byrom kan de oppleves som støyende og påtrengende, og oppleves å være i strid med målsettingen om en estetisk kvalitet som ivaretar tradisjoner og egenart i Bergen sentrum.

Byrommene i Bergen sentrum er svært attraktive for ulike aktiviteter og opplevelser. Arealknapphet i historiske byrom medfører en prioritering blant mange interesserte aktører. Det har derfor vært fremhevet i tidligere saker om reklamefinansiert byutstyr at frittstående reklameinstallasjoner som ikke inneholder informasjon eller har bruksverdi bør nedprioriteres. Erfaringene med prøveordningen med bysykler viser at det er krevende å innpasse en bysykkelstasjon med attraktiv lokalisering. Det bør også vurderes om prioriterte byrom skal være fri for denne type reklame.

Noen viktige erfaringer fra prøveordningen:

- Bysykkelstasjoner plassert i trafikkområder omgitt av noe grøntareal fungerer best både visuelt og fysisk. Viser til stasjonene ved jernbanen (2), Holbergsallmenningen (7) og Nøstetorget (10).
- Byrom må ikke overmøbleres verken fysisk eller visuelt. Gjelder særlig i Markeveien (4), og til dels i Sverres gate (6).
- Skiftende/rullende reklameflater er svært uheldig og bør ikke tillates. Se stasjonene ved biblioteket (1), i Markeveien (4) og i Sverres gate (6).
- Bysykkelstasjon med en reklamemonter fremstår mindre dominerende, se stasjonen på Holbergsallmenningen (7).
- Stasjonen ved Georgernes Verft er knapt nok synlig uten monter.
- Kart og informasjon om bysykkelordningen må gis en flate som er godt synlig. Ved stasjonen i Kaigaten/Christies gate er kartet vendt inn mot en stor rhododendron-busk.

Viser til vedlegg 2 med kartskisse, foto og beskrivelse av hver enkelt stasjon.

### Konklusjon

I den videre prosessen må det gjøres en konkret vurdering av plasseringen av bysykkelstasjoner og reklamemontre i forhold til sjenanse for viktige siktlinjer og opplevelsen av byrom og bygninger av kulturhistorisk og identitetskapende verdi, og arealbruk for gående og behov for annen sykkelparkering. En videre satsing på bysykler må knyttes til annet reklamefinansiert byutstyr som for eksempel leskur slik at prisingen i antall reklameflater kan ses i sammenheng i en tilbudsinnhenting.

### **Lyskasser – dispensasjonsvurdering**

Skiltvedtekten har et generelt forbud mot lyskasser:

#### *11.2*

*Generelt aksepteres ikke lyskasser. Unntak kan gjøres dersom arkitektoniske forhold tillater det, og lyskassen er utformet med lukket front og sider, slik at bare tekst eller symbol gir lys.*

Reklamemontrene har innvendig belysning er definert som lyskasser, og dermed i strid med skiltvedtekten pkt 11.2. De faller ikke inn under unntaksdelen av bestemmelsen. Det må altså foretas en dispensasjonsvurdering. Ved behandlingen av bysykkelordningen ble det av Komite for miljø og byutvikling gitt dispensasjon på grunnlag av at det var en prøveordning.

En eventuell dispensasjon fra forbudet mot lyskasser må gjøres på grunnlag av en konkret vurdering av tiltaket. Er reklametavlene vi her vurderer mer sjenerende med bakgrunnsbelysning enn uten? Det avgjørende tema er om reklamens utforming har en kvalitet som kan tillates i samsvar med skiltvedtektens formål.

Lysende reklameskilt er en del av identiteten og uttrykket til en moderne by i vår bevissthet. En innvendig belyst reklamemonter kan være et positivt tilskudd til mangfold og opplevelse av Bergen og byrommene i mørket. Belysningstyrke og fargeintensitet oppleves forskjellig med plakatens

varierende grafiske utforming. Reklamemontrenes belysning har også en funksjonell betydning som annonsør av byromsutstyret det er knyttet til.

### Konklusjon

Juridiske betenkeligheter med å dispensere fra denne bestemmelsen er presedensvirkning for fremtidig håndheving av vedtekten, også ved en eventuell utvidelse av ordning med reklamefinansiert byromsutstyr. En dispensasjonsvurdering må inn som deltema når hovedplan for reklamefinansiert byromsutstyr behandles.

### **Trafikksikkerhet**

Bysykelstasjonene i prøveordningen har vært til behandling og gitt midlertidig godkjenning av Statens vegvesen. Vegloven § 33 tillater ikke reklame langs offentlig veg som er trafikkfarlig, herunder den som trekker de vegfarendes oppmerksomhet bort fra vegen og trafikken.

Vegmyndighetene (stat og kommune) vil som deltakere i prosjektet om reklamefinansierte gate møbler og gateutstyr ivareta hensynet til veglovens bestemmelser om reklame og trafikksikkerhet. Temaet er også svært aktuelt på overordnet nivå i Vegdirektoratet, og føringer derfra vil naturligvis tilflyte prosjektet.

