

Årsrapport 2011



Innledning

Å bli kåret til sykkelby i Norge forplikter og ansvarliggjør de utvalgte. Dette er ikke en utmerkelse man får som belønning for godt arbeid. Den stiller tvert i mot krav om at det skal satses spesielt på sykkel i den utvalgte byen, i tråd med Den nasjonale sykkelstrategien. Det omfatter blant annet en konsentrert innsats for å få opp andelen av syklende, og det er Statens vegvesen som har ansvaret for oppfølgingen i Norge.

Sykkkelbyen Alta er et samarbeidsprosjekt mellom Finnmark fylkeskommune, Statens Vegvesen og Alta kommune. Prosjektet er organisert med en prosjektgruppe, en styringsgruppe og en referansegruppe. I løpet av et drøyt år har prosjektet gjort gode fremskritt ved å bli synlig og kjent i lokalmiljøet.

For å nå målsettingen om å doble antall syklende fra prosjektets start og innen utgangen av 2013, antas det at vi enda har et stykke igjen før vi er i havn. Vi har også målsatt at andelen barn og unge som sykler eller går til og fra skole, skal øke med minst 10 %.

Prosjektet har i utgangspunkt en tidsramme fra 2010 til 2013. Det er derfor bestemt at man må ha en strategi for hvordan det gode arbeidet som sykkelby skal fortsette også etter prosjektet sin epoke.

Vår visjon om å få ”flest mulig til å sykle, hele året” vitner om at geografien og klimaet kan gi oss andre type utfordringer enn store deler av Norge, spesielt i vinter halvåret. Men er det noen som vet hvordan man skal håndtere vinterføre, så må det være finnmarkinger.

Årsrapporten er ment å gi leseren en oversikt over de tiltakene som er påbegynt og/ eller gjennomført det gjeldende året, sett i lys av de overnevnte målsettingene. Virkemidler for å lykkes i dette viktige arbeidet kan grovt deles i to, strukturelle tiltak, og motiverende tiltak.

Oppsettet følger tiltaksplanen, dette dokumentet vil det derfor være en fordel å følge samtidig.

Tiltakene følger satsingsområdene for Sykkkelbyen Alta;

- A) Skole
- B) Arbeidsreiser
- C) Fritid

Dette er områder hvor man fysisk vil kunne treffe syklister.

Områdene :

- D) Annet, og
- E) Planarbeid og utredninger

- er de to områdene som omfatter tiltak som ikke retter seg mot en av de andre gruppene spesielt.

Forord

I løpet av 2010- 2011 er det gjennomført 10 møter i prosjektgruppa, 6 i styringsgruppa og 3 i referansegruppa. Utover dette er sykkelbyprosjektet invitert til utallige andre instanser og utvalg for å gi informasjon og motivere til økt sykling.

Å sykle har flere fordeler. Undersøkelser viser at det som motiverer flest, er bedring av egen helse. Deretter følger økonomi på andre plass. Her blir det sparte midler både for den enkelte, men også for hele samfunnet. Miljøhensyn og bedring av trafikkforhold følger på de neste plassene. Andre positive bi-effekter for den enkelte er både økt overskudd, bedre takling av stress og forebygging av sykdommer.

Alta er en vidstrakt by, med godt utbygd veganlegg for gående og syklende. Disse finnes både parallelt med Europavegen, langs Fylkesvegene, i boligfelt, samt et rikt utvalg turstier og snarveger i terrenget. Det er mange muligheter for en som velger å være syklist i Alta.

Ettersom infrastrukturen er brukbart tilrettelagt har det vært enighet om at prosjektet skal vektlegge en del motivasjonstiltak. Noen forstår sykkelby med å kun bygge gang/ sykkelveger. For å nå mål om økt sykling må alle informeres og motiveres for nettopp å bruke de nevnte anleggene.

De 3 aktørene som samarbeider om prosjektet har alle lagt inn 5 mill kr hver som prosjektet rår over. Det er åpenbart gode muligheter for å skape noe nytt og varig med såpass mye midler, som for første gang i Finnmark skal gå utelukkende til fremming av sykkel. Alta er til nå en av tre sykkelbyer i hele Nord-Norge.

En masteroppgave om hva som motiverer folk til å sykle, peker på at de aller fleste syklistene vet hvordan det er å kjøre bil. Derimot er det mange bilister som ikke har kjent på hvordan det er å sykle til sine ærender. Dette kan være en medvirkende årsak til at mange som sykler fortsetter å gjøre nettopp det, fordi de kjenner til de positive effektene dette gir. Og dette gjør de selv om de har tilgang til en bil. Moralen er ofte at dersom du prøver sykling i ca 2 uker, har du langt mindre lyst til å sette deg bak et ratt igjen.

Vår oppgave i sykkelbyprosjektet er å legge til rette for at de som ikke har denne erfaringen både blir informert og motivert til å prøve sykkel, i tillegg til å oppleve fysisk tilrettelegging i form av gode sykkeltrasèer. Vi ønsker også at erfaringene med å sykle i Alta skal bli såpass positive at man fortsetter å sykle fremover. For å oppnå dette er det viktig at hele Alta kommune bidrar til arbeidet, alt fra ledelse og politikere, men også lokalsamfunnet. Folk som har interesse for sykling er gode ambassadører for å dra andre i gang.

Innsatsområde

A) SKOLE:

På dette området vil man møte alle barn og unge i Alta, fra 1 klasse til og med videregående skole. Dette utgjør ca 4300 elever. Både Høgskolen og Folkehøgskolen får i tillegg tilsendt all informasjon som sendes ut.

Det er noe variasjon blant skolene om aldersgrense for når barn kan sykle på egen hånd til skolene, men senest fra 4. klasse får alle det. Dette praktiseres av 60 % av skolene i byen. Prosjektleder har vært på rundtur til alle skolene og hatt møte med rektorene. Prosjektet har blitt godt mottatt og mange innspill og tips har gått begge veger. Personlig oppmøte har også medført at vegen er kort for å ta kontakt om aktuelle og tilstøtende tema.

At sykkelbyen arrangerer ”sykle til skolen kampanje” to ganger i året uten at skolene får utgifter med dette, sees på som positivt. Til tross for å nærmest dele ut sykkelstativer og gratis kurs for lærere i hvordan lære barn til å sykle i trafikken, har samarbeidsforaet enda en vei å gå. Det søkes nå å få etablert et nettverk med sykkelkontakter ved hver skole.

Noen frivillige skoler har også stilt opp ved sykkeltellinger langs rutene i Alta, for å få dokumentert antall syklist. Dette har vært en uvurderlig bistand.

Så godt som alle skolene stiller seg positive til tiltakene som prosjektet drar med seg. Noen vurderer likevel trafiksikkerheten som så risikofull langs vegen at de ikke ønsker å oppfordre elevene til å sykle på egen hånd, enda.

Fysiske tiltak

A 1)

Tiltak: Sykkelprøven + materiell

Sykelbyen dekker utgifter for oppgradering/ reparasjon av settet.

Økonomi: Avsatt 20 000 i 2011. For 2012 10 000 kr.

Anbefaling: Det kompletteres med ytterligere ett sett, slik at skolene deler på to. Dette gir økt kapasitet.



Sykkelløypa Aronnes skole

A 2)

Tiltak: Sykkelparkering

5 skoler (av 10 mulige) søkte og fikk tilskudd til dette.

Økonomi: Det var budsjettet med 200 000 kr, og alle midlene ble benyttet. Tilbakemelding så langt er at flere skoler har fattet interesse for tiltaket og kommer til å søke neste år. For 2012 er det satt av nye 200 000 til samme formål.

Anbefaling: Videreføres som for 2011.



Komsa skole, før og etter nye sykkelstativer

A 3)

Tiltak: Aktivitetsløype ved skolene

Hensikten er å skape et anlegg for aktivitet i friminutter og timer, samt for de som ønsker på fritiden. Løypene er tenkt utformet slik at de kvalifiserer til å kunne søke på spillemidler, som da kan dekke opptil 50 % av utgiftene.

