



Statens vegvesen

Nasjonal gåstrategi - UTKAST

VD rapport

Vegdirektoratet

Nr.



Vegdirektoratet
Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen
Transportplanlegging



Til leseren

Dette er et foreløpig dokument. Det er skrevet av arbeidsgruppa som er nedsatt for å utarbeide en nasjonal gåstrategi. Vi har jobbet i underkant av et år med strategien. Vi har hatt jevnlig arbeidsgruppemøter for å danne oss en felles kunnskapsbase. Vi har diskutert, hatt innlegg for hverandre om tema vi kan. Vi har hatt eksterne innledere på tema vi ikke kan nok om, og vi har hatt workshops. Nå har vi knadd dette sammen til et forslag til en gåstrategi.

Det er en god del som gjenstår. I den ferdige versjonen vil vi blant annet ha med bilder, eksempler og illustrasjoner. Noen steder er mangler det også tekst. Den grafiske utforming er heller ikke ferdig. Det gjenstår i tillegg en god del på kilder og referanser. Dette vil komme på plass i den ferdige versjonen.

Teksten er blitt veldig lang. Det kan jo skremme enhver. Vi mener imidlertid at teksten er ganske godt organisert slik at det er lett å finne fram. Det er antakelig ikke alle som er interessert i alt. Samtidig så mener vi at temaet gående er såpass underkommunisert at vi ønsket å få med en viss bredde i tematikken rundt de gående. Alle har sikker noe å lære.

Minihøring. Strategien har to hovedmål: 1) Det skal være attraktivt å gå for alle, og 2) Flere skal gå mer. I arbeidet med strategien opplever vi at det er mange som mener mye om hvordan vi skal få til dette. Det er også mange som har egne behov når det gjelder å få det attraktivt å gå. Vi ønsker derfor å få tilbakemeldinger på strategidokumentet slik det nå foreligger.

Frist for tilbakemeldinger er 21. oktober. Innspillene kan sendes til Ellen Haug (ellen.haug@civitas.no) som er sekretær for arbeidet.

God lesing!

Hilsen

Guro Berge

Leder for utviklingen av den Nasjonale Gåstrategien
Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Forord

Statens vegvesen har i samarbeid med Helsedirektoratet og utvalgte kommuner utarbeidet en nasjonal strategi for mer gange. Ferdig strategi skal forelegges Etatsledermøte i Statens vegvesen til orientering i slutten av 2011.

Strategien er en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er utarbeidet en egen tekst for det som skal gå inn i plandokumentet og det vil bli laget en egen kortversjon. Dette dokumentet er et utkast til hoveddokument for strategien.

Dokumentet er skrevet av Guro Berge (leder av utviklingen av strategien), Ellen Haug (sekretær for utviklingen av strategien) og Lillebill Marshall (i prosjektgruppa). Innholdet av dokumentet er basert på bearbeiding av innspill fra prosjektgruppen som startet sitt arbeid høsten 2010.

Prosjekt gruppen består av følgende personer:

Guro Berge (leder)	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Transportplanlegging
Ellen Haug (sekretær)	Civitas
Nina Ambro Knutsen	Statens vegvesen – Region Sør
Elisabeth Skuggevik (UU)	Statens vegvesen – Region Sør
Lillebill Marshall	Statens vegvesen – Region Øst
Ellen Johnsen Haaberg	Statens vegvesen – Region Vest
Randi Trøan.	Statens vegvesen – Region Midt
Lars Christensen	Statens vegvesen – Region Nord
Yngvild Munch-Olsen	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Trafikksikkerhetsseksjonen
Hans Petter Hoseth.	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Trafikantatferd
Maja Cimmerbeck	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Miljø
Ingrid Øvsteng	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Transportplanlegging (Universell utforming)
Marit Espeland	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Transportplanlegging (Nasjonal sykkelstrategi)
Kristin Rike	Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Transportplanlegging (Mobilitets påvirkning)
Olov Belander	Helsedirektoratet
Åsne Nord-Varhaug	Rogaland fylkeskommune
Silje Lyngstad	Bergen kommune
Ellef Ruud	Bærum kommune

Innhold

Til leseren	3
Forord	4
Sammendrag	7
Del 1 Hvorfor en nasjonal gåstrategi og hva rettes den mot?	11
1 Grunnlag	12
1.2 En nasjonal gåstrategi	12
1.3 Det er mennesker som går	16
1.4 Gevinst for samfunn og enkeltmennesker.....	17
1.5 De gående må prioriteres	23
2 Befolkningens reiser til fots	26
2.1 Hvem går og hvor mye?.....	26
2.2 Når, hvor og hvor langt.....	30
2.3 Helsemessige problemer med å gå.....	33
2.4 Barns reisevaner.....	34
3 Mål og strategier	36
3.1 Langsiktige mål og strategier	36
3.2 Oversikt over langsiktige mål og strategier	38
Del 2 Utforming av fysisk miljø	41
4 Dagens by- og tettstedsstruktur i et historisk perspektiv	42
5 Utforming av fysiske omgivelser	44
5.1 Hvordan bør det fysiske miljøet utvikles?	44
5.2 By- og tettstedsstruktur - arealplanlegging	46
5.3 Attraktive omgivelser	47
5.4 Sammenhengende og finmasket nett for gående.....	55
5.5 Gange som del av kollektivreisen	60
5.6 Utforming av gangnett og gater med høy prioritering av gående	61
5.7 Skoleveg og tilrettelegging for gående i nærmiljø.....	67
6 Strategier for å styrke gåendes interesser i fysisk planlegging.....	68
6.1 Styrke hensyn til gående i regelverk	69
6.2 Styrke hensyn til gående i planlegging og utforming	71
6.3 Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport.....	72
6.4 Innarbeide hensynet til gående i all planlegging.....	73
6.5 Forbedring av standarden på gangvegnettet	76
6.6 Virkemidler for perioden 2014-2023	77
Del 3 Drift og vedlikehold	79
7 Drift og vedlikehold av gangarealer.....	80
7.1 Hvordan bør gangarealene driftes?	80
7.2 Utfordringer med dagens drift av gangnettet	80
7.3 Løsninger for bedre drift av gangarealer	81

