



**ALVER**  
KOMMUNE

# Sykkelstrategi for Alver

2021-2031



*Trygt og kjekt å sykle i Alver*





## Innhald

Kva er sykkelstrategien for Alver? .....	2
Korleis har vi jobba med sykkelstrategien? .....	2
Grøn mobilitet - Trygt og kjekt å reise miljøvenleg i Alver .....	3
Berekraftsmåla .....	4
Samandrag.....	5
1. Bakgrunnskunnskap .....	6
Bustadsamansetting og senterstruktur.....	6
Låg sykkelandel .....	7
Ansvarsområde for vegeigarane.....	8
2. Visjon .....	10
3. Mål .....	11
4. Verkemiddel for å nå målet.....	12
4.1 Fysiske anlegg .....	14
4.2 Drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegnettet .....	19
4.3 Informasjon og kunnskapsformidling .....	20
4.4 Sykkelenleg arealplanlegging .....	23
5. Finansiering .....	25
6. Slik jobbar vi i Alver.....	26
Samarbeid i kommunen .....	26
7. Overordna føringar .....	28
Vedlegg.....	28



## Kva er sykkelstrategien for Alver?

Sykelstrategien for Alver 2021- 2031 er eit kunnskapsgrunnlag for korleis vi vil jobbe med sykkel i Alver. Vi jobbar etter fire verkemiddel:

- Fysisk infrastruktur,
- Drift og vedlikehald
- Informasjon og kunnskapsformidling
- Sykkelvenleg arealplanlegging.

Sykelstrategien skal i fyrste rekke vere eit hjelpemiddel for politikarar, kommuneadministrasjonen, private planleggarar og utbyggjarar i Alver. Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Alver kommune har ansvar for sykkelarbeidet. Sykelstrategien er eit viktig grunnlag for å utløyse finansiering gjennom Miljøløftet og andre tilskotsordningar.

Sykelstrategien er 10- årig og har ein 4- årig handlingsdel som skal rullerast årleg. Parallelt med sykkelstrategien, er det utarbeida eit hovudnett for sykkel, som er bakt inn i strategien og i handlingsdelen.

Sykelstrategien er fyrste prosjekt i Alver kommune si satsing på grøn mobilitet, og er bestilt i Planstrategien for Alver 2020- 2024.

### **Korleis har vi jobba med sykkelstrategien?**

Arbeidet med sykkelstrategien for Alver har vore tverrfagleg, med ei prosjektgruppe som har hatt regelmessige møte. Ei referansegruppe har vore involvert gjennom orienteringsmøte og medverknad.

Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, organisasjonar, næringsliv og innbyggjarar har vore involvert undervegs i prosessen. Viser til Vedlegg 2 om prosess og medverknad for meir informasjon.

### Organisering i kommunen

- Prosjektleder: Kaia Marie Amland (rådgjevar ved Plan og analyse)
- Prosjektgruppe: Prosjektleder, Arne Eikefet (rådgjevarar ved Næringsavdelinga/ hovudprosjektleder for samferdsle og infrastruktur), Ole Martin Bolset (rådgjevar ved Planforvaltning), Bente Kopperdal Hervik (rådgjevar ved Kultur), Irene Nærbø Wilhelmsen (rådgjevar ved Vegforvaltning), Alexander Helle (rådgjevar ved Plan og analyse).

Alver kommune takkar alle som har vore involvert i arbeidet, og Vestland fylkeskommune og Kommunal- og moderniseringsdepartementet som har delfinansiert sykkelstrategien!



## Grøn mobilitet - Trygt og kjekt å reise miljøvenleg i Alver

Grøn mobilitet er miljøvenlege måtar å reise på, som å gå, sykle og reise kollektivt i staden for å til dømes køyre fossilbil. Det dreier seg om alle reiser utanfor heimen - til arbeid, skule, butikk, besøk, trening, eller rekreasjonsreiser som spaseretur i eige nærområde.

Sykelstrategien er fyrste prosjekt i Alver kommune si satsing på grøn mobilitet.

### Visjon

I Alver jobbar vi med visjonen om at det skal vere:

### Trygt og kjekt å reise miljøvenleg i Alver





## Berekraftsmåla

Berekraftsmåla og folkehelse skal ligge til grunn for planlegginga i Alver (Planstrategi for Alver 2021- 2024). Folkehelse er ein del av berekraftsmåla. Grøn mobilitet oppfyller følgande berekraftsmål.

- Nummer 3: Når færre køyrer bil og fleire sykklar og går, aukar trafiksikkerheita og det blir mindre støv og støy i tettstadane. Det gir også ei meir aktiv befolkning. I tillegg er smitterisiko ved å sykle svært låg. Soleis er grøn mobilitet ein viktig del av folkehelsearbeidet i Alver.
- Nummer 10: Det er ikkje alle som kan køyre eller har råd til bil. Når det er mykje billigare å reise «grønt» enn med bil, er det med på å minske ulikskapar.
- Nummer 11: Meir grøn mobilitet og færre bilar i tettstadane gir mindre areal til infrastruktur og meir plass til grønne lungar. Å sykle, gå eller reise kollektivt skapar også fleire naturlege møteplassar i nærmiljøa. I tillegg er dei positive effektane ved grøn mobilitet svært samfunnsøkonomisk lønsamt.
- Nummer 17: å legge til rette for at innbyggjane kan velje å gå, sykle eller reise kollektivt, er eit tverrfagleg arbeid. Vi må samarbeide for å nå måla om at fleire kan velje «grøn mobilitet»



## Nordhordland UNESCO Biosfære

I 2019 fekk Region Nordhordland, med kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Vaksdal og Øygarden, status som eit UNESCO biosfæreområde. Nordhordland UNESCO Biosfæreområde er eit modellområde for heilskapleg, berekraftig samfunnsutvikling. Berekraftsmåla ligg til grunn som ein viktig premis for utviklinga i biosfæreområdet. Denne sykkelstrategien er eit godt tiltak som støtter opp om det strategiske arbeidet og målsettinga i biosfæreområdet.



## Samandrag

- **Overordna føringar:** Nullvisjonen – null hardt skadde eller drepte i trafikken, nullvekstmålet- at auke i persontransporten skal skje med gange, sykkel og kollektiv, og ei rekke nasjonale, regionale og kommunale strategiar og planar er førande for innhaldet i sykkelstrategien.
- **Bakgrunnskunnskap:** Alver er ein stor kommune med spreidt busetnad, låg sykkelandel og høg bilandel, høvevis 1,3% og 63,6%. Den låge sykkelandelen er forårsaka av store avstander mellom t.d bustad og ulike tilbod og aktiviteter i kvardagen og utrygge eller manglande sykkelveggar. Dei som sykklar er motivert av den helsemessige effekten, dernest av miljøomsyn. Vegnettet i Alver har tre offentlege eigarar – Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Alver kommune.
- **Visjon og mål:** Visjonen for Alver 2021- 2031 er at det er trygt og kjekt å sykle i Alver. Visjonen ligg til grunn for målet om 4% sykkelandel i 2031.
- **Verkemiddel:** Det er mykje som spelar inn på sykkelandelen. For å nå målet, må vi derfor samarbeide godt på tvers. Vi jobbar etter fire verkemiddel
  1. Fysisk infratraktur
  2. Driftog vedlikehald
  3. Informasjons- og kunnskapsformidling
  4. Sykkelvenleg arealplanlegging

Sykelstrategien legg opp til kvardagssykling der potensialet for fleire sykkelreiser er størst: innanfor sykkelavstand på 5 km ved regionsenteret og lokal- og nærsentra. Vi reknar 5 km som sykkelavstand, fordi erfaringar viser at det er den avstanden folk flest sykklar, før dei heller velger bil eller kollektivtransport.