Økonomi: Avsatt 100 000 til tiltaket. Det er kommet inn en konkret søknad, samt 1-2 som kommer i løpet av 2012.

Anbefaling: Tiltaket fortsetter i sin opprinnelige form.



Fra sykkelanlegget ved Komsa skole.

Motivasjon

A 4)

Tiltak: Kurs for lærerne (hvordan lære opp barn til å sykle i trafikken)

Kurset ble gjennomført i september 2011, i samarbeid med instruktør fra Trygg Trafikk. 10 lærere deltok som ga mange positive tilbakemeldinger. Kurset syr sammen den teoretiske opplæringen (trafikkregler) og ferdigheter på sykkel (sykkelpøven) til en helhet (trafikal forståelse- øvelser i trafikken).

Kurset sammenfalt med annet kurs for lærere, og har potensiale for flere deltakere.

Økonomi: Anslått 10 000 i utgifter, faktiske utgifter ble 7 000.

Anbefaling: Nytt kurs for 2012, lik forrige gjennomføring.

A 5)

Tiltak: Sykle til skolen kampanje

Formål: Øke andelen syklende

Elevenes aktivitet på skolevegen registreres, både syklende og gående. Det loddes ut en sykkel til hver skole på grunnskolene og videregående skole som deltar.

Tiltaket har skapt stor entusiasme og engasjement hos elevene. Skoleledelsen merker også at tiltaket gir økt oppmerksomhet på sykling. Tiltaket ble gjennomført våren og høsten 2011. 11 av totalt 16 skoler deltok på vårparten.



Marit og Ingvild ved Kaiskuru nærmiljøsentner

Økonomi: Gevinst til hver vinner på skolene var et gavekort på en sykkel, verdi kr 5 000.

Vår: 11 skoler a kr 5 000 = 55 000 kr. Faktisk utgift ble 53 000.

Høst: 7 skoler a kr 5 000 = 35 000 kr. Faktisk utgift 34 000 kr.

Budsjettert utgift i året setter til 100 000 kr, noe som svært sannsynlig vil være i nærheten av totalt budsjett.

To skoler i sentral-Alta har ikke meldt seg på i konkurransen, dels fordi man ikke ønsker å oppfordre til sykling langs veger som oppfattes som trafikkfarlige, dels fordi man kun har elever opptil 4 klasse og antar man ikke er i målgruppen.

Anbefaling: Dette tiltaket er en av de største motivasjonsfaktorene så langt i prosjektet, rettet mot skole. Det anbefales at tiltaket fortsetter i lik form som i 2011. De to skolene som ikke er påmeldt i år, skal motiveres til deltakelse i 2012. Dels bygger denne oppfatningen som skolene har på misforståelser og vil bli ryddet opp i.

A 6)

Tiltak: Frokost/ effekter (Både skole og arbeidsreiser)

- gi frokost/ matbit/ belønning langs vegen

Formål: Sette fokus på og belønne de som går eller sykler på sine reiser. På vinteren deles det ut varm drikke eller lignende.

Tiltaket har vært gjennomført i mai, ved start sykkelsesongen. Dette ble gjort samtidig som det ble arrangert gratis sykkelservice i samarbeid med alle sportsbutikkene. Dette må også sees i sammenheng med Europeisk mobilitetsuke (arbeidsreiser) som har mye av de samme elementene i seg. Begge deler veldig godt mottatt, og fått bred mediadekning.

Økonomi: Ca 10 000 i året. Faktisk utgift så langt kr 6800,-.

Anbefaling: Bør videreføres, er et av sykkelbyens kontaktpunkt med befolkningen.

A 7)

Tiltak: Sykkel inn i årsplanen

Formål: Skolene får fokus på sykkelaktivitet og sykkelturner, samt lar elevene analysere sin egen skoleveg. De får da økt trafikkforståelse og samtidig kan de påpeke mulige risikoområder/ utrygghet på skolevegen.

Alle skolene i Alta følger opplæringsplanen som omhandler trafikkopplæring, herunder også opplæring om bruk av sykkel. Elvebakken skole ble tidligere plukket ut til å utarbeide en trafikk sikkerhetsplan for sin skole, som igjen har blitt en mal for de andre. Skolene følger dette arbeidet opp i tilfredsstillende grad. I tillegg til ren undervisning om trafikkregler og sykkelprøve, arrangerer alle skoleturer på sykkel, for de som er gamle nok

Anbefaling: Tiltaket kan fjerne fra listen, da dette er oppfylt, samt at andre avdelinger har ansvaret for å følge opp dette konkret.

A 8)

Tiltak: Gåbuss/ sykkelbuss

Formål: Inspirere foreldre til å la barna gå eller sykle til og fra skolen, for økt aktivitet, i følge med voksne. Må samordnes mot Foreldreutvalgene ved hver skole, da det er foreldrene og ikke skolene som blir ansvarlig for utførelsen.

Til nå har det ikke vært kapasitet til å følge opp tiltaket. Det kreves møter med Foreldreutvalgene ved hver skole.

Anbefaling: Tiltaket er for spesielt og vil ikke nødvendigvis passe for alle. Det bør inngå i en generell verktøykasse for div tiltak til hver skole, som i A 5- sykle til skolen kampanje. Det anbefales at tiltaket fjernes og legges inn i A5 som en metode.

Innsatsområde

ARBEIDSREISER:

Det antas at man vil kunne treffe majoriteten av den voksne befolkningen på arbeidsreiser, derfor er dette et eget satsingsområde. Hovedutfordringen består i å motivere flest mulig til å velge sykkel i stedet for bil når man skal fra A til B i Alta.

I dag fremstår bilen som lettvinnt og bruke. Sykkelbyen bør få ut mer informasjon om helsefordelene en kan oppnå ved å velge sykkel fremfor motorvogn, fra 4-12 ekstra leveår når en klatrer oppover fra en inaktiv tilværelse. På kjøpet oppnår man også positive effekter for sin og samfunnets økonomi, og miljøet.

Å få til en kommunikasjon med alle bedriftene i Alta har vært en liten utfordring og erfaringen viser at dette må skje på flere arenaer samtidig. Ved å få delta på et av Næringsforeningen sine frokostmøter, har man truffet en del bedrifter. Det er minst like viktig å få laget reportasjer og artikler i media, som vil nå enda flere.

En utbredt misforståelse er at mange tror sykkelbyen er stiftet for de som trener på sykkel. Det avkreftes herved. Det er først og fremst transportsyklisterne vi ønsker å henvende oss til, mens de som trimmer og trener også er en viktig gruppe. Blant annet på grunn av informasjonsbehov har det kommet forslag på å lage en egen info-avis for Sykkelbyen Alta, som kan deles ut til alle postkasser. Dette anbefales utført i 2012.

Det flotte med sykkel i Alta er at du kommer deg stort sett fra den ene siden til den andre i løpet av 15 minutter. Det er en tanke å ha med seg for de som tror at å sykle tar mye tid.

Fysiske tiltak

B 1)

Tiltak: Sykkelparkering

Formål: Tilrettelegging for syklister og økt positivt fokus.

