



KARTLEGGING AV
SYKKELBRUK

Fjell, Lindås, Meland og
Os kommune



KUNDE

Fjell, Lindås, Meland og Os kommune

KONTAKTPERSON

Berit Rystad

TEMA

Kartlegging av sykkelbruk

SELSKAP

Analyse & Strategi

FORFATTERE

Magnus Jul Røsjø
Marianne Haaland
Viky Singh
Bente Bukholm
Kaj Halvorsen

DATO

22.06.2017

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag	6
2	Innledning	8
3	Resultater fra spørreundersøkelsen	9
3.1	Hvem er respondentene?	9
3.1.1	Alder	9
3.1.2	Brukersegmenter	10
3.1.3	Kjønn	10
3.1.4	Bosted	11
3.2	Hvor ofte sykler repondentene?	12
3.2.1	Definisjon av sykkelsesong	12
3.2.2	Definisjon av sykkelsesong fordelt på kommune	13
3.2.3	Sykelbruk i sykkelsesongen	14
3.2.4	Sykelbruk i sykkelsesongen fordelt på kommune	15
3.2.5	Sykelbruk i sykkelsesongen fordelt på kjønn og kommune	16
3.2.6	Jobb og bosted	17
3.2.7	Jobb og sykkelmønster	18
3.3	Hvorfor sykler respondentene?	19
3.3.1	Viktigste årsaker til å sykle	19
3.3.2	Viktigste årsaker til å ikke sykle (mer)	20
3.4	Hvor sykler respondentene?	21
3.4.1	Vanligste destinasjon	21
3.4.2	Vanligste destinasjon fordelt på brukersegmenter	22
3.5	Tilgjengelighet på sykkelparkering ved vanligste destinasjon	23
3.5.1	Vurdering av tilgjengelighet	23
3.5.2	Vurdering av tilgjengelighet fordelt på bruksmønster	24
3.5.3	Vurdering av tilgjengelighet fordelt på kommune	25
3.5.4	Vurdering av tilgjengelighet fordelt på destinasjon	26
3.6	Standard på sykkelparkering VED VANLIGSTE DESTINASJON	27
3.6.1	Vurdering av standard	27
3.6.2	Vurdering av standard fordelt på bruksmønster	28
3.6.3	Vurdering av standard fordelt på kommune	29
3.6.4	Vurdering av standard fordelt på destinasjon	30
4	Tilbakemeldinger på forhåndsdefinerte strekninger	31
4.1	Strekning 1: Kolltveit – Straume – Knarrvika	33
4.2	Strekning 2: Arefjordvegen – Straume	34
4.3	Strekning 3: Ågotnes – Straume	35
4.4	Strekning 4: Hilland – Knarvik	36
4.5	Strekning 5: Knarvik sentrum	38
4.6	Strekning 6: Frekhaug – Knarvik	40
4.7	Strekning 7: Halhjem – Osøyro	42
4.8	Strekning 8: Lysefjorden – Osøyro	43
4.9	Strekning 9: Hegglandsdalen – Osøyro	44
5	Innrapporterte sykkelhendelser	45



FIGURER

Figur 1: Hvor gammel er du?	9
Figur 2: Hvilken gruppe tilhører du?	10
Figur 3: Hva er ditt kjønn?	10
Figur 4: Hvilken kommune bor du i?	11
Figur 5: Hva definerer du som din sykkelsesong?	12
Figur 6: Hva definerer du som din sykkelsesong? Fordelt på kommune.	13
Figur 7: Hvor ofte sykler du i sykkelsesongen?	14
Figur 8: Hvor ofte sykler du i sykkelsesongen? Fordelt på kommune.	15
Figur 9: Hvor ofte sykler du i sykkelsesongen? Fordelt på kjønn og kommune.	16
Figur 10: Av arbeidstakerne, hvem jobber hvor?	17
Figur 11: Av arbeidstakerne, hvor mange sykler til jobb?	18
Figur 12: Hva er de viktigste årsakene til at du sykler?	19
Figur 13: Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler (mer)?	20
Figur 14: Når du sykler, hva er den vanligste destinasjonen for din sykkeltur?	21
Figur 15: Når du sykler, hva er den vanligste destinasjonen for din sykkeltur? Fordelt på brukere.	22
Figur 16: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering?	23
Figur 17: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering? Fordelt på bruksmønster.	24
Figur 18: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering? Fordelt på kommune.	25
Figur 19: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering?	27
Figur 20: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på bruksmønster.	28
Figur 21: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på kommune.	29
Figur 22: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på destinasjon.	30
Figur 23: Alle strekninger – benytter du ofte hele eller deler av strekningene?	31
Figur 24: Alle strekninger – er det deler av strekningene du opplever som ubehagelig/utrygg?	32
Figur 25: Bruksmønster Kolltveit – Straume – Knarrvika	33
Figur 26: Opplevd trygghet Kolltveit – Straume – Knarrvika	33
Figur 27: Bruksmønster Arefjordvegen – Straume	34
Figur 28: Opplevd trygghet Arefjordvegen – Straume	34
Figur 29: Bruksmønster Ågotnes – Straume	35
Figur 30: Opplevd trygghet Ågotnes – Straume	35
Figur 31: Bruksmønster Hilland – Knarvik	36
Figur 32: Opplevd trygghet Hilland – Knarvik	36
Figur 33: Bruksmønster Knarvik sentrum	38
Figur 34: Opplevd trygghet Knarvik sentrum	38
Figur 35: Bruksmønster Frekhaug – Knarvik	40
Figur 36: Opplevd trygghet Frekhaug – Knarvik	40
Figur 37: Bruksmønster Halhjem – Osøyro	42
Figur 38: Opplevd trygghet Halhjem – Osøyro	42
Figur 39: Bruksmønster Lysefjorden – Osøyro	43
Figur 40: Opplevd trygghet Lysefjorden – Osøyro	43
Figur 41: Bruksmønster Hegglandsdalen – Osøyro	44
Figur 42: Opplevd trygghet Hegglandsdalen – Osøyro	44
Figur 43: Oversikt over innrapporterte hendelser	45

1 SAMMENDRAG

Hvem er respondentene?

- Flest respondenter er i alderen 30-39 år, og 40-49 år. Aldersgruppen 15-19 år og 50-59 år er også godt representert.
- I antall respondenter er det 529 arbeidstakere, 107 elever i videregående skole, 36 elever i ungdomsskolen, og 49 innenfor gruppen «Annet».
- Flere kvinner enn menn har besvart undersøkelsen. Kvinner utgjør 59 % og menn 41 % av respondentene.
- Majoriteten av respondentene bor i Lindås og Meland kommune, med henholdsvis 240 og 190 respondenter. Svar fra resterende kommuner fordeler seg relativt likt.

Hvor ofte sykler respondentene?

- Flest respondenter definerer egen sykkelsesong som «Når det er varmt ute (ca. april-oktober)».
- Flest respondenter sykler «Sjelden (mindre enn 1 gang i uken)» i sin definerte sykkelsesong.

Hvorfor sykler respondentene?

- Helsemessige årsaker vurderes som viktigste motivasjon blant respondentene som sykler. Å unngå kø vurderes som den minst viktige årsaken til å sykle.
- Blant respondentene som ikke sykler argumenterer flest respondenter for at andre transportmidler er raskere. Utrygg sykkelvei er nest viktigste årsak til at folk ikke sykler (mer).

Hvor sykler respondentene?

- Av de som sykler, svarer flest at de bruker sykkel «Til/fra fritids-/kulturaktiviteter», dernest «Til/fra arbeidsplassen». Kun 7 % bruker sykkel «Til/fra kollektivknutepunkt».
- Av arbeidstakere som sykler, svarer flest at de bruker sykkel «Til/fra arbeidsplass». Av elever i ungdomsskole og videregående skole som sykler, svarer flest at de bruker sykkel «Til/fra fritids-/kulturaktiviteter».

Tilgjengelighet på sykkelparkering

- Majoriteten av respondentene som sykler svarer at de alltid får parkeringsplass til sykkel ved sin vanligste destinasjon.
- Av de som vurderer at tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «Dårlig», er det flest respondenter som sykler sjelden (mindre enn 1 gang i uken).

Standard på sykkelparkering

- De respondentene som sykler mest er også de som vurderer standarden på sykkelparkeringen som best.
- Hyppig bruk av sykkel korrelerer positivt med god standard på parkering, alt annet likt.

Tilbakemeldinger på forhåndsdefinerte strekninger

- Det er flest respondenter som bruker strekningen Frekhaug – Knarvik i Lindås/Meland kommune. Det er også flest respondenter som har besvart undersøkelsen fra disse to kommunene.
- Det er relativt sett flest respondenter som opplever strekningen Arefjordvegen – Straume i Fjell kommune som ubehagelig eller utrygg, men nyansene er små.
- Som forslag til tiltak kommunene kan gjøre langs de forhåndsdefinerte strekningene, er det generelt et ønske om:
 - Sykkelveier på strekninger der det ikke er sykkelveier i dag
 - Bedre sykkelveier der det er sykkelveier i dag
 - Gjøre det mer oversiktlig på smale strekninger
 - Rydde/koste veier for glasskår og søppel

Innrapporterte sykkelhendelser

Resultatene fra denne delen av undersøkelsen er presentert gjennom et såkalt «Story Map» i ArcGIS, som kan besøkes ved å trykke på følgende link: <http://arcg.is/2spGL8w>

- «Opphør av gang- og sykkelvei» er det problemet som peker seg tydeligst ut, etterfulgt av «Andre hendelser», «Flaskehals» og «Uoversiktlig sted».
- Særlig strekningen Frekhaug – Knarvik og tilknyttede strekninger peker seg ut som problematiske, men også Halhjem – Osøyro og strekninger forbundet med Straume sentrum.
- Flaskehalsproblemer og usammenhengende sykkelvei er mest utbredt i Meland og Lindås kommune, og til en viss grad i Os kommune. Fjell kommune skiller seg ut ved at farlige kryss og uoversiktlig steder er mer utbredt.

2 INNLEDNING

Analyse & Strategi har på oppdrag fra Fjell, Lindås, Meland og Os kommune gjennomført en spørreundersøkelse med hensikt å kartlegge sykkelvaner og -holdninger blant elever og arbeidstakere i kommunene.

Undersøkelsen ble rettet mot 16 ungdomsskoler og videregående skoler, samt 244 bedrifter i de fire kommunene, og var aktiv i perioden 01.05.2017 til 05.06.2017. På grunn av tekniske problemer hos programvareleverandør Questback var undersøkelsen utilgjengelig i perioden 07.05.2017 til 11.05.2017.

Undersøkelsen ble distribuert via link (URL) til kontaktpersoner i skolene og bedriftene. Kontaktpersonene distribuerte deretter linken videre til elever og ansatte.

Undersøkelsen var frivillig og ble ikke rettet mot pensjonister og arbeidsledige. Undersøkelsen er derfor ikke basert på et representativt utvalg av kommunenes innbyggere.

Respondenter som gjennomførte hele undersøkelsen var med i trekningen av en el-sykkel til en verdi av kr 20.000,-. Ved å besvare spørsmål om ni forhåndsdefinerte sykkelstrekninger kunne respondentene oppnå maksimalt ni lodd.

Analyse & Strategi har i tillegg til denne rapporten overlevert en «trekklister» i Excel med telefonnummer til respondenter som har besvart hele undersøkelsen. Telefonnumrene står i tilfeldig rekkefølge, og jo flere lodd respondentene har fått, jo oftere fremkommer telefonnummeret i listen (maks ni ganger). Utover dette har Analyse & Strategi ikke bistått med det praktiske rundt trekning av premie.

Analysen inneholder svar fra 743 respondenter. Av disse var 5 av respondentene under 15 år, og iht. norsk lov er deres svar ikke inkludert i resultatene. Videre har 17 av respondentene besvart undersøkelsen flere ganger for å få flere lodd i trekningen av premie. Vi står dermed igjen med svar fra 721 unike respondenter.

3 RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN

3.1 HVEM ER RESPONDENTENE?

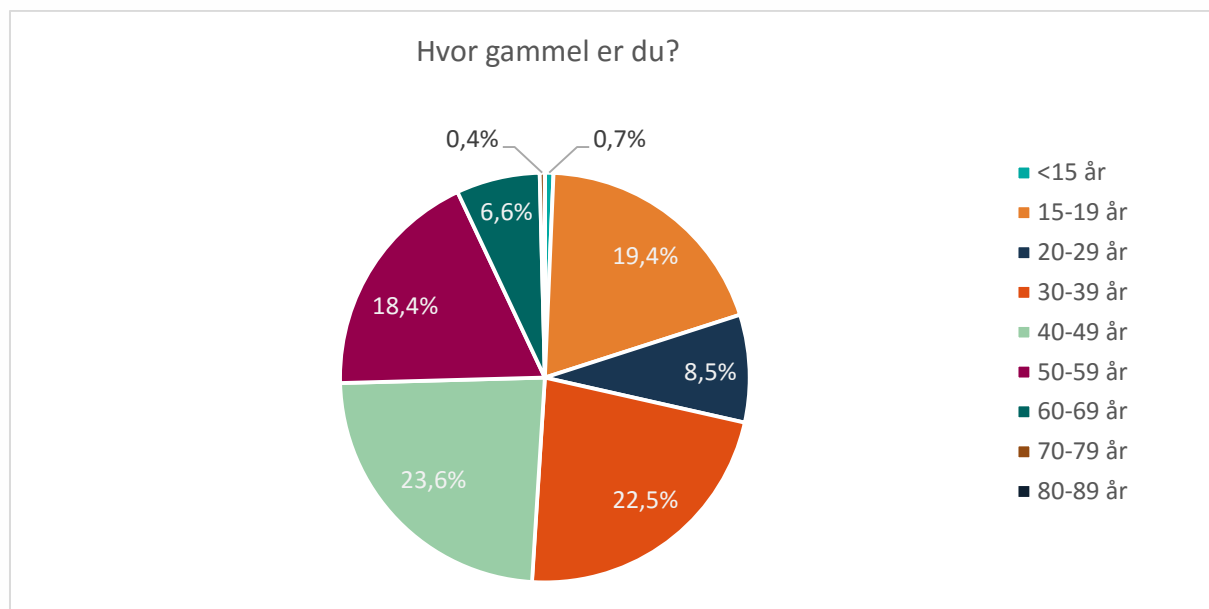
3.1.1 ALDER

Målet med første spørsmål var å kartlegge aldersfordelingen i utvalget. Svarene er delt opp i kohorter for hvert niende år (med unntak av første alderskohort).

Hovedvekten av respondentene er i alderen 30-39 år, og 40-49 år. Aldersgruppen 15-19 år og 50-59 år er også godt representert. Dette er logisk i og med at spørreundersøkelsen ble sendt ut til skoler og arbeidsplasser.

- 0,7 % er under 15 år
- 19 % er mellom 15-19 år
- 9 % er mellom 20-29 år
- 22 % er mellom 30-39 år
- 24 % er mellom 40-49 år
- 18 % er mellom 50-59 år
- 7 % er mellom 60-69 år
- 0,4 % er mellom 70-79 år
- 0,0 % er mellom 80-89 år

Figur 1: Hvor gammel er du?

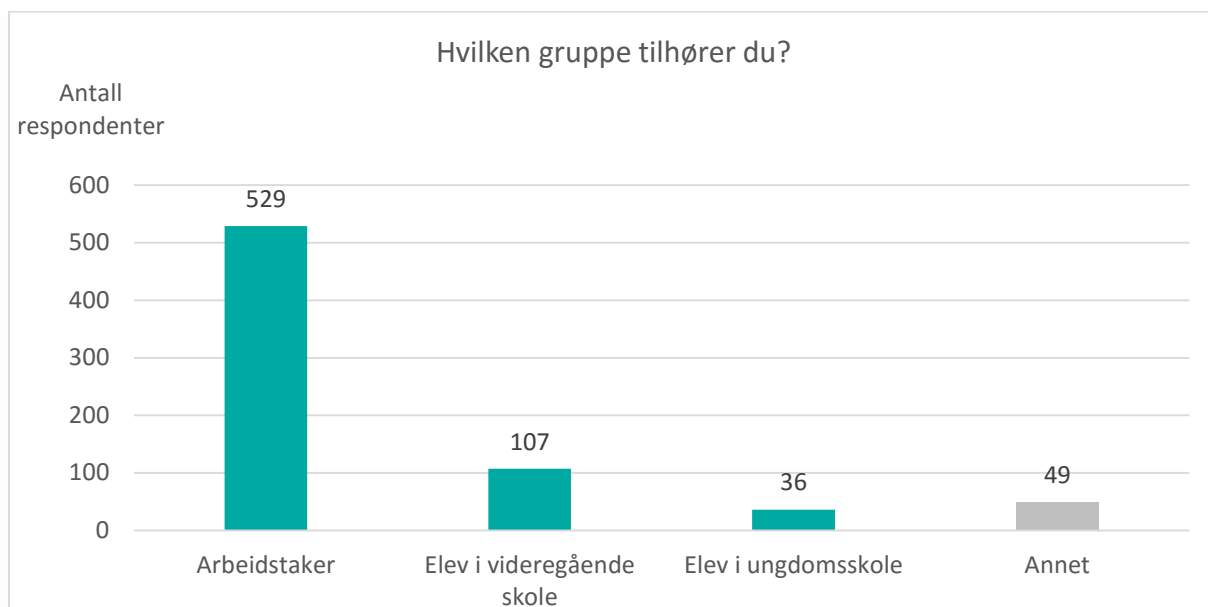


N = 743

3.1.2 BRUKERSEGMENTER

Arbeidstakere utgjør hele 71 % av respondentene. I absolutte tall er 529 av respondentene arbeidstakere, 107 elever i videregående skole, 36 elever i ungdomsskolen, og 49 innenfor gruppen «Annet». De fleste i sistnevnte gruppe er arbeidsgivere.

