



ALVER
KOMMUNE

Sykkelstrategi for Alver 2021-2031

Vedlegg 3 Målsetting





Mål for sykkelandel i Alver

Utrekningar av potensialet for arbeidsreiser og skulereiser ligg til grunn for den *totale* målsetjinga om sykkelreiser og sykkelandel.

Me har sett som føresetnad at 40% av dei som bur innanfor sykkelavstand til jobb, og 40% av skuleelevane som bur innanfor trygg skuleveg skal sykle til jobb og skule om 10 år. Det gir ein sykkelandel på 4% i kommunen.

Kor mange reiser blir dagleg gjennomført i Alver?

I gjennomsnitt reiser kvar person i Bergensområdet 3,56 reiser per verkedag (RVU 2013).

Med Alver sitt innbyggjartal på om lag 29 000 kan me anta at det til saman blir gjennomført **103 240** reiser i Alver dagleg ($29\ 000 \cdot 3,56 = 103\ 240$)

Kor stort er potensial for sykkelbruk til arbeid i Alver?

2600 innbyggjarar i Alver bur under 5 km frå arbeidsplassen sin. Sidan alle må reise både fram og tilbake blir talet reiser dobbelt så stort, altså 5 200 arbeidsreiser dagleg.

Dersom me føreset at sykkel blir nytta til 40% av reisene gir det:

$$5\ 200 \cdot 0,4 = \mathbf{2\ 080}$$
 sykkelreiser til/frå arbeid i Alver

Kor stort ert potensialet for sykkelbruk til skulereiser i Alver

3265 elevar bur innanfor ei reiselengd på fire kilometer frå skulen dei går på. Sidan alle må reise både fram og tilbake blir potensialet målt i tal reiser **6 530** (3265 elevar gonger 2).

Av desse går **5 246** av reisene langs skulevegar som *ikkje* er «særleg farlege» eller vanskelege, medan dei resterande **1 284** reisene går langs særleg farlege vegar.

Viss me føreset at **20 prosent** av potensialet langs dei særleg farlege vegane blir realisert gjennom utbetring av sykkelvegnettet gir det **257** fleire reiser langs desse traseane ($1\ 284 \cdot 0,20$).

Med denne føresetnaden om utbetring av vegnettet har Alver potensial for **5 503** sykkelreiser for elevar til og frå skule.



Skulereiser for elever med mindre enn 4 kilometer til skulen sin

| | |
|---|---------------------|
| Potensial for reiser langs skuleveg som er trygg i dag | 5 246 |
| Potensial for reiser langs skuleveg som i dag er «særleg farleg» eller «vanskeleg» | 1 284 |
| → Reiser dersom 20% av potensialet blir utløyst ved utbetring av sykkelvegnett | 257 |
| Totalt potensial for sykkelreiser til skule | <u>6 530</u> |
| → Totalt potensial for skulereiser dersom 20% av potensialet langs «farleg» sykkelvegnett blir utløyst ved utbetringar av sykkelvegnett | <u>5 503</u> |

Andelen som går eller sykklar til skulen i Alver er høvesvis 4% og 30 % i dag.

Antakeleg er større del av potensialet for gåande alt utnytta, samanlikna med syklande. Me føreset derfor at blant dei som bur innanfor 4 kilometer reiseveg frå skulen skal **60% gå** og **40% sykle** om 10 år.

Alver kommune si målsetjing for tal sykkelreiser til/frå skulen blir dermed:

$$5\,503 * 0,40 = 2201 \text{ sykkelreiser}$$



Kor stort er potensialet for sykkelbruk til skule- og arbeid i Alver?

I utrekninga over er det vist at Alver har potensial for **2 080** sykkelreiser i forbindelse med arbeid, og **2 201** sykkelreiser i forbindelse med skule.

Til saman gir det eit potensial på **4 281** daglege sykkelreiser i Alver.

Som nemndn i fyrste avsnitt kan me anta at det dagleg blir gjennomført **103 240** reiser i Alver.

Dersom potensialet for sykkelbruk blei realisert i tråd med føresetnadane over, ville Alver hatt ein sykkelandel på **4%**

$$4\ 281/103\ 240= 0,04 \rightarrow 4\%$$

Per i dag er den reelle sykkelandelen i Alver **1,3 %**.

Kva er ikkje teke omsyn til i målsetjinga av framtidig sykkelandel?

Målsetjinga om framtidig sykkelandel for personreiser i Alver er basert på geografiske analysar av arbeid- og skulreiser. Årsaka er at det er desse reisene me har best kunnskap om. Men den totale sykkelandelen i Alver vil naturlegvis òg vere avhengig av sykkelandelen for dei *andre* reiseformåla.

Dersom sykkelandelen til skule og arbeid går opp, går truleg også sykkelandel til andre reisehensikter, som til idrett og handel også opp. Men dette potensialet er ikkje teke med i berekninga.

Framtidig bustadsamansetting og demografi har vi heller ikkje teke omsyn til.