8	Strategier for bedre drift av infrastruktur og utearealer	83
8.1	Langsiktige strategier.....	83
8.2	Virkemidler for perioden 2014-2023	84
Del 4	Trafikkregulering	85
9	Trafikkregulering	86
9.1	Hvordan bør samspillet i trafikken være?.....	86
9.2	Prinsipper for prioritering av gående	86
10	Strategier for høyere prioritering av gående i trafikken	89
Del 5	Aktiv gåkultur	91
11	Aktiv gåkultur	92
11.1	En mer aktiv gåkultur	92
11.2	Vi lærer fra vi er barn	92
11.3	Normer og verdier.....	93
11.4	Viktige valg den enkelte tar	94
12	Videreutvikle gåkulturen	96
12.1	Strategier for å videreutvikle gåkulturen	96
12.2	Flere må gå eller reise kollektivt til og fra arbeid	97
12.3	Barn bør gå mer	99
12.4	Unge skal gå mer	101
12.5	Eldre skal gå mer	102
12.6	Flere skal gå minst 10 min sammenhengende hver dag.....	105
12.7	Beboere og besøkende i byer og tettsteder skal gå mer	105
12.8	Ambassadører for gående.	106
12.9	Virkemidler for perioden 2014-2023	107
Del 6	Ansvar, samarbeid og kunnskapsutvikling	109
13	Kunnskapsgrunnlag og formidling	110
13.1	Kunnskapsbasert utvikling.....	110
13.2	Formidling og implementering	112
13.3	Virkemidler for perioden 2014-2023	113
14	Ansvar og samarbeid	114
14.1	Mange aktører har ansvar og påvirkningsmulighet.....	114
14.2	Samarbeid om å tilrettelegge for og å inspirere til å gå mer	119
14.3	Integrere gåendes interesser i pågående arbeid og programmer	121
Del 7	Hvordan kan resultatet av satsingen måles?	123
15	Oppfølging og rapportering	124
15.1	Oppfølging og rapportering av mål, delmål og strategier.....	124
Kilder	125
Vedlegg 1: Forhold for gående i ulike typer områder		126
Vedlegg 2: Lover og regler		127
Vedlegg 3: Aktørenes arbeidsområder i gåstrategien		130
Vedleggstabeller		132

Sammendrag

Gåstrategien er begrunnet i statlige mål

Statens vegvesen har i samarbeid med Helsedirektoratet og representanter for Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon(KS) utarbeidet et forslag til nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Strategien er begrunnet i regjeringens mål om bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet, mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder og et universelt utformet samfunn.

Strategien har to hovedmål

- **Det skal være attraktivt å gå for alle.** Dette følges opp med følgende etappemål for 2014-2023: *”Norges befolkning skal være 30 % mer fornøyd med muligheten til å gå i hverdagen”.*

- **Flere skal gå mer.** Dette følges opp med følgende etappemål for 2014-2023: *”Gangandelen skal økes fra dagens 22 prosent til 28 prosent i 2023”.*

For å oppfylle hovedmålene, må flere politikk- og samfunnsområder påvirkes. Det er nødvendig å påvirke utforming og drift av de fysiske omgivelsene, reguleringen av samspillet i trafikken slik at de gående blir mer prioritert og det må utvikles en mer aktiv gåkultur i befolkningen. Det er også nødvendig å forbedre kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med å gjøre det attraktivt å gå for alle og for å få flere til å gå mer. Samarbeid og tydelige ansvarsforhold innen alle disse områdene er avgjørende for å kunne målene som er satt opp.

Delområder som strategien omhandler

Mer konsentrerte by- og tettstedsstrukturer. For å tilrettelegge for gange er det avgjørende med en lokaliserings-, areal- og transportpolitikk som gir konsentrerte by- og tettstedsstrukturer med høy befolkningstetthet, gangavstand mellom daglige gjøremål og gangavstand til holdeplasser og knutepunkt for kollektivtransport.

Attraktive omgivelser for gående. Byrom og møtesteder må ha gode kvaliteter, være inviterende og oppleves som meningsfulle steder. Det må både være plass til målrettet gangtrafikk og møteplasser med variert og sammensatt byliv. Bebyggelsen må ha en blanding av funksjoner og høy tetthet av beboere og besøkende. Arkitektonisk kvalitet og mulighet for interaksjon mellom aktiviteter i 1. etasje og livet på gaten er avgjørende. Disse kvalitetene kan ivaretas i alle statlige infrastrukturprosjekter, og ved planlegging og utforminger av bygninger og anlegg.