Figur 2: Hvilken gruppe tilhører du?



N = 721

3.1.3 KJØNN

Flere kvinner enn menn har besvart undersøkelsen. Kvinner utgjør 59 % og menn 41 % av respondentene.

Figur 3: Hva er ditt kjønn?

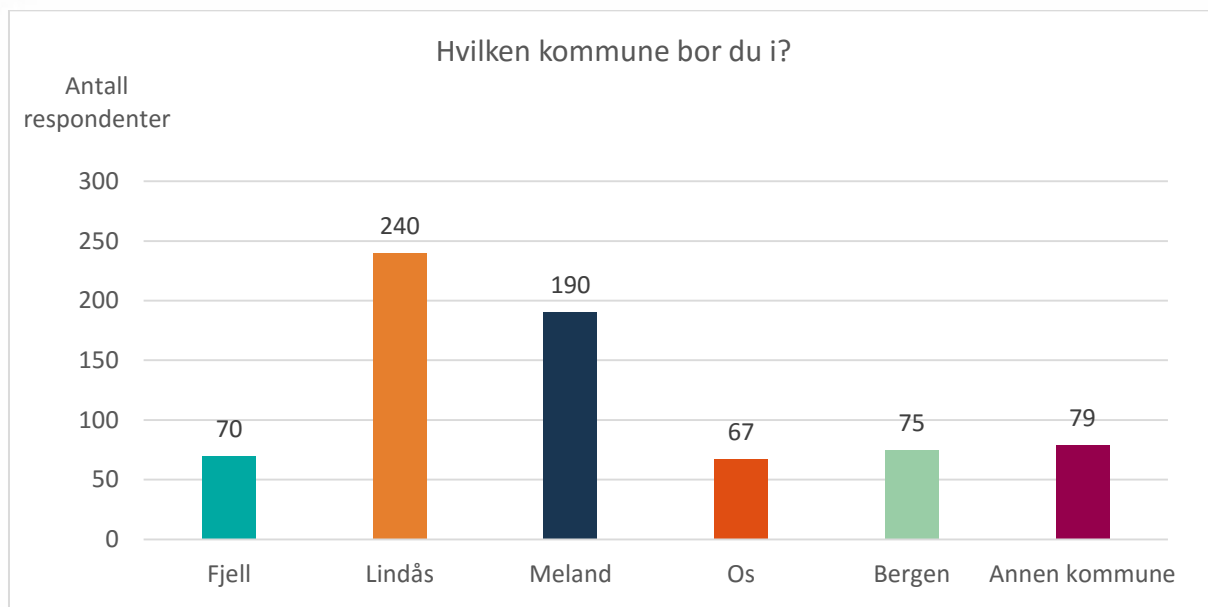


N = 721

3.1.4 BOSTED

Majoriteten av respondentene bor i Lindås og Meland kommune, med henholdsvis 240 og 190 respondenter. Resterende kommuner fordeler seg relativt likt.

Figur 4: Hvilken kommune bor du i?



N = 721

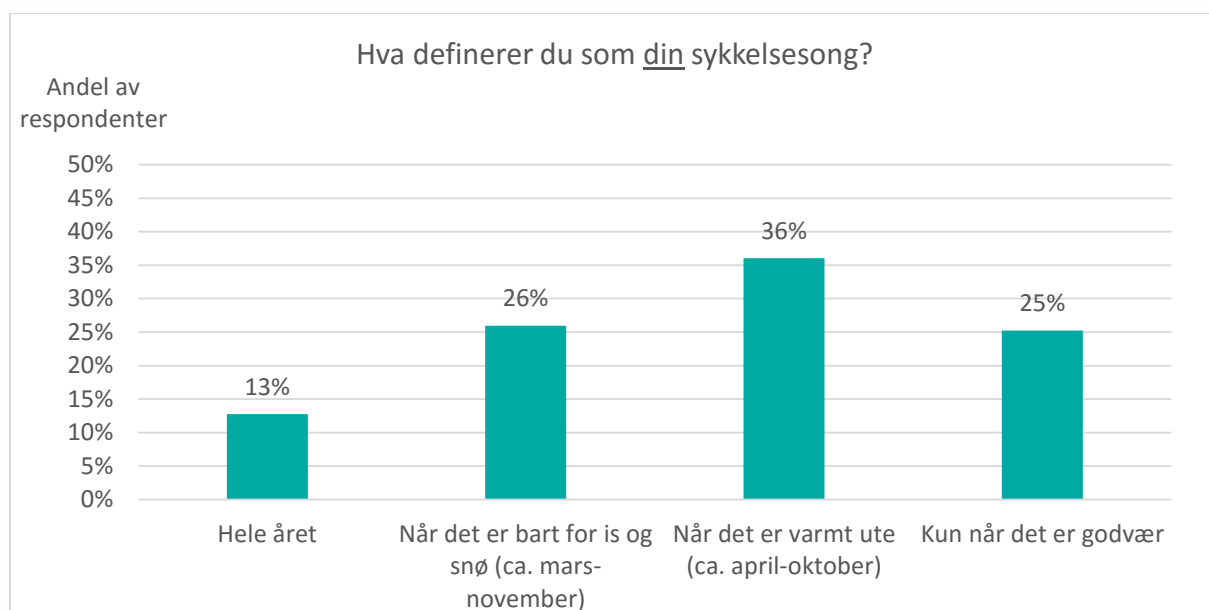
3.2 HVOR OFTE SYKLER RESPONDENTENE?

3.2.1 DEFINISJON AV SYKKELSESONG

For å kartlegge hvordan sykkeltrafikken fordeler seg gjennom året, er det interessant å vite hvordan respondentene definerer sin egen sykkelsesong.

De fleste respondentene definerer egen sykkelsesong som «Når det er varmt ute», som i denne undersøkelsen er definert fra ca. april til oktober. Alternativene «Når det er bart for is og snø (ca. mars-november)» og «Kun når det er godvær» fordeler seg relativt likt med henholdsvis 26 % og 25 %. Kun 13 % av utvalget definerer egen sykkelsesong som «Hele året».

Figur 5: Hva definerer du som din sykkelsesong?



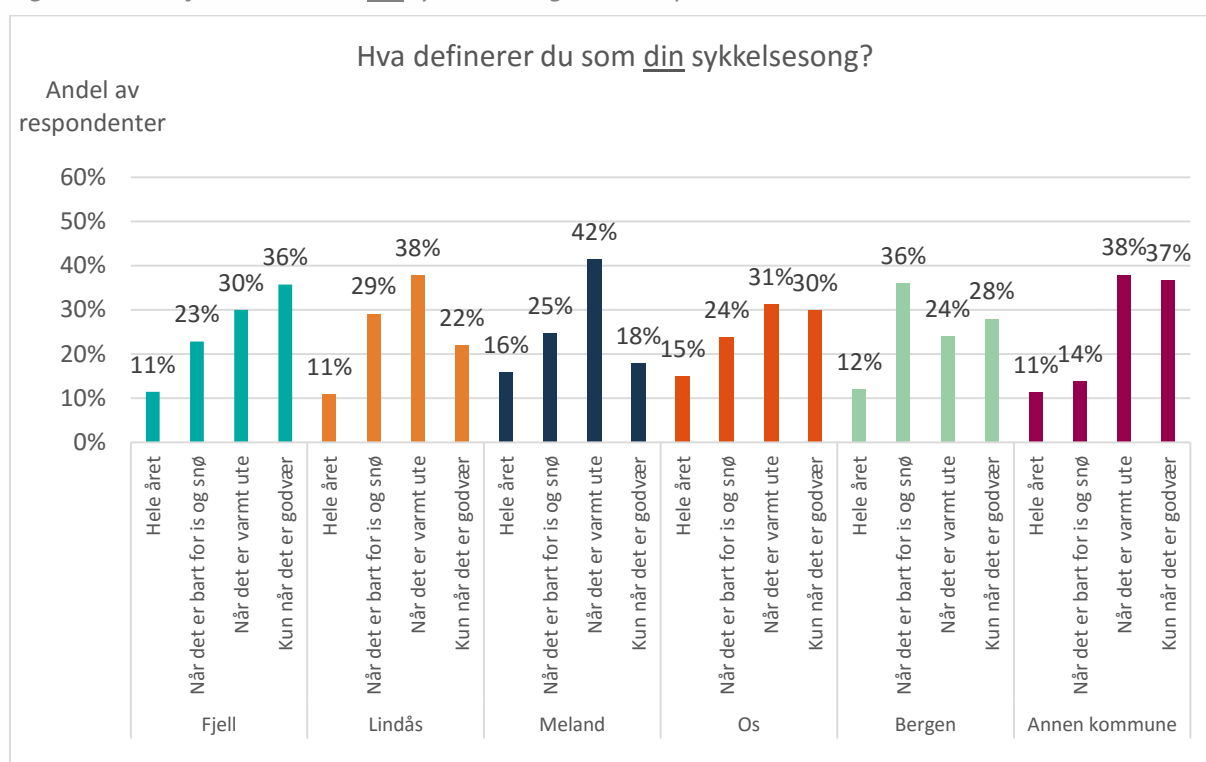
N = 721

3.2.2 DEFINISJON AV SYKKELSESONG FORDELT PÅ KOMMUNE

Figuren under viser hvordan respondentene definerer egen sykkelsesong innenfor hver kommune.

- Tyngdepunktet av respondenter definerer sykkelsesongen sin som «Når det er varmt ute». Bergen skiller seg ut ved at «Når det er bart for is og snø» er den vanligste definisjonen av sykkelsesongen, mens «Kun når det er godvær» er den vanligste definisjonen i Fjell kommune.
- Av respondenter som definerer egen sykkelsesong som «Hele året», er andelen høyest blant innbyggere i Meland og Os kommune.

Figur 6: Hva definerer du som din sykkelsesong? Fordelt på kommune.

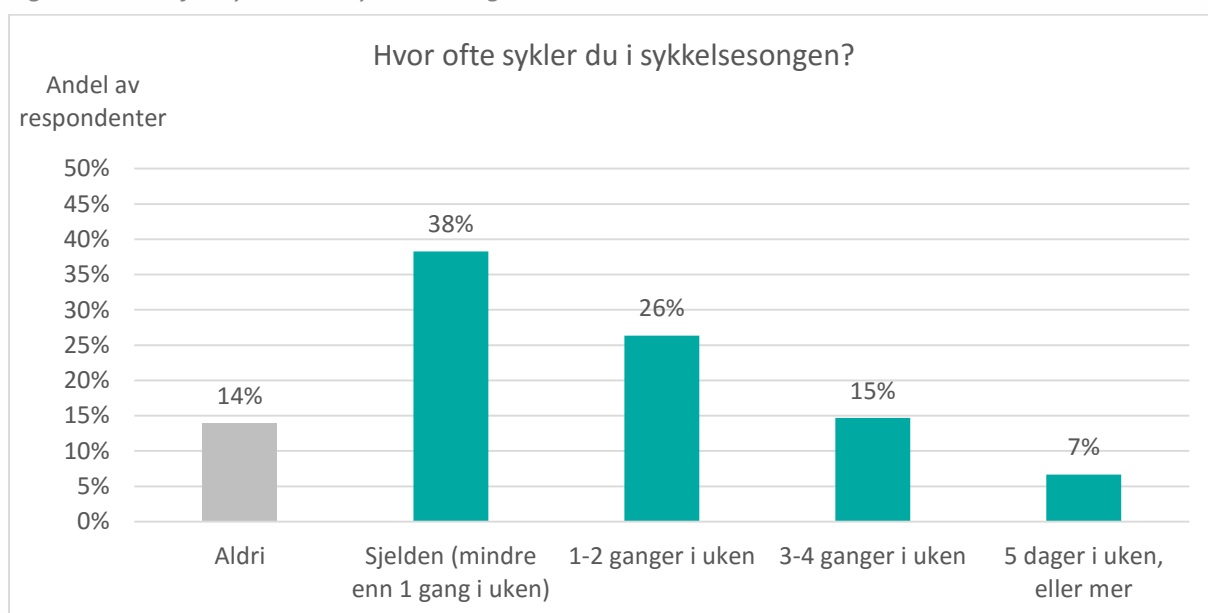


N = 721

3.2.3 SYKKELBRUK I SYKKELSESONGEN

Figuren nedenfor viser hvor ofte respondentene sykler i sin egendefinerte sykkelsesong. Flest respondenter (38 %) svarer at de sykler «Sjelden (mindre enn 1 gang i uka)». Videre er det en avtakende trend, og bare 7 % oppgir at de sykler «5 dager i uken, eller mer». Til sammen oppgir 48 % av respondentene at de sykler 1 gang i uken eller oftere i sykkelsesongen.

Figur 7: Hvor ofte sykler du i sykkelsesongen?

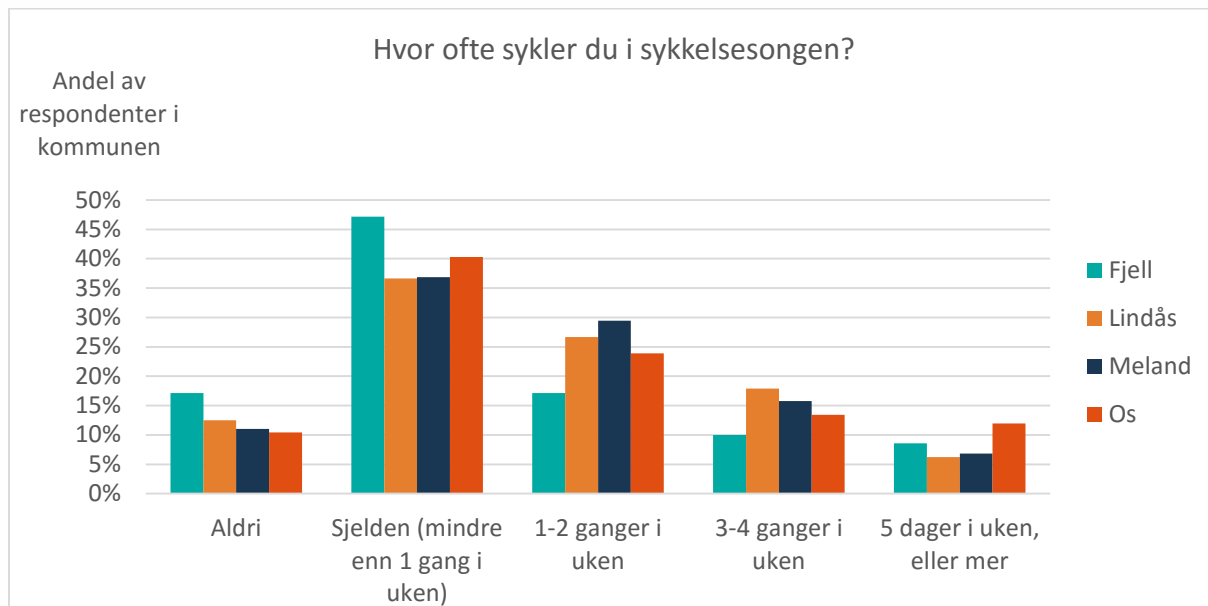


N = 721

3.2.4 SYKKELBRUK I SYKKELSESONGEN FORDELT PÅ KOMMUNE

Det er relativt sett flest respondenter fra Fjell kommune som svarer at de «Aldri» eller «Sjelden» sykler i sin definerte sykkel sesong. Innenfor utvalget er det flest som bor i Os kommune som svarer at de sykler «5 ganger i uken, eller mer».

Figur 8: Hvor ofte sykler du i sykkel sesongen? Fordelt på kommune.

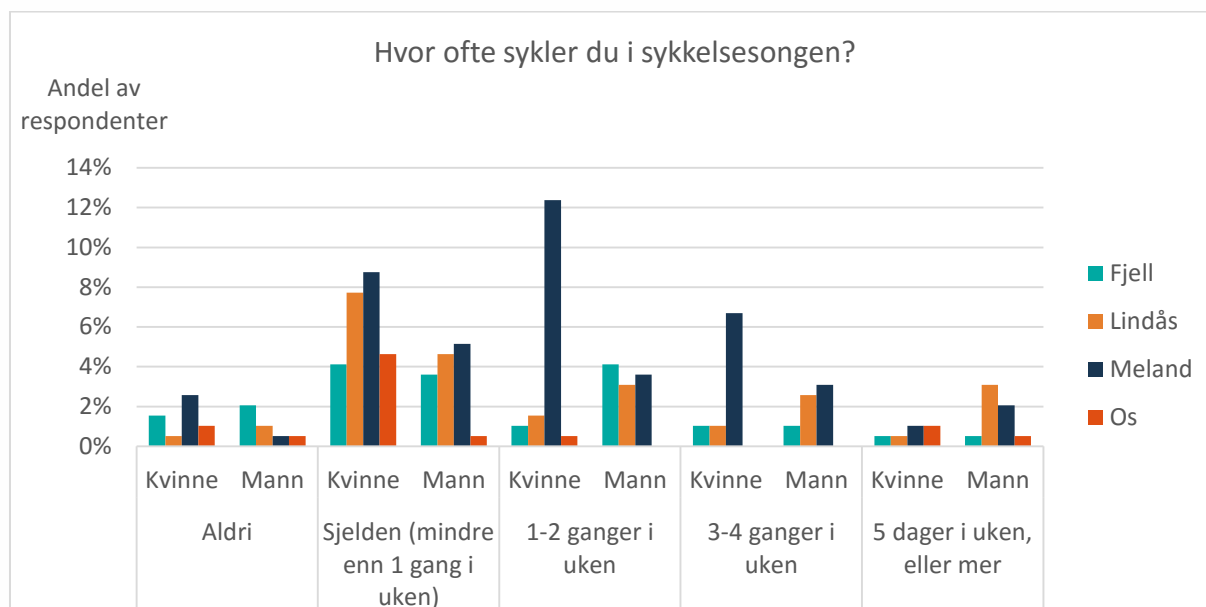


N = 567 (inkluderer ikke respondenter bosatt i Bergen eller andre kommuner)

3.2.5 SYKKELBRUK I SYKKELSESONGEN FORDELT PÅ KJØNN OG KOMMUNE

Det er en tendens fra utvalget at kvinner bosatt i Meland er sterkt representert i alle brukskategorier. For menn er sykkelvaner mer jevnt fordelt mellom kommunene. Det er relativt sett flest menn fra Lindås og Meland kommune som svarer at de sykler «5 dager i uken, eller mer».

