

Sykkelstrategi

Askøy

kommune

2022-2030

Vedtatt i K-sak 65/22, 16.06.2022



Vedtak i PS 65/22 Utsatt PS: Sykkelstrategi i Askøy kommune 2022. Vedtaksdato: 16.06.2022

Kommunestyret vedtar Sykkelstrategi med handlingsdel for Askøy kommune 2022-2030, datert 1. mars 2022 med følgende endring / tillegg:

Kommunestyret vil påpeke at de fleste veistrekninger på Askøy er fylkesveier, og skal sykkelstrategien oppnås, må fylkeskommunen oppgradere eget veinett med gang og sykkelvei. Dette må gjøres uten ekstrakostnader for kommunen eller brukerne av fylkesveien.

For å oppnå gode miljøtiltak, ser Askøy kommune det som viktig at fylkeskommunen sørger for gode kollektive busstilbud mellom alle sentre, slik at bygdene kan opprettholdes og utvikles i fremtiden. Sykkelstrategien endres i henhold til kulepunkt under:

- Andre setning kap. 2 under avsnitt Bystruktur endres til: “En sammenhengende og kompakt bystruktur kan påvirke sykkelvennligheten positivt selv om dette er mindre viktig for syklistene som benytter elsykler.”
- Følgende setning legges til under Strategi: Vi vil følge opp definert hovedsykkelnett. “I påvente av langsiktige tiltak skal vi arbeide for å bedre sykkelinfrastrukturen med kortsiktige tiltak. Vi skal benytte symboler og merking aktivt for å skape forutsigbarhet i blant trafikkgruppene.”
- Første setning 3. avsnitt kap. 1 endres til: “Økt bruk av sykkel er et mål for å redusere bilbruk. Sykling er også et middel for å oppnå god helse og gode opplevelser, bedre miljø og økonomi for samfunnet.”

Handlingsdelen endres i henhold til kulepunkt under:

- Siste setning i Sykkelvennlig arealbruk på side 1 endres til: “Derfor er det særlig viktig å planlegge for sykkel innenfor regional vekstsone.”
- Nytt tiltak under strategi “Vi vil utarbeide et kunnskapsgrunnlag for prioritering av sykkelinfrastruktur”: Utarbeide en prioritert liste over kortsiktige tiltak langs hovedsykkelnettet. Det skal vurderes skilting, og merking både i kjørebane (Sharrows), og på fortau. Det skal også sees på kortsiktige tiltak som kan gi syklistene prioritet i vegkryss. Ansvar: Plan og utvikling, sykkelgruppen. Ressursbehov: Innenfor ramme/belønningsmidler. Gevinst: Gjør det tryggere og enklere å sykle.
- Første setning i tiltak nr. 2 under strategi “Vi vil samarbeide med næringslivet” endres til “Utrede muligheter for tilskuddsordninger for kommunen og næringslivet”.
- Tiltak nr. 3 under strategi “Vi vil at kommunen skal være et forbilde for økt bruk og tilrettelegging av sykkel” fjernes.

Ordfører tar kontakt med Vestland Fylkeskommune for å starte en dialog om å finne løsninger for sykkelparkeringen i Kleppetø.

Innhold

1. Innledning	3
2. Sykkelveennlighet	4
3. Syklister er mangfoldig.....	5
4. Visjon og mål.....	5
5. Sammenhengende sykkelvegnett	6
6. Valg av standard	9
7. Virkemidler	9
7.1. Gode fysiske anlegg	10
7.2. God drift og vedlikehold	12
7.3. Kommunikasjon og opplæring	13
7.4. Sykkelveennlig arealbruk	14

1. Innledning

De siste årene har det vært økt fokus på sykkel som transportmiddel. Det er et viktig mål i nasjonal transportplan 2022-2033 at all forventet vekst i persontransport i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Askøy har sammen med Bergen, Øygarden, Alver, Bjørnafjorden og Vestland fylkeskommune inngått byvekstavtale med staten for perioden 2019-2029. Sykkel er et eget satsingsområde i byvekstavtalen. Dette innebærer at Askøy forplikter seg til å prioritere utbygging av gang- og sykkelveg samt ha høy kvalitet på vedlikehold og drift hele året.