Sammenhengende infrastruktur for gående med fokus på hele reisekjeder. Fotgjengernes behov for fremkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming i hovedløsningene og forutsigbar standard må ivaretas både i gangnettet og i den detaljerte utformingen av gangforbindelser og til holdeplasser. Infrastrukturen for gående bør

fastlegges på kommuneplannivå ut fra kunnskap om befolkningens behov og gangmønstre, og bør følges opp i reguleringsplaner og utbedringsprosjekter. I perioden bør minst 30 byer og tettsteder ha utarbeidet lokale gåstrategier eller planer for sammenhengende gangnett basert på hele reisekjeder der hovedløsningen skal være universelt utformet. Skoleveg og nærmiljø skal prioriteres.

Innarbeide i all planlegging og utbygging. Hensyn til gående bør innarbeides i all planlegging og utbygging etter plan- og bygningsloven. Det bør vurderes statlige planretningslinjer for å ivareta gående, eventuelt som del av miljøvennlig transport, for å sikre at hensynet innarbeides systematisk i all planlegging. Vegnormalene og andre relevante håndbøker gjennomgås og oppdateres med høyere prioritering av gående.

Hele infrastrukturen for gående skal gi god tilgjengelighet og fremkommelighet gjennom hele året. Vinterdriften må gi fotgjengere en infrastruktur med enhetlig og forutsigbar standard med god fremkommelighet og sikkerhet uavhengig av vegeier. Universell utforming må opprettholdes gjennom året. Muligheter og utfordringene knyttet til eksisterende praksis skal kartlegges og endret praksis vil prøves ut gjennom demonstrasjonsprosjekter.

Prioritering av gående i trafikken. Reguleringen av samhandlingen i trafikken må prioritere fotgjengernes trygghet, sikkerhet og framkommelighet. Lavt fartsnivå på biltrafikken i byer og tettsteder er avgjørende for å øke trygghet og redusere antall drepte og alvorlige skader blant fotgjengere. Staten vil være pådriver for redusert fart i byer og tettsteder.

Valg av regulering må ta utgangspunkt i godt samspill mellom trafikantene og ta hensyn til stedets karakter, antall ulike transportbrukere og universell utforming. Eksisterende løsninger for samspill mellom gående og syklende som sykling på fortau og nye samhandlingsformer som sambruksgater (shared space) må evalueres og prøves ut gjennom demonstrasjonsprosjekter for å høste erfaringer.

Aktiv gåkultur gjennom påvirkningsaksjoner og kampanjer. Det er nødvendig å påvirke befolkningen direkte til å gå mer i hverdagen for å utvikle en mer aktiv gåkultur. Staten kan bidra til å formidle kunnskap om tiltak som inspirerer til å gå og bidra til å gjennomføre målrettede påvirkningsaksjoner. Folk må stimuleres til å gå og bruke tid utendørs, slik at de bidrar til aktivt byliv, levende nærmiljø og trygghet ved sosial kontroll. Hele befolkningen må påvirkes til å gå mer for å ta vare på egen helse. Barn og unge må inspireres til å gå til skole. Den arbeidsføre befolkningen må påvirkes til å gå, sykle eller reise kollektivt til arbeid. Det må gjennomføres kampanjer rettet mot de økende antall eldre. I tillegg er det nødvendig å utvikle bedre systemer for informasjon om gangruter (elektroniske kart, skilting, ruteinformasjon med mer) som er universelt utformet.

Kunnskapsoppbygging. Kartleggingen av gangnettet må bedres. Det må utvikles bedre verktøy for planlegging, metoder for vurdering av forhold for gående og mer kunnskap om de gåendes behov, valg og preferanser. Videre er det nødvendig å vite mer om befolkningens samlede gangturer,

omfang av gåing knyttet til fysisk aktivitet og omfang av gåing i ulike deler av et bylandskap og i transportsystemet. Ny kunnskap må utvikles gjennom demonstrasjonsprosjekter og forskning.

Formidling. Kjent kunnskap må formidles til politikere og planleggere.. Som del av arbeidet foreslås det etablert et nettverk for kommuner og andre relevante instanser, etter modell fra nettstedet for sykkelbyene. Det foreslås også å etablere et nettsted med kunnskap om gåendes behov og planlegging for gående, informasjon om demonstrasjonsprosjekter, ulike arbeidsmetoder og systemer for informasjon, påvirkning og kartlegging. Nettstedet vil gi informasjon til kommuner, fylkeskommuner og planleggere i statens vegvesen. Fotgjengernes interesser og behov må tas inn i undervisningen på relevante undervisningsinstitusjoner og kurs. Statens vegvesen har gjennom sektoransvaret spesielt ansvar for utviklings- og formidlingsarbeidet innen hele vegsektoren og må være en pådriver i dette arbeidet.

Ansvar og samarbeid. Ansvar for gående og gangnettet er delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter og private aktører. For å gjøre det mer attraktivt å gå og alt flere skal gå mer er det derfor vesentlig at alle aktører følger opp sitt ansvar for gående. Det er også viktig at alle aktører samarbeider om å tilrettelegge for at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Dette kan være knyttet til:

- Føringer og veiledning for å ivareta gåendes interesser
- Lokal arealplanlegging og by- og tettstedsutvikling
- Arbeid for å planlegge, etablere, utbedre og drifte gangnettet
- Utvikle gåkultur

Gåendes interesser bør også integreres i andre pågående arbeid og programmer.