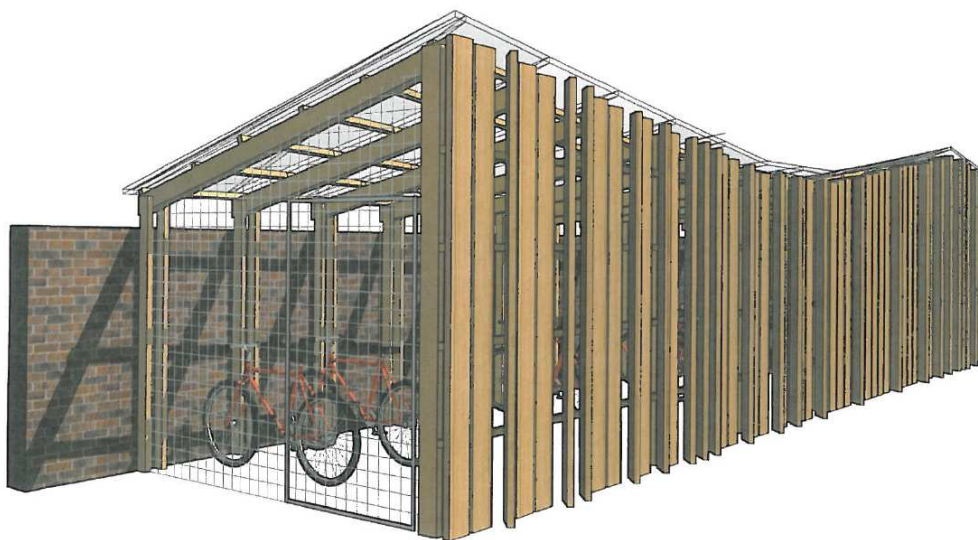
4 bedrifter har søkt på midler for 2011, dette er Kontor og Grafisk AS, Gamle Posten – Bosssekop, Opptreningssenteret i Finnmark og Byhagen ved Tore Wærås.

Bedriftene som har mottatt enkle stativer (uten tak) har gitt positive tilbakemeldinger på bruk av både kunder og ansatte/ brukere.

Økonomi: 200 000 ble satt av for årene 2011 og 2012. Vi har dekket 18 636 så langt for bedrifter, for det siste prosjektet gjenstår å se hva tilskuddet skal utgjøre. Budsjettet har ca 180 000 igjen på budsjettposten. Tiltaket har gitt midler (50 % støtte) til de som søker, og viderefører overskytende til 2012. Tilskudd til Byhagen er ikke medregnet, regnskap vil foreligge ultimo januar 2012.

Videre anbefaling:

Tiltaket videreføres. Etter påske 2012 bør det lages artikler og positiv omtale om de stativene som alt er delt ut og satt opp. Samtidig informeres det om midler til andre interesserte..



Sykkelparkering Byhagen

Motivasjon

B 2)

Tiltak: ”Sykle til jobben”- kampanje.

Formål: Få flere til å velge sykkel som transportmiddel på vei til og fra jobb. Tiltaket er rettet mot arbeidstakerne og oppfordrer bedriftene til tilrettelegging med sykkelparkering, dusj og garderober.

Tiltaket planlegges gjennomført første gang vår og høst 2012 (2 perioder).

Økonomi: 50 000 totalt i året, dvs 10 sykler a sykkelgavekort på 5 000. 5 kort i halvåret trukket på alle deltakende bedrifter. Ingen deltakeravgift.

Anbefaling: Gjennomføres som planlagt. Miljøuka hadde ca 50 bedrifter deltakende i 2011, og enda flere håper man å engasjere med sykle til jobben. Bred reportasjedekning og egne artikler på hjemmesiden i god tid før sesongen starter. Det bør settes av økonomiske midler til annonsering/ informasjon i medier, både med tanke på tiltaket og for hele prosjektet.

B 3)

Tiltak: Sykkelaftalen

Formål: Få til gunstige avtaler om avbetaling av sykkel hos sportsbutikker, trekkes fra lønn, og har gode rabatter. Øker motivasjonen til å sykle med nytt og bra utstyr. Ingen begrensning i kjøp av antall sykler.

Tilbakemeldinger fra sportsbutikkene er at sykkelsalget "går så det suser" i Alta. Det er ikke bare nye sykler som kommer til, men også flere som velger å ha flere forskjellige sykler pr person. En av sportsforretningene melder om ca 15 % økt salg, som utgjør ca 300 000 økt fortjeneste. Alle tilbakemeldinger viser at avtalene benyttes.

Sykelbyen besitter avtaledokumenter som mailes på forespørsel til interesserte bedrifter.

Økonomi: Ingen utgifter, men er en tilrettelegging for de som vil ha ny sykkel forsuddsbetalt av arbeidsgiver.

Anbefaling: Fortsetter som før, men informeres mer om tiltaket.

B 4)

Tiltak: Europeisk mobilitetsuke

Årets mobilitetsuke var den første i Alta og ble møtt med positiv omtale. Målet er å belønne de som gjør riktige transportvalg. Det ble samtidig tilbudt gratis by-buss og lokalbuss, sponset av Finnmark fylkeskommune, for økt fokus på miljø. Syklister ble møtt med gratis sykkelservice, utdeling av smoothies og gavekort fra treningssenterne Spenst og Actic. Det er ambisjoner om en større deltakelse neste år, forhåpentligvis med kulturskolen, barneskolene involvert, m.m.

Europeisk mobilitetsuke er hvert år fra 16-22 september. Dette er sen-høst i Finnmark, men vi var heldige i år med bare litt vind. Møtte 30 personer første dagen, nesten 200 stk dag to.

Økonomi: Anslått ca 10 000 i belønninger. I år ble det brukt 6050,- kr på smoothies, 200 porsjoner.

Anbefaling: Service og belønning bør flyttes til høsten, rett etter skolestart. Dette for å treffe flest mulig myke trafikanter. EMU kan fortsatt være rettet mot passasjerer som velger buss. Tiltaket bør videreføres utover dette.



Utdeling av smoothie og service i Kvilekrysset

B 5)

Tiltak: Månedens syklist

Formål: Fokus på en syklist pr måned, legges ut på hjemmesiden til sykkelbyen. Link sendes alltid til medier i Alta, som igjen legger dem under lokalt stoff.

Det deles ut en av de flotte og tøffe sykkeljakkene våre, med reflekslogo på ryggen. Jakkene puster, er vindtett og vanntett og lyser godt opp i sin limegrønne fremtoning. Startet fra og med oktober 2011.

Økonomi: Jakkene er kjøpt inn under posten med effekter, og kostet 50 400 kr med trykk.

Videre anbefaling: Dette blir etter hvert en mer og mer positiv ”snakkis” som flere blir klar over. Dette bør fortsette utover 2012 for å vurdere effekten.



Månedens syklist oktober 2011

B 6)

Tiltak: Sjekk av sykler/ reparasjon/ servicepatrulje

Formål: Gjøre det enklere for folk å få utført reparasjoner/ Service på sykkel.

Tiltaket var tenkt kun å gjennomføres på våren, i samarbeid med sportsforretningene. Det var sportsbutikkene selv som foreslo å utvide tiltaket til også å gjelde for høsten, da responsen har vært så udelt positiv. I vår fikk tiltaket en veldig god omtale i Altaposten, høsten ble det dekket av TV-Nord.

Økonomi:Ingen av butikkene har valgt å fakturere prosjektet for tapt arbeidsfortjeneste i butikkene. Det foreligger altså ingen kostnader direkte ut av tiltaket, men samtidig deles det ut belønninger, jmf frokost/ EMU.



Service i Buktabakken mai 2011.

Anbefaling: Bør videreføres.

B 7)

Tiltak: Frokostmøte med næringsforeningen

Formål: Informasjon til bedrifter om fordeler ved bruk av sykkel og økt fokus. Oppfordrer lederne til å være gode eksempler.

Gjennomført juni 2011, greit oppmøte med ca 20 stk.

Økonomi: Ingen kostnader

Videre anbefaling: Opprinnelig planlagt med et møte. Bør videreføres for hvert år, ta opp nye tema og vis til bedrifter som til nå har valgt å ta del i tiltakene som tilbys.

Innsatsområde

FRITID:

Selv om du ikke går på skole eller er i fast arbeid, er du uansett i målgruppen for C) Fritid. Undersøkelser fra England viser at en del mennesker hadde nærmest glemt hvordan det er å sykle, da bilen har blitt foretrukket de siste ti-årene. Den mest tiltrekkende arenaen for å friske opp gammel lærdom er ikke å hive seg på sykkel til og fra jobb, men å ta rolige turer for seg selv på fritiden. Dette ble portalen for å få enda flere motivert til å velge sykkel også på sine transportreiser.

