



Sykkelbyen Alta

**Evaluering
2010 - 2013**



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA



Nordlysbyen Alta



Statens vegvesen

Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	3
2. OPPSUMMERING.....	3
3. ORGANISERING AV PROSJEKTET.....	5
4. TILTAKENE I PROSJEKTET	6
5. MÅLOPPNÅELSE	8
6. VEIEN VIDERE	9

1. INNLEDNING

Sykkelpybyen Alta er ett samarbeidsprosjekt mellom Alta kommune, Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune. Prosjektet varte fra 2010 og ut 2013. De totale økonomiske rammene for prosjektet var 15 millioner kroner. Hver av partene bidro med 5 millioner kroner.

Å etablere sykkelbyer er ett av flere nasjonale tiltak for å øke andelen syklende i byer med mer enn 5 000 innbyggere. Tiltaket er forankret i NTP(Nasjonale transportplan) 2010 – 2019 og i Nasjonal sykkelstrategi 2006 – 2015. Begge disse dokumentene har blant annet følgende målsetninger:

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken fordobles
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Sykkelpybyen Alta har adoptert disse målsetningene i sine styrende dokumenter. I tillegg har prosjektet hatt en målsetting om at det «innen 2013 skal utarbeides strategier for å nå målsetningene i NTP 2010 -2019». Av ulike årsaker ble ikke arbeidet med «sykkelpybyen Alta» startet opp før i november 2010. Prosjektet har derfor hatt en varighet på 3 år i stedet for 4 år som var intensjonen fra initiativtakerne.

Denne evalueringen er utarbeidet på bakgrunn av følgende dokumenter:

- Kvantitative tall på utviklingen av antall syklende i Alta som framkommer gjennom etablerte sykkelstasjonspunkter og sesongvise sykkelteillinger i regi av sykkelbyen Alta.
- En kvalitativ vurdering av effekt og nytte-kost av de enkelte tiltakene som er gjennomført i prosjektet. Vurderingen er gjort av styringsgruppa og prosjektgruppa. Disse vurderingene er samlet i dokumentet «Grunnlagsdokument Evaluering 2010-2013 Sykkelpybyen Alta».
- Budsjetter og regnskapstall for de enkelte årene.

Ved planlagt slutt av prosjektet des 2013 gjenstod 8,3 mill kr. Dette har blant annet sin årsak i 3 store tiltak som ferdigstilles i løpet av 2014 – bygging ny sykkelveg, kartløsning og merking av turløyper. Det har i denne forbindelse også blitt besluttet at prosjektet skal videreføres ut 2015.

2. OPPSUMMERING

Sykkelpybyprosjektet har pågått i 3 år. Prosjektet har iverksatt en rekke tiltak som både har tilrettelagt infrastruktur og motivert innbyggerne til å velge sykkel på sine reiser. Teillinger viser over 30 % økning i antall sykkelreiser om høsten og 25 % om våren. Syklister i Alta melder også at de er tilfreds eller svært tilfreds med tilretteleggingen i byen. Det peker på at mye fungerer veldig godt i Alta – noe som prosjektet kan ha medvirket til.

Prosjektgruppa har vært selve motoren i arbeidet. Det har vært gjennomført mange møter med grundige prosesser og gjennomtenkte tiltak. Dette anses som gruppas styrke. Det er derimot

beklagelig at ingen av målene som ble fastsatt ble nådd. Det kan diskuteres om målene er «målet» eller om reisen frem mot målet er minst like viktig. En sykkelby er «etablert» og vil være på plass i fremtiden selv om prosjektet en gang skal avsluttes. Alta kommune har også avsatt en koordinator til oppfølgingen videre.

15 millioner kroner er mye penger som skal forvaltes over 3 år. Noen kan synes beløpet er vel høyt. Dersom bygging av nye gang/ sykkelveger skal inngå i tilsvarende prosjekt er beløpet ikke lenger for stort – da slike tiltak er svært kostbare. I Alta er mye infrastruktur allerede etablert og man kunne derfor i større grad fokusere mer på motivasjonstiltak. Økonomisk er det uheldig at 1/3 av midlene til prosjektet først kom på plass det siste operative året. Tilfeldigheter gjør at dette ikke har medført store ulemper for arbeidet – da blant annet et stort kostnadskrevende tiltak først ble klart for gjennomføring i 2014.