Askøy er en del av bo- og arbeidsregionen rundt Bergen og kommunen må gjøre sin del i dette arbeidet. Dette krever imidlertid en betydelig innsats. På Askøy har sykkel som transportmiddel hatt lav prioritet. For å kunne nå målet om økt sykkelandel er det avgjørende med et sammenhengende sykkelnett og en helhjertet sykkelsatsing.

Økt bruk av sykkel er et mål for å redusere bilbruk. Sykling er også et middel for å oppnå god helse og gode opplevelser, bedre miljø og økonomi for samfunnet. Flere syklistene gir bedre folkehelse, mindre sykefravær, mindre støy, bedre luft, lavere utslipp av klimagasser, bedre plass og kortere bilkøer. Ved høy sykkelandel vil også trafikksikkerheten bli bedre når flere sykler.

Sykelstrategien er en overordnet og langsiktig strategi for å lykkes med en ambisiøs sykkelsatsing. Sykelstrategien skal fastsette setter innsatsområder og strategier for å øke sykkelandelen. Strategiene skal følges opp i en handlingsdel med konkrete tiltak og handlingsdelen skal revideres årlig.



2. Sykkelveennlighet

Det er mange faktorer som avgjør om folk velger sykkel som transportmiddel. TØI - rapport 1711/2019- sykling på mindre steder beskriver hva som skal til for å oppnå sykkelveennlighet og en høyere sykkelandel. De ulike egenskapene er ifølge rapporten hensiktsmessig å dele inn i fire hovedkategorier. Dette er naturgitte og stedlige forutsetninger, bystruktur, infrastruktur og trafikk, og omgivelser og opplevelser.



Naturgitte og stedlige forutsetninger omhandler hvor attraktivt et område er å sykle i med utgangspunkt i stedets lokalisering, topografi og lokalklima. Store topografiske forskjeller virker negativt på sykling. Klima og vær, vind og årstidsvariasjoner påvirker hvor mange som sykler. Topografien på Askøy er kupert med markerte høydedrag og smale veger. Noe som gjør det vanskelig å tilrettelegge for gode gang- og sykkelveger. Klimaet på Vestlandet er også en utfordring, sykkelandelen synker ved lav temperatur og nedbør.

Infrastruktur og trafikk omhandler hvor tilrettelagt det er for å sykle. Gater og veger med smal kjørebane, lav fartsgrense, og lite trafikk muliggjør sykling i blandet trafikk og vurderes som positivt. Egne anlegg for syklist og redusert hastighet for biler er viktig. Det aller viktigste er i midlertid et sammenhengende sykkelnettverk med flere alternative og trygge reiseruter. Her har Askøy store muligheter for å kunne tilrettelegge bedre for en økt sykkelandel.

Bystruktur omhandler hvor tett og nært stedet er utformet. En sammenhengende og kompakt bystruktur kan påvirke sykkelveennligheten positivt selv om dette er mindre viktig for syklist som benytter elsykler. Her har Askøy et stort potensiale for forbedring, spesielt i kommunesenteret/regionsenteret og lokalsentrene.

Omgivelser og opplevelser omhandler hvor trygt og interessant det oppleves å sykle. Mangfold i målpunkt, aktiviteter og funksjoner gjør at flere gjøremål kan utføres innen samme sykkelavstand. Inntrykk underveis påvirker sykkelveennligheten, det samme gjør drift og vedlikehold. Det er derfor viktig å satse på utvikling av lokalsentre og regionsentrene og samtidig øke fokus på vedlikehold.

3. Syklister er mangfoldig

Det er ofte store forskjeller mellom syklister. Erfarne syklister omfatter syklister som kan sykle på tilrettelagt infrastruktur og på vanlig veg. Mindre erfarne syklister består hovedsakelig av voksne og tenåringer som sykler sjeldnere og som er mindre trygge eller selvsikre i trafikken. Den siste gruppen omhandler barn og seniorer, samt andre uerfarne syklister som enten ikke sykler i trafikken, eller kun i følge med foreldre.



