



ALVER
KOMMUNE

Sykkelstrategi for Alver 2021- 2031

Vedlegg 1: Proses og medverknad





Innhald

1. Innleiing.....	2
2. Prosess.....	3
3. Medverknad.....	5
3.1 Spørjeundersøking	5
3.2 Verkstadar	6
3.3 Involvering av aktørar innan berekraftig reiseliv	6
3.4 Temamøte sykkelfremjing og trafikktrygging	7
3.5 Vegeigarmøte	8
3.6 Informasjonsmøte med næringslivet.....	9
3.7 Aktivitetar med informasjon om strategiarbeidet	11



1. Innleiing

Sykkelstrategien for Alver har vore utarbeidd i året 2020- 2021. Strategien er tiårig og har ein fireårig handlingsplan. I same periode er det utarbeidd eit hovudnett for sykkel som er bakt inn i sykkelstrategien og handlingsdelen. Sykkelstrategien er ikkje juridisk bindande, men skal vera eit kunnskapsgrunnlag til kommuneplanen og andre planar. Strategien er bestilt i Planstrategi for Alver kommune 2021- 2024 og er ein del av satsinga på grøn mobilitet.

Sykkel er eit breitt tema som mange i og utanfor kommunen arbeider med. Det handlar både om transport, miljø, folkehelse og arealplanlegging m.m. Me har derfor jobba svært tverrfagleg med tema i kommunen i tillegg til å hatt eit breitt medverknadsopplegg eksternt.

Sykkelstrategien er delfinansiert av Vestland fylkeskommune og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Denne rapporten greier ut om korleis prosess og medverknad har gått føre seg.



2. Prosess

Arbeidet med sykkelstrategien er organisert som vist i tabellen under.

Organisering av arbeidet med sykkelstrategien

Rolle	Namn/Tittel/ fagområde
Prosjekteigar	Kristin NÅmdal, tenesteleiar Plan og analyse
Prosjektstyre	Ørjan Raknes Forthun, Rådmann Martin Kulid og Jarle Landås, Ass. Rådmenn Samfunnsutvikling, kommunalsjef
Prosjektleiar	Kaia Marie Amland, rådgjevar, plan og analyse
Prosjektgruppe	Prosjektleiar, Arne Eikefet (rådgjevarar ved Næringsavdelinga/ hovudprosjektleiar 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).
Referansegruppe	Prosjektgruppe, Line Merete Valle (tenesteleiar Eigedomsforvaltning), Nils Medaas (Operativ stilling/ TSU Nordhordland), Kjetil Spurkeland (tenesteleiar Drift og vedlikehald), Plan og analyse
Arbeidsgruppe	Representantar frå Plan og analyse



Prosess oppsummert

	Aktivitet	2020		2021
		Vår	Haust	Vår
Konsept	1. prosjektgruppemøte	21.04.2020		
	2. Prosjektgruppemøte	28.04.2020		
Planlegge	3. Prosjektgruppemøte	27.05.2020		
Gjennomføre	1. Orientering, APMU	10.06.2020		
	1. Referansegruppemøte	25.06.2020		
	4. Prosjektgruppemøte		20.08.2020	
	Medverknad		sept.- mar.	sept.- mar.
	5. Prosjektgruppemøte		20.10.2020	
	Tenesteleiarmøte samf.utv. og tdf.		01.12.2020	
	6. Prosjektgruppemøte		09.12.2020	
	Analysar		des.- feb.	des. - feb.
	2. orientering i APMU			20.01.2021
	Begrensa høyring			mars
Avslutte	Vedtak i APMU		23.06.2021	
Realisere	Forankring, oppfølging og rapportering		Juni -	

Tverrfaglegheita i organiseringa har sikra heilskapleg planlegging. Sykkelstrategien utfyller andre planar og prosjekt med dels overlappande tema, til dømes trafikksikringsplan, moglegheitsstudie for senterstruktur og kommuneplanen sin samfunnsdel.