Strategier for perioden 2014-2023

For å oppnå at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer er det nødvendig å ha en sammensatt pakke av virkemidler. Disse må være nært knyttet opp mot delmålene og strategiene som er satt innenfor disse. Det foreslås følgende 10 områder som til sammen iverksettes for å oppfylle målene for perioden:

- 1 Påvirke aktører til å ta ansvar og samarbeide om gående
- 2 Gjennomgå retningslinjer, forskrifter, håndbøker o.l for å styrke og sikre gåendes interesser.
- 3 Gjennomføre pilotprosjekter/demonstrasjonstprosjekter.
- 4 Formidling, informasjon, påvirkning, kampanjer og ambassadører.
- 5 Inspirere til samarbeid om infrastruktur og lokale gåstrategier.
- 6 Sikre at gåendes interesser ivaretas og konsekvensvurderes i planer og planlegging etter Plan- og bygningsloven.
- 7 Påvirke praksis i areal- og transportplanlegging, utforming av fysiske omgivelser og drift av infrastruktur for gående.

- 8 Integrere gående i annet pågående arbeid og programmer som gjennomføres av staten.
- 9 Utvide ordningen "Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport i kommuner og fylker" (Tidligere BRA-ordning)
- 10 Utvikle og formidle kunnskap om gående.

Oppfølging og rapportering

Dette skal suppleres etter høringen



Del 1

Hvorfor en nasjonal gåstrategi og hva rettes den mot?

1 Grunnlag

1.2 En nasjonal gåstrategi

Vi står overfor store utfordringer i utviklingen av morgendagens transportsystem. I byområder er det økende trafikkproblemer, biltrafikken dominerer og fører til støy og luftforurensing. Vegene beslaglegger store arealer og å bygge og vedlikeholde veginfrastrukturen er forbundet med høye kostnader. Det er trengsel og konflikter mellom byen og vegsystemet og mellom transportmiddelbrukere.

Befolkningens helse er dårligere som følge av kombinasjonen av stillesittende livsstil og en avhengighet av privatbil for å møte selv de mest grunnleggende transportbehov.

Det er et nasjonalt mål å få til mer miljøvennlig transport. Fokus på gåing som transportmulighet og mer gåing i kombinasjon med kollektivtransport og sykkel kan bidra til å få mer miljøvennlig transport og løse noen av dagens transportproblemer. Mer vekt på gående kan føre til at våre byer og tettsteder blir mer tilpasset befolkningens grunnleggende velferds behov og fellesskapets behov for samhandling og møtesteder. Fotgjengerens plass i planleggingen må løftes fram.

Nullvisjonen og universell utforming. I planleggingen for fotgjengere må nullvisjonen og universell utforming ligge til grunn. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde og er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Universell utforming er et prinsipp som skal bidra til at transportsystemet er tilgjengelig og effektivt for alle.

Gåboka. Fotgjengere har vært et prioritert satsningsområde i Statens vegvesens to etatsprosjekter: *Miljø på eksisterende vegnett* og *Transport i by*. Gjennom utgivelsen av *Gåboka*¹ i 2005, der fokus ble satt på fotgjengeren som enkeltmenneske, ønsket etaten å skape debatt rundt temaet og legge grunnlag for videre utvikling av kunnskapsnivået for planlegging og tilrettelegging for gående. Dette arbeidet er fulgt opp i etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport og følges nå opp med en nasjonal gåstrategi.

Arbeidet med gåstrategien har bred forankring. Statens vegvesen har, gjennom Nasjonal transportplan for 2010-2019, fått i oppdrag å: "... utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Hensikten er å gjøre det mer attraktivt å gå". Det påpekes videre at "*Mer gange på korte turer bidrar positivt til den enkeltes helse og livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet og til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive. Tilrettelegging for gående gjør det også mer attraktivt å bruke kollektive transportmidler.*" (St.meld. nr. 16 (2008-2009)).

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Statens vegvesen for 2011

¹ Inge Dahlmann 2005. "Gåboka", UTB-publikasjon 2005/5 Statens vegvesen.

bes det om at alle nivå i Statens vegvesen prioriterer sykkeltrafikk og tilrettelegging for gående høyt og medvirker til at det blir ferdigstilt tilstrekkelige planer.

Statens vegvesen har et ansvar. Statens vegvesen har i følge sin instruks et samlet ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet (Sektoransvar), herunder delansvar på miljøområdet og for fagkompetanse på helhetlig bytransport og kollektivtransport. I følge tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet innebærer det blant annet at Statens vegvesen skal bidra til at nettet for gående blir sammenhengende og universelt utformet. Framkommelighet for gående til holdeplasser for kollektivtransport blir trukket fram som et område det er viktig å arbeide med. Det påpekes at framkommeligheten må styrkes ved en systematisk gjennomgang og oppgradering av gangfelt og ganglenker til holdeplasser og terminaler. Hele reisekjeden skal gjøres tilgjengelig hele året ved å ha fokus på snørydding og strøing av fortau, gangareal, holdeplasser og knutepunkt.

Betydningen av arbeidet med tilrettelegging for gående er også trukket fram i hoveddokumentet fra utredningsfasen for Nasjonal transportplan 2014 – 2023² ved å foreslå et eget etappemål om at framkommelighet for gående og syklende skal bedres i perioden (F5). Det påpekes at etappemålet skal bidra til at flere går og sykler. Dette vil igjen gi miljø- og helsegevinster.

Mandatet for gåstrategien er å: *“Utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående og for å gjøre det mer attraktivt å gå. Det skal settes opp nasjonale mål for perioden 2014-2023, det skal gis forslag til virkemidler og type tiltak som kan settes i verk for å nå de ønskede målene, og det skal utarbeides et rapporteringssystem for vurdering av måloppnåelse.”*

Det skal også gis et anslag over kostnader for gjennomføring av tiltak som staten har ansvar for.