Dette er en av flere grunner til at det bør satses på fritidssykling i Alta. Med naturen så nært innpå stuedøra, kan mange velge å sykle i "skogen" på vei til og fra jobb, for eksempel via Sandfallet. Selv om det samarbeides med grupper som mange oppfatter som "profesjonelle utøvere" er sykkelbyen mest opptatt av lavterskel syklistene. Her favner vi om absolutt alle, også du bare liker å leie sykkel din.

Det er utvilsomt gode samarbeidspartnere å spore både i Nordlysbyen Sykkel, Off Road Finnmark, Turistforeningen og andre organisasjoner som opererer i fri luft. Ved Øytun folkehøgskole er det et

engasjert sykkelmiljø innenfor terrengsykling. Prosjektet deres "No Limit" skal være klart til sommeren 2012 med et terrengsykkeltilbud for ungdommer i Alta, i samarbeid med sykkelbyen.

Den gjenoppstartede gruppa ASS IF (Alta Snø/ Sommer Idrettsforening) er en interessegruppe for de som liker sport med litt mer action. For sykkelbyen er det naturlig å samarbeide med deres sykkelgruppe, som i sommer fikk tillatelse til å begynne på et "Downhill" minianlegg i Knudsendalen på Sandfallet. Dette viser at sykkel er aktivitet på mange plan, alt fra rolige søndagsturer med familien, til full fart og moro nedover slalombakker.

Nordlysbyen sykkel vil være behjelpelig med å merke utvalgte turløyper i løpet av 2012, et arbeid som blir uvurderlig for å lage forutsigbare trasèer for befolkningen. Samtidig er det et mål at miljøruta gjennom Alta også skal skiltes og merkes på en tilstrekkelig måte.

I 2011 utpekte det seg et samarbeid på Sykkelens dag, siste lørdag før 17.mai. Det er et håp at også dette samarbeidet videreføres, som var med Alta skolekorps, Offroad Finnmark og Nordlysbyen sykkel, et arrangement for alle barn i Alta og som ble arrangert på torget i sentrum.

Fysiske tiltak

C 1)

Tiltak: Sykling i terreng – merking av løyper

Formål: Synliggjøre trasevalg og gjøre det mer attraktivt å ferdes i terrenget med sykkel

Økonomi: Anslått til ca 20 000 fordelt på to år.

Anbefaling: Gjennomføres som planlagt, men sees i sammenheng med tiltaket utarbeidelse av kart. Det skal lages grunnlag for hvordan merkingen skal foregå og etter hvilke kriterier, av en egen gruppe.

C 2)

Tiltak: Sykkeltur i nærmiljøet/ i det offentliges regi

Formål: Øke sykkelaktiviteten i befolkningen og gi gode naturopplevelser.

Nordlysbyen Sykkel gjennomførte Bæskades rittet med støtte fra Sykkelbyen Alta. Dette er en tur som passer barnefamilier og for de som ønsker å konkurrere. Det ble delt ut en egen pin med logoen til Sykkelbyen Alta, som premie til de som gjennomførte. Turen er på 28 km, mellom to fjellstuer og 60 deltakere gjennomførte, flere av dem barn. Været var ikke det beste, men folk ga inntrykk av at de hadde hatt en flott turopplevelse.

Det har kommet forslag på å lage en "Nordlysbyen Trippel", et opplegg hvor man deltar på Tour Bæskades, både på sykkel og ski, samt tur til Haldetoppen, for å få en litt gjevere pris. Dette er litt a la Birken.

Økonomi: Kr 10 000 i året til tilskudd for gjennomføring. I år fikk Nordlysbyen 18 000 tildelt for innkjøp av pin, noe som skal vare i 3 år.

Midlene er tenkt til innkjøp av evt mat og drikke, markedsføring og premier.

Anbefaling: Tiltaket bør videreføres, det er mange som setter pris på slike turarrangement.

Du er her: [Hjem](#) / [Referanserprosjekter](#) / [Prosjekt](#) /






Nordlysbyen Sykkel

[Forsiden](#) | [Resultatservice](#) | [Om klubben](#) | [Ritt](#) | [Trening](#) | [Bildegalleri](#) | [Gjestebok](#) | [Linker](#) |

TOUR BÆSKADES

Nordlysbyen Sykkel har den glede å invitere til tur sykling over Bæskades den 28.august 2011.



Sykkelturen over Bæskades er en flott trimtur for alle som vil. Den er også tellende i Barnekarusellen so Nordlysbyen Sykkel har denne sommeren.

Hvor går ToUR'en: Det skal sykles fra Solovoubme Fjellstue til Gargia Fjellstue. Strekningen er på 28 km Det er også mulig å sykle fra Gargia til Solovoubme.

Utstyr som trengs: Sykkel som fungerer, mat og klær etter vær.
Startavgift: Barn under 16 år er gratis. Voksne kr 100,-

Når: Starten er åpen fra kl 0900 – 1100 på begge Fjellstuer. Deltakerne må ha fullført strekningen før kl 1400.

Bevertning: Begge Fjellstuene har kafe og Nordlysbyen Sykkel serverer saft og frukt 2 steder langs strekningen.

Premiering: Barnekarusellen er en serie med 5 arrangement i sommer. Se vår nettside.

Det vil bli delt ut pins til alle som gjennomfører.
Nordlysbyen Sykkel vil arrangere ToUR BÆSKADES årlig siste helgen i august.
Vi ses på Bæskades.

[Invitasjon Tour Bæskades](#)

Webbløsning/Design: K2 Solutions AS

Motivasjon

C 3)

Tiltak: Sykkelkarusell

Formål: Økt sykling, rett fokus.

Lavterskeltilbud til alle som ønsker å ha et fast opplegg å delta på.

Nordlysbyen Sykkel har gjennomført 5 sykkelkaruseller i 2011 sesongen. Dette er for barn, ungdom og familier. Det planlegges med å gjøre det samme neste år, da de er fornøyd med både deltagelse og gjennomføring. Det er i snitt ca 50 stk pr gang som deltar, på sentrumsarrangementet (sykkelens dag 14 mai) deltok ca 100 stk.

Økonomi: Sykkelbyen har satt av kr 10 000 til støtte for de arrangement som Nordlysbyen sykkel gjennomfører for befolkningen.

Det er enighet om at dette samarbeidet kan fortsette.

Anbefaling: Videreføres, men bør få mer medieomtale slik at flere får kjennskap til tiltaket.

C 4)

Tiltak: Sykkeltransport/ tilhenger

Formål: Kjøpe inn en større transporttilhenger for frakt av minst 30 stk sykler. Syklene sikres ved hjelp av sykkelstativ for biltak.

Tilhengeren skal kunne lånes av skoler og andre som skal ut på tur. Det er tenkt at den skal kunne betjene bysyklene som kjøpes inn til Alta kommune, for eksempel bringe mange sykler i et løft til en gruppe turister som kommer med båt, evt ønsker å bli kjørt ut til en turløype.

Økonomi: I utgangspunktet var det tenkt å kjøpe inn to hengere til en verdi av 30-40 000 kr. Sikringsutstyret for sykler gjør at kostnadene øker, slik at innenfor summen blir det kun nok til en tilhenger, kr 85 000.

Anbefaling: Kjøpet gjennomføres så snart detaljene er i orden, begynnelsen av 2012.



Sykkeltilhenger for transport av minst 30 sykler.

ANNET: Tiltak som retter seg mot flere/ alle områder:

Under denne fanen har vi lagt inn de områdene som ikke retter seg mot en spesiell gruppe. Det er like fullt viktige og tunge tiltak som omfavnes, som for eksempel hjemmesiden og sykkelkart.