Prosjektgruppa har hatt jamnlege møter for å diskutere prosess og aktivitetar. Referansegruppa har fått presentert sykkelstrategiarbeidet i eitt og dei har vore involvert gjennom medverknad. Arbeidsgrupper har arbeidd undervegs med medverknad, analysar i geografisk informasjonssystem (GIS) og koordingering med andre planar og prosjekt. Det politiske utvalet Areal, plan og miljø har fått to orienteringar om arbeidet.

Det politiske utvalet Areal, plan og miljø har fått to orienteringar om arbeidet. Det same utvalet skal godkjenne sykkelstrategien. Sykkelstrategien har vore oppe som tema i tenesteleiarmøte for samfunnsutvikling og teknisk drift og forvaltning (tdf). Dei som har vore involvert i prosessen har fått tilsendt eit utkast på avgrensa høyring.



3. Medverknad

Noko medverknad har vore felles med Kommuneplanen sin samfunnsdel m.m. og noko har vore eige opplegg for sykkelstrategien.

Medverknad og aktivitetar oppsummert

	2020	2021
Gratis sykkelservice	Sept.	
Spørjeundersøking	Sept. -	Jan
Adaptiv samfunnsdialog	Sept. -	
Verkstadar	Okt. -	Feb.
Temamøte Sykkelfremjing og trafikktrygging	05.11.2020	
Vegeigarmøte	09.11.2020	
Involvering av berekraftig reiseliv	Okt.	
Informasjonsmøte med næringslivet		Mars

3.1 Spørjeundersøking

Ei spørjeundersøking er utarbeida i høve kommuneplanen sin samfunnsdel. Samfunnsdelen handlar om kva samfunn me vil ha og kva grep me må ta for å komme dit. Sykkelstrategien er del av kunnskapsgrunnlaget til kommuneplanen sin samfunnsdel og svara på spørjeundersøkinga gav nyttig informasjon til sykkelstrategien.

Spørsmålet *Kva skal til for at du går og sykklar i ditt nærmiljø?* er mest relevant for sykkelstrategien. Mange seier at dei går og sykklar mykje i kvardagen. Dette gjeld i hovudsak dei som òg seier at dei kjenner seg trygg i trafikken, og at forholda er lagt til rette med gang- og/eller sykkelveg.

Andre skriv at dei ikkje føler seg trygge, og etterlyser betre tilrettelegging for gåande og syklande. Om forholda blir lagt til rette, med til dømes betre lys og fortau eller gang- og sykkelvegar, er det fleire som skriv at dei nok vil gå og sykle meir.

Me finn også relevant informasjon i svara på spørsmålet om trivsel i nærmiljøet. 80 % av innbyggjarane svarar at dei trivst i nærmiljøet sitt. Dei grunngjev det mellom anna med at dei har tilgang til naudsynte funksjonar, det er roleg og stille, god tilgang til natur og friluftsområde og gode møteplassar. Dette er kvalitetar ein finn i sykkel- og gåvenlege senter. Naudsynte funksjonar i kort avstand gjer det mogleg for mange å



gå og sykle i kvardagen. Meir sykling og mindre bilkøyring gjer mindre støy og meir plass til grønne kvalitetar. Det skapar også fleire naturlege møteplassar i kvardagen. Fleire av dei som svarar at dei ikkje trivst i nærmiljøet sitt, grunngjev dette med at det er dårleg tilrettelagt for gåande og syklende.

3.2 Verkstadar

Alver kommune jobbar med ein moglegheitsstudie for lokal- og nærsenter. Studien skal tydeleggjere kva funksjon og rolle dei definerte sentera i kommunen skal ha (regionsenter, kommunesenter, lokal- og nærsenter), og vil vere eit kunnskapsgrunnlag for kommuneplanlegginga.