Figur 9: Hvor ofte sykler du i sykkelsesongen? Fordelt på kjønn og kommune.

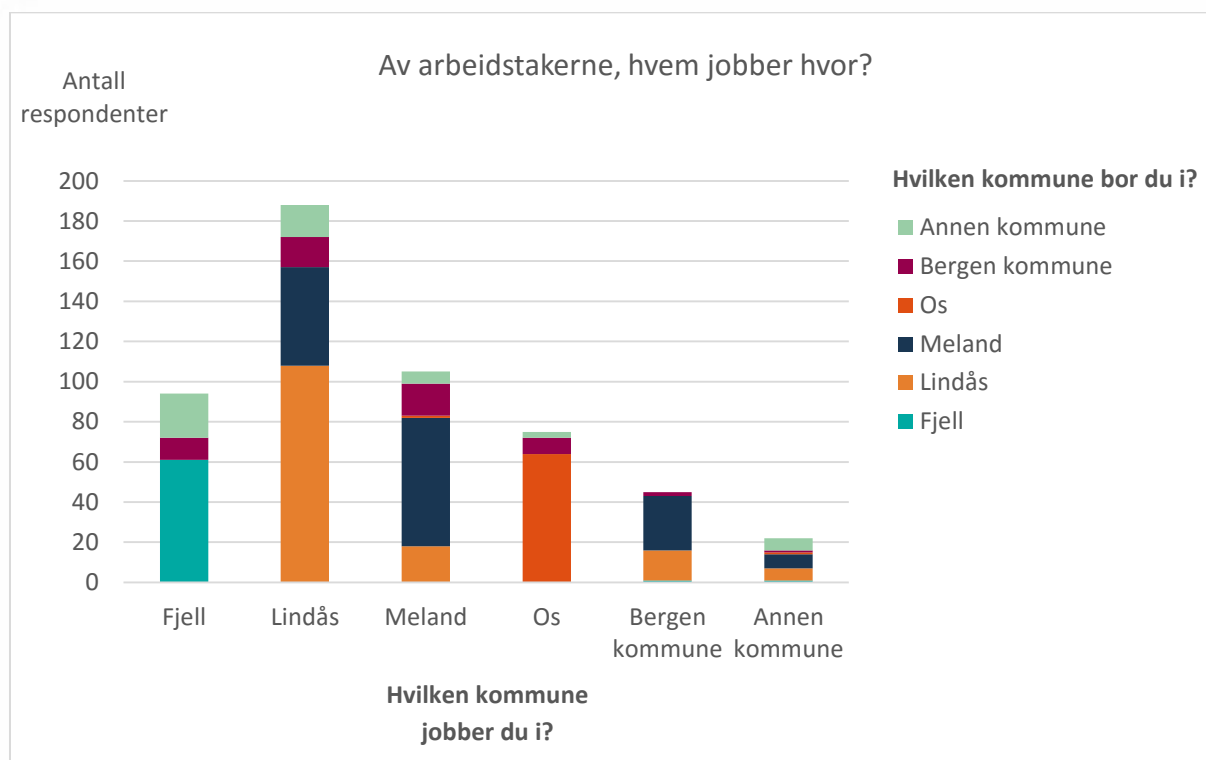


N = 567 (inkluderer ikke respondenter bosatt i Bergen eller andre kommuner)

3.2.6 JOBB OG BOSTED

Av arbeidstakere jobber majoriteten i den samme kommunen som de bor i. Meland kommune skiller seg ut på dette punktet – det er mange fra Meland som jobber i enten Lindås eller Bergen kommune.

Figur 10: Av arbeidstakerne, hvem jobber hvor?



N = 529

Alternativ fremstilling:

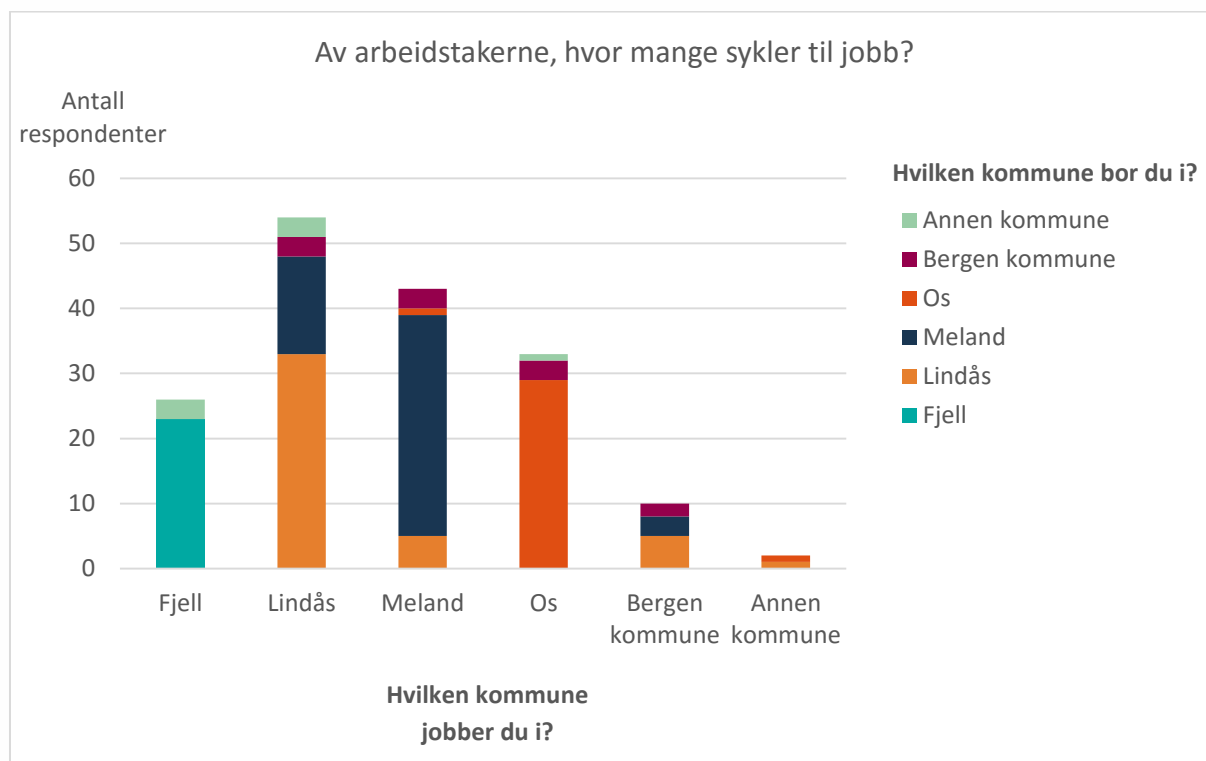
Hvilken kommune bor du i?	Hvilken kommune jobber du i?	Fjell	Lindås	Meland	Os	Bergen kommune	Annen kommune	Sum
Fjell	Fjell	61	0	0	0	1	1	63
Lindås	Lindås	0	108	18	0	15	6	147
Meland	Meland	0	49	64	0	27	7	147
Os	Os	0	0	1	64	0	1	66
Bergen kommune	Bergen kommune	11	15	16	8	2	1	53
Annen kommune	Annen kommune	22	16	6	3	0	6	53
Sum		94	188	105	75	45	22	529

Tabellen over viser at de fleste respondentene jobber i egen bostedskommune (diagonalen). Videre viser tabellen at det er et ganske integrert arbeidsmarked mellom Lindås og Meland (grønn). Alle fire kommuner har arbeidstakere som pendler fra Bergen (rosa), og Bergen er også er viktig arbeidsplassdestinasjon for disse fire kommunene (lyseblå) – spesielt fra Lindås og Meland.

3.2.7 JOBB OG SYKKELMØNSTER

I likhet med mønsteret for bosted og arbeidsted, sykler de fleste til arbeidssted i bostedskommunen sin. Av de som sykler til/fra arbeidsplassen i en annen kommune enn der de bor, er det en relativt stor andel som bor i Meland og som jobber i Lindås.

Figur 11: Av arbeidstakerne, hvor mange sykler til jobb?



N = 168

Alternativ fremstilling:

Hvilken kommune bor du i?	Hvilken kommune jobber du i?	Fjell	Lindås	Meland	Os	Bergen kommune	Annen kommune	Sum
Fjell		23	0	0	0	0	0	23
Lindås		0	33	5	0	5	1	44
Meland		0	15	34	0	3	0	52
Os		0	0	1	29	0	1	31
Bergen kommune		0	3	3	3	2	0	11
Annen kommune		3	3	0	1	0	0	7
Sum		26	54	43	33	10	2	168

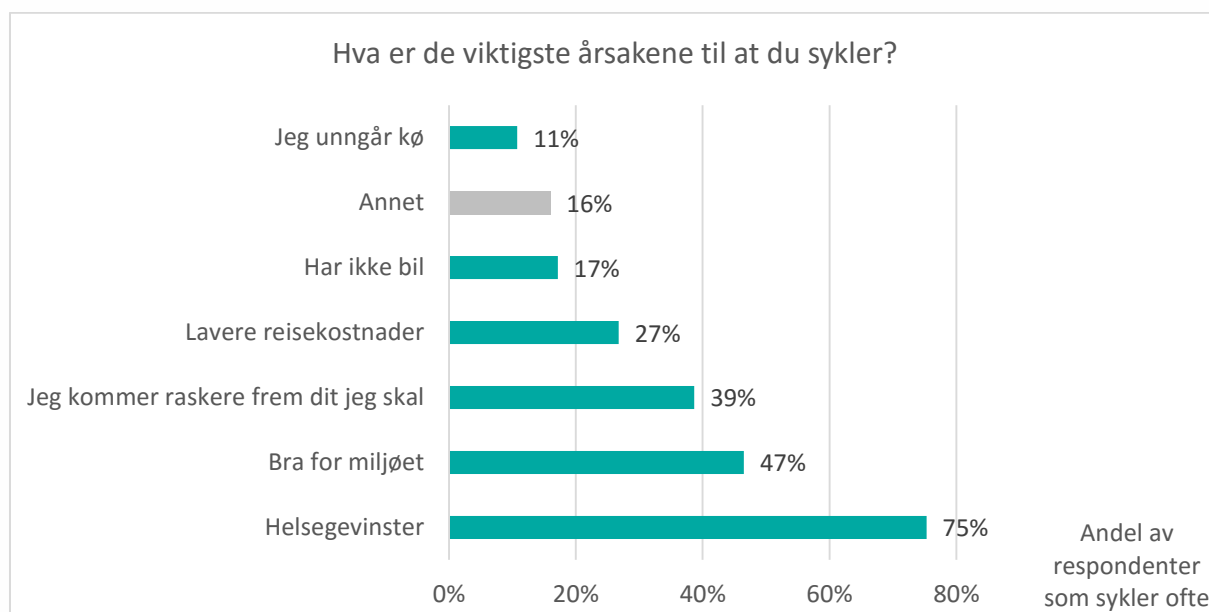
Tabellen over viser at de fleste som sykler til arbeidsplassen sin, sykler til en arbeidsplass i bostedskommunen. Det er noe sykling mellom Meland og Lindås, og innbyggere i disse to kommunene sykler også til arbeidsplasser i Bergen. I tillegg er det en del Bergensinnbyggere som sykler til både Lindås, Meland og Os kommune.

3.3 HVORFOR SYKLER RESPONDENTENE?

3.3.1 VIKTIGSTE ÅRSAKER TIL Å SYKLE

Respondenter som sykler «1-2 ganger i uken», «3-4 ganger i uken», eller «5 ganger i uken, eller mer» ble spurt om viktigste årsaker til at de sykler. Helsemessige årsaker vurderes som den viktigste årsaken av flest respondenter (75 %), etterfulgt av miljømessige årsaker (47 %). Deretter følger årsaker knyttet til å spare tid (39 %) og penger (27 %). Noen har ikke bil (17 %), eller ønsker å unngå å sitte i kø med bil (11 %).

Figur 12: Hva er de viktigste årsakene til at du sykler?



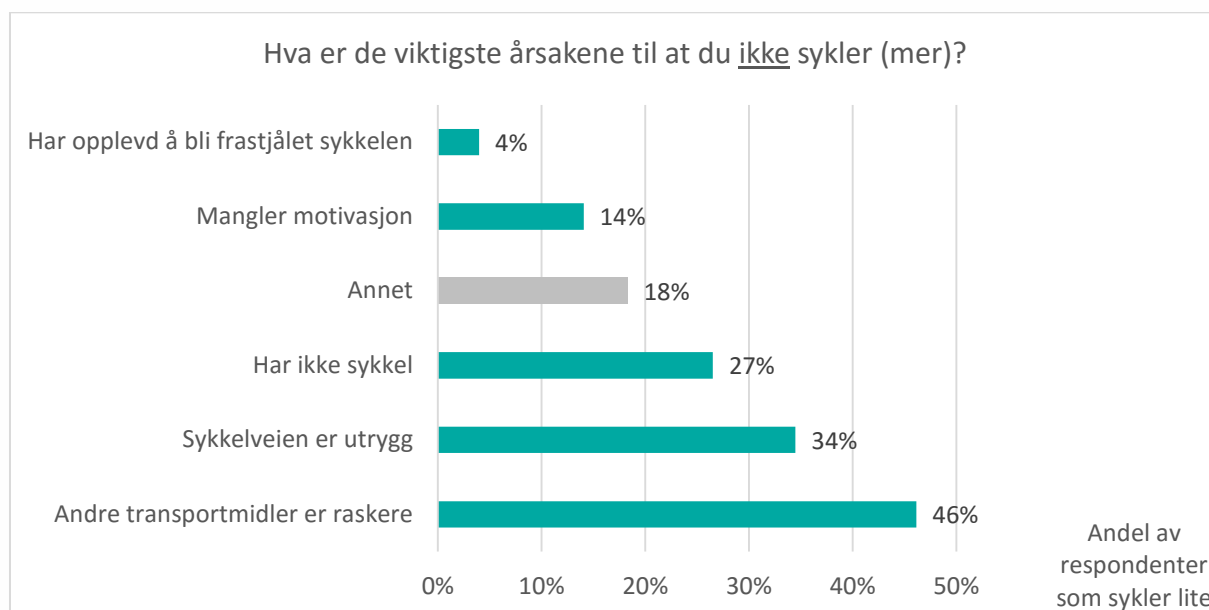
N = 344 (flervalg)

3.3.2 VIKTIGSTE ÅRSAKER TIL Å IKKE SYKLE (MER)

Respondenter som sykler «Aldri» eller «Sjelden (mindre enn 1 gang i uken)» ble spurt om viktigste årsaker til at de ikke sykler (mer).

Flest respondenter svarer at de ikke sykler (mer) fordi andre transportmidler er raskere (46 %). De som ikke sykler er altså opptatt av tid. Bedre utbygde sykkelveier som bidrar til at innbyggerne kommer seg tryggere og raskere frem med sykkel kan bidra til at flere bruker sykkel som fremkomstmiddel.

Figur 13: Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler (mer)?



N = 377 (flervalg)

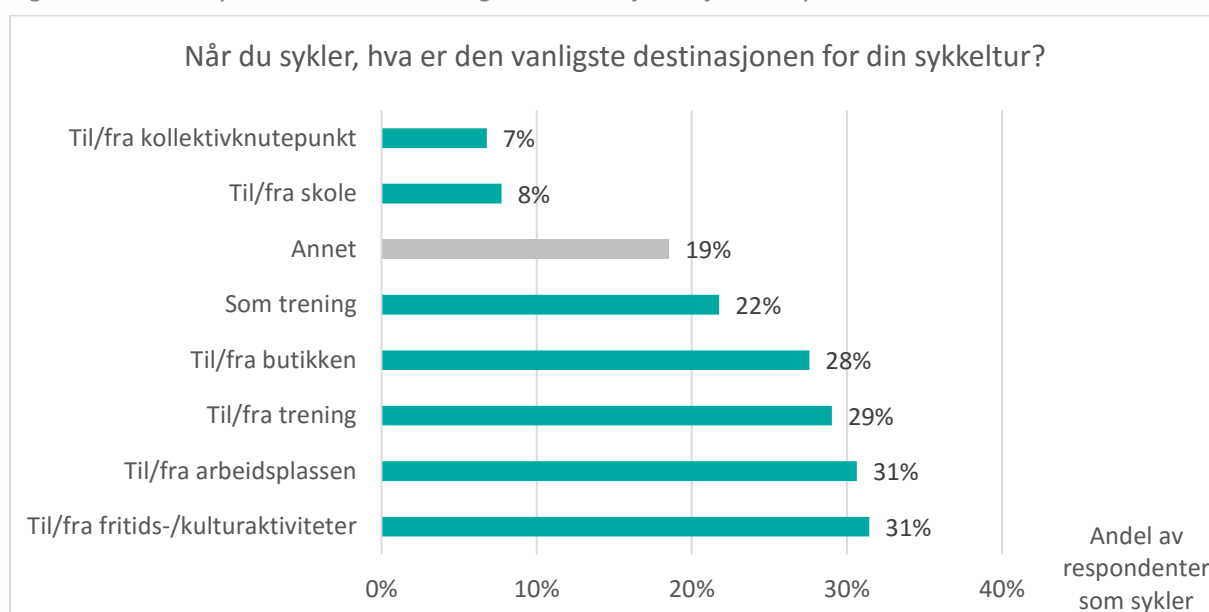
3.4 HVOR SYKLER RESPONDENTENE?