Nasjonale føringer. Behovet for, og målsettingen om, bedre tilrettelegging for gående og overgang fra bilbruk til sykkel og gange er godt gjort rede for og forankret i en rekke stortingsmeldinger de senere årene. Målene for bedre miljø i byer og tettsteder og målene for samordnet areal- og tettsteds utvikling er rettet mot utvikling av mer konsentrerte by- og tettsteds strukturer, mer miljøvennlig transport og redusert transportbehov, samt bedre kvalitet i de bygde omgivelsene. Se egen boks.

² Retningslinje 2 for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023

Stortingsmeldinger og andre førende dokumenter

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 – St. meld. nr. 34 (1992-93). I denne stortingsmeldingen fastslås det at Statens vegvesen har ansvar for infrastruktur for syklende og gående langs riksvegnettet. Med denne meldingen fikk Statens vegvesen ansvar for planlegging, bygging, grunnnerv, drift og vedlikehold av anlegg for gang- og sykkeltrafikken langs riksveg slik at anleggene inngår i riksveganlegget.

Bedre miljø i byer og tettsteder – St.meld. nr. 23 (2001-2002). Stortingsmeldingen vektlegger utvikling av mer bærekraftige og konkurransedyktige byer og tettsteder. Dette favner både den overordnede bystrukturen og de enkelte områdene i byene og tettstedene. Arealplanleggingen beskrives som et viktig redskap både for å motvirke større arealforbruk pr. innbygger, byspredning med større avstander mellom de ulike funksjonene og økende transportbehov, energiforbruk, samt miljøbelastninger knyttet til forurensning og støy. Arealplanlegging samordnet med transportplanlegging fremheves også som viktig redskap for å utvikle mer funksjonelle og miljøvennlige by- og tettstedsstrukturer, og utvikling av attraktive byer og tettsteder med gode stedskvaliteter som ramme for ”det gode liv”. Å tilrettelegge for attraktiv, effektiv og trafikk sikker ferdsel for gående og syklende, særlig barns ferdsel til fots og på sykkel, er vektlagt i meldingen.

Resept for et sunnere Norge (Folkehelsemeldingen) – St.meld. nr. 16 (2002-2003) Stortingsmeldingen beskriver faktorene som bidrar til å skape helseproblemer og faktorer som bidrar til å beskytte mot sykdom. Det pekes på sammenhengen mellom den enkeltes og samfunnets ansvar og muligheter for å påvirke helsesituasjonen, og ansvar innenfor en rekke sektorer og politikkområder synliggjøres. Søkelyset settes bl.a. på foruroligende utviklingstrekk når det gjelder vår livsstil. Feil kosthold og fysisk inaktivitet trekkes frem og årsak til mye av forekomsten av bl.a. hjerte- og karsykdommer og kreft, og som framtidens store helseproblem.

De overordnede målene beskrives som (1) Flere leveår med god helse i befolkningen og (2) redusere helseforskjeller mellom sosiale lag, etniske grupper og kjønn. Ut fra dette er det skissert en politikk med fire innsatsområder:

1. Skape gode forutsetninger for å kunne ta ansvar for egen helse
2. Bygge allianser for folkehelse
3. Helsetjenestene: forebygge mer for å reparere mindre
4. Utvikle ny kunnskap

Økt fysisk aktivitet og gange som transport trekkes frem som viktige aspekter i flere av disse innsatsområdene.

Storbymeldingen – St.meld. nr. 31 (2006-2007)

Oslo og hovedstadsregionen har sterk befolkningsvekst, med press på arealer (1.1.4). Samordnet areal- og transportplanlegging må styre den fysiske byutviklingen, og kollektivtrafikken må samordnes bedre, infrastruktur og vesentlige miljøverdier. Regjeringen har som mål at Osloregionen skal utvikle seg i miljøvennlig og bærekraftig retning. Da er det nødvendig å redusere klimagassutslipp, øke bruken av kollektivtransport, redusere veksten i biltrafikken, bygge ut sykkelfelt og veier og konsentrere byveksten i etablerte byggesoner (1.4.9).

Nedbygging av funksjonshemmende barrierer – St. meld nr. 40 (2002-2003). Regjeringens visjon er at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal ha muligheter til personlig utvikling, deltakelse og livsutfoldelse på linje med andre samfunnsborgere. Fjerning av samfunnsskapt barrierer er avgjørende for å oppnå dette. Universell utforming er et av virkemidlene for å redusere gapet mellom individets forutsetninger og samfunnets krav.

Universell utforming tar høyde for mangfoldet av mennesker som til enhver tid lever i et lokalsamfunn og ser mennesket i et livsløpsperspektiv.

Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand – St.meld. nr. 26 (2006-2007). Meldingen vektlegger blant annet en bedre samordnet areal- og transportpolitikk, med overgang fra bilbruk til sykkel og gange, samt et attraktivt sykkelvegnett og trygge gangveier som viktige virkemidler for å oppnå en mer balansert transportmiddelfordeling.

Nasjonal transportplan 2010–2019 – St.meld. nr. 16 (2008-2009). Økt fremkommelighet for gående og syklende er framkommelighet er definert som etappemål. Det legges vekt på at flere gående og syklende vil gi miljø- og helsegevinster. Fylkeskommuner og kommuner anmodes om å prioritere anlegg for gående og syklende langs fylkesveger og kommunale veger. Det sies også at Samferdselsdepartementet vil gå inn med tiltak som sikrer at planer for slike anlegg i større grad vedtas og gjennomføres etter intensjonen.