Hausten 2020 inviterte Alver kommune til verkstadar i dei sju lokal- og nærsentera i Alver. Agenda i verkstadane var som følger (døme Vikebø):

- Kva er unikt på Vikebø? Fysisk, kulturelt og sosialt? Kva er Vikebø spesielt god på? Og kva manglar?
- Kva rolle spelar Knarvik? Korleis bruker de Knarvik? Kva bør liggje i Knarvik som felles funksjonar for heile kommunen og regionen?
- Korleis ønskjer vi at det blir i framtida?
- Kvar bør hovudnettet for sykkel gå? Er målpunkta og traseane i utkastet «riktige»?

I samtalanene med innbyggjarane kom det fram mykje av den same informasjonen som i spørjeundersøkinga når det gjeld å sykle i nærmiljøet. Innbyggjarane i Knarvik var mest nøgd med tilrettelegginga for gåande og syklende. Innbyggjarane på Frekhaug og Manger peika på gode moglegheiter for kvardagssykling.

Innspel til hovudnett for sykkel

Innbyggjarane var i stor grad samde med utkasta til hovudnett og kom med innspel til andre viktige trasear. Ein del av innspela fell innunder kategorien lokalnett og er vist som lokalnett i karta for sykkelhovudnett. Andre innspel er relevante for turruter. Desse er ikkje vist i karta, men blir vurdert inn i relevante prosjekt.

3.3 Involvering av aktørar innan berekraftig reiseliv

Tursykling er ikkje prioritert i sykkelstrategien i fyrste omgang, fordi vi ser større potensiale i å auke sykkelandelen til meir kvardagslege reiseføremål. Men det finst mange spennande aktørar som driv med berekraftig reiseliv i Alver, og det er viktig å bli kjend med moglegheitene her.



Kommunen sende ut eit informasjonsbrev til utvalde aktørar innanfor berekraftig reiseliv. Innspela oppsummert:

- Positivt initiativ
- Vurderer å legge til rette for sykkelturisme til bedrifta
- Ønskeleg at kommunen deler informasjon om sykkeltilbod til turistar gjennom kommunen sine kanalar.

3.4 Temamøte sykkelfremjing og trafikktrygging

Møtet hadde fokus på dei «mjuke tiltaka» som skal til for at fleire skal sykle meir. Både tiltak som gjer trafikksikker åtfærd i trafikken og tiltak som motiverer til å sykle var tema.

Representantar frå Trygg trafikk, Nordhordland lensmannskontor, BUA på Manger, Nordhordland sykkelklubb, Nordhordland biosfæreområde, ungdomsrådet og fleire avdelingar frå kommunen – plan og analyse, vegforvaltning, planforvaltning, ein lærar og ungdomskoordinator deltok i møtet.

Møtet hadde følgande agenda:

- Sykkelstrategi for Alver v/ Kaia Marie Amland, prosjektleiar, Plan og analyse, Alver kommune
- Trafikktryggleik v/ Knut Olav Røssland Nestås, Regionleiar Vestland Trygg trafikk
- Alver kommune sitt haldningsskapande arbeid v/ Kaia Marie Amland
- Diskusjon
 - Kva blir gjort i dag?
 - Korleis kan de bidra til å nå måla om at fleire skal sykle meir i Alver?
 - Kva treng du av andre for å nå målet?
 - Er det noko me ikkje skal gjere?
 - Kva føringar bør sykkelstrategien gje for å nå målet?

Diskusjonen i møtet kan oppsummerast med at det finst potensiale for følgande:

- Låne ut fleire el- sykklar ved BUA, dersom dei får meir plass
- Arbeidslivsfag i ungdomsskulane kan kombinerast med sykkelservice
- «Ta tak i borna og foreldra deira!»
 - Meir opplæring i skulane
 - Arrangere Sykle til skulen med foreldra-kampanje
- Hugs at trafikksikkerheit og trafikktryggleik ikkje er det same. Tryggleik er syklisten sin subjektive oppfatning av faren ved å sykle. Sikkerheit er objektive



registreringar av, eller risiko for ulykker. Om ein byggjer anlegg for å auke trafikktryggleik, så må ein også jobbe for å sikre reell sikkerheit.