Det er mye variasjon innad i gruppene, for eksempel i forhold til hvordan de er mottakelig for ulike typer infrastruktur. Variasjonen og forskjeller mellom syklister har betydning for hvilke tiltak som er effektive for å få flere til å velge sykkel som fremkomstmiddel. Først og fremst bør det gjennomføres tiltak rettet mot de med størst behov for tilrettelegging og der man vet at behovet er størst.

4. Visjon og mål

Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030 inneholder retningsvalg og mål for kommunens utvikling. Samfunnsdelen inneholder også arealstrategier som skal vise sammenhengen mellom samfunnsutvikling og arealbruk.

Hovedmålsettingen for satsingsområdet «den grønne øyen» er:

«I 2030 er Askøy en aktiv og grønn øy der kommunen, innbyggere og næringsliv tar miljø- og klimavennlige valg»

Arealstrategiene til samfunnsdelen sier at det skal legges til rette for et klimavennlig transportmønster ved å tilrettelegge for gange, sykkel og kollektivutbygging. Det skal etableres et sammenhengende og funksjonelt sykkelvegnett som transportåre. Visjonen for sykkelstrategien er:

«Askøy sykler mer!»

Mål: Askøy skal ha en sykkelandel på 10% i 2030



Målet om 10% sykkelandel i Askøy er basert på målene i nasjonal transportplan om 20% sykkelandel i byene og 8% på landsbasis. Som en del av Bergensregionen bør Askøy ha ambisiøse mål for økning av sykkelandelen.

Dette betyr at det må jobbes systematisk med å øke sykkelandelen gjennom innsatsområder og strategier. Det er valgt ut fire innsatsområder som gir overordnede rammer for den videre sykkelsatsingen.

5. Sammenhengende sykkelvegnett

For å øke sykkelandelen skal det etableres et sammenhengende sykkelvegnett på Askøy. Formålet er å knytte sammen senterområder og ulike deler av kommunen. Bosettingsmønsteret i sørlige del av Askøy er relativt tett og det er korte avstander mellom flere av senterområdene. Dette gjør det mulig og viktig å knytte områdene sammen. Et sammenhengende sykkelvegnett må også kobles til kollektivknutepunkt.

Sykkelvegnettet er definert med utgangspunkt i Plan for sammenhengende sykkelvegnett på Kleppstø og nærområdet 2011-2020 (Statens vegvesen 2011) og kartlegging av infrastruktur for sykkel på Askøy (Multiconsult 2020). Det er også tatt utgangspunkt i prinsippsak for senterstruktur og utbyggingsmønster som fastsetter en senterstruktur i tre nivåer:

Regionsenter/kommunesenter: Kleppstø

Lokalsenter: Fromritoppen, Ravnanger og Strusshamn

Nærsenter: Ask, Florvåg, Erdal og Hanøy

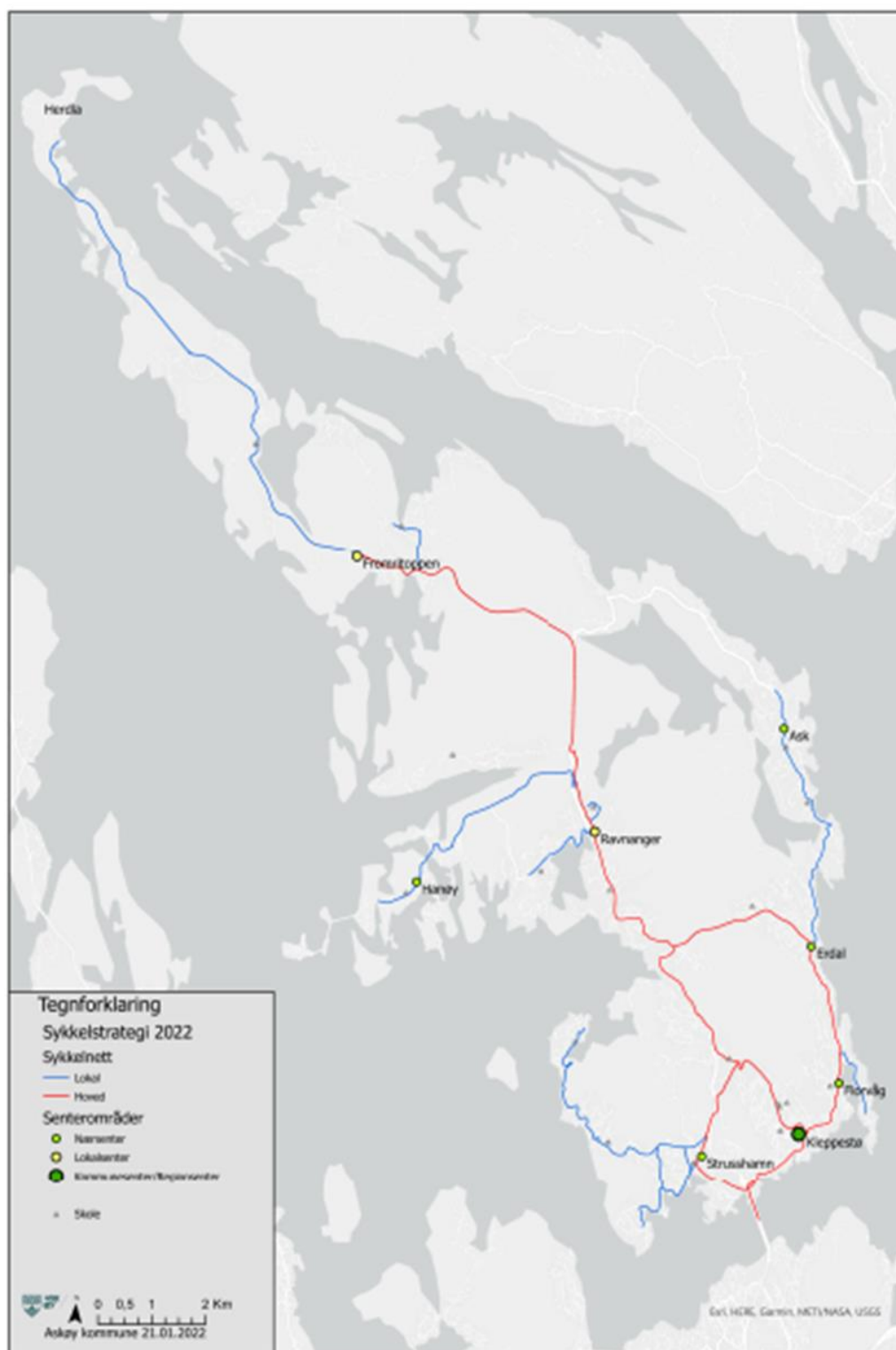
Senterområdene skal være attraktive med sosiale møteplasser og arena for handel, tjenester, offentlig virksomhet og transport. På Askøy er det lange avstander og de fleste velger bil for å komme seg dit de skal. For at flere skal velge sykkel som fremkomstmiddel er det viktig at det etableres et godt sykkelvegnett i og rundt senterområder.

Sykkelvegnettet på Askøy kan deles inn i to nivåer som kan defineres på følgende måte:

Hovednettet: Sykkelanlegg som binder lokalsentre sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som kollektivtrafikknutepunkter, utdanningsinstitusjoner, arbeidsplasser, handel, offentlige institusjoner og rekreasjonsområder. Gode prinsipper for planlegging og utforming beskrives av Statens vegvesen region øst (2007) og i Loftsgarden, Sørensen og Hanssen (2010a, b).

Lokalnettet: Nettet gir forbindelser innenfor og mellom boligområder. Det gir også forbindelser til hovedsykkelnettet, busstopp, skoler, nærbutikker, fritidsaktiviteter og mindre arbeidsplasser.

I tillegg til et sammenhengende hovedsykkelnett er det også viktig å kartlegge sykkelveier og snarveier i tilknytning til skolene. På Askøy er det vedtatt skoleskyss grunnet farlig skolevei for 22 strekninger. Trygge sykkelveier og raske snarveier motiverer flere til å sykle og sikrere skoleveier vil øke sykkelandelen. Færre barn som blir kjørt til skolen gjør skoleveien tryggere og oppmuntrer andre til å sykle og gå.