3.4.1 VANLIGSTE DESTINASJON

Alle respondenter, bortsett fra de som aldri sykler, ble spurt om vanligste destinasjon for sine sykkeltureturer. Av disse svarer flest respondenter at de bruker sykkelen til og fra fritids- og kulturaktiviteter, samt til og fra arbeidsplassen.

Kun 7 % av respondentene svarer de bruker sykkelen til og fra kollektivknutepunkt. Av disse 7 % vurderer flest respondenter at tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «God» (se kapittel 3.5.4), men at standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «Dårlig» (se kapittel 3.6.4).

Figur 14: Når du sykler, hva er den vanligste destinasjonen for din sykkelstur?



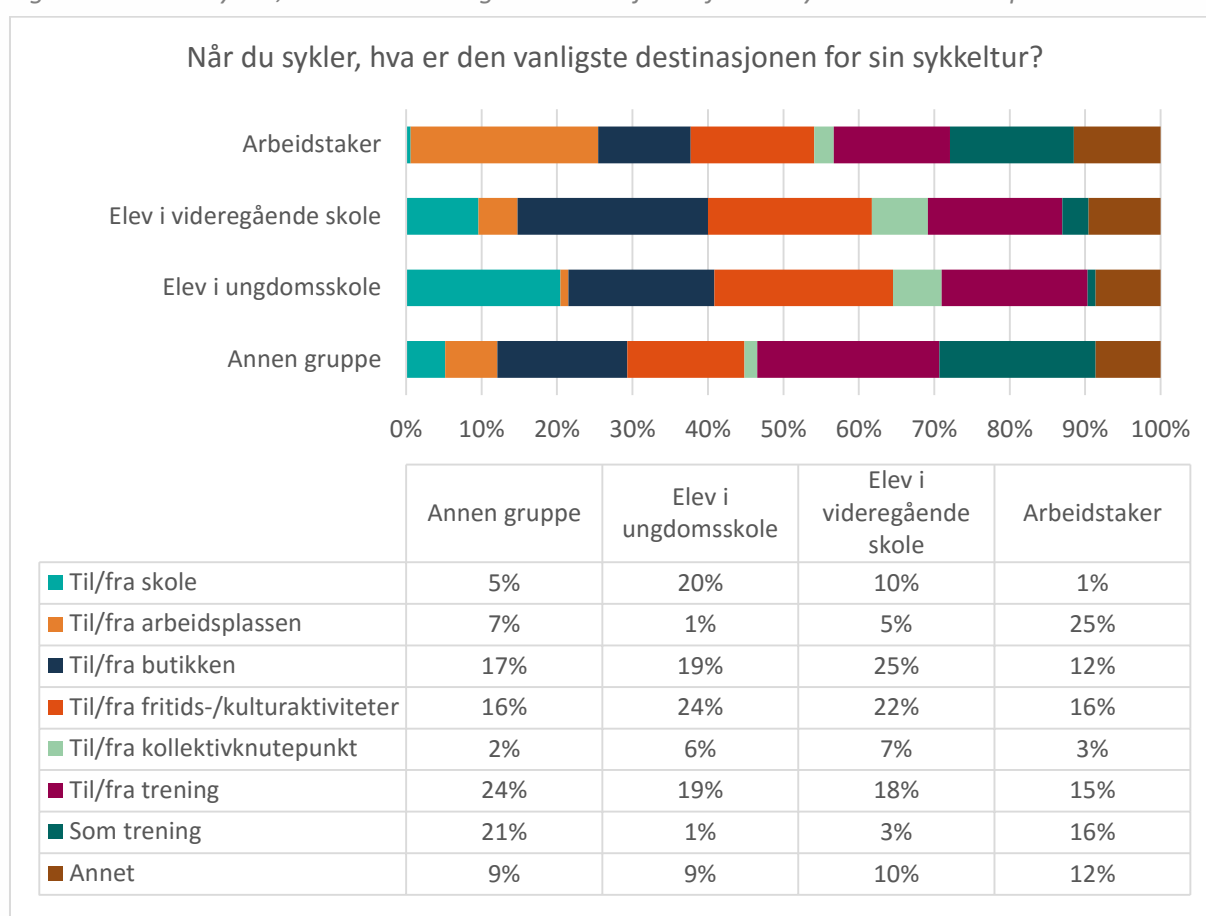
N = 630 (flervalg)

3.4.2 VANLIGSTE DESTINASJON FORDELT PÅ BRUKERSEGMENTER

Figuren under viser hvilke destinasjoner de ulike brukersegmentene bruker sykkelen til. Av arbeidstakerne har flest svart at de bruker sykkelen til og fra arbeidsplassen. Når det gjelder elever i videregående skole, har flest svart at de bruker sykkelen til og fra butikken, samt til og fra fritids- og kulturaktiviteter.

Flest elever i ungdomsskolen har svart at de bruker sykkelen til og fra fritids- og kulturaktiviteter, samt til og fra skolen. Ut fra utvalget er det er relativt færre elever i videregående skole enn elever i ungdomsskolen som bruker sykkelen til og fra skolen. For øvrig anses trening som et viktig formål med sykkel.

Figur 15: Når du sykler, hva er den vanligste destinasjonen for din sykkeltur? Fordelt på brukere.



N = 1076 (flervalg)

3.5 TILGJENGELIGHET PÅ SYKKELPARKERING VED VANLIGSTE DESTINASJON

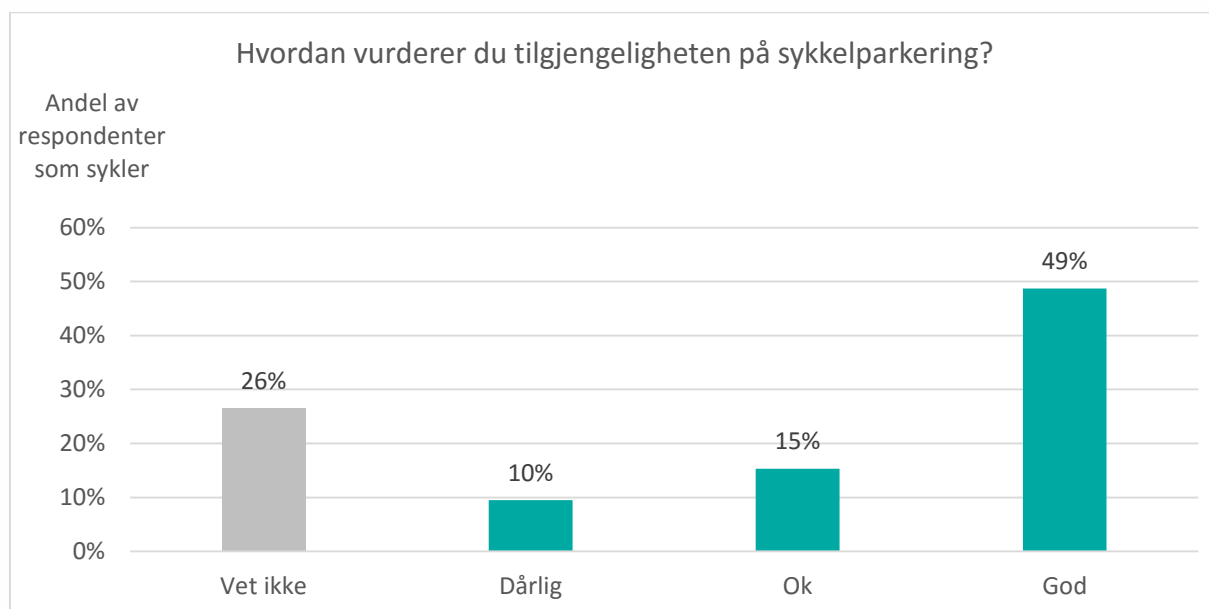
3.5.1 VURDERING AV TILGJENGELIGHET

Alle respondenter, bortsett fra de som aldri sykler, ble bedt om å vurdere tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon. Respondentene fikk velge mellom følgende alternativer:

- Vet ikke
- Dårlig = Jeg får sjelden plass
- Ok = Jeg får av og til plass
- God = Jeg får alltid plass

Majoriteten av respondentene svarer at de alltid får plass til sykkel ved sin vanligste destinasjon. Kun 10 % av utvalget svarer at tilgjengeligheten er dårlig.

Figur 16: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering?

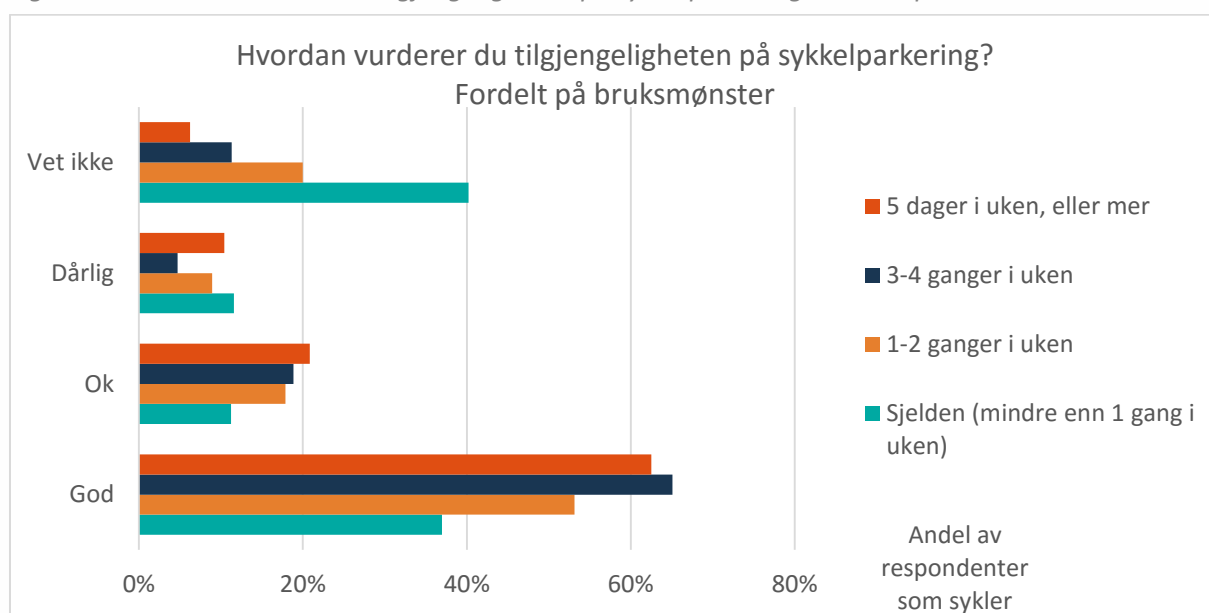


N = 620

3.5.2 VURDERING AV TILGJENGELIGHET FORDELT PÅ BRUKSMØNSTER

De som sykler mye (3-4 ganger i uken, samt 5 ganger i uken eller mer) vurderer tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «God». Av de som vurderer at tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «Dårlig», er det flest respondenter som sykler sjelden (mindre enn 1 gang i uken).

Figur 17: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering? Fordelt på bruksmønstre.

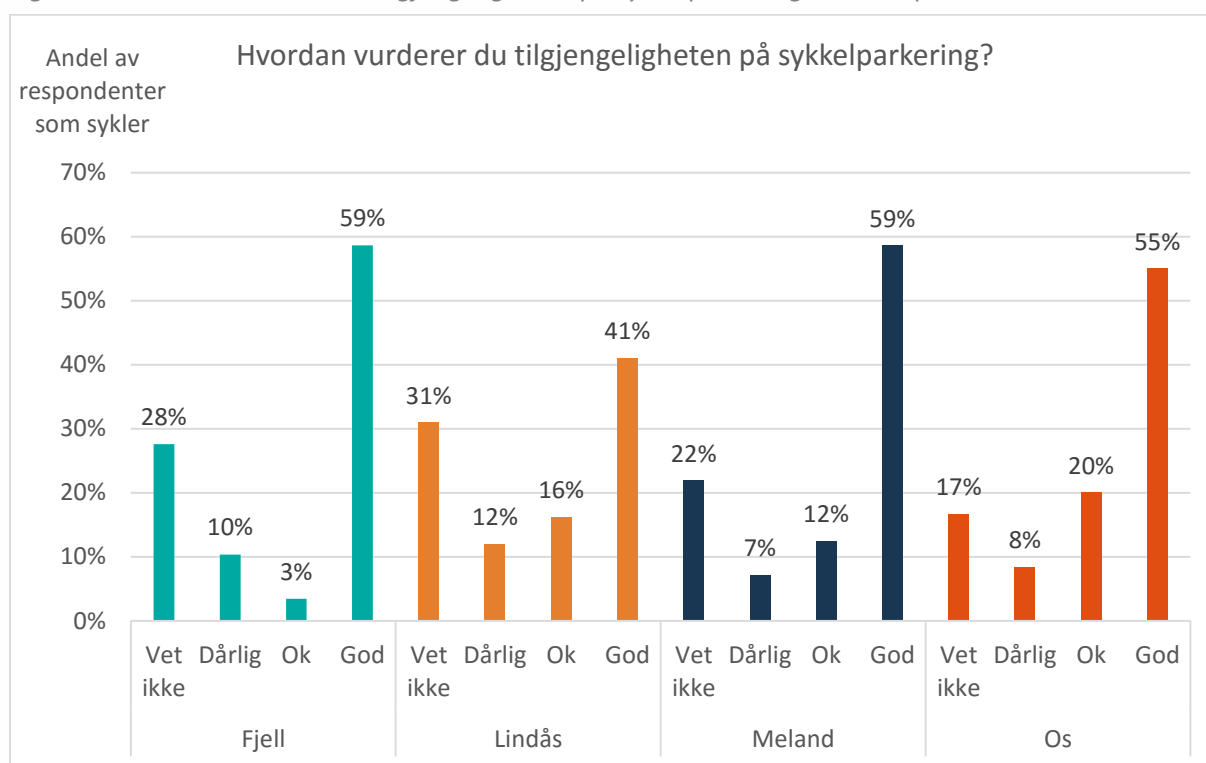


N = 620

3.5.3 VURDERING AV TILGJENGELIGHET FORDELT PÅ KOMMUNE

Det er relativt sett flere respondenter fra Lindås kommune som vurderer tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «Dårlig». Videre er det relativt sett flest respondenter fra Fjell og Meland kommune som vurderer tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «God».

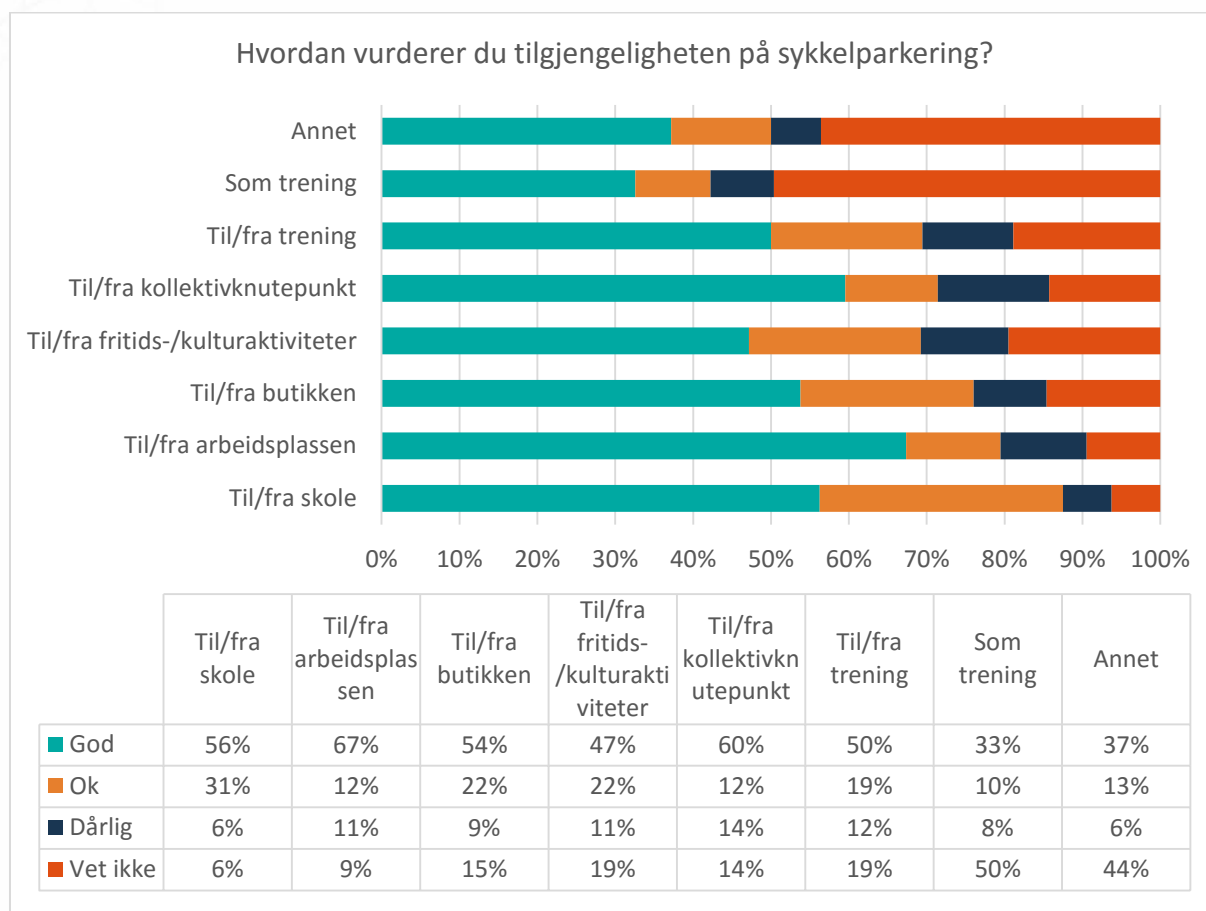
Figur 18: Hvordan vurderer du tilgjengeligheten på sykkelparkering? Fordelt på kommune.