Nasjonal transportplan 2006-2015 – St.meld. nr. 24 (2003-2004). Et av hovedmålene i denne stortingsmeldingen er mer miljøvennlig bytransport – med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk. Det legges blant annet vekt på øke fokuset på arealplanlegging og helhetlige areal- og transportplaner, samt økt tilrettelegging for gående.

Norsk klimapolitikk – St.meld. nr. 34 (2006-2007). Stortingsmeldingen omhandler blant annet tiltak og virkemidler for mindre bilbruk og endret transportmiddelfordeling: *”I byer må forholdene legges bedre til rette for at folk kan reise kollektivt, gå eller sykle. Dette må kombineres med restriktive tiltak overfor privatbilbruken som parkeringspolitikk og vegprising.”* ... *”I distriktene vil det særlig være overgang fra bil til sykkel og gange på korte reiser som gir effekt på utslippene. Potensialet er størst i de mindre byene og tettstedene, som ofte har en utflytende form og i liten grad er lagt til rette for gående og syklende”*.

Frivillighet for alle – St. meld nr. 39 (2006-2007). Det poengteres at frivillig sektor gir et viktig bidrag i det helsefremmende arbeidet.

Samhandlingsreformen – St.meld. nr. 47 (2008–2009). Helseutgiftene har økt kraftig det siste tiåret.. Den demografiske utviklingen med en større andel eldre i vil være en utfordring for fremtidens helsetjeneste og bærekraft i samfunnet. Det trengs mer forebygging og mindre behandling.

Nasjonal helse og omsorgsplan (2011-2015) – Meld. St nr. 16 (2010-2011). Oppfølging av samhandlingsreformen, styrking av det helsefremmende og forebyggende arbeidet i kommunene noe som vil føre til en mindre belastning på helsevesenet. Tverrsektorielt arbeid og innsatsen i andre sektorer er avgjørende for god helse. For å øke hverdagsaktiviteten nevnes bl.a. at tilgang på gang- og sykkelveier. *”Regjeringen er opptatt av å tilrettelegge mulighetene for å ta helsemessig gunstige valg. Økt fysisk aktivitet i hverdagen forutsetter gang- og sykkelveier, trygge og gode utemiljøer og lett tilgang til natur-, leke- og rekreasjonsområder.”* (s 44)

Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2009 -2013. Handlingsplanen berører de fleste samfunnsområder og alle departementer er involvert i gjennomføringen. Planen har fire prioriterte områder; Bygg og anlegg, planlegging og uteområder, transport og IKT. I tillegg kommer sektorovergripende tiltak. Handlingsplanen er koordinert med Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.

1.3 Det er mennesker som går

Å gå er en grunnleggende menneskelig aktivitet. Nesten alle går og gående er essensen av byliv, særlig det åpne, offentlige rom. Å gå gir oss direkte og umiddelbare opplevelser av våre fysiske omgivelser og menneskene rundt oss. Vi kan oppleve nærhet, trygghet, sikkerhet, og estetikk i omgivelsene, men også engstelse, frustrasjon, forurensning og støy. I tillegg er gåing knyttet til en rekke funksjoner i vårt daglige liv, herunder å tilfredsstillere ulike behov knyttet til blant annet sosialt liv, rekreasjon, helse og transport. Rike opplevelser og tilfredsstillende av behov skaper livskvalitet. Den bærekraftige byen må derfor være åpen for de gående og være rik på menneskelig nærvær.

De gående er med på å skape sine omgivelser. Et sted endrer karakter når mennesker tar det i bruk. Mennesker er med på å skape et steds atmosfære. Gående er også en premiss for at omgivelsene blir opplevd og forstått. Det er på denne måten et dynamisk forhold mellom omgivelsene og menneskene som bruker dem. Vår tilværelse skapes av mennesker og materielle strukturer i stadig endring. Å gå gir derfor et verdifullt bidrag til kunnskap og læring både av lokal historie, arkitektur, byplanlegging og samfunn, fordi de fysiske omgivelsene vi går i er et resultat av disse forholdene.

Å være en gående er en rolle. Mennesker har mange roller. Når vi går er vi både fotgjengere som skal dekke våre transportbehov, vi er borgere som benytter oss av et steds ulike tilbud og vi er deltakere i et sosialt felleskap. Det er knyttet ulike krav og kompetanse til disse rollene som det er viktig å ivareta.

Alle må kunne fylle rollen som gående. I planleggingen antas det gjerne at vi som fotgjengere har de mentale, fysiske og kunnskapsmessige forutsetninger det trengs for denne rollen, og at vi er skikkelig rustet til å takle ulike miljømessige forhold. Disse kravene er imidlertid ikke alltid oppfylt. Universell utforming sikrer at alle ivaretas. Barn, eldre og personer med begrenset mobilitet bør kunne tilfredsstillere sine transportbehov som fotgjenger og å nyte et rikt og levende liv ute i det offentlige rom. Gåstrategien har en vid forståelse av hvem som er gående (se egen boks).

Egen boks med bilder som støtter opp.

En vid forståelse av hvem som er gående er lagt til grunn i den nasjonale gåstrategien. Gående eller fotgjengere omfatter flere enn de som bare ferdes på bena. I Vegloven (§ 2 nr. 3) benyttes begrepene fotgjenger og gående, der gående inkluderer også den som;

- a) går på ski eller rulleski
- b) fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke
- c) leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.