Figur 1: Sammenhengende sykkelvegnett, Askøy kommune (2022).

6. Valg av standard

Når man planlegger for syklist er det anbefalt adskilt trasé for syklende og gående. Blandete løsninger for gående og syklende innebærer at de syklende må bevege seg på de gående sine premisser i tilnærmet gangfart. Syklende har normalt høyere fart og det ender ofte med at de gående stedvis beveger seg på de syklende sine premisser. Adskilte løsninger gjør konflikten mellom disse trafikantgruppene mindre og sikrer en god fremkommelighet for alle.

God drift er avgjørende for bruk av gang- og sykkelinfrastruktur og for å unngå ulykker, på lik linje med den ordinære vegbanen. Gang- og sykkelvegene må planlegges slik at koste- og brøytebiler kommer frem og ikke møter hindringer i driften.

Askøy kommune har fått utarbeidet en rapport med kartlegging av dagens standard for sykkelinfrastruktur av utvalgte områder på Askøy, rapport *Infrastruktur for sykkel på Askøy – Kartlegging med forslag til tiltak, 22.05.2020, Multiconsult*. Her er det anbefalt at man i fremtiden planlegger for separat tilbud med egne areal for gående og syklende og det er foreslått to mulige løsninger:

- Ensidig sykkelveg med tovegs sykkeltrafikk pluss fortau
- Tosidig sykkelfelt med enveis sykkeltrafikk pluss fortau.

Det kan være utfordringer knyttet til fullverdige løsninger, da disse er mer arealkrevende, kostnadskrevende og tidkrevende å få til, men det anbefales at man bør sikre dette i alle nye reguleringsplaner.

Dersom Askøy kommune skal øke sykkelandelen og nå målet om at 10 % av askøyværingene skal sykle i fremtiden, må vi legge opp til at det skal planlegges for adskilt fortau og sykkelveg langs hovednettet og at det bør planlegges for denne standarden på lokalnettet. Dersom det er vanskelig å få til separat tilbud, må dette komme frem i en konkret vurdering av det gjeldende prosjektet. Det må komme frem hvorfor man har valgt en løsning som ikke separerer de myke trafikantgruppene, sykkelpotensialet i området og hvordan den valgte løsningen ivaretar syklist og gående, samt driftshensyn. Det bør også vurderes om det kan reguleres en fullverdig standard for å sikre arealer, men at det kan være en trinnvis utbygging av anlegget.

7. Virkemidler

Målet om 10% sykkelandel krever en kombinasjon av virkemidler som kan utfylle hverandre og gi en gjensidig og forsterkende effekt. Virkemidlene kan deles inn i fire områder som sammen bidrar til at flere velger å sykle. Om vi velger å sykle handler om hvilke holdninger vi har til bruk av transportmidler i hverdagen. For å utvikle en sykkelkultur er det avgjørende å satse på holdningsskapende arbeid. Gjennom planlegging og utvikling kan omgivelsene bli mer sykkelvennlige. Gode fysiske anlegg og god drift og vedlikehold er en forutsetning for å øke sykkelandelen. Til sammen utgjør disse virkemidlene at flere vil sykle. De fire ulike

virkemidlene danner utgangspunkt for strategier som Askøy kommune ønsker å arbeide videre med. Tiltak i handlingsdelen til sykkelstrategien vil kobles til disse.



Figur 2: virkemidler som sammen bidrar til flere syklistar. (sykling på mindre steder, TØI- rapport 1711/2019)

7.1. Gode fysiske anlegg

Fysisk tilrettelegging og egnede anlegg er viktig for at folk skal velge sykkel som transportmiddel. Det er også slik at jo større del av reisen som kan tas på tilrettelagt sykkelinfrastruktur, jo større er sannsynligheten for at man velger sykkel. Når man ser på hvilke ruter syklistene velger, ser man at det ikke nødvendigvis er den korteste eller den raskeste ruten som blir valgt, men den som er best tilrettelagt. Mange syklistar vil velge omveier for å kunne sykle på en tryggere og mer behagelig infrastruktur. Derfor er satsing på sykkelinfrastruktur en av de viktigste faktorene for å øke sykkelandelen på Askøy.