N = 497 (inkluderer ikke respondenter bosatt i Bergen eller andre kommuner)

3.5.4 VURDERING AV TILGJENGELIGHET FORDELT PÅ DESTINASJON

Det er relativt sett flere respondenter som vurderer tilgjengeligheten på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «God» av de som bruker sykkel til/fra arbeidsplassen.



N = 620

3.6 STANDARD PÅ SYKKELPARKERING VED VANLIGSTE DESTINASJON

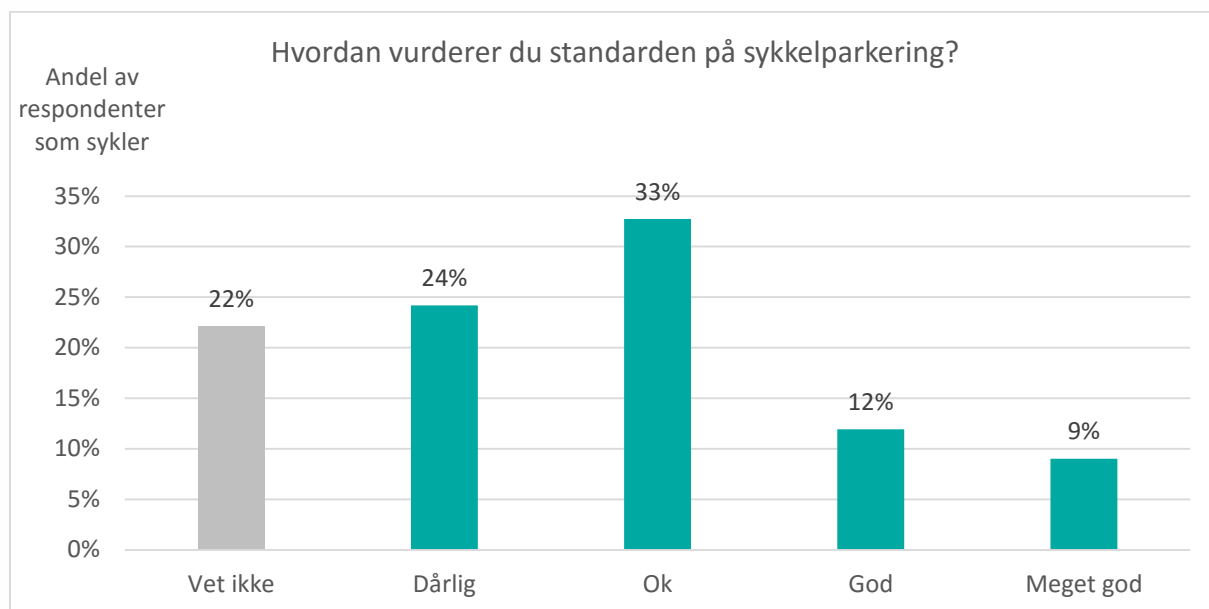
3.6.1 VURDERING AV STANDARD

Alle respondenter, bortsett fra de som aldri sykler, ble best om å vurdere standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon. Respondentene fikk velge mellom følgende alternativer:

- Vet ikke
- Dårlig = Utendørs, uten mulighet for å låse fast sykkelen
- Ok = Utendørs, og mulighet for å låse fast sykkelen
- God = Under tak, og mulighet for å låse fast sykkelen
- Meget god = Under tak, i avlåst rom, og med mulighet for å låse fast sykkelen

Flest respondenter vurderer standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «Ok».

Figur 19: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering?



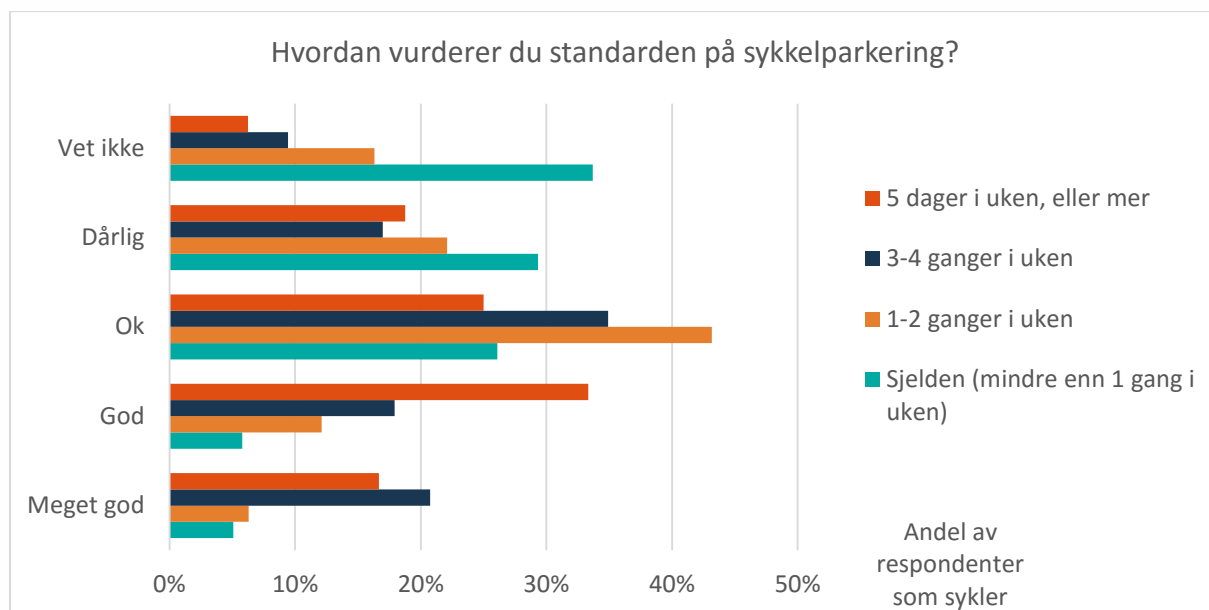
N = 620

3.6.2 VURDERING AV STANDARD FORDELT PÅ BRUKSMØNSTER

Av de respondentene som sykler «5 ganger i uken, eller mer» vurderer de fleste at standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «God». Av de respondentene som sykler «1-2 ganger i uken» og «3-4 ganger i uken» vurderer de fleste at standarden på sykkelparkering er «Ok».

De respondentene som sykler mest er også de som vurderer standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som best.

Figur 20: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på bruksmønstre.



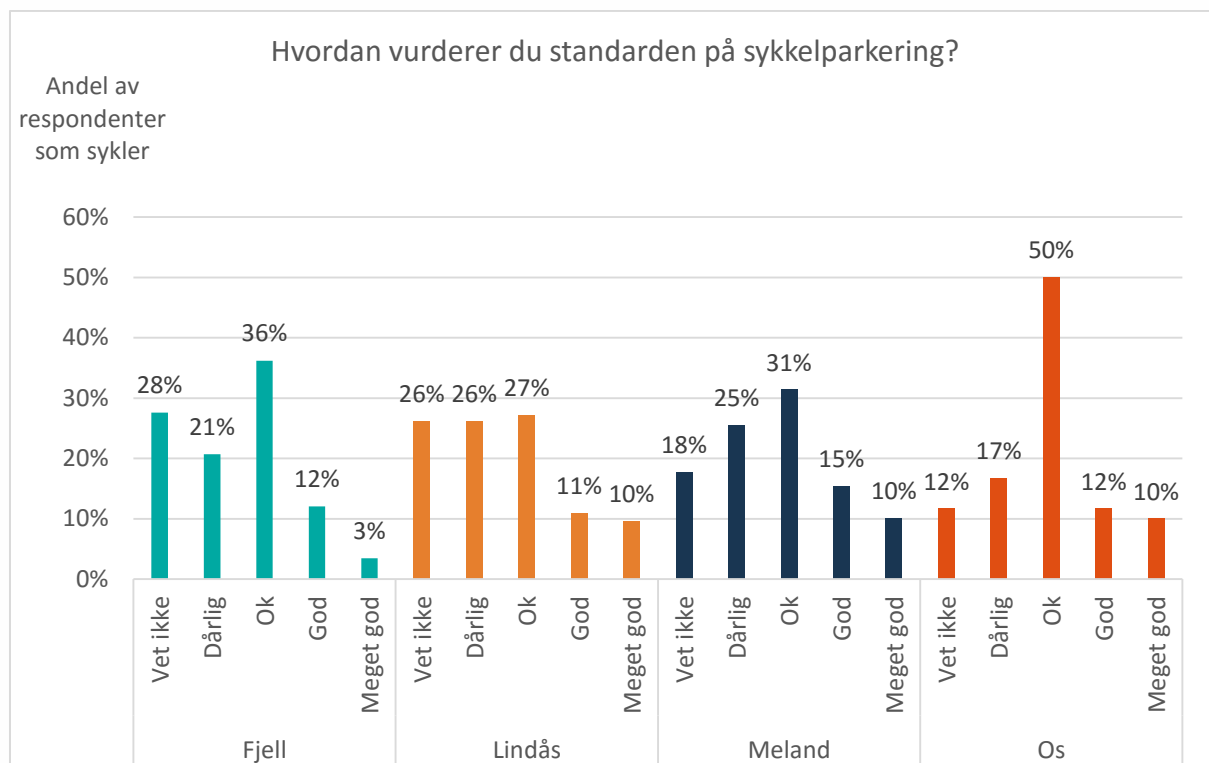
N = 620

3.6.3 VURDERING AV STANDARD FORDELT PÅ KOMMUNE

Det er relativt sett flere respondenter fra Lindås kommune som vurderer at standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «Dårlig».

Videre er det relativt sett færre respondenter fra Fjell kommune som vurderer at standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon er «Meget god».

Figur 21: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på kommune.



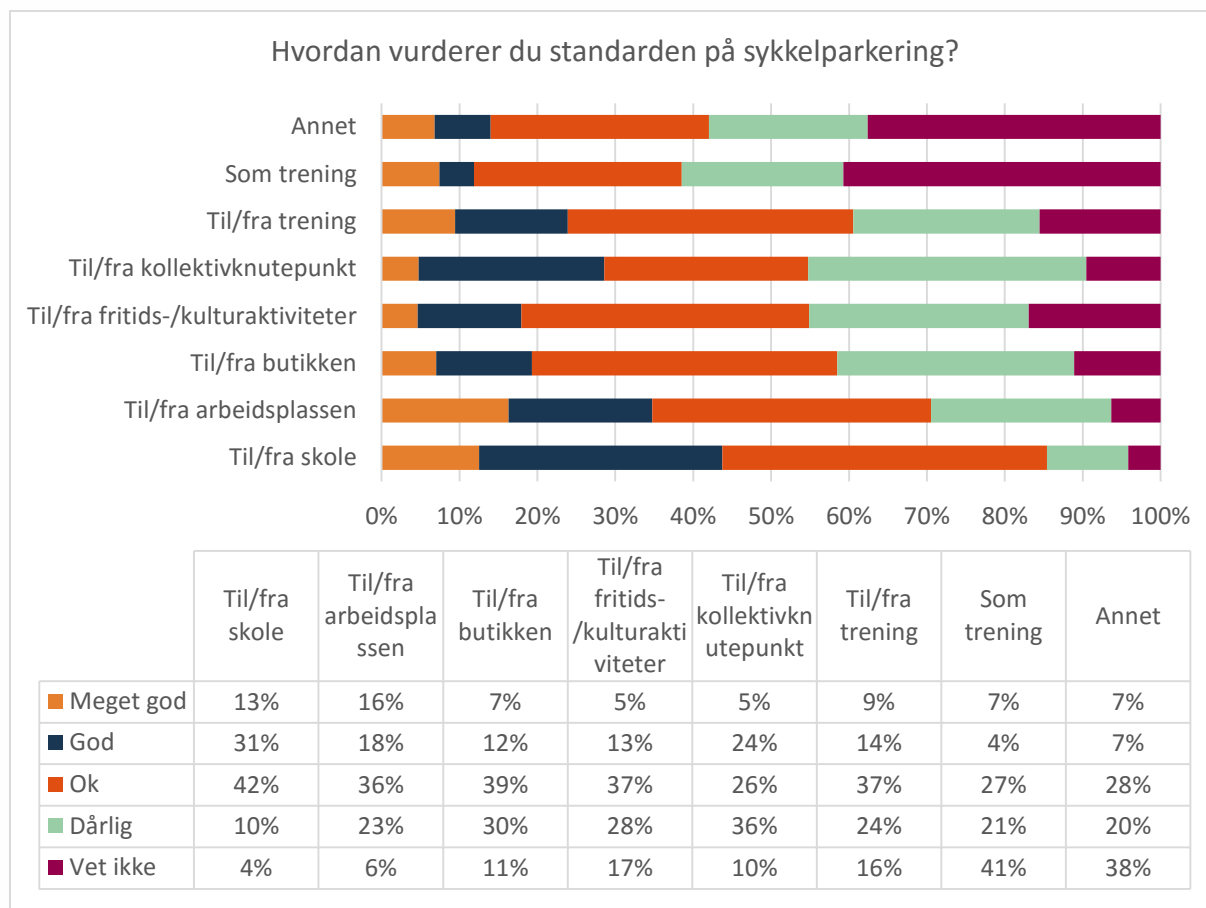
N = 497 (inkluderer ikke respondenter bosatt i Bergen eller andre kommuner)

3.6.4 VURDERING AV STANDARD FORDELT PÅ DESTINASJON

Det er relativt sett flere respondenter som vurderer standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «Meget god» av de som bruker sykkel til/fra arbeidsplassen.

Videre er det relativt sett flere respondenter som vurderer standarden på sykkelparkering ved sin vanligste destinasjon som «Dårlig» av de som bruker sykkel til/fra kollektivknutepunkt.

Figur 22: Hvordan vurderer du standarden på sykkelparkering? Fordelt på destinasjon.



N = 620

4 TILBAKEMELDINGER PÅ FORHÅNDSDEFINERTE STREKNINGER

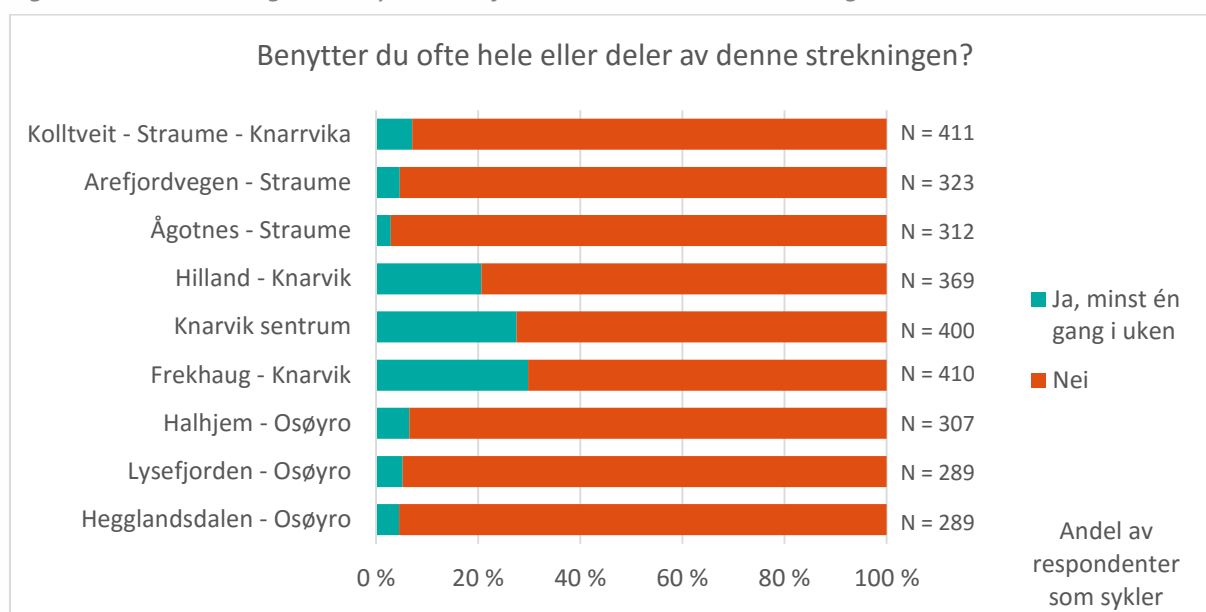
Respondentene ble i denne delen av spørreundersøkelsen bedt om å besvare tre spørsmål for ni sykkelstrekninger som de fire kommunene ønsket å vite mer om. De tre spørsmålene var:

1. Benytter du ofte heler eller deler av strekningen?
2. Er det deler av strekningen du opplever som ubehagelig eller utrygg?
3. Har du forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen?

Figur 23 under oppsummerer svarene på spørsmål 1 for alle ni strekninger. Figuren viser at det er flest respondenter som bruker strekningen Frekhaug – Knarvik i Lindås/Meland kommune. Det er også flest respondenter som har besvart undersøkelsen fra disse to kommunene.