Innsatsområder

Det ble valgt innsatsområder rettet mot skole, arbeidsreiser og fritid. På skolene har man truffet «alle barn i Alta» da målgruppen anses som svært viktig med tanke på å lage gode reisevaner tidlig. Samarbeidet med skolene kunne optimalt vært bedre. Skoler vil alltid være presset på ressurser og har sjelden ledige mennesker eller tid når en ønsker et samarbeid som krever aktiv deltakelse. Taktikken har vært å tilby mest mulig «ferdige pakker» som innebærer minst mulig innsats fra deres side.

Arbeidsreiser omhandler de voksne. Det har i stor utstrekning vært sykkelinteresserte på bedrifter som har fanget opp tiltak som sykkelbyen har tilbudt – og som i egeninteresse har fulgt dette opp mot sine arbeidsgivere. Det er prisverdig. På den andre siden har dermed mange bedrifter ikke blitt informert tilstrekkelig om tiltak som er iverksatt. Det er åpenbart at tilsvarende prosjekter bør ha en god kommunikasjonsstrategi for å kunne nå frem til alle aktuelle.

Fritid involverer samarbeid med frivillige lag og foreninger. Det er et kjempepluss for Alta at vi har voksne som stiller opp på sin fritid og velger å bidra. Et eksempel på samarbeid er tiltaket med turløyper og merking av disse. Alternativet til samarbeid er å bruke timeverk på dagtid/ fritid til dette selv – noe som er svært ressurskrevende. Ulempen kan fremtre når de involverte må prioritere hvor de skal bruke sin fritid. Samarbeidet blir dermed sårbart – og kan medføre at ting tar lenger tid enn planlagt, noen ganger mye lenger tid.

Alle tiltak ble delt opp i *fysiske og motiverende* tiltak. Grovinndelingen skulle skille på hva som er bedre tilrettelegging (bygging av sykkelveger, snarveger, skilting, osv) og hva som rettet seg mot personene oppå sykkelen. Motivasjon innebærer både informasjon, men også kampanjer for å «lokke flere opp på to hjul». Underveis har ikke denne oppdelingen vært veldig viktig for arbeidet. I prosjektet er like fullt alle enig i at man får ikke mange nye syklende bare ved å bygge en ny sykkelveg – til det trengs det også noen som motiverer folk og gjør fordelene ved sykling synlig. Tiltaksgruppene må derfor gå hånd i hånd.

Tiltaksplanen vår var omfattende med 41 tiltak. Når status gjøres opp ser vi at en del tiltak har fått for lite tid – og en mindre del ble ikke gjennomført. I etterpåklokskap kan man se at en prosjektleder ikke vil rekke over alle tiltakene i kun en 50 % stilling. Tidligere kunne man vurdert å ta tiltak ut fra planen. Det har vært en god intensjon om å rekke over alt – men noe av det som ikke ble gjort har ramlet naturlig ut da ansvaret er overført til andre.

Det som derimot er gjennomført har i stor grad blitt som forventet. Påbegynte tiltak vil bli gjennomført i løpet av 2014- 2015. Det vil være utenfor prosjektets planlagte tid – men like fullt komme sykkelandelen i Alta til gode.

3. ORGANISERING AV PROSJEKTET

Prosjektet er et samarbeid mellom Alta kommune, Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune. Alta kommune har hatt prosjektledelsen. I hele perioden har stillingen utgjort 50 %, mens de siste 4 månedene i 2013 var stillingen 100 %.

Styringsgruppe

Det ble opprettet en styringsgruppe med en representant fra hver av samarbeidspartene. Styringsgruppen har hatt rundt fire møter hvert år. Prosjektleder har deltatt på møtene og fungert som sekretær. For å sikre samordning av strategier og tiltak mellom sykkelbyen Alta og kommunen for øvrig har etter hvert også leder for kommunalteknikk og leder for samfunnsutvikling(ASU) i Alta kommune deltatt som konsultative deltakere på møtene.

Prosjektgruppe

Ved prosjektets oppstart ble det etablert en prosjektgruppe bestående av ulike fagressurser fra de ulike samarbeidspartene. Alta kommune har stilt med 3 representanter, Statens vegvesen med 2 representanter og Finnmark fylkeskommune med 1 representant. Prosjektgruppens mandat har vært å sikre framdrift og gjennomføring av prosjektet i tråd med signaler gitt av styringsgruppa. Prosjektgruppa har hatt mellom 6 og 8 møter hvert år.

Referansegruppe

Prosjektgruppa og styringsgruppa har i enkelte saker innhentet råd og vurderinger fra en referansegruppe. Denne har bestått av ulike grupperinger i altasamfunnet med interesse for sykkel. I løpet av prosjektet er det gjennomført fem møter i denne gruppa.