1.4 **Gevinst for samfunn og enkeltmennesker**

Å legge til rette for gående og få flere til å gå gir en rekke gevinster både for samfunnet og for enkeltmennesker:

Å satse på gående er, sammen med andre tiltak, viktig for å få til mer miljøvennlig transport som gir bedre miljø og klima. Bedre tilrettelegging for gående bidrar til et mer inkluderende samfunn og kan føre til færre trafikkulykker. Flere gående bidrar også til mer levende og trygge nærmiljø, og et mindre sårbart transportsystem. Mer gåing som fysisk aktivitet gir bedre helse. Det kan også være økonomisk lønnsomt å satse på gående. Disse fordelene beskrives litt nærmere i dette kapitlet.

Mer miljøvennlig transport

Transport er en vesentlig bidragsyter til luftforurensning og klimagassutslipp. Luftforurensning medfører negative helseeffekter med betydelige samfunnskostnader og klimagassutslipp gir store kostnader til reduksjonstiltak, kvotekjøp og tilpasning. Reduksjon av transportomfang er vesentlig for å nå nasjonale miljømålsetninger³ som er at Norge skal bli klimanøytral innen 2030.

Økt gange er en forutsetning for å få til mer miljøvennlig transport. Nesten 60 prosent av alle bilreiser er under 3 km (se kapittel 2 befolkningens reiser til fots). Det er et potensial for å overføre deler av disse korte bilreisene til gange og sykkel.

Det forventes en stor befolkningsvekst fram til 2023 som i seg selv fører til mer samlet transport – også flere fotgjengere. Et mål er at all nyskapt trafikk som følge av dette skal tas med miljøvennlige transportmidler og en konsekvens av dette er at andelen gåturer i befolkningen må da øke. God tilrettelegging for de gående er da nødvendig. Det forventes også en større andel eldre enn i dag. Dette er en befolkningsgruppe som kan ha behov for spesiell tilrettelegging for å gå mer.

Mer bruk av kollektivtransport. Tilrettelegging for gående betyr også tilrettelegging for mer bruk av kollektivtransport. Alle kollektivreiser innebærer en eller flere etapper med gåing. Kvaliteten og effektiviteten på disse etappene er ofte lite vektlagt, men kan ha avgjørende betydning for hvordan reisene foretas. Når trafikantene blir spurt, er de villige til å betale omtrent dobbelt så mye for å redusere gangtiden fra og til holdeplassen som de er for å redusere reisetiden på selve transportmiddelet (Ruud og Frøysadal 2002⁴)

Skal folk gå, må de ha lyst til å gå. Det er en utfordring å lage attraktive anlegg for gående – det vil si gode byer, tettsteder og boligområder. I følge *St.meld. nr. 23 – Bedre miljø i byer og tettsteder* bør fremtidens byer være tette, funksjonelle, mangfoldige og i større grad være basert på miljøvennlig transport. Kollektivtransporten må styrkes og utgjøre ryggraden i transportsystemet og bystrukturen. Det bør være korte avstander mellom viktige gjøremål og byene bør ha utemiljøer som

³ Tiltak med synergieffekter for luftkvalitet og klima. Statens vegvesen Region øst. Mars 2011.

⁴ Alberte Ruud og Edvin Frøysadal 2002. Målrettet kollektivtransport, Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak. TØI rapport 587/2002 (s 34)

fremmer gange og sykling, helse og livskvalitet.

Et mer inkluderende samfunn.

Økt tilgjengelighet til, og i, det offentlige rom vil styrke sosiale nettverk for den enkelte og bidra til et mer integrert lokalsamfunn. Bedre tilrettelegging for gående vil kunne gi bedre tilgjengelighet til velferdsarenaer som arbeid, skole, offentlige tilbud og andre servicetilbud for den delen av befolkningen som foretrekker å gå eller som ikke kan nå sine destinasjoner på annen måte. Å sørge for at infrastrukturen får *universell utforming* er en måte å sikre dette på.

Gjennomsnittsmennesket er ikke lik Da Vinci's idealmenneske. Det er stort mangfold og variasjon. Barn møter hindringer i omgivelsene fordi de er lavere enn voksne og ikke rekker høyt nok, ikke forstår alt, osv. Voksne møter hindringer når de har med seg barnevogn, bærer tunge ting eller er skadet. Mange eldre kan ha redusert styrke, bevegelighet, syn, hørsel, hukommelse og reaksjonsevne.

En stor andel av befolkningen har nedsatt funksjonsevne – som er medfødt eller som følge av sykdom eller skade, eller midlertidig. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 sier 9 prosent av befolkningen at de har varige fysiske problemer som gjør det vanskelig for dem å gå. Risikoen for å få nedsatt funksjonsevne øker med alderen.

Forskjell mellom nedsatt funksjonsevne og funksjonshemming. Det er ikke nødvendig at personer med nedsatt funksjonsevne blir funksjonshemmet i forhold til samfunnsmessig deltakelse. Slik funksjonshemming oppstår bare når det foreligger et gap mellom individets forutsetninger og omgivelsenes utforming eller krav til funksjon. Undersøkelser viser imidlertid at 17-20 prosent av mennesker med nedsatt funksjonsevne opplever hindringer av en slik karakter at de kan defineres som funksjonshemmet⁵.