Strategi : Vi vil følge opp definert hovedsykkelnett

For å kunne etablere et sammenhengende gang- og sykkelnett må man arbeide med å regulere sykkelinfrastruktur i tråd med definert overordnet sykkelnett og i henhold til definerte standarder. Det er viktig at sykkelnettet har en forutsigbarhet i forhold til standard, at man begrenser antall standardskift til minimum, og at det oppleves som trygt og attraktivt å sykle. Et godt utbygd sammenhengende sykkelnett er, sammen med god drift og vedlikehold og en god sykkelkultur, en av suksesskriteriene for å øke sykkelandelen (Lea, 2012). I påvente av langsiktige tiltak skal vi arbeide for å bedre sykkelinfrastrukturen med kortsiktige tiltak. Vi skal benytte symboler og merking aktivt for å skape forutsigbarhet i blant trafikkgruppene.



Strategi: Vi vil etablere tilrettelagt sykkelparkering

Når man sykler er det også viktig å kunne sette fra seg sykkelen trygt. Dersom folk skal velge sykkel som transportmåte er sikker sykkelparkering viktig. Behovet for sykkelparkering kan variere fra noen minutter, til timer og til flere dager. Sykler kan parkeres langs gjerder, lyktestolper, vegger etc, men kan da være til hinder for fremkommelighet og være visuelt forstyrrende. Det er flere gode grunner til å legge til rette for sykkelparkering. Gode sykkelstativer vil sikre at syklene står ordentlig, minsker risikoen for tyveri, holder syklene tørre og ikke minst sender godt utformede sykkelstativer et signal om at sykling er en ønsket aktivitet.

Naturlige steder å etablere sykkelparkeringer er ved boligområder, skoler, arbeidsplasser, butikker, kollektivknutepunkter, parker og rekreasjonsområder, marka, offentlige institusjoner og servicefunksjoner (www.tiltak.no).

Strategi: Vi vil prøve ut «Askøysykkelen»

Kleppestø er kollektivknutepunkt hvor alle bussene stopper og hurtigbåten fra Bergen kommer til kai. Det bør vurderes om en sykkelordning som Bysykkelen i Bergen kan prøves ut mellom Kleppestø og Myrane, som er et område med flere større arbeidsplasser. Terrenget mellom Kleppestø og Myrane er kupert, men el-sykkel vil gjøre det til en overkommelig sykkelavstand når man er på vei til jobb.

Dersom man vurderer en leiesykkelordning i kombinasjon med kollektivtrafikk for flere områder, så kan en bysykkelordning være attraktivt, selv for de om bor sentralt. Fordelen med en bysykkel er blant annet at en reduserer fare for tyveri, slipper vedlikehold, ikke trenger ta med sykkelen hjem på kvelden og trenger ikke lagringsplass hjemme (www.tiltak.no).