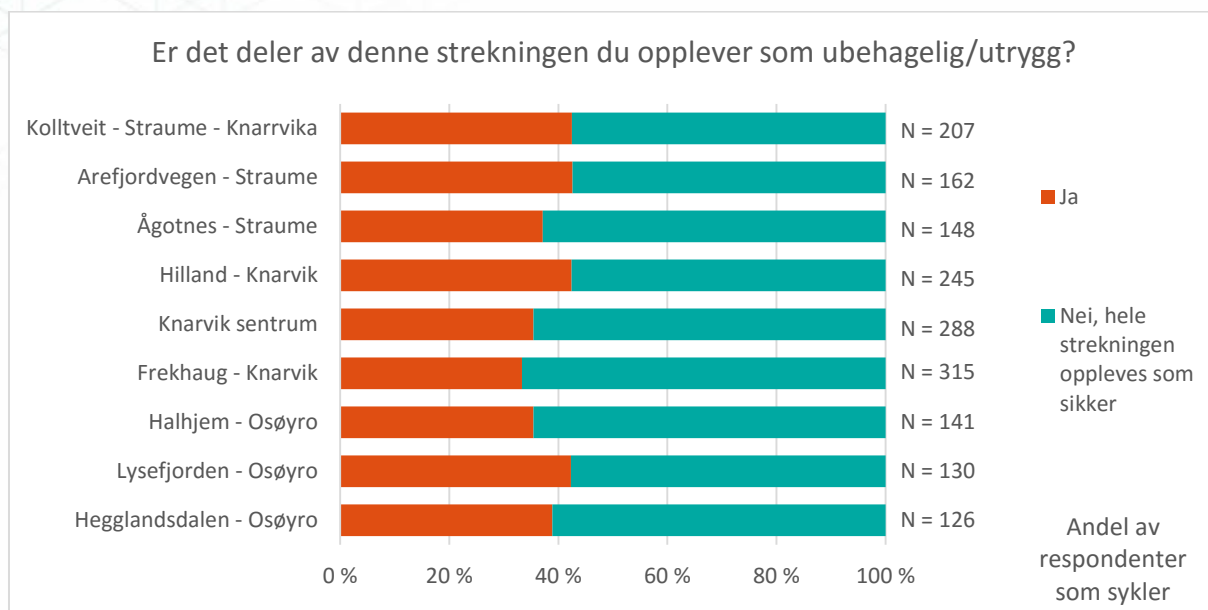
Videre er det relativt sett færrest respondenter som bruker strekningen Ågotnes – Straume i Fjell kommune.

Figur 23: Alle strekninger – benytter du ofte hele eller deler av strekningene?



Figur 24 på neste side oppsummerer svarene på spørsmål 2 for alle ni strekninger. Figuren viser at det er relativt sett flest respondenter som opplever strekningen Arefjordvegen –Straume i Fjell kommune som ubehagelig eller utrygg, men nyansene er små.

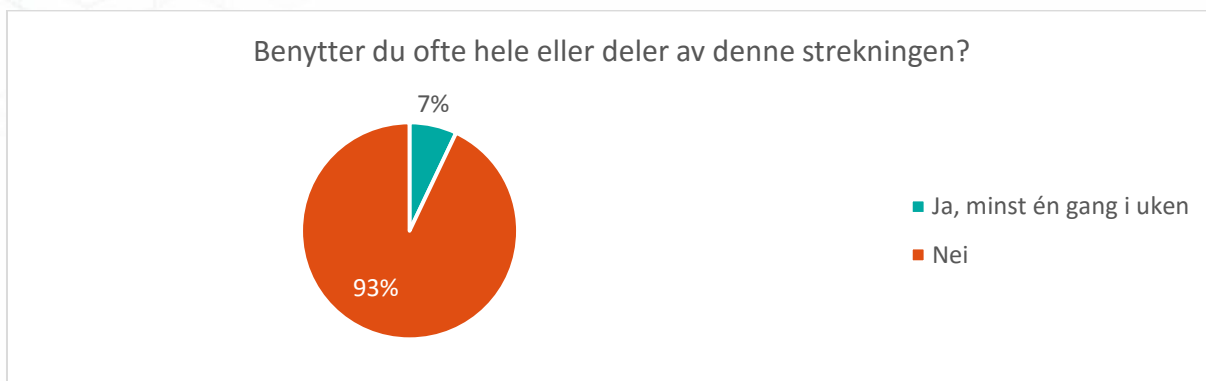
Figur 24: Alle strekninger – er det deler av strekningene du opplever som ubehagelig/utrygg?



I det følgende presenteres samme resultater også per trekning. I tillegg er respondentenes viktigste forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hver strekning listet opp i form av sitater.

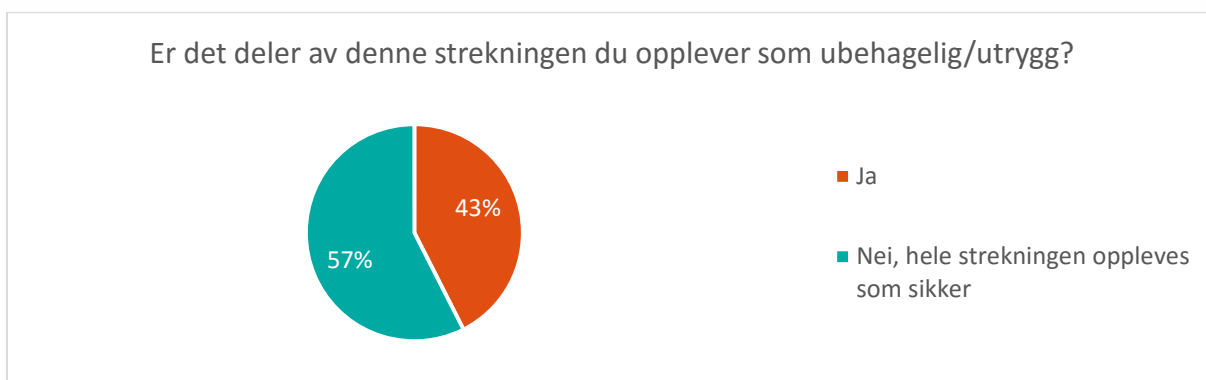
4.1 STREKNING 1: KOLLTVEIT – STRAUME – KNARRVIKA

Figur 25: Bruksmønster Kolltveit – Straume – Knarrvika



N = 411

Figur 26: Opplevd trygghet Kolltveit – Straume – Knarrvika



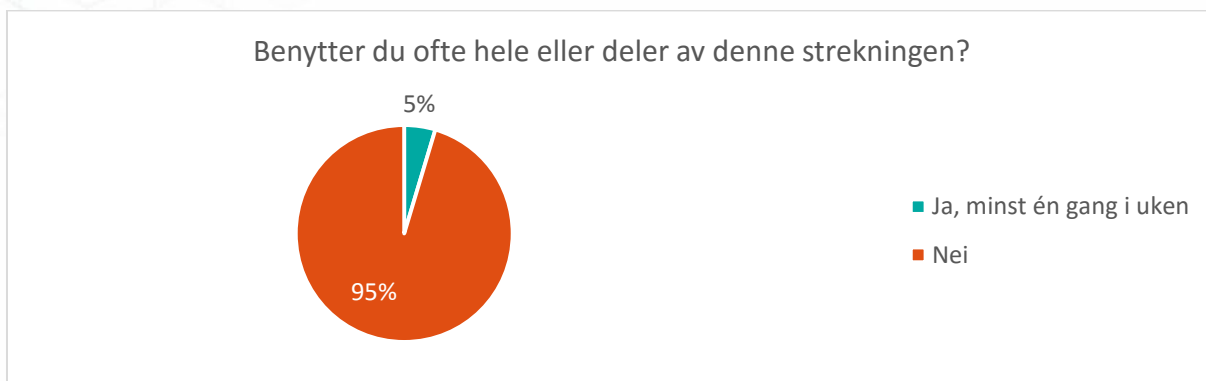
N = 207

66 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Store deler av strekningen er uten fortau. Kombinert med høye fartsgrenser oppleves dette som svært utrygt.*
- *En må sykle gamleveien fra Straume til Kolltveit hvor en sykler på smal vei sammen med biler. Det er fartsdumper her, men bilene har høy fart mellom dem.*
- *Smalt og farlig fra Kolltveit til Straume. Mye trafikk.*
- *Gang- og sykkelveg langs med hele veien. Og egne trafikklys for syklister i veikryss.*
- *Holde sykkelsti/gangvei fri for stein/strøgrus.*
- *Dårlig sykkelvei mellom Bildøy og Straume. Knappe svingar og trang vegbane.*
- *Spreng bort bergknaus tett inntil vegen i Bildøybakken. Denne gjør det uoversiktlig og vanskelig for bilister å se syklister som sykler opp bakken.*
- *Det er smalt enkelte plasser langs Rv 555, særlig ved Knarrevik.*
- *Sykkel og gangbru fra Galteråsen til Knarvik hadde vert et god signal. Syklister trenger også raske veger ikke bare gangstier fult med skolebarn.*

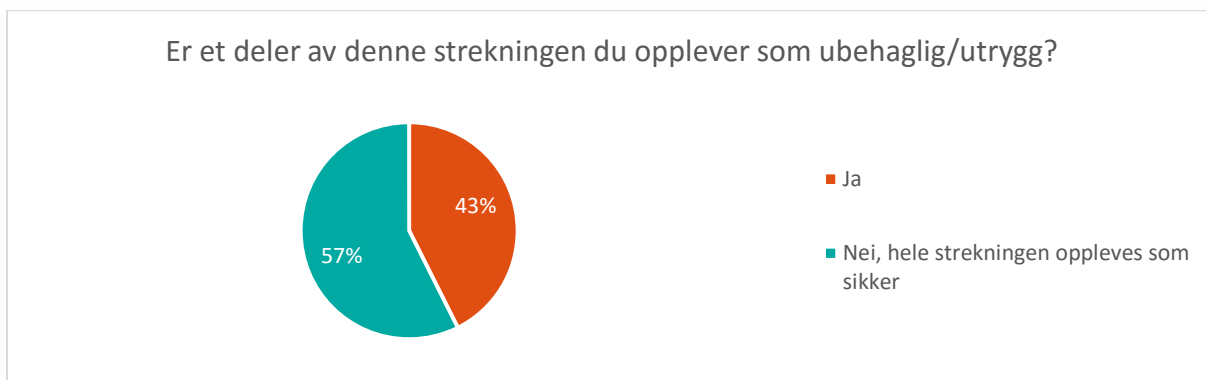
4.2 STREKNING 2: AREFJORDVEGEN – STRAUME

Figur 27: Bruksmønster Arefjordvegen – Straume



N = 323

Figur 28: Opplevd trygghet Arefjordvegen – Straume



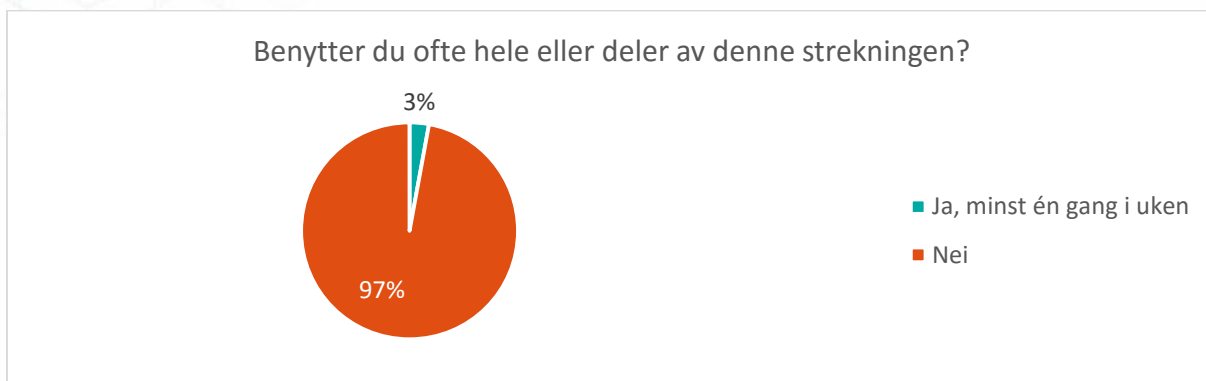
N = 162

50 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Strekningen fra Arefjordsvannet til Svingen barnehage bør utbedres. Det er ikke gang og sykkelvei her per i dag. Uoversiktlig, smalt og svingete.*
- *Strekningen fra krysset ved Sotra Bruk og videre mot Arefjordsvannet/Liljevatnet skule trenger fortau og sykkelsti. Krysset ved Sotra Bruk / Svingen er særdeles uoversiktlig for gående/syklister som må krysse veibanen.*
- *Strekningen ved den lille broen på Arefjord, spesielt fra Liljevatnet skule og ned, er livsfarlig å sykle på! Hadde aldri valgt å sykle den skisserte distansen, men heller syklet langs Rv 555.*
- *Bruker her heller sykkelstien som går langs hovedveien fra Knarrevik til Straume. På denne strekningen er det smalvei med mange svinger som er uoversiktlig. Det kjører mange biler her da de ikke har lov til å svinge til venstre i Knarrevik krysset.*
- *Få orden på rundkjøringen på Straume, og utbedre sikt og bredde i svingene før Arefjordbrua i retning Liljevatnet.*

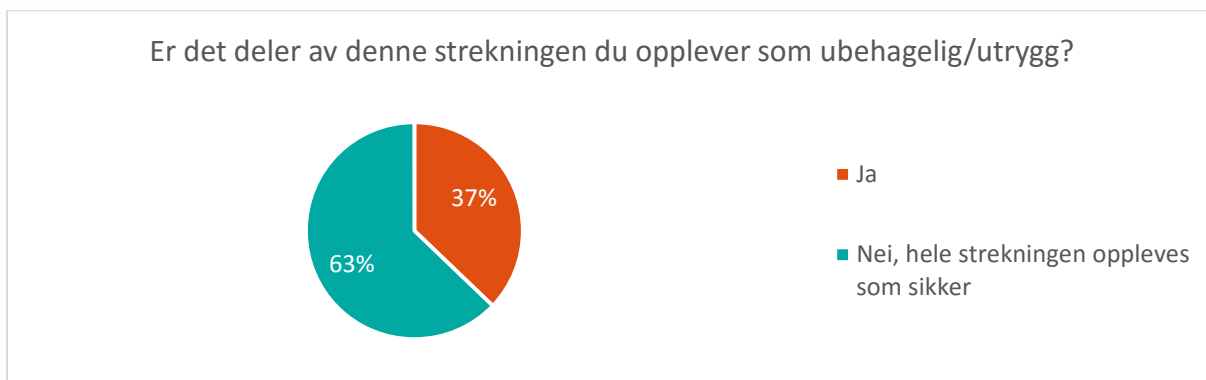
4.3 STREKNING 3: ÅGOTNES – STRAUME

Figur 29: Bruksmønster Ågotnes – Straume



N = 312

Figur 30: Opplevd trygghet Ågotnes – Straume



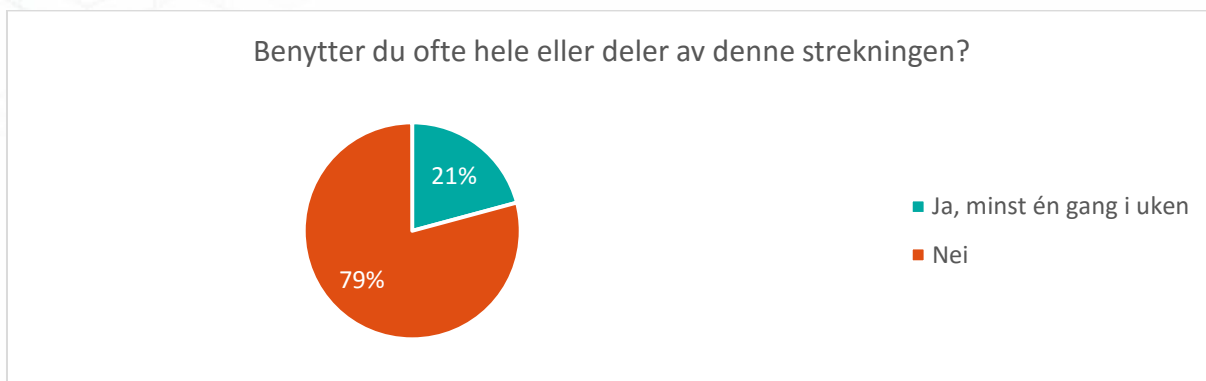
N = 148

40 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- Sikre overganger der gang- og sykkelsti bytter side av hovedveien.
- Sykkelsti bytter side av veien. Foretrekker krysning over eller under. En del fotgjengere og utkjørslere samt høy fart på kombinert sykkelsti og fortau i utforbakke.
- Hovudvegen frå Ågotnes og sørover opplevest som direkte livsfarleg. Høg fart, mykje trafikk, og hissige bilistar. Å bruka fortauet er uaktuelt, fordi ein må av og på for der er det opp og ned og kryss vegen i eitt sett. Samanhengande sykkelsti vil gi best effekt.
- Strekningen mellom Kolltveit og Ågotnes er tungt trafikkert og dårlig tilrettelagt for syklister. Ønske om bredere veg med sykkelfelt.
- Om en følger sykkelsti på denne strekningen, er det en del farlige utkjørslere (spesielt på Ågotnes) hvor biler som kommer fra stikkveier kommer brått ut i sykkelfeltet før de skal ut på riksvegen.
- Fra Kolltveit til Ågotnes er det fortau å sykle på, men her må en krysse veien flere ganger for å sykle på fortauet. Skulle vært sykkelsti på en side som gikk hele veien