D 1)

Tiltak: Logo



Formål: Synliggjøring, kommunikasjon, øke fokus på sykkel som trykkes på materiell og effekter, kan deles ut/ gis bort. Eksempler er drikkeflasker, hjelmer, refleksvester med glidelås, t-skjorter.

Økonomi: Utgiften ble 5 000,-, som budsjettert.

D 2)

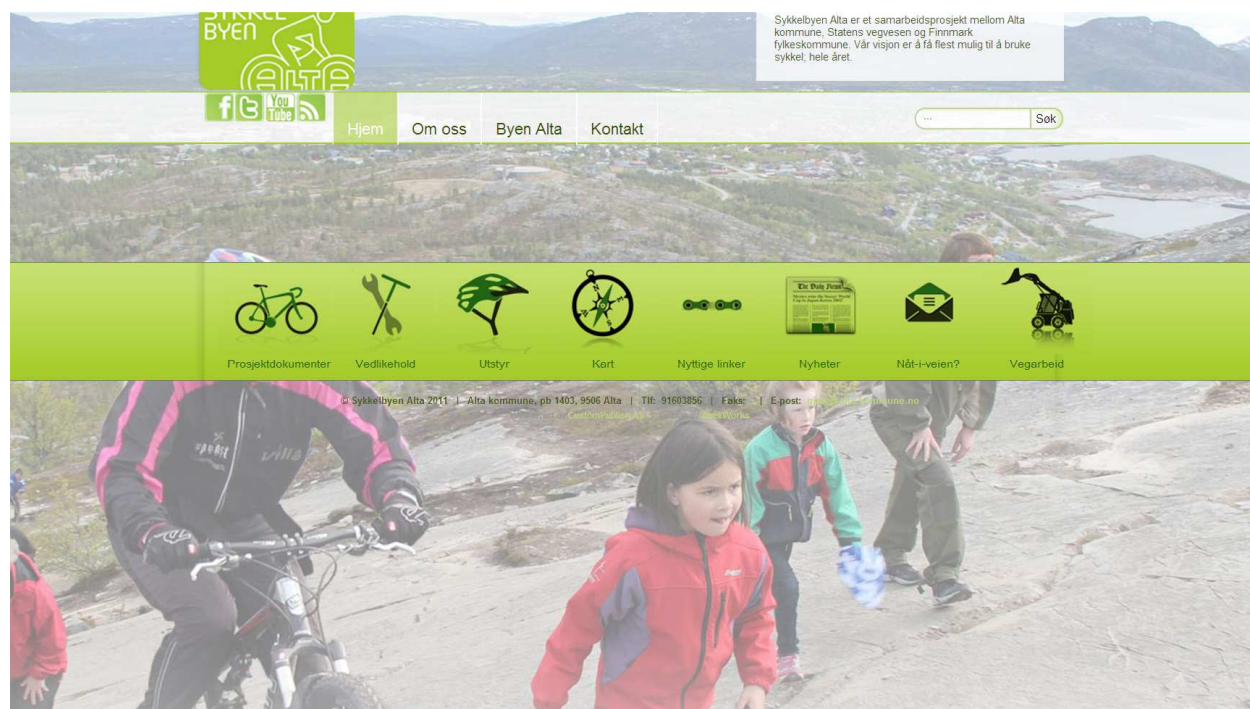
Tiltak: Hjemmeside/ Web side

Hjemmesiden har vært operativ siden høsten 2011. Tilbakemeldinger fra flere er at siden ser proff ut og mange er innom sidene og oppdaterer seg på nyheter. Alle nyheter legges også ut på facebook til sykkelbyen sine venner, som er ca 100 så langt.

Siden inneholder prosjektdokumentene, i tillegg til artikler og linker til utstyr en trenger for å sykle, tips om vedlikehold og rengjøring og artikler om vegarbeid som får betydning for syklende.

Under nyheter er de siste oppdateringene. En egen link med "Nåt-i-veien" gir folk anledning til å kjapt kunne sende en melding om mangler i vegen eller tips om sykkelrutene. Under kart vil du finne turkart, og etter hvert vil dette bli oppgradert.

Økonomi: Custom Publish utarbeidet nettsiden, noe som kostet 8 000. Utover dette faktureres vi for kr 500 pr måned for leie av server, samt tilgang til oppfølging og kundeservice.



Anbefaling: En nyttig portal til informasjon og positive saker i prosjektet. Bør videreføres, men bytte av bakgrunnsbildet samt noen kosmetiske forandringer vil skje før årsskiftet.

D 3)

Tiltak: Utarbeide sykkelkart

Formål: Informasjon og økt fokus.

Et miniprojekt er på gang med Fysak og Park/ Idrett. Tiltaket skal jobbes fremover i vinter 2011/ 2012, slik at det er klart før sesongen begynner i mai 2012. Alta kommune har en avtale med NorKart, som har de mest oppdaterte ortofotene, bilder tatt fra fly Tanken er å lage en løypedatabase for alle, både for ski, tur og sykkel, som omfatter hele Alta kommune.

Kartgrunnlaget vil danne fundamentet som igjen munner ut i turkart.

Økonomi: Utgiftene til utarbeidelse ligger mellom 50 – 80 000 kr for utvikling, som vil kunne skje i samarbeid med Alta kommune. I tillegg kommer beløp på evt trykking av papirkart. Dette må belastes budsjettet for 2012.

D 4)

Tiltak: Mediastrategi

Formål: Avklare hvordan vi bør bruke media mest formålstjenlig for prosjektet.

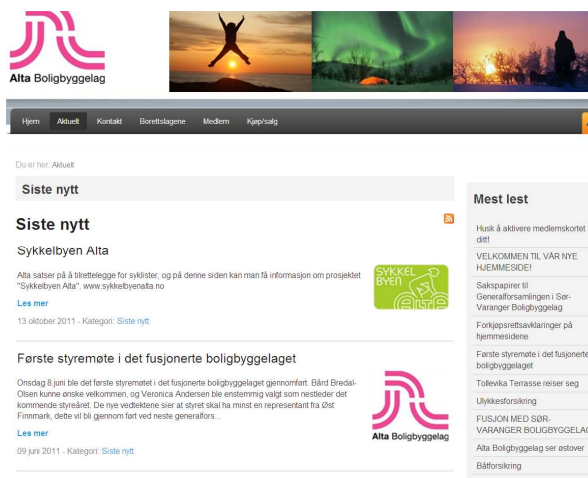
I løpet av 2011 fikk vi en avtale med Radio Alta, hvor vi møtte opp 6 ganger på direkten i studio. Det ble tatt opp forskjellige tema som var aktuelt for syklistene. Ulike gjester fra sykkelfora i Alta ble invitert med, som Nordlysbyen sykkel, FYSAK, Off Road Finnmark, Øytun og terrengmiljøet, osv. I tillegg oppdaterte vi den nasjonale sykle-til -jobben aksjonen med de som deltok lokalt fra Alta.

Det er flere nye ting som kan bli aktuelt for 2012. Vi er i gang med å innlede et samarbeid med NRK Finnmark om ukentlige/ hver 14 dag, ha en sak om sykling og positive effekter.

Økonomi: Ingen kostnader.

Anbefaling: Skifte navn fra mediastrategi til *kommunikasjonsstrategi*, som da vil omfatte mer. Fortsette som før med positive artikler, og sende linker til medier.

Det anbefales at det settes av en sum med penger til mer offensiv markedsføring til våren 2012, beløp 60.000 kr. Midlene vil bli benyttet til egen infoavis om sykling, helse og aktiviteter fra sykkelbyen Alta, samt annonsering, radiospotter, osv.



Ved å søke på Sykkelbyen Alta på google vil de første 70 treffene være direkte koblet til artikler og presentasjoner som prosjektet har laget.

D 5)

Tiltak: Trafikksikkerhet for syklister

Formål: Informasjon om trafikkregler for syklende, gi økt bevissthet til alle om regler og samspill i trafikken.