- **Finansiering:** Kapitlet viser til ulike moglegheiter for finansiering og listar opp ulike tilskotsordningar. Miljøløftet er ein betydeleg finansieringskjelde. Sykelstrategien følger opp kriteria for finansiering gjennom Miljøløftet.
- **Slik jobbar vi i Alver:** kapitlet gir ei oversikt over kva avdelingar i kommunen som har ansvar for ulike tema som er relevant for sykkel, som planlegging, drift, skilting, haldningsskapande arbeid og så vidare. Det gir ei oversikt over korleis vi samarbeider, eller ønsker å samarbeide om sykkel i Alver. I tillegg er planar og prosjekt i kommunen med liknande tematikk som sykkelstrategien lista opp.

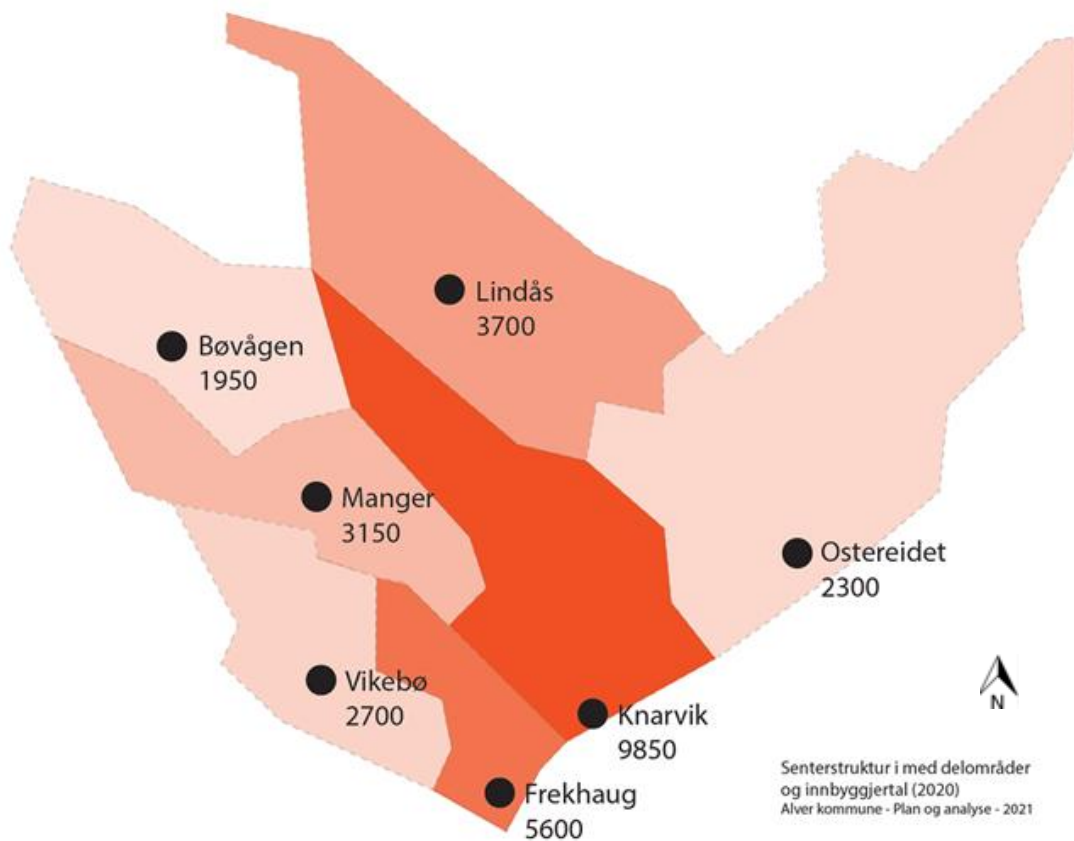


## 1. Bakgrunnskunnskap

### Bustadsamansetting og senterstruktur

Med eit areal på om lag 680 kvadratkilometer, er Alver kommune blant dei større kommunane i Vestland fylke. Dei største konsentrasjonane av busetnad er sør i kommunen, langs aksa Frekhaug- Knarvik- Alversund, som har hatt sterk vekst dei siste tiåra. Kommunen har av eit spreidd busetjingsmønster samanlikna med omegnskommunane <sup>1</sup>.

Knarvik er kommunesenter i Alver og regionsenter i Nordhordland. I tillegg har Frekhaug, Manger, Ostereidet, Lindås, Vikebø og Bøvågen status som lokalsenter- og nærsenter. Figur 1 syner korleis regionsenteret og dei seks lokalsentra er fordelt i kommunen, og kor mange innbyggjarar som soknar til sentra.



Figur 1 Dei sju sentra, med innbyggjertal for kvar kommunedel

<sup>1</sup> Moglegheits- og utfordringsdokument, 2019, Alver kommune



## Låg sykkelandel

Sykkelandel vil seie kor mange som sykklar samanlikna med kor mange som køyrer bil, går, tar buss og så vidare i kvardagen. Sykkelandelen i Alver er usikker fordi det har vore få respondentar frå Alver med i den nasjonale reisevaneundersøkinga. Tala gir likevel ein indikasjon på kor mange som sykklar. Sykkelandelen i Alver er 1,3%, medan andelen som går og køyrer bil er høvevis 12,3% og 63,6% <sup>2</sup>. Dette er låge sykkeltal samanlikna med det nasjonale målet om ein sykkelandel på 8% innan 2023.

Det er også eit nasjonalt mål at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Også her scoorar Alver dårleg, med ein andel som sykklar og går til skulen på omlag 4% og 30% <sup>3</sup>. Generelt sett sykklar barn og unge mindre og mindre. Barn og unge er ei viktig målgruppe fordi vanar vert lagt tidleg. Barn som er vant til å sykla vil lettare nytta sykkel som transportmiddel seinare i livet. At fleire barn og vaksne sykklar vil vera lønsamt, både for den enkelte og for samfunnet.

Alver er ikkje den einaste kommunen i bergensområdet med låg sykkelandel. Dei andre omegnskommunane til Bergen ligg på same nivå og Bergen sin sykkelandel er på 4%. Til samanlikning har Trondheim den høgste sykkelandelen i landet, på 10%.