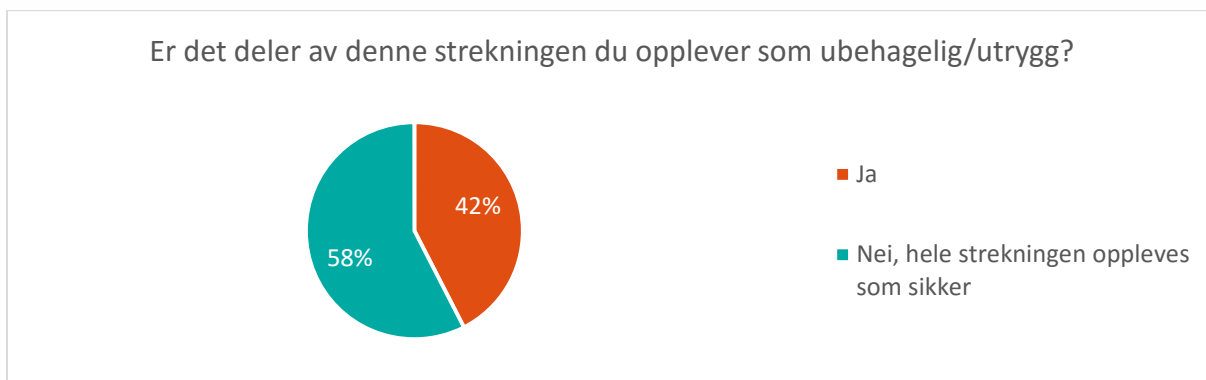
4.4 STREKNING 4: HILLAND – KNARVIK

Figur 31: Bruksmønster Hilland – Knarvik



N = 369

Figur 32: Opplevd trygghet Hilland – Knarvik



N = 245

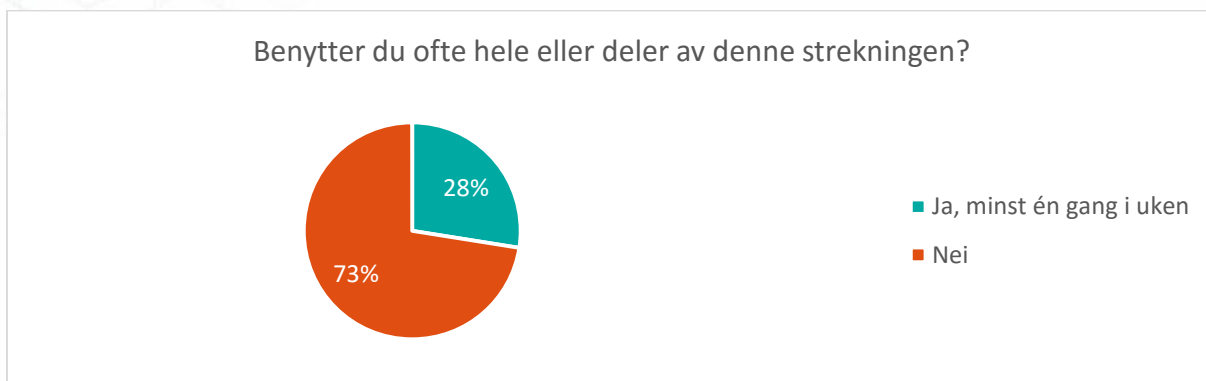
82 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Fra Alversundbrua og ut mot Hilland/Sæbø burde det vært lagt ny asfalt på hovedvegen. Det er også slik at noen steder går gang- og sykkelvegen på høyre side, andre steder på venstre side, det gjør det vanskelig å vite noen steder hvor den stopper og hvor den starter, og det er da lett å komme på ville veier. Det er også noen steder det burde vært bedre krysningsmuligheter.*
- *Lage bedre sykkelvei Isdalstøbakken mot Knarvik. Stygg overgang fra vei til sykkelsti ved Istdalstø.*
- *Fortau i Isdalstø er dårlig og humpete med manglende asfalt og mye stein. Fortauet på strekningen trenger generelt sett å bli kostet, full i grus.*
- *Koste vekk strøsand, fortau/gangfelt i Isdalbakken er noe smalt for sykkelvogn, og savner mer rekkverk mot sjøen.*
- *I undergangene: Skilt om at man må holde til høyre.*
- *Det er veldig trangt enkelte plasser og det gjør det skummelt. Det er stort sett fortau som en kan sykle på, men det er forvirrende hvor man skal sykle for å følge disse.*
- *Bygge gang- og sykkelveg over fv57, mellom Galteråsen og Brekkeløypa for å koble sammen Alversund og Knarvik.*

- *Trasé frå gymnaskrysset til Isdal er bratt - med trang sykkelsti utan moglegheit til å passere nokon i fart - hadde vore fint med ei utviding av sykkelfeltet her.*
- *Hy, aggressiv trafikk på strekningen på morgningen, gangstien er full av skolebarn, Alversund brua har et trangt overfylt gangfelt er trang, omprioritere noe av bilvegen til sykkelveg.*
- *Meget dårlig fortau i bunnen av Isdalbakken. Hele tiden mye løs grus og skit. Utvidelse av fortau opp Isdalbakken. Gjerde mot sjø opp bakken.*
- *Fra Isdalbakken til hovedveien i Isdalstø ikke fullgod sikring for syklist, samt fra hovedvei ned til BNR bygget mange kryssinger av trafikkert vei inkl. busser.*
- *Ingen fotgjengerfelt fra Ikenberget/Alvermarka og opp til Alverflaten. Heller ikke i to ulike kryss ved Trollskogen barnehage. Opplevs som utrygt pga fart enkelte biler har.*
- *Videreføring av sykkelveg utover mot kommunegrense Radøy hadde fått meg til å bruke denne strekningen oftere.*
- *Gode muligheter for sykkel dersom ein sykklar på fortauet og "gamlevegen". Djupe grøfter langs nokre stadar av veggen og lite moglegheit for å stoppe å sleppe forbi bilar langs veggen.*
- *Trafikkfarlig kryssing av bensistasjon/vei ved Alversundbrua på vestsiden. I tillegg generelt ugunstig sammenblanding av sykkelvei og fortau/gangvei på hele strekningen. Her går mye barn til og fra barneskolene og det er bratte bakker med avgrensing mot vei i form av typisk autovern.*
- *De bør utvide sykkelsti fra Isdal og opp bakken. Over Radøybroen og opp bakken fra Isdal til gymnaskrysset oppleves utrygg.*
- *Overgang fortau - Hilland aust opplevst uoversiktleg og usikker i forhold til bilar. Gymnasbakken er under all kritikk! Det er bratt utfor, fleire stader avkøyrslar som kryssar fortauet, og den nedste delen er altfor smal!*
- *I Isdalstø, rett før en starter på "gymnasbakken" er det et busstopp. Rett etter busstoppet går fortauet fra å være opphøyd til å ha samme høgde som kjørevegen for bil. Dette oppleves utrygt, spesielt på veg fra Knarvik mot Hilland. Mener at det hadde vært fornuftig å lage en avvisende kant på fortau hele veggen opp til der "gymnasbakken" starter.*

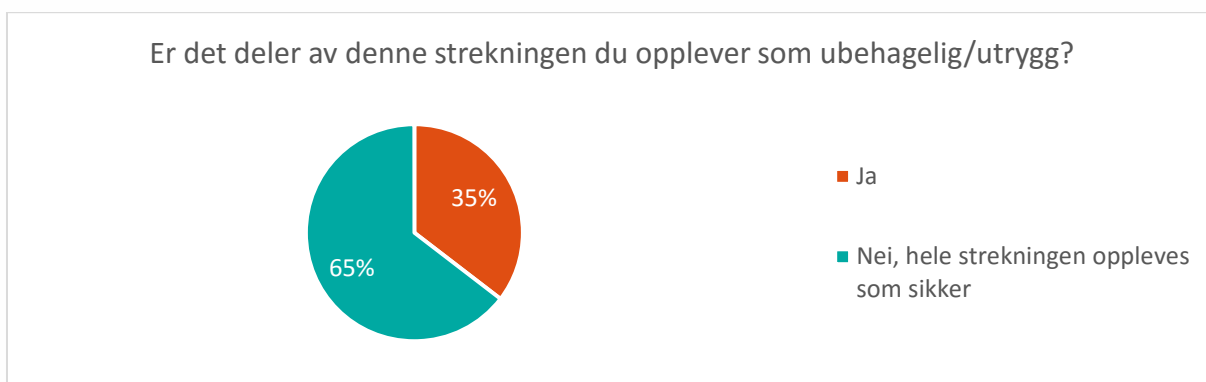
4.5 STREKNING 5: KNARVIK SENTRUM

Figur 33: Bruksmønster Knarvik sentrum



N = 400

Figur 34: Opplevd trygghet Knarvik sentrum



N = 288

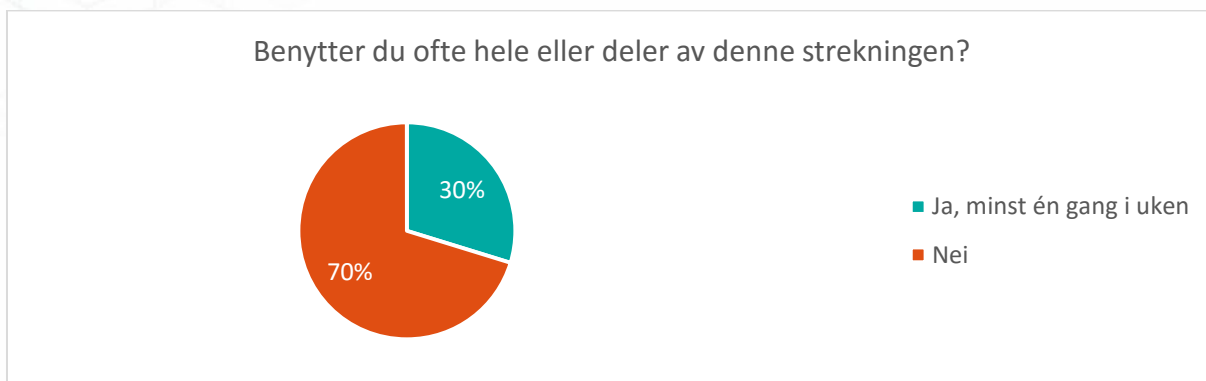
87 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *I underganger ved rundkjøringen Knarvik/Alversund/broen er det veldig dårlig sikt, og en veldig bratt bakke som gir høy fart, skal det lite til for å skje en ulykke.*
- *Lukkede, låste sykkelrom i eller nært Knarvik senter er ønskelig.*
- *Blir mye opp/ned ved vergang/undergang, lite flyt i syklingen og mange stopp for å krysse veien. Dette gjør det lite attraktivt å bruke sykkel i sentrum*
- *Rotete sykkelmønster. Dårlig skiltet for å komme seg videre.*
- *Uoversikteleg i undergangen ved Knarvik vgs/bakken opp til brua. Der er det tre vegar som møttest og ein har ikkje sikt.*
- *Ingen sykkelveggar i retning mot Leknes og ellers dårlig sikkerhet i Knarvik sentrum der bilistar ikkje tar hensyn til syklister.*
- *Det mangler gang- og sykkelvei som er beregnet gående og syklende. Videre burde det også vært gjerde på hele fortauet langs E39. Dette er et farlig område for barn å gå og sykle på.*
- *Veldig uoversiktlig i Kvassnesvegen med inn-/utkjøringer, parkering og mange biler.*

- *Utrygt, spesielt for barn og sykle på gangvei langs E39. Hadde vært bra med sikring/fysisk skille mellom fortau og bilvei.*
- *Etablere sikre og tørre sykkelparkeringer. SVV bør koste fortau og G/s-veger bedre. Asfaltering/fresing av overflater, særleg Hagelsundet.*
- *Gang og sykkelveg langs E39 er farlig. Bør vere skille mellom så trafikkert veg og gangveg.*
- *Knytte saman sykkeltrase for austre og vestre del ved å lage heva gangfelt / sykkelfelt innafor kryss til innkøyring Knarvik senter.*
- *Lage flere sykkelparkeringer ved Knarvik Stadion. Gjerne overbygde.*
- *Kanskje fortauet over Hagelsundbrua kunne vært kostet litt bedre/oftere. Fin sykkelvei men litt mye stein og glassbiter. Lett å punktere der.*
- *Skilte for gjennomgangsykling. Sykkelparkering innendørs (i parkeringsanlegg). Egne sykkelstier (de MÅ ikke være så brede, men adskilt fra gående trafikk).*
- *Få fortgang i Knarvikplanen. Der er gode sykkelløysingar - både ekspress og internvegar.*
- *Svært vanskelig å sykle på det smale området opp Isdalbrekka. Må av sykkel (gå bak den) og møtende fotgjengere må gå sidelengs forbi.*
- *Overgangen (eller mangel på dette) frå Såtafeltet til Stallane. Det er vanleg at bilistar på veg ut frå eller inn i Kvassnesvegen ikkje ser syklistar (og gåande). Det står ofte bilar på fotgjengarfeltet.*

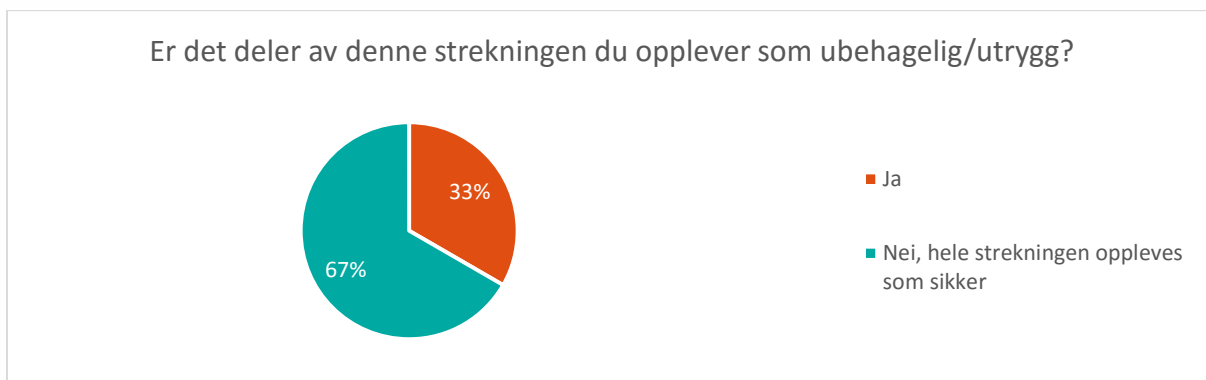
4.6 STREKNING 6: FREKHAUG – KNARVIK

Figur 35: Bruksmønster Frekhaug – Knarvik



N = 410

Figur 36: Opplevd trygghet Frekhaug – Knarvik



N = 315

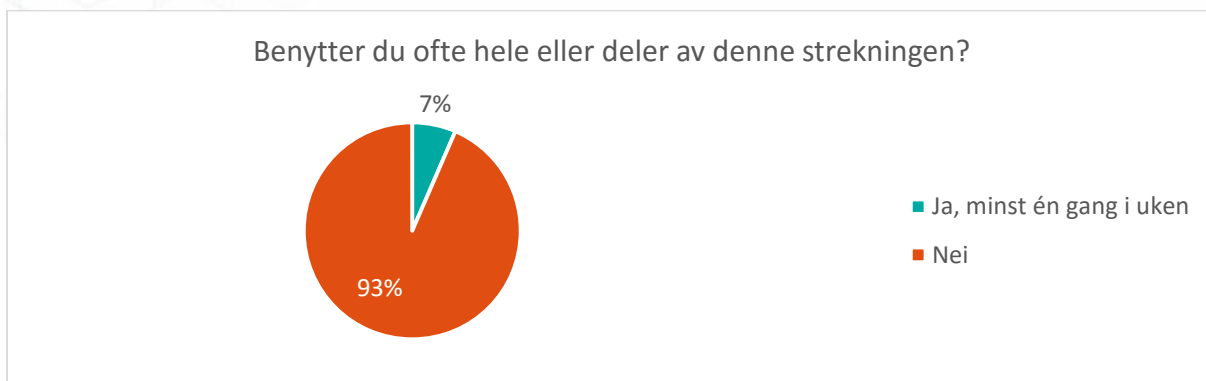
96 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Gangvegane på bruene er veldig smale. Mykje støy langs høgt trafikkerte vegar. Uoversikteleg skilting. Dårlig asfalt.*
- *Fossekrysset er fremdeles ubehagelig med av- og påkjørsler. En rundkjøring / lysregulering kunne hjulpet litt, men krever nok en del arbeid.*
- *Ved Flatøy terminal er det vanskelig i rusket fordi syklistar, bussar og busspassasjerer deler samme areal. Hagelsundbrua er også ubehagelig å sykla pga. smalt gang- og sykkelfelt som ikkje er kosta. Her er mykje sand og glasskår og ubehagelig på grunn av tungtrafikk som kjem tett på.*
- *Underganger ved rundkjøringen Knarvik/Alversund/broen er det veldig dårlig sikt, og en veldig bratt bakke som gir høy fart.*
- *Overgangsfelt i krysset ved Frekhaug, der Havnevegen møter hovudvegen. Gående/syklende må krysse bilvei i kryss, der burde vært overgangsfelt.*
- *Speil i ny undergang ved Krossnessundbrua. Skilt i undergangene: Hold til høyre. Evt. lage vegmerking på sykkel- og gangvei.*