Det er ellers ”opplest og vedtatt” at alle tiltak fra sykkelbyen skal ha en rød tråd av trafikksikkerhet i seg.

Økonomi: Ingen egne utgifter.

Anbefaling: Tiltaket fjernes som eget punkt, da alle tiltak som gjennomføres skal være i tråd med god trafikksikkerhet.

D 6)

Tiltak: Sykkeltellinger

Formål: Finne et mest mulig representativt tall for reisende med sykkel – statistikkgrunnlag.

Skolene var første samarbeidsinstans, men kan ikke telle etter kl 1500. For supplering ble det leid inn personell fra SISA kultursenter i 3 dager, i intervaller fra kl 0700 til 2100. Tellingene ble utført mer planmessig og kvalitetsmessig utover det som først ble vurdert som tilstrekkelig. Antall syklister er det eneste målbare resultatet som prosjektet har valgt å legge til grunn for vurdering av om man lykkes eller ikke. Da må tellingene også være solide og gi tilstrekkelig med data.

I tillegg til dette har Statens vegvesen et telleverk som står stasjonert på gangvegen ved Kvilekrysset i Alta. Det er planlagt ytterligere et slikt apparat på Elvebakken.

Økonomi: 20 000 fra sykkelbyen og 5 000 fra Statens vegvesen for å inkludere telling av syklister med og uten hjelm.

Anbefaling: Tellingene bør utføres på denne måten også for fremtiden. Man får frem mange gode parametere, som det kan bli for komplisert for barn fra skolen å følge med på. Skolene gjør en viktig jobb med blant annet å telle parkerte sykler utenfor skolene, og dette arbeidet bør derfor også fortsette på sin måte.

Telling skjer 2 ganger pr år, første hele uka etter 17 mai og første hele uka i september.

D 7)

Tiltak: Oppnevne referansegruppe

Formål: Ha en bred og representativ sammensetning fra befolkningen og interessegrupper for sykkel. Gruppen er oppnevnt med medlemmer fra følgende organisasjoner:

Ungdomsrådet
Ungdommens hus
Eldrerådet
Rådet for funksjonshemmede
Næringsforeningen

Barn og unge sektoren, Alta kommune
Naturvernforbundet
Idrettsrådet
Øytun sykkelmiljø
Nordlysbyen sykkel

Det har vært avholdt 3 møter for gruppen i 2011, det første et rent informasjonsmøte, de neste som innspillmøter. Flere av gruppene deltar også i Kollektiv prosjektet sin referansegruppe, og mange av medlemmene har også hatt individuelle møter med prosjektene.

Økonomi: Administrative utgifter.

Anbefaling: Tiltaket er gjennomført og kan fjernes fra tiltaksplanen. Gruppa blir minimum innkalt til møter 2 ganger i året for orientering og innspill.

D 8)

Tiltak: Få inn innspill fra beboere i Alta

Formål: Brukermedvirkning

Dette ivaretas både gjennom tilgjengelig adresse for mail, sykelbyenalta@alta.kommune.no, man har muligheten til å sende inn informasjon via nettsiden, samt at facebook er en kanal som noen bruker til å sende melding på. Dette omfattes av kommunikasjonsstrategien.

Økonomi: lingen kostnader

Vurdering: : Tiltaket kan fjernes fra tiltakslisten, da det er gjennomført.

D 9)

Tiltak: Kjøpe inn sykler til kommunens utstyrssentral

Formål: Øke tilbudet og senke terskelen for at alle grupper mennesker kan ta seg en sykkelstur.

Sykelbyprosjektet vil kjøpe inn to spesialsykler, en Trio-bike og en tandem sykkel, for de som ønsker å leie eller prøve ut slike.

Kjøp er ikke gjennomført enda, da man ventet på hvilket utstyrsbehov Utstyrssentralen i Alta ville få behov for. Dette vil bli bestilt inn på nyåret.

Økonomi: Det er satt av 20 000 til tiltaket, som overføres til 2012.

Anbefaling: Budsjettposten bør utvides med ca 15 000 for å inkludere en el-sykkel. Dette er helsefremmende sykler for den gruppen med mennesker som opplever det som for tøft å begynne rett på en vanlig tråsykkel.

D 10)

Tiltak: Lage en mailadresse for Sykkelbyen Alta sykelbyen@alta.kommune.no

Formål: Fast adresse som er enkel å bruke. Tiltaket er gjennomført og som nevnt i D 8, et av flere kanaler brukere kan nå prosjektet på.

Økonomi: Ingen utgifter.

Anbefaling: Tiltaket kan fjernes fra lista, tiltaket er gjennomført.

D 11)

Tiltak: Strategisk satsing

Formål: Lage en fremdriftsplan, korte og langsiktige mål.
Her lages føringer for hvordan prosjektet skal føres videre.

Strategien som hittil er fulgt er den som går over 3 år, med mindre tiltak i 2011, oppgradering og snarveger i 2012, og bygging av sykkeltrasè i 2013.

Det gjenstår å starte på arbeidet for strategi for årene 2013 – 2019, som skal følge målsettingen i NTP. Dette arbeidet tar til i løpet av 2012.

Økonomi: Ingen kostnader hittil

Anbefaling: Bør inneholde langsiktige strategier for hvordan sykkelbyen evt skal fortsette etter prosjektslutt i 2013. Innspill fra styringsgruppa inkluderes her.

D 12)

Tiltak: Sykkelanlegg/ trafikpark

Formål: Lage sykkelaktivitet i sentrum for barn/ unge, vil sette fokus på sykkel – minner om at vi er en sykkelby, samt være et anlegg for utfoldelse for barn og unge.

Opprinnelig ide har utviklet seg til å bli et trafikkanlegg for de yngste barna, hvor de kan øves i trafikale situasjoner i trygge omgivelser. Henvendelse har gått til ASU ved Alta kommune, for innspill til aktuelle områder som egner seg til dette i sentrale strøk i Alta.

Økonomi: Det er budsjettert med kr 10 000 til forprosjekt på tiltaket. Foreløpig avsatt beløp kr 100 000 til utformingen.

Anbefaling: Prosjektet bør inngå som en del av trafikkopplæringen hos skolene. Det bør også vurderes om et slikt anlegg også kan ha nytte på andre måter. Tiltaket har ikke første prioritet hvis det oppstår tidsnød i prosjektarbeidet.

D 13)

Tiltak: Sykkellyktkampanje/ synlighetskamp.

Formål: Fokus på lys og økt trafikksikkerhet. Det ble handlet inn 200 stk ferdig lyktesett for sykkel. Disse har blitt utdelt utenfor flere av skolene på morgenen, samt under den nasjonale refleksdagen 20 oktober i Alta sentrum. Her ble det også delt ut refleksbånd med sykkelby logo.

Økonomi: Budsjettert med kr 60 000 for lykter i 3 år.

Anbefaling:Budsjettet kan kuttes til det halve, lyktene var rimeligere enn antatt. Videreføres med fokus på å bli sett også med refleks. Viktig trafiksikkerhetstiltak spesielt om høsten.

D 14 a)

Sykkeltellepunkt

Formål: Statistikk. Denne versjonen vil bli administrert av Statens vegvesen. Dette er grå bokser som gir statistikk, men kommuniserer ikke med de som sykler forbi. Det er bestilt et slikt tellepunkt til Elvebakken, til en kostnad av ca 85 000. Det satt opp et slikt punkt ved Kvilekrysset. Driftes av Statens vegvesen.

Økonomi:Type 1, tellebokser, ca 85 000 kr, avsatt i budsjettet.

Anbefaling: Disse to tellepunktene vil kunne gi viktig statistikk mtp reisevaner til befolkningen. Bør videreføres.

D 14 b)

Sykkeltellepunkt - barometer

Formål: Statistikk, synlighet, kommunikasjon, økt fokus.