## Kvifor sykklar/ sykklar ikkje Alverbuen?

I 2017 vart det gjennomført ei spørjeundersøking om sykkelbruk i omegnskommunane til Bergen, der tidlegare Meland og Lindås kommunar var med. Undersøkinga viser at dei viktigaste årsakene til at respondentane sykklar er helsegevinstar og fordi det er bra for miljøet. Den viktigaste grunnen til at dei ikkje sykklar er at andre transportformar er raskare og at sykkelvegen er utrygg. Ein del svarar at dei ikkje sykklar fordi dei ikkje har sykkel.<sup>4</sup>

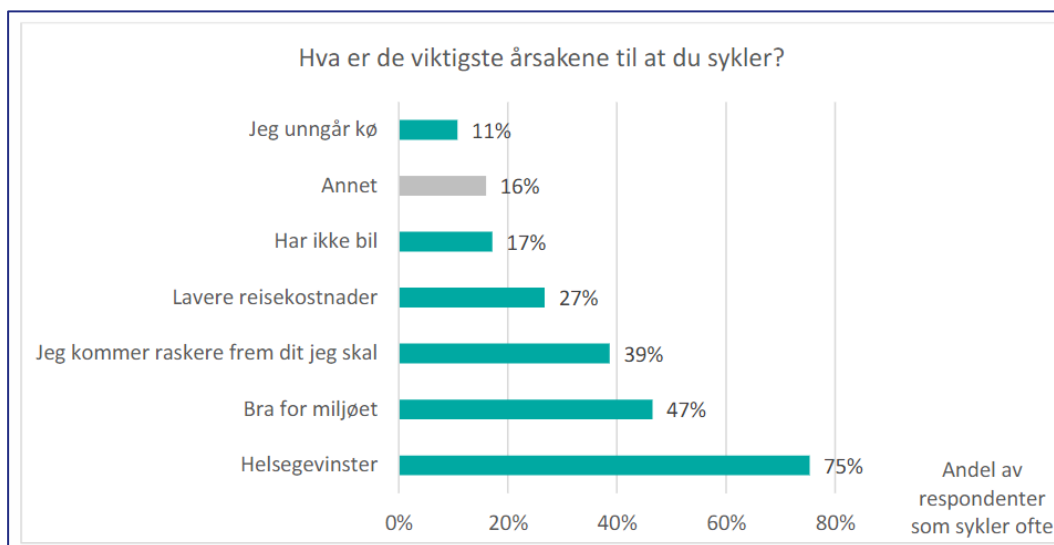
---

<sup>2</sup> Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, 2019, Statens vegvesen

<sup>3</sup> Reisevaneundersøkelse for bergensområdet, 2013, SINTEF

<sup>4</sup> Kartlegging av sykkelbruk, 2017, Analyse og strategi





Figur 2 Årsaker til at folk sykler i Alver (Analyse og strategi, 2017)

Den same undersøkinga fortel at få sykklar om vinteren - dei fleste definerer sykkelsesongen som «når det er varmt ute». På spørjeundersøkinga frå 2020/2021, svara ein del at dei ikkje sykklar på grunn av mykje regnvær<sup>5</sup>. Med mykje regnvær og kaldt vær, må ein ofte kle på seg godt med regnkleder for å sykle. Terrenget gir i tillegg at ein ofte blir sveitt og treng å dusje og når ein kjem fram. Dette er faktorar som gir terskelen for å sykle større. Men kystområde som Trondheim, Stavanger og Tromsø har høgare tal på syklande enn bergensområdet - der Alver inngår. Det særleine for bergensområdet er at det er ein svært spreidd byregion. Med tilkomsten av el-sykklar på marknaden kan ein forvente at topografiske og avstandsmessige avgrensingar får mindre utslag<sup>6</sup>.

### Ansvarsområde for vegeigarane

Ansvaret for sykkelvegnettet i Alver er fordelt mellom vegeigarane, som vist i figur 3.

Ansvarsfordeling mellom vegeigarane:

Riksveg (E39)= Statens vegvesen

Fylkesveg= Vestland fylkeskommune

Kommunal veg= Alver kommune

Statens vegvesen (SVV) sitt ansvar:

SVV har ansvar for sykkelinfrastruktur som skal gå langs eller parallelt med riksvegar. I tillegg har staten retningsliner som gir SVV ansvar for sykkelvegnett i byar og

<sup>5</sup> Vedlegg 1, Prosess og medverknad, 2021, Alver kommune

<sup>6</sup> Sluttrapport, Kartlegging av sykkelinfrastruktur, grunnlag for sykkelstrategiar i Bergensområdet, 2019, Hordaland fylkeskommune



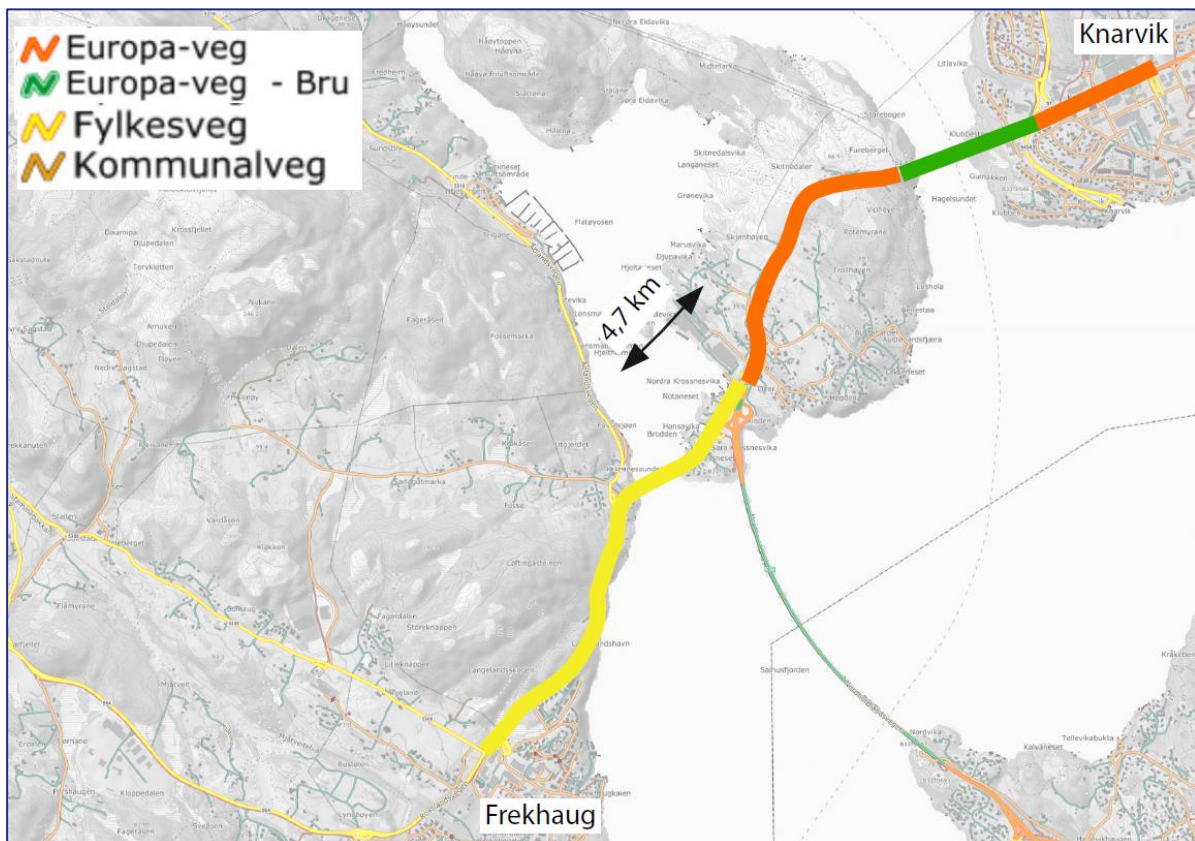
tettstadar med over 5000 innbygarar. Der riksvegstrekingar ikkje er tilgjengeleg for syklende, kan staten ta ansvar for strekingar langs fylkesveg eller kommunal veg der dette gir eit betre tilbod på strekinga. Finansiering til å utbetre og vedlikehalde SVV sine ruter, blir løyvd over statsbudsjettet etter prioritering i Nasjonal transportplan.