Styrende dokumenter

Ved prosjektets start ble det utarbeidet en prosjektbeskrivelse. I denne ble de grove linjene for organisering, mål, økonomi, satsningsområder, økonomi og ressursbruk lagt. Prosjektbeskrivelsen er fulgt opp gjennom årsrapporter, regnskap og løpende vurderinger i styringsgruppen. I grove trekk la prosjektbeskrivelsen opp til to typer tiltak; motiverende og fysiske tiltak. Tiltakene retter seg mot tre følgende målgrupper;

- Barn og unge som sykler til og fra skolen
- Fritidsreiser
- De som bruker sykkel til og fra arbeid

Det ble også utarbeidet en tiltaksplan for prosjektet. I denne ble tiltakene som skulle gjennomføres beskrevet så godt det lot seg gjøre. Tiltaksplanen har vært ett levende dokument og vurderinger i forhold til gjennomføring, ressursbruk og omfang er gjort fortløpende. Prosjektleder har i det daglige styrt arbeidet med tiltakene og hentet inn synspunkter, innspill og ressurser fra medlemmene i prosjektgruppa. Dette har ført til at enkelte tiltak er prioritert høyere enn først planlagt, mens andre tiltak ikke er gjennomført.

Økonomi

Hver av samarbeidspartene gikk inn i prosjektet med 5 millioner kroner. Til sammen 15 millioner over tre år. Prosjektet har også forvaltet økonomisk støtte i et el-sykkel prosjekt i samarbeid med lokale foreninger innen funksjonshemninger. Her ble det tildelt kr 600 000 fra

Transnova til innkjøp av el-sykler og gjennomføring av spørreundersøkelse hos mottakerne i ettertid.

Alle midlene var ikke tilgjengelig ved prosjektets start. Prosjekteierne utbetalte midlene etter følgende modell: (tall i hele 1000)

	2011	2012	2013	sum
Alta kommune				5 000
Finnmark fylkeskommune				5 000
Statens vegvesen	1 000	2 000	2000	5 000
Andre midler			600	600
Sum				15 600

De enkelte årsregnskapene viser følgende forbruk (tall i hele 1000):

år	Budsjett	Regnskap	Resultat
2011	1 285	1 185	100
2012	3 700	2 285	1 415
2013	11 370	3 155	8 215
2014 - 2015	8 374	0	0

4. TILTAKENE I PROSJEKTET

Til sammen er det oppført 41 tiltak i prosjektperioden. Av disse er 32 gjennomført og 3 skal ferdigstilles i løpet av neste fase. De øvrige påbegynnes ikke. 8 var rene fysiske tiltak, 19 var motivasjons tiltak. Resten havner i kategori «Annet».

Nr	Tiltak A) Skole	Kroner
A 1)	Sykkelpøven	43 000
A 2)	Sykkelparkering	585 000
A 3)	Aktivitetløype skoler	65 000
A 4)	Kurs for lærerne	24 000
A 5)	Sykle til skolen kampanje	240 000
A 6)	Frokost/ effekter	30 000
A 7)	Sykkel inn i årsplanen	0
A 8)	Gåbuss/ sykkelbuss	0
	TOTALT	987 000

Nr	Tiltak B) Arbeidsreiser	Kroner
B 1)	Sykkelparkering	360 000
B 2)	Sykle til jobben- kampanje	90 000
B 3)	Sykkelavtalen	0
B 4)	Europeisk mobilitetsuke	30 000
B 5)	Månedens syklist	50 400
B 6)	Servicepatrulje	0
B 7)	Frokostmøte næringsforen.	0
	TOTALT	530 400

Nr	Tiltak C) Fritid	Kroner
C 1)	Merking av turløyper	5 000
C 2)	Sykkeltur i nærmiljøet	20 000
C 3)	Sykkelkarusell	30 000
C 4)	Sykkeltransport/ tilhengere	100 000
	TOTALT	155 000

Nr	Tiltak D) Annet	Kroner
D 1)	Logo	5 000
D 2)	Hjemmeside/ Web side	24 000
D 3)	Utarbeide sykkelkart	70 000
D 4)	Mediastrategi	35 000
D 5)	Trafikksikkerhet	0
D 6)	Sykkeltellinger	125 000
D 6 A)	Reisevaneundersøkelse	300 000
D 7)	Referansegruppe	0
D 8)	Få inn innspill fra beboere i Alta	0
D 9)	Kjøpe inn sykler til utstyrssentral	52 000
D 10)	Mailadresse for Sykkelbyen Alta	0
D 11)	Strategisk satsing	0
D 12)	Sykkelanlegg/ trafikpark	0
D 13)	Sykkellytkampanje	18 000
D 14)	Sykkelbarometer	400 000
D 15)	Effekter og synlighet	251 000
D 16)	Til disposisjon	64 000
D 17)	El-sykelprosjektet	0
D 18)	Piggdekkampanje	87 000
	TOTAL	820 000