- Større sykkelbane på Manger og fleire sykkelbaner i kommunen
- Permanente sykkelteljarar

3.5 Vegeigarmøte

Fokus i møtet var fysisk infrastruktur og korleis få til ein samanheng i infrastrukturen når ei strekning ofte har ulike vegeigarar. Derfor var alle vegeigarane invitert.

Møtedeltakarane dekkja både planlegging, gjennomføring, vedlikehald og drift hos alle dei tre vegeigarane.

Representantar frå alle vegeigarane stilte i møtet – Transportforvaltning vest v/ Statens vegvesen (SVV), sykkelkoordinator v/ Vestland fylkeskommune (VLFK) og frå Alver kommune stilte representantar frå plan og analyse, planforvaltning, samferdsle og infrastruktur, og drift og vedlikehald.

Møtet hadde følgande agenda:

- Sykkelstrategi for Alver v/ Kaia Marie Amland
 - Kartlegging av hovudnett for sykkel i Alver
- Diskusjon
 - Samanhengande, fysisk infrastruktur for sykkel er eit viktig verkemiddel for å nå målet om at fleire skal sykle meir.
 - Kva gjer dei ulike vegmyndane for å nå målet, når det gjeld planlegging, gjennomføring, vedlikehald og drift?
 - Kven har ansvar?
 - Kva meir kan me gjere?
 - Er det noko me ikkje skal gjere?

Diskusjonen i møtet oppsummert:

- VLFK: Sykkelpotensialemodell- prosjekt skal gjennomførast for dei nye kommunane i byvekstvtalen. Vil liggje til grunn for fylkeskommunen sine prioriteringar av fylkesvegane. Kommunen blir involvert.
- Årleg reisevaneundersøking (RVU) vert utvida med tilleggsutval i Alver, slik at den gjer sikrere tal for reisemiddelfordeling i Alver.
- Strategi for mjuke trafikantar i VLFK – grunnlagsdokument til ny regional transportplan. Politisk handsaming desember 2021
- Standardforskjell mellom vedlikehald og drift av kommunalveg, fylkesveg og riksveg (E39)



- SVV utfører sykkelinspeksjonar innimellom, sist i 2016. I inspeksjonsrundane vurderer dei utbetring med mindre investeringar.
- Kommunikasjon er ei utfordring, både mellom vegmynder og innbyggjarar og mellom vegeigarane.
- Kommunen kan involverast i arbeidet med nye driftsavtalar hjå VLFK og SVV.
- Særleg utfordring med vintervedlikehaldet i Alver kommune.

3.6 Informasjonsmøte med næringslivet

Møtet hadde fokus på kva som skal til for at folk skal sykle til jobb, med særleg vekt på «mjuke tiltak» som kan motivere til sykling. Møtedeltakarane fekk tilsendt utkast til sykkelstrategi i forkant av møtet.

Frå næringslivet deltok representantar frå bedrifter i Frekhaug- Knarvik-området: Gløde, IKTNH, Knarvik senter og Drømmehagen barnehage. Frå kommunen deltok representantar frå Plan og analyse og Operativ avdeling/ leiar i Nordhordland trafikksikringsutval (TSU).