Fylkeskommunen sitt ansvar:

Fylkeskommunen har ansvar for sykkelinfrastruktur langs fylkesvegane. Pengar til etablering av nye gang- og sykkelanlegg blir løyvd over fylkets handlingsprogram for samferdsel, som vert rullert kvart år. Heile 77 km, 75%, av hovudnett for sykkel er fylkesveg. Det er derfor viktig at Alver kommune involverer seg og kjem med innspel i prosessen om kva vegar under fylket sitt ansvarsområde ein meiner bør bli prioriterte.

Kommunen sitt ansvar:

Kommunen har ansvar for sykkelinfrastruktur langs dei kommunale vegane. Pengar til tiltak blir løyvd gjennom kommunen sin ordinære budsjettprosess.



Figur 3 Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen har ansvar for strekinga Frekhaug- Knarvik. Kommunen har ansvar for mange av sidevegane.



## 2. Visjon

### Det er trygt og kjekt å sykle i Alver.

For at folk skal velje sykkel som transportmiddel, er det viktig at dei kjenner seg trygg i trafikken. Det er viktig å hugse på at sikkerheit og tryggleik ikkje er det same. Tryggleik er syklistane si subjektive oppfatting av faren ved å sykle. Sikkerheit er objektive registreringar av, eller risiko for ulykker. Infrastruktur som blir opplevd trygg for syklisten, kan skape mange trafikkulykker. Løysinga kan nokon gongar vere sikkerheitstiltak på den fysiske infrastrukturen, andre gongar er løysinga opplæring i trafikkreglar, eller tiltak som aukar merksemda til trafikantane. Erfaringar viser at når det er fleire syklande langs vegane, aukar bilistane si merksemd ovanfor dei syklande, noko som gir det tryggare å sykle, «store tals lov». I tillegg til å vere trygt, må det vere kjekt å sykle for at folk skal velje sykkelen framføre bilen. Framkommelegheit med samanhengande infrastruktur, attraktive strekningar som gir gode opplevingar, garderobar, aksjonar og kampanjar er verkemiddel som gir det kjekt å sykle.



Figur 4 Foto: Thor Brødreskift

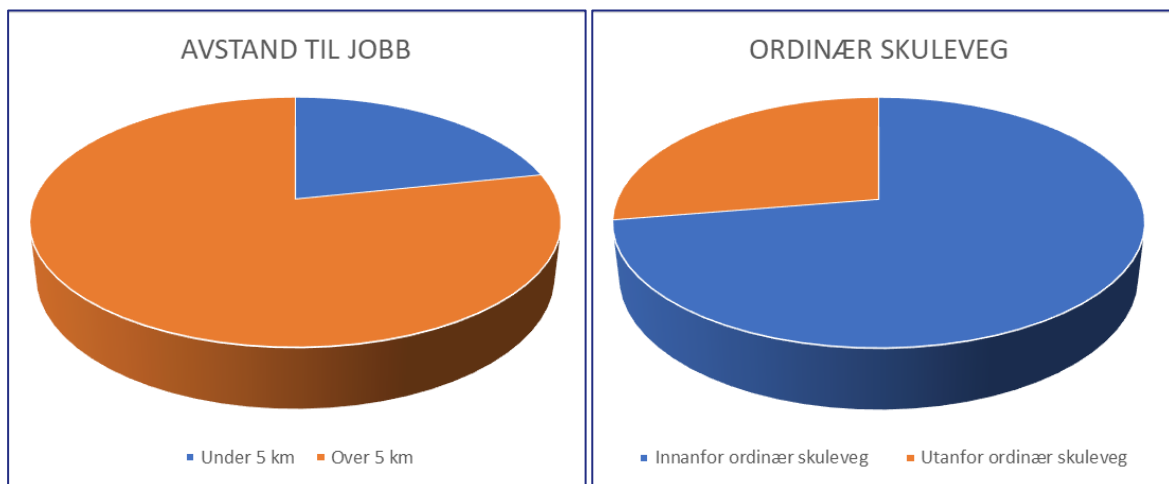


### 3. Mål

Målet til sykkelstrategien er at sykkelandelen av alle reiser i Alver skal vere på 4% i 2031.

Målet er ambisiøst. Det krev ei tredubling av sykkelreisene. Analysar av bustadstrukturen for dei sysselsatte og skuleelevar i dag viser at Alver har eit godt potensiale for å nå målet:

- 22% av del sysselsette, 2600 av innbyggjarane bur under 5 km frå arbeid
- 72%, 3265 av skuleelevane, bur innanfor ordinær skuleveg
- 58% , 2623 av skuleelevane bur innanfor skuleveg som ikkje er vurdert som særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.



Utrekning av målsetting går fram av Vedlegg 1.

Måleindikatorar:

- Reisevaneundersøkingar (RVU)\*
- Teljing: manuell og automatisk
- Spørjeundersøking
- Sykkelrekneskap basert på tilgjengeleg data

\* RVU som måleindikator: Den årlege, nasjonale reisevaneundersøkinga har tidlegare hatt lite datagrunnlag for Alver, noko som har gitt usikre tal. No er datagrunnlaget for Alver auka i den nasjonale reisevaneundersøkinga. Det betyr at framtidige tal frå reisevaneundersøkingane vil gje sikrere tal for Alver.



## 4. Verkemiddel for å nå målet

For å nå målsettinga er det ønskeleg å erstatte bilturar med sykkelurar. I dag er det enkelt å køyre bil dei fleste stadar i Alver - det er mange parkeringsplassar, og få av dei tar betaling og det er lite kø. Tilrettelegginga for bilistar er betre enn for syklistar. Når det er enklare og kjappare å køyre bil enn å sykle, blir sykkelens svakare i konkurransen mot bilen, samanlikna med større byar og tettstadar. Større byar har meir bilkø og tiltak for å minke bilandelen – regulering av bilparkering, fjerning av køyrefelt for bil og så vidare. Slike tiltak har innverknad på sykkelandelen. Hovudfokuset i sykkelstrategien er likevel verkemiddel og tiltak som er direkte retta mot sykkel.



*Figur 5 | Knarvik er det mykje veg- og parkeringsareal for bil*

For at fleire skal sykle når det er så enkelt å køyre bil, må det vere desto meir attraktivt å sykle – det må vere trygt og kjekt. Sykkelstrategien legg opp til kvardagsykling der potensialet for fleire syklistar er størst, i regionsenteret og lokal- og nærsentra. Vi arbeider etter fire hovudgrep.