Et sykkelbarometer teller syklistene, men er utformet på en attraktiv måte og vil kunne kommunisere tilbake til syklistene. Man vil kunne se hvilket nummer syklist man er den aktuelle dagen, man vil kunne se hvor mange syklistene har vi i år sett opp mot måltallene som er gitt. Barometeret kan også inneholde vær/ temperaturdata, og noen har også montert inn en enkel luftslange, for fylling i dekkene for de som har behov.

Det blir anbefalt av sykkelkontakter i vegdirektoratet, samt ledelsen i Syklistenes Landsforening å investere i slike system. Det er avdekket at barometerne har en motiverende effekt på sykling. Andre sykkelbyer melder også ukentlig til lokale medier om statistikk, som igjen blir publisert i aviser og på nett. Det vil være mer praktisk å kunne meddele slik fersk informasjon til befolkningen fra prosjektleder. Data fra barometerne kan ledes rett inn til koordinator for sykkelbyen.

Barometerne vil også plasseres på andre steder enn dagens telleboks, slik at man får en større bredde i tellingene i hele Alta. Tellingene er det eneste faktagrunnlaget som er angitt som målbart resultat for sykkelbyen. Viktigheten av en større bredde enn årlige tellingene i ei uke bør derfor vurderes svært nøye. Denne typen telleverk koster mellom 150 000 - 200 000 kr.



Sykkelbarometer i Trondheim

Anbefaling: Det bør settes opp minst to slike barometere på trafikkerte steder i Alta, kostnad ca 350 000.

D 15)

Tiltak: Effekter og synlighet

Formål: Økt fokus og bevissthet rundt sykkel, samt synlighet for sykkelbyen.

Effekter for innkjøp ble godkjent av styringsgruppa ved møte 8.9.11. Det ble da bestilt

* Drikkeflasker	2500 stk
* Refleksbånd	2500 stk
* Refleksvester	1500 stk
* Jakker	50 stk
* Rollup	1 stk

Vester og Roll up er pr d.d. ikke mottatt enda, og er under transport/ produksjon. Effektene reflekser og vester inngår i synlighetskampanjer. Flasker deles ut ved eventer som sykkelbyen deltar i og er fysisk representert.

Økonomi: Det var budsjettert med ca 207 750 kr for effektene.

Anbefaling: : Deles ut ved rette anledninger og i passelig antall. Vurdert at lageret bør rekke utover 2013.

D 16)

Tiltak: Mindre tiltak

Formål: Avsette økonomiske midler til mindre tiltak

Kostnader: Beregnes et omtrentlig beløp stipulert ut av kostnader, samt et mindre overskudd til oppdukkende ting.

A1: Sykkelpørve	Ca 40 000
A3: Akt løyte:	Ca 100 000
A4: Kurs for lærere	Ca 30 000
A6: Effekter, frokost	Ca 30 000
B4: Europeisk mobilitetsuke	Ca 30 000
B5: Månedens syklist	Ca 9 000
B6: Sykkelservice	Ca 15 000
C1: Merking av løyper	Ca 30 000
C2: Arrangere sykkelturn	Ca 30 000
C3: Sykkelkarusell	Ca 30 000
C4: Sykkelhengere	Ca 80 000
D6: Sykkeltellinger	Ca 15 000
D13: Sykkellykt kamp.	Ca 60 000

Tiltaket var ment å gi et praktisk handlingsrom ved mindre uforutsette utgifter, men erfaringen er at utgiftene er rimelig i takt med antatte utgifter. Derimot skaper en egen budsjettpost som blir et eget mindre budsjett forvirring og at man fortare mister totaloversikten.

Økonomi: 70 000 for 2 år.

Anbefaling: Tiltaket bør skifte navn til "Til disposisjon". Beløpet kuttet tilsvarende de tidligere mindre tiltakene, som bør settes på hver post. Det vil skape et ryddigere budsjett og regnskap.

E) PLANARBEID OG UTREDNINGER:

Dette området i planen inneholder gjøremål om infrastrukturen vår, dvs veganleggene ute for syklende, samt stier og snarveger, - en av de store fordelene en sykkel har sammenliknet med bilen.

Tradisjonelt har kommuner bygget gang- og sykkelveg der det har vært et behov for å øke trafiksikkerheten. Dette gjelder nok spesielt der skolebarn må ferdes langs bilveger. Når sykkelbyprosjektet skulle bestemme seg for hvor man ønsket å bygge et nytt anlegg, var det med bakgrunn i at det ville gi Alta samfunnet flest mulig syklistar.

Det er derfor prosjektet har endt opp med å starte reguleringsarbeider med strekningen fra Aronnes og opp mot sentrum/ høgskolen. Trasèen er i dag benyttet av mange allerede og ved å lage en fullgod kvalitetsmessig sykkeltrasè her, vil hele befolkningen i Alta øst og på Aronnes kunne nyte godt av denne snarvegen mot skoler/ sentrum.

Målet er å la kvaliteten være på linje med vanlige gang/ sykkelveger, med asfaltert dekke, lys langs vegen og kunne bli brøytet om vinteren. Det vil være noen utfordringer knyttet til stigningen i bakken, som vil utfordre oss på om trasèen vil bli universell utformet eller ikke. Det må vurderes om kostnadene med å gjøre stigningen universell vil overstige nytteverdien en slik trasè vil få sett opp mot økt folkehelse og aktivitet.

Et alternativ kan være å bygge vegen med den stigningen som er der, med den følge at den ikke blir helt i tråd med krav om universell utforming. Vegen vil mest sannsynlig kunne være et kjempegodt alternativ for antageligvis 95 % av befolkningen likevel. For å bøte på dette er det tenkt oppsatt hvilebenker underveis i bakken for de som har behov for dette.

Manglende veganlegg for myke trafikanter har fått ekstra oppmerksomhet det siste året, blant annet mellom Øvre Alta og Salkobekken, og mot Amtmannsnes. Begge strekninger mangler ”små” biter for å få et sammenhengende sykkelvegnett (ca 1 km og 700 meter). For de som bor og ferdes her er det ingen tvil om hva som ønskes, et ønske også prosjektet deler. Sykkelbyen ønsker å være en pådriver for å få disse realisert en gang i fremtiden.

Offentlige myndigheter har blitt flinkere til å stille krav til utbyggere av næringsområder og større boligfelt. Krav om at infrastruktur for gående og syklende skal være på plass for at området skal få sin ferdigattest. Et eksempel på gode resultater av dette er Alta Boligbyggelags leiligheter i Tollevika, hvor utbyggeren tar ansvaret for å lage anlegg for myke trafikanter langs Tollevikvegen og til boligområdet. Liknende krav vil også stilles til utbyggere i fremtiden.

Vi håper at opprusting av sykkelvegene i Alta vil gi syklister en opplevelse av at de som trafikantgruppe blir prioritert. En rekke steder langs E6 har fått lagt ny asfalt i 2011, både fordi der var skader, men også fordi vann ved regnvær samlet seg i vegbanen, i stedet for å renne vekk.



Gang/ sykkelveg ved Fagtrykk Alta.

Denne typen miniprojekter i sykkelbyen krever mer ressurser av oss, da det må planlegges og følges opp mot innleide entreprenører. Et av områdene som ønskes prioritert er veger til og fra skolene som barn benytter.

E 1)

Tiltak: Vedlikehold/ opprustningsplan av sykkelvegene (eksisterende)

Formål: Øke standarden, øke trafikksikkerheten, mer attraktivt sykkelvegnett. Dette vil bli ytterligere beskrevet i en egen plan.

E6

I løpet av våren 2011 ble gjennomført befaringsgang av gang/ sykkelveger langs E 6 i Alta, som er hovedtraséen. Dette ansvaret fulgte Statens vegvesen sine representanter med å lage en rapport om mangler og oppgraderingspunkter.