Møtet hadde følgande agenda

- Sykkelstrategi for Alver v/ Kaia Marie Amland, prosjektleiar, Plan og analyse, Alver kommune
- Alver kommune sitt haldningsskapande arbeid v/ Nils Medaas, leiar i Nordhordland TSU, Brann og redning Alver kommune
- Diskusjon
 - Kva skal til for at fleire skal sykle til jobben?
- Sykle til jobben aksjonen v/ Kaia Marie Amland
- Diskusjon om Sykle til jobben-aksjonen

Diskusjonen i møtet, oppsummert:

Generell diskusjon

- Greitt tilrettelagt for å sykle strekninga Knarvik- Frekhaug.
- Ulike grunnar til at dei tilsette ikkje sykklar til jobb. Ein del går og køyrer bil, men få sykklar. Det handlar mykje om vanar og korleis ein organiserer seg. Mange er aktive på treningsfronten, men lite kvardagsaktivitet gjer dei inaktive. Ein bør jobbe med vanane til folk for å eliminere inaktiviteten. Folk vel ofte bilen i tilfelle dei skal innom noko på vegen. Ein tilsett seier at ho ikkje sykklar fordi ho ikkje gidd.
- Drømmehagen barnehage har jobba aktivt for at fleire foreldre skal gå med barna til barnehagen i staden for å køyre bil. Det er blitt betre.



- Knarvik senter skal innføre parkeringsavgift for tilsette og kundar. Dei ventar då at fleire vil bli motivert til å sykle fordi det vil vere økonomisk gunstig.
- Dei enkle sykkelparkeringane som står ved inngangane til Knarvik senter fungerer ikkje godt nok. Det er behov for trygg sykkelparkering under tak. Har plass til å etablere dette i parkeringsanlegget til Knarvik senter.
- Ein har køyrd frå Eikanger, parkert i Knarvik og sykla vidare til Frekhaug.

Utfordringar oppsummert:

- Hagelsundbrua og Krossnessundbrua fungere som flaskehalsar på strekninga Knarvik- Frekhaug
- Tryggleiksaspektet. Ein les om stygge sykkelulykker.
- «Kronglete» strekningar. På strekninga Alversund- Knarvik må ein krysse vegen mange gongar som syklist.
- Det er enklare å køyre bil
- Særleg folk som arbeider i butikk treng garderobefasilitetar for å kunne sykle til jobb
- Mundalbergstunnelen er ein terskel mellom Leiknes og Knarvik.
- Ein del som har barn i Drømmehagen barnehage har også skuleelevar på Sagstad skule. Mange av elevane på Sagstad skule vert køyrde, av ein eller annan grunn. Då køyrer foreldra barna til barnehagen også.

Moglegheiter oppsummert:

- Etablere offentleg garderobeanlegg i Knarvik sentrum
- Sykkelleigeordning à la bysykkelordninga i Bergen
- El- sparkesyklar vil komme til Knarvik også. Kan kommunen vere tidleg ute og etablere el- sparkesykkelordning i Knarvik før dei private selskapa kjem?
- Etableringsmidlar for lånesykkelordning eller liknande
- Arrangere motiverande konkurransar med premiering
 - Kan kombinere Sykle til jobben-aksjon med Stolpejakten. Kan oppmode folk til å sykle til startpunkt for stolpetur. Dessutan får dei poeng for fottur i Sykle til jobben- aksjonen også.
- Gjere noko positivt ut av å sykle til jobb. Vise at arbeidsplassen tar omsyn til helse og miljø.
- Når ei bedrift innfører positive tiltak for gåande og syklende, bør det «blestast» i media. Det er «smittsamt» for andre bedrifter.



3.7 Aktivitetar med informasjon om strategiarbeidet

Det er arrangert fleire sykkelaktivitetar der arbeidet med sykkelstrategien er belyst. Gjennom gratis sykkelservice og piggdekkaksjon blei folk informert om arbeidet og oppmoda om å komme med innspel til digitale innspelskanalar. Gjennom vintersykkeldagen, arrangert av Miljøløftet og Sykle til jobben-aksjon, er det også vist til korleis kampanjane er i tråd med sykkelstrategien.