### 1. Fysiske anlegg

Definere eit sykkelnett. Oppgradere eksisterande anlegg og supplerer av nye, gode anlegg der det er naudsynt. Utbygging tar tid og krev investeringar.



### 2. Drift og vedlikehald

God drift og vedlikehald av sykkelinfrastruktur gjennom heile året vil auke nytteverdien av både eldre og nye anlegg. Betre drift og vedlikehald aukar tryggleiken og attraktiviteten for syklisten.



### 3. Informasjon og kunnskapsformidling

Må skje kontinuerleg for å auke kunnskap, gjere sykkeltilbodet kjent og motivere til meir miljø- og tettstadsvenlege reisevanar.



### 4. Sykkelvenleg arealplanlegging

Arealplanlegging som prioriterer sykkel er ein føresetnad for å få til gode anlegg. Sykkelvenleg arealbruk kan også bidra til at fleire bur i sykkelavstand frå arbeid, skule, handel og andre tilbod.





## 4.1 Fysiske anlegg

Fysiske anlegg er eit verkemiddel med ei rekke undertema.

- Samanhengande sykkelnett
  - Hovudnett
  - Lokalnett
  - Turruter og berekraftig turisme
  - Enkle tiltak
  - Sykkelparkering og garderobe
  - Standard på sykkelinfrastrukturen
  - Koordinering av vegeigarane
- Låne-/ leigeordningar

### 4.1.1 Samanhengande sykkelnett

Samanhengande og godt utbygde sykkelnett med høg kvalitet er viktig for å nå målet. Samanhengande gang- og sykkelvegnett er også svært samfunndøkonomisk nyttig i norske byar- truleg minst 4- 5 gongar større enn kostnadane <sup>7</sup>.

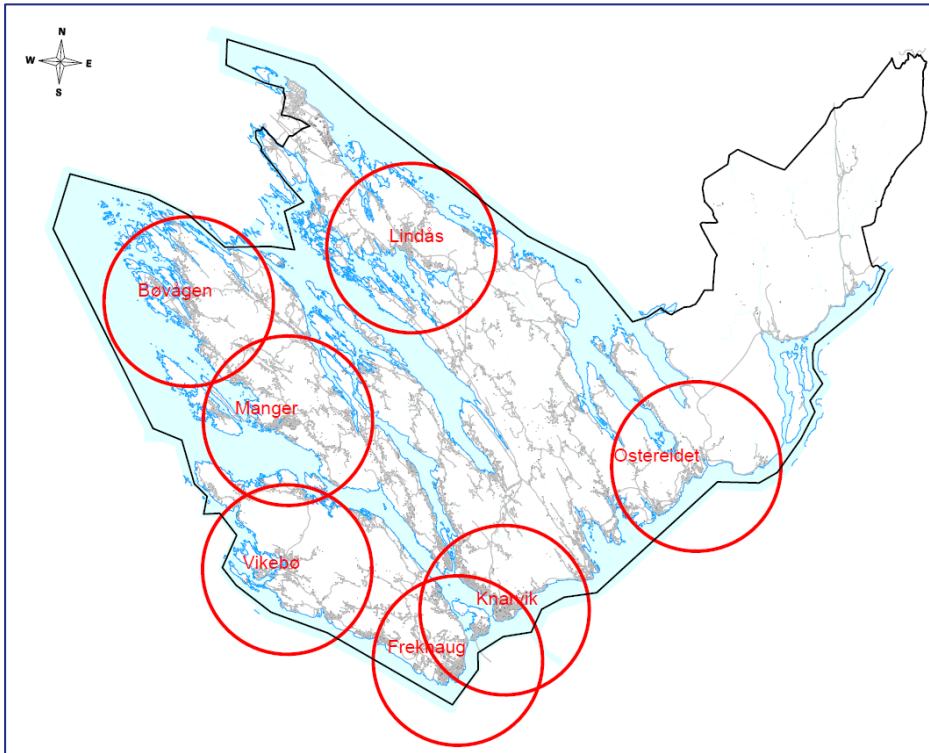
#### Hovudnett

Hovudnettet er meint som hovudtransportårer for sykkel, der ein skal kunne oppnå høg fart. Traseane bør vere så rette som mogleg. Hovudnettet er derfor grovmaska og lagt mellom dei viktigaste målpunkta, som til dømes skule, jobb, og idrett. Nokre «alternative trasear» går parallelt med hovudnettet. Dette er ofte trasear som kan verke meir attraktive, med mindre trafikk og støy, eller som fungerer som midlertidige trasear i påvente av utbetring av hovudnettet.

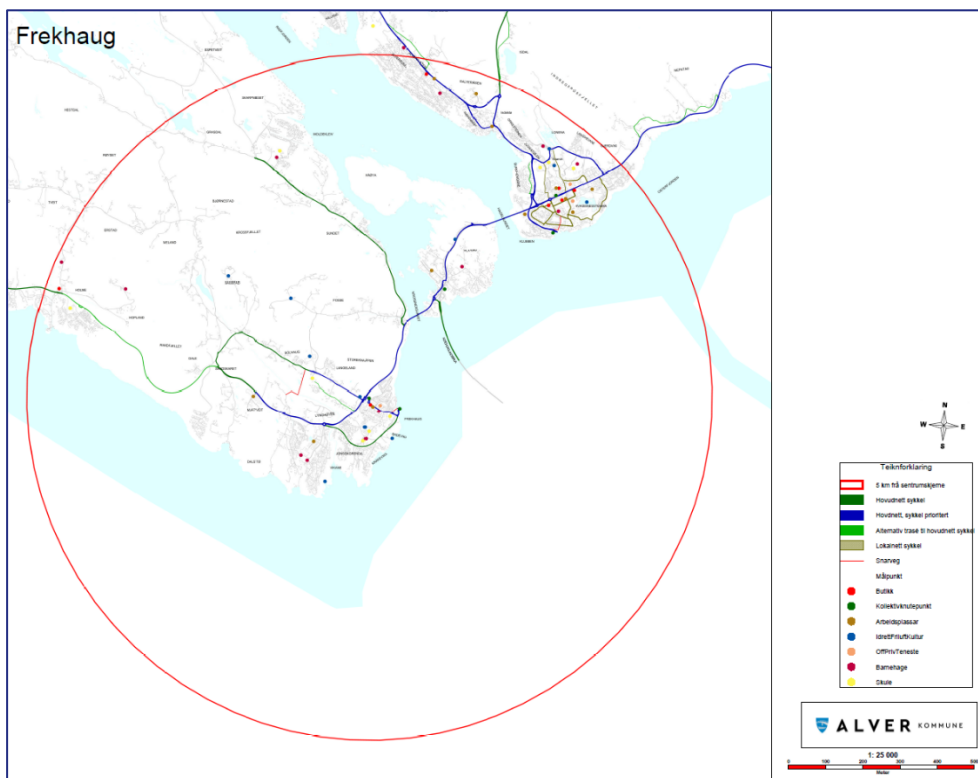
Utgangspunktet for hovudnettet er dei sju sentra i kommunen. Hovudnettet er vurdert opp til om lag 5 km ut frå sentrumskjernene, langs vegnettet, fordi erfaringsmessig er 5 km avstanden folk flest er villig til å sykle, før dei heller velger bil. Sjå vedlegg 4, Hovudnett, for meir informasjon.