- *Hagsundbrua og krossnessundbrua er trange. Underganger på Flatøy er bratte og har for krappe svinger. Lett at det oppstår farlige situasjoner.*
- *Hadde det vært mulig å lage sykkellys ved Hagelsundbrua, slik at vi ikke risikerer å måtte treffe sykler i full fart på veien opp eller ned? Det samme gjelder på Krossnessundbrua.*
- *Ubehagelig ved passering av bussterminalen på Flatøy, trangt over Hagelsundbrua.*
- *Meget uheldig overgang fra ny sykkel- og gangvei til fortau på bussholdeplasser. Støyskjerming gir veldig dårlig sikt på den smaleste delen av sykkel- og gangveien.*
- *Strekningen Frekhaug-Knarvik er grei, men om du skal lenger nord enn Dalstø kan det bli ekkelt. Her er det verken fortau eller sykkelsti, kun 80 sone (ca. strekket Dalstø-Holme/Hjertås).*
- *Aldri kjekt å komme til en undergang der en ikke ser langt frem. Det fører til at syklister ofte velger hovedvegen framfor undergang, og det oppstår stygge situasjoner mellom bil og syklist.*
- *Frese/asfaltere Hagelsundbrua. Koste hele strekket jevnlig, fjerne knust glass. Trafikksikre gang- og sykkelvei gjennom terminal Flatøy.*
- *Sykkel og gangveien over broene er veldig smal/trang - det blir veldig trangt ved møtende fotgjengere og syklister.*
- *Flatøy bussterminal; der ender sykkelvegen inn på fortau med mye folk. Her burde sykkelvegen vore lagt i eige trase. Lang omveg for syklister for å kome inn på Nordhordlandbrua*
- *Gangfeltet over Hagelsundbroen bør ryddes for glass, plastikk, bildeler og grus da det kan oppstå ulykker pga. dette.*
- *Fine sykkelveier, men over Hagelsundbroen vil jeg gjerne hatt høyere rekkverk mot hovedvei. Jeg punkterer ofte over broen pga. glasskår fra ulykker. Bør kostes bedre.*
- *Har vore mykje anleggsarbeid/vegarbeid på strekninga. Ikkje alltid like godt merka.*
- *Har blitt relativt sikker etter ombyggingen på Flatøy. Plankryss på Frekhaug og trase ved Fosse er ikke ideelt. Mot Odland er det elendig.*
- *Laga eit lite "overløp" slik at syklisten som kjem frå Hagelsundbrua slepp å kjøre ned i gropa ved undergangen etter rundkjøringa. Mister all fart, og i tillegg er det trafikkfarlig.*

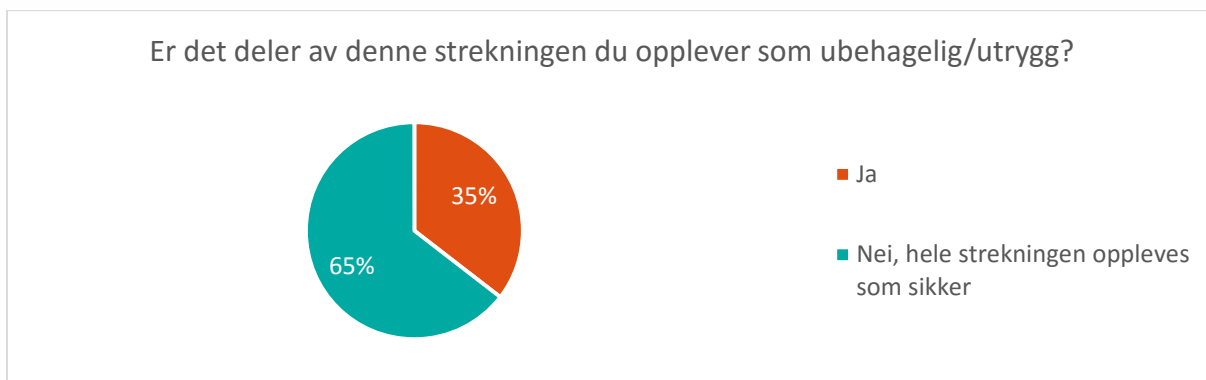
4.7 STREKNING 7: HALHJEM – OSØYRO

Figur 37: Bruksmønster Halhjem – Osøyro



N = 307

Figur 38: Opplevd trygghet Halhjem – Osøyro



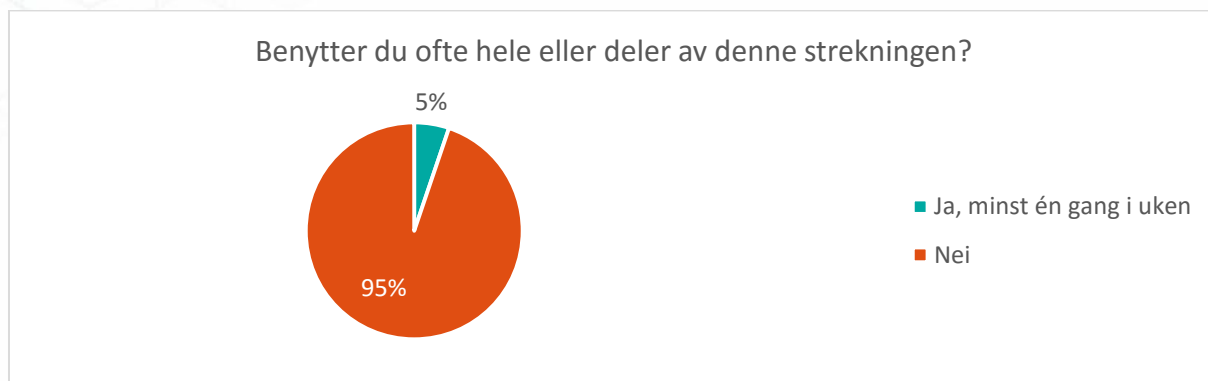
N = 141

39 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Langs E39 er det livsfarleg å køyre. Alternativet "gamlevegen" om Haugland er smal, svingete, uoversikkelig og trafikkert. Dette grunna mange bustader, barnehage og skule. For at det skal vera ein effektiv og tiltalande sykkelveg, bør det lagast sykkelveg tilsvarande E39, altså i rett linje.*
- *Bredere fortau/sykkelvei mellom Halhjem kafe og fergekaien.*
- *De delene av strekningen som kan sykles på fortau er flere steder forbundet med stor fare da fortauet er langt smalere enn hva som er normalen. Redusert fartsgrense med underskilt om prioritet til syklende ved bruk av sharrows i asflaten samt farget asfalt ville bidratt særdeles mye langs de mest utsatte delene av strekningen.*
- *Fra Halhjem til Moberg er det dårlig med sykkelvei.*
- *Lepsøykrysset bør bedres for syklister, spesielt der du kommer fra sideveiegen under brua og inn på vegen ved Lepsøykrysset. Krysset burdet bli flytta slik at bilene fra Hagavik kunne komt ut midt på flaten ved "vekta".*
- *Det er veldig mange hull og spor i asfalten på strekningen fra Kiwi Moberg og forbi Solbakken. Denne strekningen er ekkel å sykle på, og det burde blitt asfaltert på nytt.*

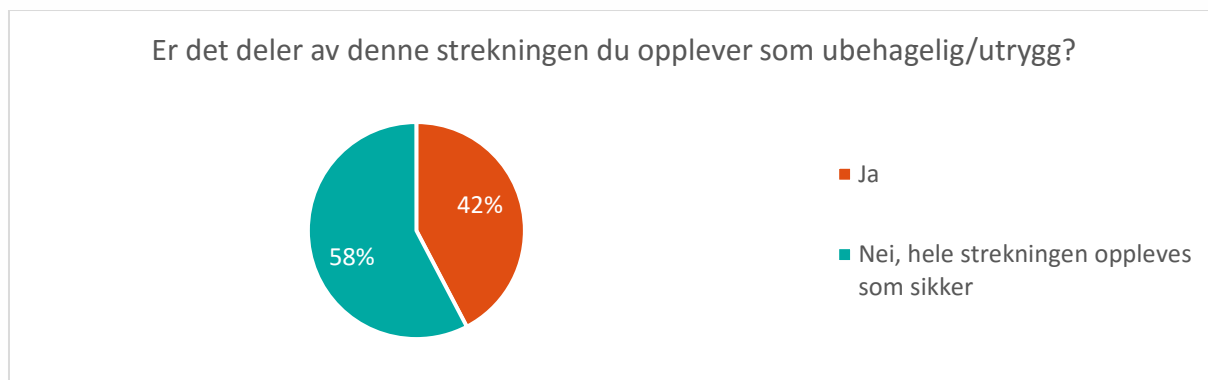
4.8 STREKNING 8: LYSEFJORDEN – OSØYRO

Figur 39: Bruksmønster Lysefjorden – Osøyro



N = 289

Figur 40: Opplevd trygghet Lysefjorden – Osøyro



N = 130

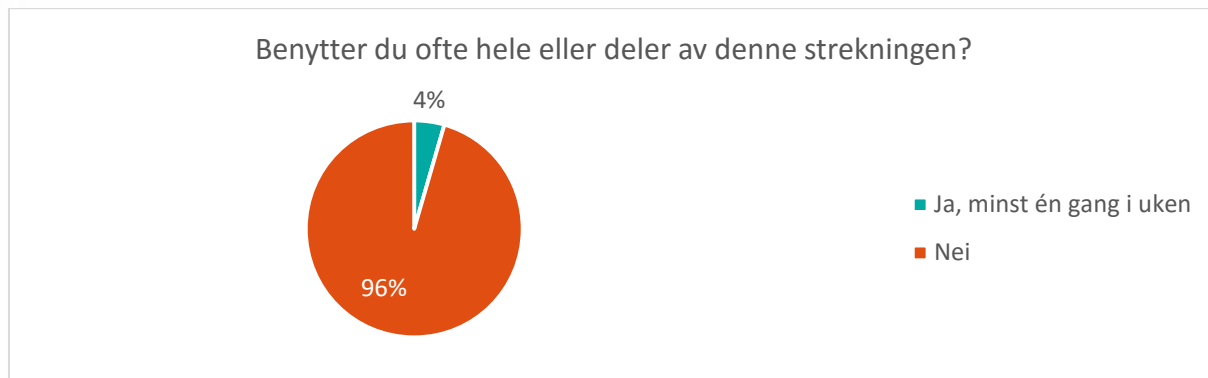
43 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Smal svingete vei, bør gjøres mer oversiktlig. Bør utbedres med gang- og sykkelvei ved klosteret. Dårlig veidekke vekselvis inn mot Ulven.*
- *Fra Lysefjorden (Sperrevikvegen) til Ulven er det uforsvarlig å sykle. Som bilist har jeg flere ganger vært nære på å meie ned syklistene fordi det er veldig svingete, smalt og uoversiktlig. Det er mange barn i området som er helt avhengig av oss foreldre for transport til venner, aktiviteter og skole. Vi er redd det skjer en stygg ulykke snart.*
- *Her er flere stygge flaskehals, dårlig asfalt, og trafikkfarlige siktlinjer som gjør at biler kommer svært brått på syklistene. Her burde HFK bidratt med øremerkete trafikksikringsmidler for å dekke ekstrakostnadene ved etablering sykkelfelt skjermet fra ordinære fortau.*
- *Fra Ulven og til Lysefjorden er det ikke fortau og hastigheten er 80 på deler av strekningen. I tillegg er deler av strekningen uoversiktlig.*

- *Strekningen fra Os sentrum til Tøsdalsskiftet er dårlig tilrettelagt for syklister på gang og sykkelsti, mange stygge utkjørsler. Smalt for både gående og syklister mange steder. Dette fører til at det beste alternativet er å sykle i veien dette stykket.*

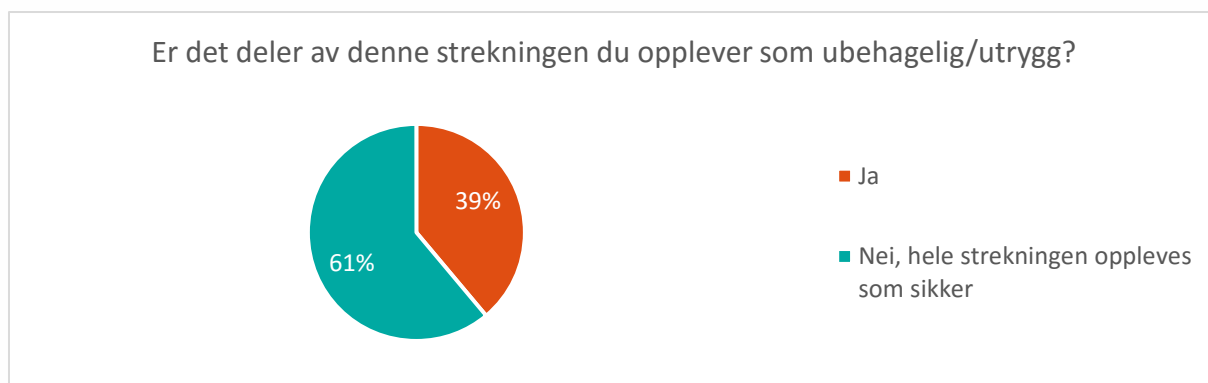
4.9 STREKNING 9: HEGGLANDSDALEN – OSØYRO

Figur 41: Bruksmønster Hegglandsdalen – Osøyro



N = 289

Figur 42: Opplevd trygghet Hegglandsdalen – Osøyro



N = 126

35 respondenter har gitt forslag til tiltak kommunen kan gjøre langs hele eller deler av strekningen. Nedenfor er de viktigste forslagene som ser ut til å gå igjen blant respondentene listet opp i form av sitater:

- *Veldig smal vei uten sykkelvei i største delen av Hegglandsdalen. Mangler sykkel- og gangvei fra kryss Hatvikveien/Hegglandsdalvegen. Sykkel- og gangveien som starter ved Borgarvegen har dårlig standard og blir sjelden kostet.*
- *Kun en mindre del av strekningen har fortau, men som er for smal slik at farlige situasjoner regelmessig oppstår mellom syklister og gående. Her bør etableres adskilt sykkelfelt fra fremtidig fortau langs hele strekningen, og eksisterende fortau nært Os sentrum burde vært økt i bredden.*
- *Fra Broen ved Berge til Hatvikvegen kunne gjerne vært sykkelsti, det hadde vært bra for en rundtur i Nordamarka også.*
- *Sykkelveg og veglys frå Hauge til Valle. Sykkelveg eller eventuell utbedring av vegbanebreidde frå Heggland til Rød.*

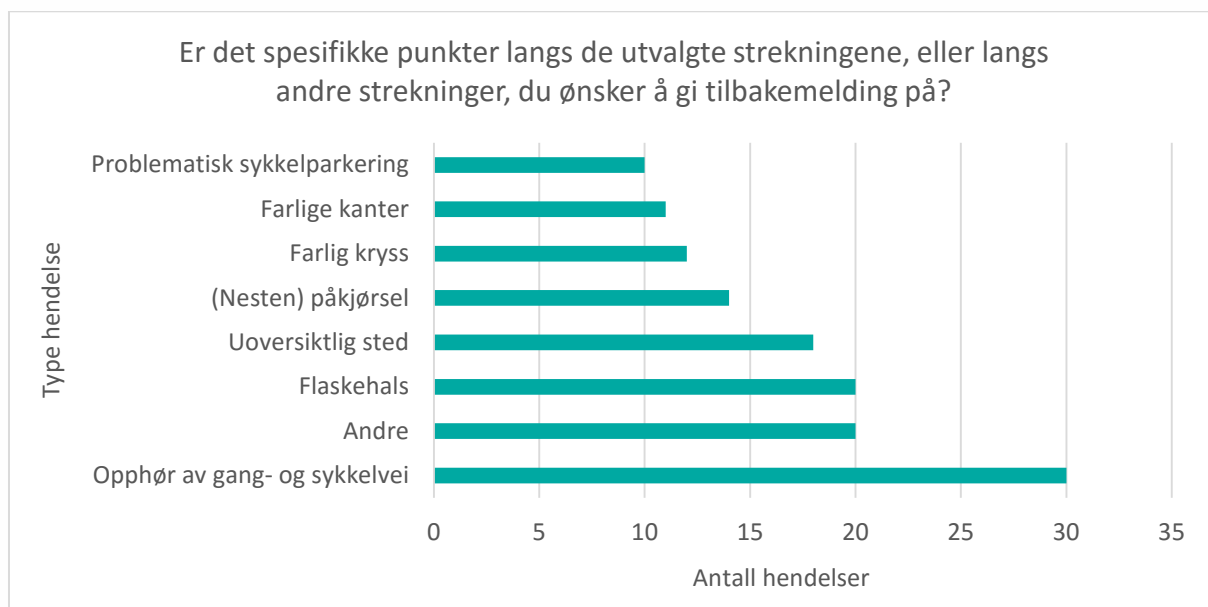
- *Fint fra Os og til Hauge. Mangler fortau til Valle bru, men derfra er det fint innover i dalen til avkjøring til Berge. Derfra bør det bli fotgjengerfelt.*
- *Den nåværende gang- og sykkelstien langs deler av veien må videreføres heilt til Rød. Slik det er i dag er det livsfarlig å sykle med barn langs denne strekningen.*

5 INNRAPPORTERTE SYKKELHENDELSER

I siste del av undersøkelsen ble respondentene gitt anledning til å gi tilbakemelding på spesifikke punkter langs de utvalgte strekningene, eller langs andre strekninger. Respondenter som ønsket dette ble ledet videre til et interaktivt kart i GIS-verktøyet ArcGIS Online, der de fikk mulighet til å innrapportere ulike type farligheter, hendelser og problemer på strekninger rundt om i kommunene.

Av 743 respondenter valgte totalt 135 å innrapportere ulike hendelser. Tre svar ble utelatt ettersom de ble regnet som ugyldige. Antall og type hendelser er oppsummert i figuren under:

Figur 43: Oversikt over innrapporterte hendelser



N = 132

Resultatene fra denne delen av undersøkelsen er presentert gjennom et såkalt «Story Map» i ArcGIS, som kan besøkes ved å trykke på følgende link: <http://arcg.is/2spGL8w>

Oppsummering av sykkelhendelser:

- «Opphør av gang- og sykkelvei» er det problemet som peker seg tydeligst ut, etterfulgt av «Andre hendelser», «Flaskehals» og «Uoversiktlig sted».
- Særlig strekningen Frekhaug – Knarvik og tilknyttede strekninger peker seg ut som problematiske, men også Halhjem – Osøyro og strekninger forbundet med Straume sentrum.
- Flaskehalsproblemer og usammenhengende sykkelvei er mest utbredt i Meland og Lindås kommune, og til en viss grad i Os kommune. Fjell kommune skiller seg ut ved at farlige kryss og uoversiktlig steder er mer utbredt.

UTARBEIDET FOR FJELL, LINDÅS, MELAND OG OS KOMMUNE

22.06.2017