Nr	Tiltak E) Infrastruktur	Kroner
E 1)	Vedlikehold/ opprustning	790 000
E 2)	Ny sykkelveg	900 000
E 3)	Snarveger	1 650 000
	TOTAL	3 340 000

For utfyllende tiltaksbeskrivelse vises til «Grunnleggsdokument for evaluering 2010-2013».

Motiverende tiltak

«Sykle til skolen» og «sykle til jobben» har vært aktivitetskampanjer som har skapt mest aktivitet i befolkningen – og klart de som har gitt størst økning i antall syklende.

Andre motiverende tiltak har ikke nådd frem i noe særlig grad (eks Sykkelavtalen) da det viser seg at svært få bedrifter har hørt om denne. Her har prosjektet hatt en utfordring med å kommunisere tiltakene ut og gjort de kjent.

Fysiske tiltak

Snarveger, totalt 24 stk, har gitt stor oppmerksomhet samt enkel og god tilrettelegging. Synlighet med egen skilting har bidratt til at prosjektet gjennom tiltaket har blitt god kjent.

Merking av turløyper har man ikke lyktes å få fullført. Det skyldes at man er avhengig av frivillige lag og foreninger som må bistå på sin fritid. Det foreligger et antatt stort u-utløst potensiale i dette tiltaket.

5. MÅLOPPNÅELSE

Målene i prosjektet ble definert til:

- Mål 1: «Doble andel sykkelreiser i Alta».
- Mål 2: « Andel barn og unge som sykler til skolen skal øke med 10 %.»
- Mål 3: « Innen 2013 utarbeides strategier for å nå målsettingene i NTP 2010-2019»

Høst -11		Vår -12		Høst -12		Vår -13		Høst -13	
TOTAL ALTA		TOTAL ALTA		TOTAL ALTA		TOTAL ALTA		TOTAL ALTA	
Mandag	1872	Mandag	2303	Mandag	2201	Mandag	3028	Mandag	2738
Onsdag	1787	Onsdag	2896	Onsdag	2091	Onsdag	3369	Onsdag	2422
Fredag	1303	Fredag	1882	Fredag	1996	Fredag	3007	Fredag	2159
Snitt pr dag: 1654		Snitt pr dag: 2360		Snitt pr dag: 2096		Snitt pr dag: 3135		Snitt pr dag: 2440	

Tabellen viser totalbevegelser i tellepunktene og representerer ikke antall sykklister pr dag. Tellingene er foretatt over 3 dager, en fast uke om våren og en om høsten. Vær og føreforhold kan påvirke resultatet. Tallene gir oss en målbar prosent fra år til år som kan vise oss tendenser i en økning/ senkning av antall sykkelreiser.

- Målt fra høsten 2011 til høsten 2012 er det en økning på 21 % passerte sykklister. Fra høst 2012 – høst 2013 en økning på 14 %. Totalt fra høst 2011 til høst 2013 = 32 % økning.
- Vårens tellinger viser vår 2012- vår 2013: 25 % økning.

Vårt mål om en dobling av andel syklende er således ikke nådd. Målet må sies å ha vært for ambisiøst da endring av folks reisevaner tar lang tid. Tellingene viser at antall sykkelreiser i Alta har økt betraktelig i prosjektperioden, noe som like fullt er gledelig.

Prosjektet har ikke data som skiller andel barn og unge ut på en god måte. Derfor kan det ikke fastslås noe sikkert om dette målet. Tilbakemeldinger fra skolene er entydige på at andel syklende har økt blant elevene, spesielt i kampanjeperioder. Det er i tillegg foretatt tellinger av barn med hjelm. Legger man til grunn at alle barn bruker hjelm til og fra skolen (påbudt av

skolene) viser dette også en klar økning fra 2011 til 2013. Selv om vi ikke kan si sikkert at målet er nådd er tendensene i samfunnet på klart riktig vei.

Mål 3 er ikke fullført. Det skyldes blant annet at man bevisst har avventet evalueringen av prosjektet før man velger ny strategi fremover. Det er åpenbart at mange av tiltakene som har hatt god effekt bør videreføres på en eller annen måte. Spørsmålet vi stiller oss er om målet burde stått der i utgangspunktet.