---

<sup>7</sup> Bygging av gang- og sykkelvegnett er mer lønnsomt enn de fleste vegprosjekter, 2002, Samferdsel/ TØI, Sælensminde



Figur 6 Dei sju sentra i Alver. Dei raude sirklane viser 5 km i luftlinje frå sentrumskerne



Figur 7 Hovudnett for sykkel i Frekhaug. Raud sirkel= 5 km frå sentrumskerne i luftlinje. Blå linjer= dei prioriterte traseane. Mørkgrøn= resterande hovudnett





### Lokalnett

For å dekke heile sykkelreisene til innbyggjarane, må vi også definere eit meir finmaska sykkelnett, eit lokalnett. Definering av lokalnett er viktig vidare arbeid for å få til eit komplett og samanhengande sykkelnett. Det krev meir detaljerte kartleggingar.

### Turruter og berekraftig sykkelturisme

Alver kommune har mykje flott natur og kulturlandskap som kan nåast med turruter på sykkel for rekreasjon og oppleving. Turrutene for sykkel i Alver kan kombinerast med vanlege turruter for gåande, eller langs bilveggar med lite trafikk.

I Alver finst fleire spennande aktørar innanfor berekraftig turisme med potensiale for både lokale, nasjonale og globale destinasjonar. Å legge til rette for sykkelrute mellom ulike aktørar vil bidra til å nå målet til sykkelstrategien. Det kan også styrke omdømet til kommunen, som ein attraktiv feriedestinasjon for dei som vil reise berekraftig.

Kartlegging og tilrettelegging av slike ruter kan gjerast i samarbeid med grunneigarar, turistforeininga, kommunen, aktørar innanfor berekraftig reiseliv, Bergen og Omegn friluftsråd m.fl. og vidare koplast til større nettverk med kringlinnahde kommunar.



Figur 8 Foto: Nils Medås



Figur 9 Foto: Nils Medås



### Enkle tiltak

Med enkle tiltak kan ein sørge for gode løysingar for trafikantane utan store investeringar.

- Fartsreducerande tiltak i sentrumssonane
- Lys
- Merking og skilting
- Einvegskøyring
- Einsidig sykkelfelt

### Sykkelparkering og garderobe

Sykkelreiser startar og sluttar med ein parkert sykkel. Fleire og fleire kjøper seg dyre el-syklar. Gode parkeringsløysingar for sykkelen er derfor ein viktig del av eit samanhengande sykkelnett. Sykkelparkering bør etablerast ved viktige målpunkt som skule, idrett, butikk osv. Den bør vere trygg, funksjonell og under tak. Rettleiar for sykkelparkering: <https://www.kolumbus.no/reise/sykel-oversikt/sykkelparkering/>

Alver er ein pendlarkommune. Om lag 40% av dei sysselsatte pendlar ut av kommunen, der berre 1% av dei nyttar sykkel<sup>8</sup>. Betre tilrettelegging for at ein kan ha med seg sykkelen ved kollektivterminal og om bord på kollektivtransportmiddel, gir det mogeteg å gjennomføre heile reisa på ein miljøvenleg og tidseffektiv måte. Spesielt hurtigbåttilbodet mellom Bergen, Frekhaug og Knarvik har eit slikt potensial. Sentrale innfartsparkeringar kan også nyttast til overgang frå bil til sykkel. Det kan vere aktuelt fleire stadar, då tilrettelegginga for syklande minkar med auka avstand frå sentra.



Arbeidsgjevarar bør leggje til rette for gode garderobefasilitetar for dei tilsette. Garderobane bør vere lett tilgjengelege i tilknytning til sykkelparkeringa.

<sup>8</sup> Pendlingsanalyse for Meland, Lindås og Radøy, 2018, Hordaland fylkeskommune



### Standard på infrastrukturen

Sykelstrategien bestemmer ikkje kva standard som skal gjelde for sykkelinfrastrukturen. Hovudnettet bør ha høg standard, tilpassa lokale forhold. Attraktivitet bør vektleggast - i tillegg til tryggleik og funksjonalitet, bør ein etterstrebe sykkeltrasear i rolege, grønne og spennande omgjevnader.

Kommunen kan sjå på moglegheiter for å redusere kostnadane knytt til gang- og sykkelinfrastruktur, utan at det i stor grad går utover framkomst trafiksikkerheit. Rapporten *Differensiert standard for gang- og sykkelinfrastruktur*, av Vestland fylkeskommune, er viktig kunnskapsgrunnlag for eit slikt arbeid.

Så lenge SVV sine handbøker er førande for standarden til sykkelinfrastrukturen, bør kommunen vurdere å søke om fråvik der sykkelinfrastruktur ikkje er økonomisk gjennomførbar, så lenge det ikkje går utover sikkerheita.

### Koordinering av vegeigarane

Sykelnettet med prioriterte strekningar ligg til grunn for korleis vegeigarane bør prioritere vegnetta sine når det gjeld både planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehald. For å få til ein samanhengande standard, bør arbeidet til vegeigarane koordinerast.

#### 4.1.3 Låne-/leigeordningar

Ein stor del av Alverbuen sykklar ikkje fordi dei ikkje har sykkel<sup>9</sup>. Låne- eller leigeordning for el-sykkel er etterspurt både frå innbyggjarar og organisasjonar. Her finns moglegheiter for ordningar i samarbeid med BUA og med Miljøløftet.



---

<sup>9</sup> Kartlegging av sykkelbruk, 2017, Analyse og strategi

#### 4.2 Drift og vedlikehold av gang- og sykkelvegnettet

Eit framkommeleg og trygt sykkelnett krev god drift og godt vedlikehald heile året. Dei fleste sykkelulykker er forårsaka av dårleg drift og vedlikehald. For å auke trafikksikkerheita og få ned skadetala er god, samanhengande standard avgjerande<sup>10</sup>. Til dømes må hol tettast og sykkelnettet må kostast og brøytast.

Utfordringa for å få til samanhengande drift og vedlikehald i dag, er at dei ulike vegeigarane opererer med ulike standardar på same strekning. Det er derfor viktig å arbeide for betring av standard og samheng på drift og vedlikehald for dei ulike strekningane i sykkelvegnettet. Då er vi avhengig av ressursar som kan koordinere vegeigarane og større budsjett for vedlikehald og drift.



Figur 10 Foto: Alexander Helle

<sup>10</sup> Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen, fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene, 2018, Statens vegvesen



### 4.3 Informasjon og kunnskapsformidling

Kunnskap, opplæring, kommunikasjon og kampanjar er tiltak som påverkar haldningane og handlingane til folk. Dette er billigare og meir kortsiktige tiltak enn dei fysiske tiltaka, men dei bør jobbast med kontinuerleg.