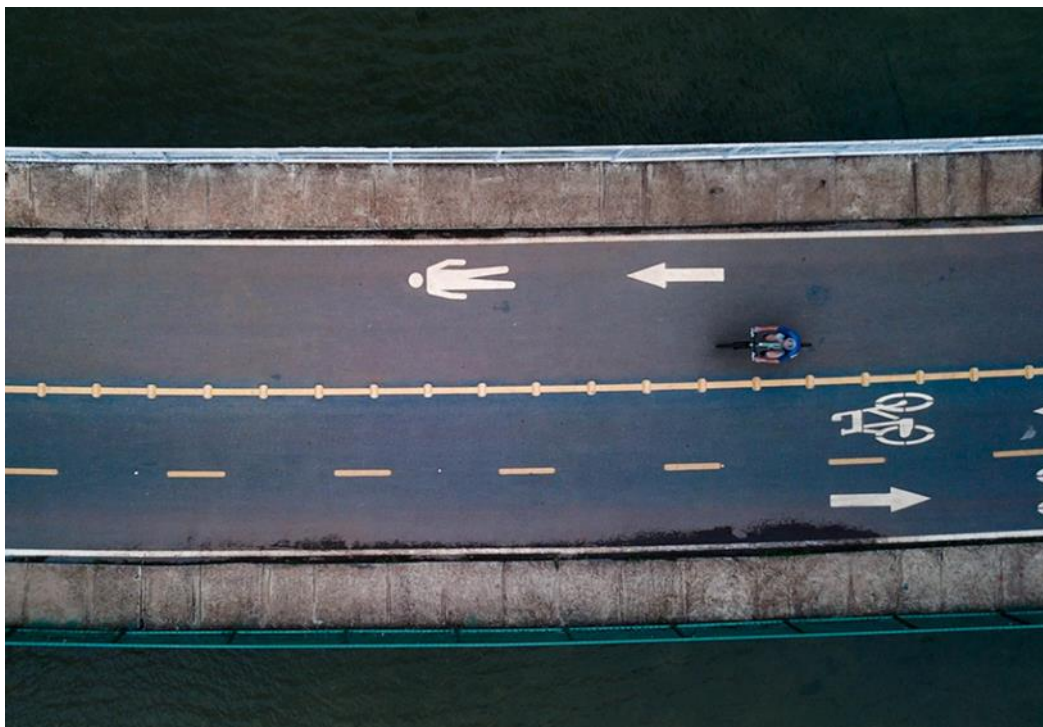
7.2. God drift og vedlikehold

God drift og vedlikehold av sykkelvegnettet er avgjørende for sykkelandelen, særlig om vinteren. Snø, glatte veger og grus på vegene øker ulykkesrisikoen og reduserer fremkommelighet og komfort for syklister. Det bør være tydelig hvilket vedlikeholds nivå som skal være standard.

Strategi: Vi vil ha økt innsats på drift og vedlikehold

God drift markerer at sykkel har status som et viktig fremkomstmiddel. Dårlig vedlikehold vil gi et inntrykk av at sykkel har lav status i forhold til bil og kollektivtrafikk. Det bør være krav til dekke på sykkelvegen, sprekker og vegdekke bør tettes kontinuerlig og det bør være rask uttrykning for vedlikehold, blant annet ved snøfall og is. Sykkelfelt og sykkelveger bør feies regelmessig.

Å oppleve trygghet som syklist betyr at sykkelturen preges av forutsigbarhet. Oppmerking av sykkelfelt og sykkelveger bør skje tidlig i sesongen og gjentas før merkingen er slitt. Skilt og trafikklys bør ikke plasseres i ferdselsarealet til syklende og gående. Lyssetting av veger til både gående og syklende bør prioriteres.



7.3. Kommunikasjon og opplæring

I kombinasjon med utbygging av sykkelvegnettet er informasjon og dialog er viktige virkemidler for å øke sykkeltrafikken. Kommunikasjonstiltakene skal bidra til å bygge en sterkere og tydeligere sykkelkultur i Askøy. Syklister er ikke en, men flere målrettede grupper. Spissset informasjon og kampanjer mot spesifikke målgrupper er derfor viktig. Sykkeltkampanjer bør planlegges sammen med fysiske tiltak når dette er hensiktsmessig. Samarbeid med skoler, næringsliv og instanser som blant annet fylkeskommunen er viktig.

Strategi: Vi vil gi god informasjon om sykkeltilbud på Askøy

Syklister en uensartet gruppe. Det er derfor viktig å rette informasjon til de ulike gruppene og informere om Askøys sykkeltilbud. Dette kan bidra til å bygge en sterkere og tydeligere sykkelkultur. Informasjon til innbyggerne om sykkelruter, ev arrangementer og nye sykkelprosjekter kan være aktuelle tiltak for å øke sykkelandelen.

Strategi: Vi vil lære barn og unge en god sykkelkultur og gi sykkelglede

Å satse på trafikk- og sykkelopplæring for barn er viktige tiltak for å øke sykkelandelen og for å skape en god sykkelkultur. Hvis barn er tryggere trafikanter vil de stimuleres til å bruke mer sykkel i hverdagen og lettere benytte sykkel senere i livet. Askøy kommune vil gi barn og unge sunne og mer miljøvennlige transportvaner, i tillegg til bedre helse, motorikk og mulighet til utfoldelse.