Gratis sykkelservice

Gratis sykkelservice blei arrangert i Knarvik, Frekhaug, Manger og Lindås. Heile 80 syklistar fekk gratis service på sykkelen, i tillegg fekk kommunen innspel til spørjeundersøkinga om framtida til Alver som også var relevant for sykkel. Sykkelservicen i Knarvik vart arrangert av Miljøløftet, men kommunen var representert for å opplyse om sykkelstrategiarbeidet til kommunen og oppmoda folk om å svare på dei digitale innspelskanalane. På Frekhaug og Manger var også BUA open. Sykkelservicane vart annonsert i lokalavisa og lokalavisa laga sak på hendinga.

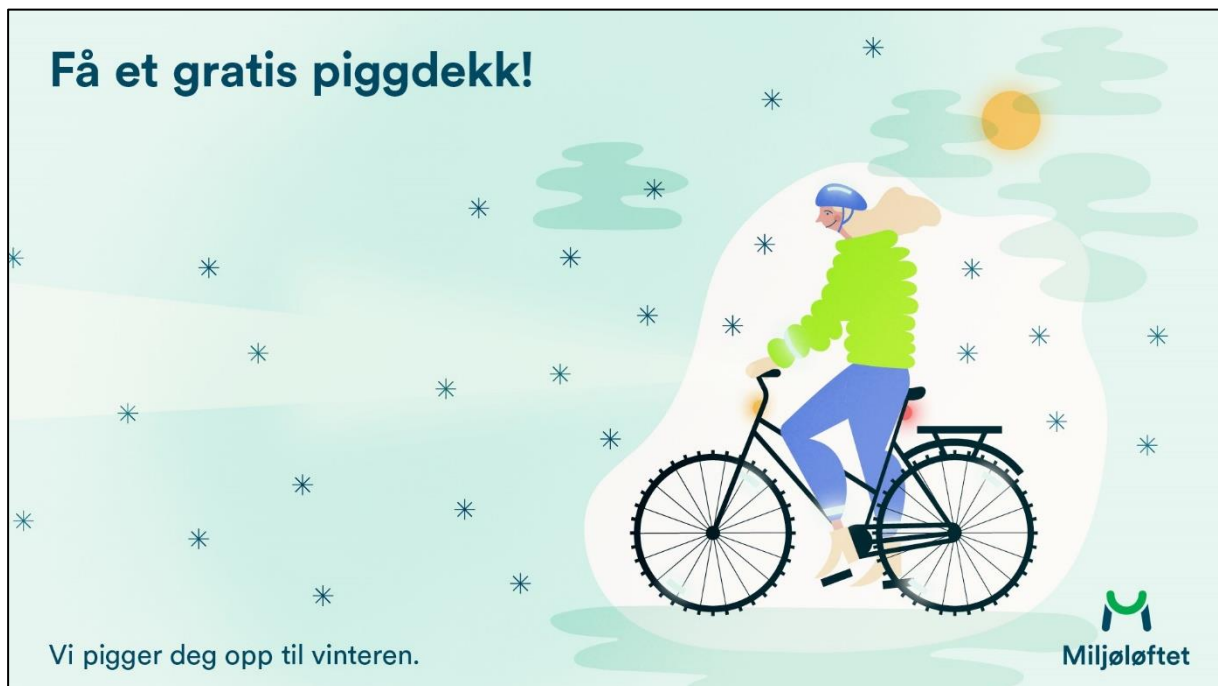


Figur 1 Ordføraren vitja sykkelservicen på Manger



Piggdekkkampanje

Piggdekkkampanjen gjekk ut på å få 50% rabatt («kjøper du eitt piggdekk, får du det neste gratis») på piggdekk til sykkel og gratis omlegging. Den lokale sportsbutikken selde heile 20 piggdekk i løpet av desembervekeane auksjonen pågjekk. Aksjonen vart promotert i lokalavis, der planleggjar også informerte om sykkelstrategiarbeidet og bad om innspel gjennom dei digitale innspelskanalane.



Figur 2 Illustrasjon: Miljøløftet