#### Kunnskap

Trafikksikkerheit:

—  
Dei offisielle, politirapporterte sykkelykkene og utgjer berre 10% av dei reelle skadetala <sup>11</sup>. Registreringar frå legevakt og sjukehus utgjer ein stor del av dei faktiske skadetala, men desse tala er ikkje offisielle. I tillegg skjer det ein del eineulykker som ikkje blir rapporterte inn nokon stad. Tilgong på helsedata hadde gitt Alver ein meir komplett statistikk for sykkelykker. Evaluering av sykkelykker vil gje meir kunnskap om sikkerheita til syklistane i Alver.

Utvikling av sykkelbruk og effekt av tiltak:

.....  
Vi har lite kunnskap om korleis sykkelbruken har utvikla seg år etter år i Alver. I tillegg finst det lite kunnskap om kva effekt ulike tiltak har lokalt i Alver. Vi har meir kunnskap om større tettstadar og byar. For å få meir lokalkunnskap, bør kommunen ha eit opplegg for teljingar, evaluering av tiltak og sykkelrekneskap.

Teljingar bør gjennomførast til fast tid og stad to gongar i året. I tillegg kan vi kjøpe inn permanente sykkelteljarar. Desse kan vi plassere sentralt i Knarvik, eller på strekninga mellom Frekhaug og Knarvik. Spørjeundersøking om sykkelbruk kan også rullast ut jamnleg, for å få meir informasjon. Kommunen bør få eit system for evaluering av sykkeltiltak. Når ein planlegg tiltak for syklende, bør det utførast teljingar både før og etter tiltak for å evaluere tiltaket. Dette vil gje kunnskap om kva effekt ulike tiltak har i Alver. Data frå reisevaneundersøkingar, teljingar og evaluering bør oppsummerast i eit sykkelrekneskap for å gje informasjon om korleis sykkelbruken utviklar seg.

#### Opplæring

Trafikkfagleg samarbeidsutval (TSU) Nordhordland står for opplæring og arrangement om trafikksikring for syklende. Til dømes arrangerer dei sykkeldag i skulen, opplegg for elevar i forkant av russefeiringa, lærlingar på Mongstad m.m. TSU Nordhordland er ein frivillig organisasjon som består av representantar frå Politi, Nordhordland Brann og redning, Ambulane og Trygg trafikk frå Nordhordland.

---

<sup>11</sup> Sykkelykker, ulykkestyper, skadekonsekvenser og risikofaktorer, 2005, TØI



Alver bør tilby opplæring av sykling og trafikksikkerheit for alle aldrar. Det er ønske om meir opplegg i skulen<sup>12</sup>.

### Kommunikasjon

Ein bør arbeide aktivt gjennom kommunen sine informasjonskanalar for å sette sykling på agendaen - både når det gjeld informasjon om kvar sykkelrutene går, opplæring i trafikkreglar, og motivasjon. Kommunen bør informere om helsegevinstane, dei miljømessige og økonomiske fordelane og korleis ein kan spare tid når ein sykklar. Vidare bør kommunen informere når sykkelinfrastrukturen blir utbetra. Innbyggjarane sine erfaringar med sykkelinfrastrukturen er viktig informasjon for at kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet skal betre tilrettelegginga for sykkel. Det må vere enkelt for innbyggjarane å melde inn avvik eller innspel og kommunen må ha system på å følge dette opp.



### Kampanjar

Det finns fleire landsdekkande kampanjar som kommunen kan delta i, som kan motivere til auka sykling. Alver kommune har gode erfaringar med m.a. Sykle til jobben- aksjonen, sykkelservice og piggdekkaksjon. Politiet gjennomfører jamlege gladkontrollar for bilar, der dei deler ut til dømes iskrape og oppmodar bilistane å

---

<sup>12</sup> Vedlegg 1, Prosess og medverknad, 2021, Alver kommune



skrape bilen fri for is før dei køyrer vinterstid. Tilsvarande opplegg bør gjennomførast for sykkistar og sparkesyklar.

- Sykle til jobben
- Hjem jobb hjem
- Alle barna sykler
- Sykkelservice i sentra
- Piggdekk-aksjon
- Gladkontroll for sykkistar og sparkesyklar
- Sykkel- leasing



Figur 11 Gratis sykkelservice og open BUA på Manger. Foto: Kaia Marie Amland



#### **4.4 Sykkelvenleg arealplanlegging**

Sykelstrategien er del av kunnskapsgrunnlaget til all arealplanlegging i Alver. Kommuneplanen sin arealdel (KPA) legg overordna føringar for dei meir detaljerte arealplanane og utbygginga. Det er derfor viktig at KPA inneheld føresegner som sikrar sykkelvenleg utvikling.

##### *4.4.1 Sykkelvenlege senter*

Mange frå Alver er oppteken av at det skal vere enkelt og trygt å sykle i nærmiljøa deira. Dei set pris på korte avstandar mellom ulike funksjonar som bustadområder, butikk, kollektivterminal og friluftsområde<sup>1314</sup>. Mange unge og eldre har ikkje sertifikat for bil. Tilrettelegging for å gå, sykle og reise kollektivt i områda der ein ikkje må ha bil er derfor viktig. Desse kvalitetane samsvarar med overordna føringar og er viktige tiltak for å nå klimamåla.

##### *4.4.2 Rekkefølgekrav*

I reguleringsplanar er det rekkefølgekrav til utbygging av fysisk infrastruktur, medrekna gang- og sykkelvegnett. Gjennom eigne utbyggingsavtalar med utbyggjar, kan kommunen inngå nærare avtale om finansiering. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet stadfestar i retningsline 5.4 at ein ved etablering av større bustadområde (15 einingar) skal ha dokumentert trygg veg til grunnskule og til kollektivstopp.

##### *4.4.3 Trinnvis utbygging*

Store delar av sykkelnettet i Alver er utan sykkelinfrastruktur. Fleire strekningar er regulert, men krevjande å gjennomføre. Dette fører igjen til byggestopp i fleire område der det er knytt rekkefølgekrav om sykkelinfrastruktur. For å unngå byggestopp, kan kommunen nytte anledninga til å regulere høg standard for sykkelinfrastruktur og bygge ut trinnvis. Trinnvis utbygging kan betre kvaliteten for dei som sykklar i dag. Tilbodet må utvidast seinare for å handtere auke i sykkelvolumet.

---

<sup>13</sup> Nærserververkstadar, innspel til samfunnsdelen, 11.03.21, 2021, Alver kommune

<sup>14</sup> Melding frå folket, innspel til ny samfunnsdel- 11.03.21, 2021, Alver kommune





#### 4.4.4 Ressursar til sykkelplanlegging

Planlegging av eit godt sykkelvegnett er ein viktig del av løysinga for gode sentrumsområde, god folkehelse og som klimatiltak. Dette bør speglast i ressursane til planlegging av slike tiltak. Sykkelplanlegging i tråd med sykkelstrategien for Alver kjem i tillegg til tradisjonell transportplanlegging. For å få til ei sykkelvenleg arealplanlegging, treng ein kompetanse om korleis ein utviklar sykkelvenleg arealbruk og infrastruktur. I tillegg vil det vere behov ressursar for ansvarsområdet.