Strategi: Vi vil samarbeide med næringslivet

Askøy kommune har flere store bedrifter med mange ansatte. Kommunen bør sammen med bedriftene se nærmere på hvordan man kan finne miljøvennlige løsninger på de ansattes transportbehov. Bedre infrastruktur og sykkelfasiliteter (sykkelparkering, dusj og garderobe) er tiltak som kan bidra til at man sykler oftere. Også belønnings- og tilskuddsordninger er aktuelle virkemidler for å få folk til å sykle oftere.

Kommunen kan være en viktig samarbeidspartner og tilrettelegger for at også handelsstanden skal ha gode tilbud til syklister i lokalsentrene, blant annet bør det legges til rette for sykkelparkering i nærheten av inngangspartiet.

Strategi: Vi vil at kommunen skal være et forbilde for økt bruk og tilrettelegging for sykkel

Askøy kommune er den største arbeidsgiveren i kommunen. Bedre sykkeltilrettelegging på kommunale arbeidsplasser har et potensiale i seg selv til å øke sykkelandelen. Sykkelen bør være et naturlig fremkomstmiddel på reiser til og fra kommunale tilbud og tjenester. Et godt sykkeltilbud bør integreres i kommunale tjenester der dette er mulig og kommunen bør stå foran som forbilde for økt bruk og tilrettelegging for sykkel.

7.4. Sykkelvennlig arealbruk

Askøy kommune har inngått byvekstavtale med staten, og i den ligger det at man skal planlegge for en nullvekst i persontrafikk med bil. Dette legger føringer på den fremtidige arealbruken, hvor man planlegger for at persontrafikk skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Lokalisering av nye boliger, handel, service og annen besøks- og arbeidsintensiv virksomhet skal i hovedsak skje i regionale vekstsoner. Å tenke og planlegge for sykkel når man legger til rette for en tettere bo- og næringsstruktur er viktig for å få til gode løsninger som fremmer sykling. Planleggingen for sykkel må ligge til grunn i de løsningene man ser på, fra infrastruktur, til parkering og til innomhus løsninger, som garderober med lett tilgjengelighet.

Strategi: Vi vil ha fokus på samordning av sykkel og kollektivtransport

Kollektivtrafikk og sykling kan supplere hverandre godt som miljøvennlig alternativ til privatbilen, dersom infrastruktur og arealbruk legger til rette for kombinasjonsreiser. Plass på buss/båt og sykkelparkering ved kollektivknutepunkt er viktig for å bedre muligheter for kombinasjonsreiser.

Strategi: Vi vil at hensynet til sykkel skal løftes i planleggingen

Planlegging og prosjektering av sykkeltilrettelegging er krevende og det er viktig at den som planlegger og forvalter sykkelvegnettet har den nødvendige kunnskapen. Gode løsninger for sykkelplanlegging er i mange tilfeller knyttet til andre forhold enn selve sykkelanlegget. Enten det har å gjøre med valg av sykkelnett og trase, det totale trafikkbildet og trafikkmengde, hastigheter, opplevelsesfaktorer, forholdet til andre trafikanter eller andre faktorer. Dette krever en helhetlig forståelse og tilnærming til oppgaven.

Strategi: Vi vil ha fokus på sykkel når vi fortetter og bygger nytt

Bystruktur og arealbruk påvirker hvilke transportmidler vi bruker og hvor langt vi reiser. Tette bystrukturer kan bidra til å redusere transportomfanget, men på mindre steder trengs det supplerende tiltak. Fortetting er ikke et virkemiddel alene og må benyttes sammen med tiltak på detaljnivå som regulering av biltrafikk og tilrettelegging for sykkel og gange. I tillegg til dette må også omgivelsene bidra til at syklister og gående opplever noe langs reisen. Dette kan være variert bebyggelse, tilbud og tjenester eller grønne og blå strukturer. Avstand til sentrum og regional tilknytning har også betydning.