Arbeidet med å utbedre dette startet kort tid etter, og mye av dette er også slutført før vinteren kom. Noen mindre ting gjenstår enda, men vil kunne slutføres neste sesong. Sluttrapport kommer i 2012.

Andre g/s veger

Høsten 2011 ble det gjennomført befarings langs kommunale og fylkeskommunale gang/sykkelveger, samt en god del snarveger/ stier. Dette vil gi en ny rapport med ting som bør utbedres. En egen gruppe vil følge dette arbeidet opp fremover og prioritere hva det bør settes av midler til å gjøre noe med.

Vedlikehold

Det er startet på et arbeid med å kartlegge brøytenormer for veganleggene for de syklende og gående. Hvilke krav som ligger til grunn og oppfølgingen av disse vil følges opp. Dette gjelder alle trasèer som gående og syklende ferdes langs. Spesielt vinterstid merkes det avvik og forhold som enkelt kan forbedres. Tilbakemeldinger på at brøytingen bør kunne koordineres slik at en brøytebil langs vegen ikke kaster snø inn på gang/ sykkelvegen, er et konkret eksempel. Som sykkelby må vi kunne stille krav til innsatsen på dette området.

Angående sommervedlikehold har Alta kommune kjøpt inn en ny feiebil med større kapasitet enn tidligere. I samarbeid med driftsavdelingen tar sykkelbyen mål av seg at den årlige rengjøringen av gater i Alta, før 17 mai, bør utvides noe. Det ønskes minimum månedlige rengjøringer av sykkel/ gang trasèene, inklusive Miljøruta. Statens vegvesen har tildels gode rutiner på det samme arbeidet på sine områder i Alta.

Gravenorm

Alta kommune har vedtatt nylig en ny gravenorm, som setter krav til utbyggere om at rør i størst mulig grad skal borres under vegen, ikke graves ned slik at vegdekke må brytes opp. Oppfølging av dette på kommunale områder skjer via Alta kommune.

E 2)

Tiltak: anbefalt prioritering av nytt sammenhengende gang- sykkelvegnett.

Den strekningen som er utpekt som prosjektet tar ansvaret for å bygge ut er så langt Aronnes – sentrum/ høyskolen. ASU følger opp reguleringsarbeidet. Det er foreløpig vedtatt at begge alternativene skal utredes, inntil kostnader eller andre forhold medfører at man evt må begrense seg til en strekning. Tanken er at strekningen skal bygges ut i 2013.

Det finnes andre strekninger som bør få etablert veganlegg for gående og syklende, men som prosjektet foreløpig ikke har midler til å få bygget selv. Dette er langs Bossekopvegen/ Strandvegen og Amtmannsnes, jmf saksfremlegg 10/4013-18. I tillegg bør det i et trafiksikkerhetsperspektiv også utbygges veganlegg for gående og syklende langs RV 93, fra Salkobekken til Øvre Alta bru, langs Eibyvegen, langs Tverrelvdalsveien og mot Amtmannsnes.

ASU starter i 2012 med ny områdeplan for Bukta, denne vil naturlig også inneholde planer for gående og syklende. Etter tidsplanen vil det samme arbeidet starte for Bossekop i 2013.

Ny avlastningsveg vil inneholde et anlegg for gående og syklende.

E 3)

Tiltak: Snarveger

Formål: Verne om og tilrettelegging av snarveger/ stier gir raskere veg og andre naturopplevelser. Dette vil gjøre sykkel mer attraktivt . Trasèene må inn i kartverk over sykkeltraseer/

sykkelveger og må også ”vernes” slik at de ikke blir borte/ bygd over i andre byggeprosjekter. Skolene har allerede gitt en del innspill på veger elevene bruker. Det vil bli vurdert om byløypa skal tilrettelegges for sykling i større grad enn i dag.

Det har vært møter med aktuelle avdelinger i Alta kommune, herunder FYSAK gruppen og avdeling for Park og Idrett for å kartlegge de mest brukte av disse. I tillegg ble det sendt ut mail til alle kommunalt ansatte om å gi tips om snarveger folk vet om, og som prosjektet ikke hadde listet opp. Her kom det også inn en god del innspill, nesten 50 tilbakemeldinger.

Vi har en oppfatning av at de viktigste trasèene som bør vurderes har vi nå en oversikt over. En egen nedsatt gruppe vil følge opp dette arbeidet videre. Snarveger er for eksempel grusveger som ikke brøytes om vinteren. Når våren kommer blir de til rene bekker da vegen ofte ligger lavest i terrenget.

Tiltak som vil være aktuelle for de fleste vil være å lage skikkelige grøfter for drenering, høyne midten på vegen, og evt legge på en god veggrus som toppdekke som har god tåleevne. For eksempel vil snarvegen med høyest prioritet, Holstbakken, uansett bli brukt av mange mennesker hver dag, selv om den ikke brøytes og asfalteres. Prosjektgruppa har en oppfatning av at man bør gi de myke trafikantene bedre forhold å ferdes under.



Holstbakken

Arbeidet er godt i gang, og det tas sikte på å legge ut oppgraderingsbehovet ut på anbud primo februar 2012, slik at dette blir planlagt i god tid før sesongen tar til.

Utfordringer

Det er et paradoks at sentrale myndigheter uttaler at det skal satses på sykkel i alle sammenhenger, mens statistikken viser at sykkelandelen i Norge har gått ned de siste årene. For unge har den gått ned fra 14 til 9 prosent. Andelen som sykler til og fra jobb derimot øker. Dette gir oss pekepinner på hvor vi må være forberedt på å sette inn hovedstøtet når folk skal motiveres.

Vegdirektoratet har anbefalt at et sykkelbyprosjekt minimum må få holde på i 4 år for å oppnå gode resultater. I Alta har vi nå operert i et år, men om antallet sykklister øker eller ikke vil vi først få dokumentert i løpet av 2012. Det er først ved andre telling vi vil kunne se retningen på grafene, og om vi har fått flere til å forstå de gode poengene.

Det vil være aktuelt å gjennomføre en reisevaneundersøkelse for Alta. Denne vil kunne gi oss svar på mye, blant annet om hvilke faktorer som må til for at enda flere skal velge sykkel som transportmiddel. Andre sykkelbyer, som Mosjøen, har benyttet samme metode.

Ved økt mengde sykklister må vi også være forberedt på at antall ulykker vil kunne øke noe. Det vil da kunne dukke opp nye forhold som krever nye tiltak som bør avgjøres fortløpende. Det kan finnes steder som ”oppfordrer” sykklister til å sykle i god fart over vegbanen, hvor fartsreducerende tiltak for sykklister kan bli en løsning man da må vurdere. Trafikkulturen er stort sett bra i Alta, billister stopper ofte opp for en syklist som velger å sykle over gangfelt til tross for at syklisten ikke kan kreve forkjørsrett. Utfordringen er at barn og unge drar lærdom av disse høflige gestene. Vi må spørre oss om vi er tjent med at dette kan bli en vane for alle, som igjen kan resultere i unødvendige ulykker hvis barn *forventer* at bilene alltid stopper opp.

Til tross for at vi ser at ting enda kan gjøres bedre og tilrettelegges ytterligere, har vi den oppfatning at vi har fått gjort veldig mye på et år. Med tanke på at prosjektleder kun betjener en 50 % stilling i arbeidet er det mye man har rukket over.

Mange påpekte den store mengden med tiltak som lå i planene våre og var noe skeptisk til at alle ville bli realisert. I dag har vi satt i gang de aller fleste og det som ikke er fullført i 2011, tas i begynnelsen av 2012. Det er ikke et mål i seg selv å få gjennomført flest mulig tiltak, men balansekunsten består i å gjøre mest mulig, best mulig. Som prosjektleder vil jeg si at vi så langt har lykket med et godt samarbeid som fellesnevner. Men vi har enda en lang veg å gå for å nå målsettingene våre for 2013.



Det viktigste for det videre arbeidet er at selv om vi ser forskjellige veger, går vi i samme retning.