### **Evaluering av behov og nytte**

Den bruksmessige målsettingen for bysykelordningen kan oppsummeres i to hovedpunkter:

- Et attraktivt og velfungerende servicetilbud til bybrukere.
- Et alternativt, miljøvennlig transportmiddel for bysamfunnet.

Evalueringen av bruk og nytte bygger på månedlig rapportering fra CCA om antall uttak pr stasjon, og en markedsundersøkelse utført av TNS Gallup i august i år på oppdrag fra CCA.

Antall uttak pr måned følger vedlagt i tabellform for sykkesesongene 2002 og 2003. Noen utdrag fra resultatene:

- Årets sesong viser mindre variasjon i antall uttak både periodisk og mellom de ulike stasjonene. Bysykelbruken har stabilisert seg.
- 2002 viser 2-12 uttak pr stasjon pr dag (6 dagers uke), 2003 viser 3-9 uttak.
- Nøstetorget og Georgernes Verft er minst benyttet.
- Markeveien, Bergen storsenter og Akvariet er mest benyttet.

Sett i forhold til anleggets begrensede omfang er resultatene bra. For eksempel er ikke universitetsområdet og Bryggesiden/Sandviken med i prøveordningen.

Markedsundersøkelsen ble gjennomført med intervju av 252 personer, hvorav 22% er eller har vært abonnenter. Her oppsummeres noen hovedpunkter:

- 90% er kjent med at det er en bysykelordning i Bergen.
- 88% mener at et bysykkeltilbud er positivt, og ønsker ordningen opprettholdt.
- Over halvparten oppgir at de sikkert eller sannsynligvis vil benytte bysykkel dersom ordningen utvides.
- 37% av abonnentene benytter bysykkel fordi den er mer effektiv enn bil/taxi
- Mer enn en firedel av abonnentene sykler flere ganger i uken.
- 92% av abonnentene mener ordningen fungerer svært eller ganske godt.
- 84% er helt eller delvis enig i bruk av reklamefinansiering som alternativ finansieringsform.
- 20% er helt eller delvis prinsipielt i mot reklame i byrom.
- 36% er helt eller delvis enig i at Bergen ikke tåler mer utendørs reklame.

CCA konkluderer på dette grunnlag med at bysykler har vært en suksess i Bergen. Med hensyn på tilfredshet og brukerhyppighet er resultatet det beste i landet sammenlignet med andre sykkelbyer.

Spørsmålene er utformet av CCA og TNS Gallup, med en viss innflytelse og aksept fra Bergen kommune. Vi har bl.a fått inn noen spørsmål omkring sykkelbruk generelt i Bergen, men de tas ikke med i denne saken.

Som innspill til det pågående arbeid med reklamefinansiert byutstyr er det viktig å merke seg den utfordringen det ligger i at det er et sterkt ønske om at bysykkelordningen bør opprettholdes, samtidig som over en tredjedel mener at Bergen ikke tåler særlig mer utendørs reklame. Bysykler er ”kjekt å ha”, men er den et reelt transportalternativ til bil i Bergen? Eller er miljøargumentet en innpakning for et rene kommersielle interesser? Er reklame den prisen vi vil betale for en miljøgevinst?

### Konklusjon

Sykkel er et fleksibelt og effektivt fremkomstmiddel i by. Målgrupper for bysykkelordningen fra kommunens side vært dagpendlere fra kollektivknutepunkt/parkeringsanlegg til jobb/studie, og turister. Dette ser ut til å stemme med resultatene fra registrerte uttak pr stasjon sammenholdt med markedsundersøkelsen.

En videreføring av bysykkelkonseptet må planlegges som et helhetlig anlegg med en infrastruktur som er tjenlig for ønsket målgruppe og som har en målsettingen om et attraktivt transportsystem i sentrum uten privatbil.

Det skal planlegges og legges til rette for et mangfoldig byliv med hensyn på aktiviteter, det være seg de nødvendige, de selvvalgte og de sosiale. Har vi et Bergen sentrum som er egnet for bysyklister med hensyn på gateutforming; komfort, fremkommelighet og trafikksikkerhet? Dette må vurderes i lys av at målgruppen for bysyklene i vesentlig grad er trygghetsøkende sykklister, og i sammenheng med det øvrige arbeidet med tilrettelegging for sykkel i Bergen sentrum.

### **Trykte vedlegg:**

1. Oversiktskart
2. Beskrivelse av bysykkelstasjonene
3. Uttalelse fra byggesaksavdelingen 03.06.03
4. Uttalelse fra byantikvaren 27.05.03
5. Brukerfrekvens/ antall uttak 2002 og 2003

### **Utrykte vedlegg**

1. Saksoversikt tidligere politiske vedtak
2. Kontrakt av 14.02.2001
3. Rapport fra spørreundersøkelse
4. Skiltvedtekt for Bergen kommune