6. VEIEN VIDERE

Da pris på det dyreste tiltaket vårt, «Ny trasé fra Aronnes mot sentrum» kom på bordet i november 2013 – ble det klart at prosjektet har midler til operativ drift de neste to årene. Samtidig signaliserte Statens vegvesen at de har avsatt sykkelbymidler for samme periode, men at midlene kun kan brukes langs riksveg (EV 6 og RV 93) og omhandle fysiske tiltak.

Et forsiktig overslag viser at prosjektet har ca 2,5 mill kr for tiltak de neste to årene. Statens vegvesen sin ytterligere støtte utgjør kr 1 mill pr år. Dette gir en tilgang på 4,5 mill kr, hvor 2 er bundet til fysiske tiltak langs riksveg. Det blir opp til prosjekt- og styringsgruppa å revidere tiltakene som skal på plass den neste perioden.

Områder som har pekt seg ut er blant annet vintersykling. Her er sykkelandelen veldig lav sammenliknet med andre årstider. Tiltak rettet spesielt inn mot å øke sykkelandelen her anses å inneha et stort potensiale.

Det bør være en prioritert sak å få flere fra bilen over på sykkelen. De som allerede sykler gjør allerede de rette tingene. Sykkelbyen bør fremover også være opptatt av å tenke lavterskel ved sykling, - det skal passe for enhver som ønsker. Strategier kan være informasjon og motivering.

Det vil være i tråd med nasjonale føringer ang fysisk aktivitet å innlemme den nasjonale gåstrategien i den neste fasen. Kan man sykle et steds, kan man som oftest gå der. Ved å ta høyde for dette under all planlegging vil fokus på alle myke trafikanter fremheves. Dette vil for eksempel henge sammen med å tilstrebe trygg skolevei.

Egne tiltak rettet mot trafiksikkerhet anses som mer nødvendig nå enn ved prosjektets start. Her kan man allerede tenke på tema som «kryssing av gangfelt», «hjelmbruk» osv. Dette er i tråd med Statens vegvesen sin samspillkampanje i trafikken.

Vi har stor tro på ferdigstilling av turklienten vår i løpet av 2014. Her vil man finne turkart på nett – som igjen skal merkes fysisk ute i terrenget. Sykkelbyen bør være en pådriver også innenfor etiske retningslinjer for ferdsel i naturen. Mange steder synes sår i bløtt terreng som følge av uvettig sykling utenfor beferdede stier.

Utvidet tilgang til sykling om vinteren har begynt å gi konflikter også i Alta mellom skiløpere og syklistene samt andre som ferdes i skisporet. Det vil være et behov for å tenke helhetlige retningslinjer og muligens tilrettelegging for den som vil på tur i naturen også om vinteren.

Det anses som fornuftig å videreføre prosjektet slik det er organisert i dag. Involverte personer har utviklet gode relasjoner og kompetanse som kan bygges videre på. Det anses også som fornuftig etter prosjektperiodens slutt i 2015. Vi håper våre erfaringer også kan benyttes av andre som vurderer tilsvarende sykkeltilrettelegging hos seg.

Vi skal fortsatt stå på med arbeidet som vi synes er meget meningsfullt. Det skal være enkelt og attraktivt å velge sykkel i Alta.

Sykkelenbyen Alta ved



Bjørg-Anita Joki
Avdelingsleder
Statens vegvesen



Maria Haga
Statens vegvesen



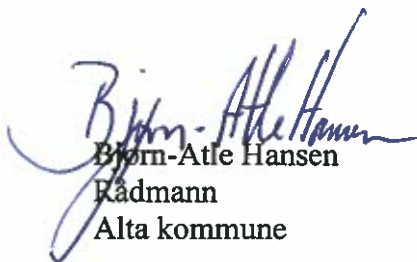
Kristian Øvernes
Statens vegvesen



Per-Bjørn Holm-Varsti
Samferdselssjef
Finnmark fylkeskommune



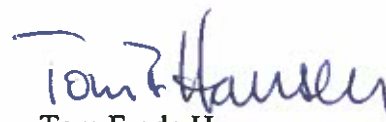
Gunnstein Flø Rasmussen
Finnmark fylkeskommune



Bjørn-Atle Hansen
Rådmann
Alta kommune



Aase-Kristin Abrahamsen
Alta kommune



Tom Frode Hansen
Alta kommune



Gjermund Abrahamsen Wik
Alta kommune