Figur 12 Foto: Alexander Helle



## 5. Finansiering

Å investere i eit attraktivt sykkelvegnett og andre sykkeltiltak, krev at ein prioriterer sykkel i budsjettforhandlingar og andre samordningsplattformer som løyver økonomiske middel til samferdsel m.m. Det finst ulike moglegheiter for finansiering.

### Miljøløftet

Alver kommune signerte våren 2020 avtalen om å bli med Miljøløftet, ein avtale mellom kommunane Alver, Bergen, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Nullvekst for personbiltransport er det overordna målet til Miljøløftet. Miljøløftet er finansiert av statlege midlar, fylkeskommunale midlar og med bompengar. Alver kommune får i snitt 32 millionar kroner årleg i avtaleperioden 2020-2030. 29 millionar går til fysisk infrastruktur som er ferdig regulert og prosjektert. 2,5 millionar er belønningmidlar som går til meir frie tiltak. Belønningamidlane må også oppfylle Miljøløftet sine kriterier. Kommunen sender innspel til Miljøløftet to gongar i året. Alver kommune skal utarbeide ein strategi for tiltak i Miljøløftet som grunnlag for kva som skal prioriterast i avtaleperioden. Sykkelstrategien er eit viktig tema i dette arbeidet.

### Bompengar

Det er mogleg å få finansert gang- og sykkelinfrastruktur gjennom Nordhordlandspakken, bompengepakken til Nordhordland. Då vert pengar øyremarka til gang- og sykkeltiltak i avtalen. Nordhordlandspakken vert forhandla fram lokalt, men blir vedteken gjennom Stortinget.

### Rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar

Bygging av til dømes nye bustader kan utløyse nytt behov for lokal samferdselsstruktur. I arealplan kan ein sette krav om å realisera sykkelinfrastruktur før bustadar kan takast i bruk, og/eller sørge for at dei delfinansierer sykkelinfrastrukturen i området gjennom utbyggingsavtalar.

### Tilskotsordningar

Ved sida av dei større moglegheitene for finansiering, finst det fleire mindre regionale og statlege tilskotsordningar for sykkel.



## 6. Slik jobbar vi i Alver

### Ansvar

Ansvar for gang- og sykkelinfrastruktur er fordelt på ulike avdelingar i Alver kommune – Veg, kultur, plan og analyse, planforvaltning, eigedom m.m. Desse avdelingane har ulik kunnskap som er relevant for arbeidet med å tilrettelegge for at fleire sykklar. Den følgande tabellen oppsummerer relevante planar og prosjekt som pågår kontinuerleg eller som pågår per februar 2021. Lista er ikkje uttømmende.

- Kommuneplanen sin samfunnsdel
- Kommunedelplan for helse, sosial og omsorg
- Kommunedelplan for oppvekst
- Områdereguleringsplanar og offentlege detaljreguleringsplanar
- Sykkelstrategi og gåstrategi – Grøn mobilitet
- Turvegar
- Hjartesoner ved skular og barnehagar
- Haldningsskapande arbeid
- Drift av sykkelinfrastruktur
- Mindre fysiske tiltak, som utviding av fortau, skilting, omlegging av traséar

### Samarbeid i kommunen

Tilrettelegging for grøn mobilitet og sykkel krev at vi samarbeider både internt i Alver-organisasjonen og med eksterne aktørar, som forklart oppsummert:

- System for heilskapleg planlegging og gjennomføring - integrere sykkelstrategien sin handlingsdel kommuneplanen og økonomiplan
- Bruke dei tverrfaglege nettverka for å sikre koordinering mellom einingane
- Miljøløftet - delta med tema om sykkel i Alver
- Samarbeide med kommunar i regionen om sykling

### Forhaldet til andre planar og prosjekt

Sykkelstrategien er utarbeida i samordning med andre planar og prosjekt i kommunen. Det vil seie at andre planar og prosjekt ivaretar eller bør ivareta forhold som ikkje er prioritert i sykkelstrategien i denne omgong. Dei viktigaste er:

- Trafikksikringsplan
- Gåstrategi
- Temaplan for friluftslivets ferdselsårer.
- Temaplan for kommunale vegar



### **Trafikksikringstiltak og skuleveggar**

Trafikksikringstiltak inngår i handlingsplanane til trafikksikringsplanen. Tidlegare trafikksikringsplanar har hatt fokus på skuleveggar. Dei skuleområda som fell utanfor sykkelstrategien bør fangast opp i trafikksikringsplanen som skal rullerast i 2022.

### **Dei som går – gåstrategi og temaplan friluftslivets ferdselsårer**

Dei gåande og dei syklande har mykje til felles. Infrastrukturen går gjerne same trasear og legg ofte opp til blanding av gåande og syklande i dag. Samstundes har dei to trafikkgruppene ulik hastigheit, rekkevidde og behov. Derfor er strategi for dei syklande og strategi for dei gåande delt i to ulike prosjekt. Gåstrategi startar opp etter sykkelstrategien er ferdigstilt. Gåstrategien bør sjåast i samanheng med sykkelstrategien. I tillegg kartlegg ein turveggar i arbeidet med Friluftslivets ferdselsårer. Turvegkartlegginga bør sjåast i samanheng med sykkelstrategien og gåstrategien.



## 7. Overordna føringar

Sykkelsatsinga til Alver kommune har bakgrunn i føringar frå nasjonale, regionale og kommunale planar. Det er eit nasjonalt og regionalt mål at persontrafikkveksten i byområda skal takast med gange, sykkel eller kollektivtransport – nullvekstmålet. Samstundes er det ein nasjonal og lokal visjon at det skal vere null drepte eller hardt skadde i trafikken, nullvisjonen. Nullvekstmålet og nullvisjonen må harmonerast og vi treng fleire syklande for å nå begge måla.

### Førande dokument

- Nasjonal sykkelstrategi 2014- 2023
- Regional areal- og transportplan for bergensområdet 2017- 2028
- Regional plan for folkehelse 2014- 2025
- Planstrategi for Alver 2020- 2024:  
Planstrategien har bestilt strategi for grøn mobilitet, konkretisert som strategi for dei som går, sykklar og reiser kollektivt i Alver kommune.
- Kommuneplanen sin samfunnsdel/ strategi- og styringsdokument:  
Før den fyrste samfunnsdelen for Alver er vedteken, er det strategi- og styringsdokumentet som gjeld. Fleire av utviklingsområda dokumentet peikar på er relevant for sykkel. Særleg relevant er utvikling av 1. regionsenter, kommunesenter, lokal- og nærsenter, 2. næring, innovasjon og entreprenørskap, 3. lokalsamfunn, nærmiljø, 4. Berekraft, klima og miljø.
- Miljøløftet har følgande viktige premisser
  - Mål å få ned personbiltrafikken, ved overføring av persontransport frå bil til kollektiv, sykkel og gange.
  - Eit forsterka fokus på arealbruk, med meir forpliktande føringar

## Vedlegg

Vedlegg 1: Prosess og medverknad

Vedlegg 2: Hovudnett for sykkel

Vedlegg 3: Målsetting