Krav til universell utforming er sikret i Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, som trådte i kraft 1. januar 2009, og legges til grunn for tilrettelegging for gående. Det er følgelig også et hovedmål i Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 og i forslaget til mål for Nasjonal transportplan 2014-2023⁶ at transportsystemet skal være universelt utformet. Dette er nødvendig for å få et mer inkluderende samfunn.

⁵ St.meld. nr. 40 (2002–2003) Nedbygging av funksjons hemmende barrierer. (Kap 1.5)

⁶ Retningslinje 2 for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023



Levende og trygt nærmiljø

Folk gir folkeliv. Det betyr mye for et sted at folk stimuleres til å bruke tid utendørs. Det er den tiden beboerne tilbringer ute som skaper aktivitet og attraktive områder. Det er summen av alle beboernes uteaktiviteter, som for eksempel ærender i området, korte turer til butikken eller bussholdeplassen, opphold på benker eller plener, tiden de tilbringer på nærkafeen eller tiden de bruker på veien til eller fra mål utenfor området som er med på å skape folkeliv. Flere folk ute gir mer folkeliv og mer trygghet. Særlig for barns selvstendige mobilitet i nærmiljøet er det positivt at uteområdene også brukes av voksne. De voksnes tur til bussen er med på å gjøre nærmiljøet trygt for barn. De voksne blir også da kjent med naboen som kanskje står og venter på holdeplassen. Dette bidrar til en opplevd trygghet både for barn, og for at foreldre tør slippe barn ut på egenhånd. Dette gir gode tettsteder og boligområder.

Det må være trygt å gå. Å kunne ferdes trygt ute er en avgjørende forutsetning for å skape imøtekommende og velfungerende byer og nærmiljø for mennesker. Både den opplevde og den reelle tryggheten er avgjørende faktorer for bruken av offentlige uterom rom.

I stortingsmeldingen *Bedre miljø i byer og tettsteder* forutsettes det at barn og unge må kunne ferdes trygt i nærmiljøet. Barns ferdsel til fots og på sykkel er viktig for deres utvikling av blant annet motoriske ferdigheter. Dersom barn i større grad kan gå og sykle til sine aktiviteter reduseres behovet for foreldrekjøring med bil⁷.

Kvalitet i omgivelsene har betydning for folkeliv og trygghet. Noen utearealer virker øde og forlatt, mens andre summer av liv. Forskjellen ligger i hvorvidt muligheten for å gå er kombinert med tilbud om opphold, opplevelser og komfort. Aktivitetsnivået er betydelig høyere i områder med flere funksjoner enn i rene transittområder. I alle byområder hvor man inviterer mennesker til å gå og sykle, må utformingen av omgivelsene ta utgangspunkt i den menneskelige skala⁸.

At byen er oversiktlig og lett å finne fram i, bidrar også til opplevelsen av trygghet og forutsigbarhet. Klare visuelle særpreg og offentlige rom med selvstendig karakter kan bidra til at vi lettere finner fram og kan skille et sted fra et annet.

⁷ Bedre miljø i byer og tettsteder. St.meld. nr. 23 (2001-2002)

⁸ Byer for mennesker. Jan Gehl

Færre trafikkulykker

Bedre tilrettelegging for fotgjengere er viktig for trafikksikkerheten. Fotgjengerulykker utgjør i dag om lag 11 prosent av ulykkene med dødelig utgang i vegtrafikken. I perioden 2005-2009 ble totalt 145 fotgjengere drept og 532 hardt skadd. De fleste ulykkene skjer når fotgjengere krysser eller oppholder seg i kjørebanelen.

Risikoen for dødsulykker blant fotgjengere er blitt redusert i løpet av de siste 20 årene. Likevel er risikoen for fotgjengere i dag ca. 10 ganger så stor som risikoen per personkilometer for bilister (Elvik og Erke 2007)⁹. Det er imidlertid større usikkerhet knyttet til estimeringene av risikoen for fotgjengere enn for motorkjøretøy. Dette er fordi vi har dårligere tall på omfanget av gående ute i trafikken enn for andre trafikantgrupper (usikre eksponeringstall).

Tabell: Drepte og hardt skadde per million personkilometer i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005 fordelt på trafikantgrupper

Transportmiddel	1985	1992	1998	2001	2005
Bilførere	0,19	0,19	0,19	0,18	0,15
Bilpassasjerer	0,19	0,17	0,16	0,14	0,13
Fotgjengere	0,64	0,79	0,68	0,63	0,47
Syklister (f + p)	1,43	1,22	1,23	1,08	0,82
Moped (f + p)	2,12	1,45	1,22	1,31	1,29
Lett MC (f + p)	4,23	1,56	1,48	1,38	1,27
Tung MC (f + p)	4,2	1,69	1,33	0,91	0,61

(Risikotallene for bil, MC og moped er basert på Statistisk sentralbyrås (SSB) ulykkesdata og eksponeringstall fra Rideng og Vågane (2008). Tallene for fotgjengere og syklister er basert på SSBs ulykkesdata og eksponeringsdata fra TØIs reisevaneundersøkelser (Bjørnskau 2003, Denstadli mfl. 2006). f = fører og p = passasjer.)

Flere forhold påvirker antall og alvorlighetsgraden for fotgjengerulykker.

Studier av veg- og trafikkrelaterte forhold viser blant annet følgende (Elvik og Erke 2007):

- Skader ved fotgjengerulykker blir mer alvorlige når farten øker.
- Ulykker utenfor tettbygde strek er mer alvorlige enn i tettbygde strøk.
- Vegforhold som for eksempel asfalthull, glatt veg og høye kantstein bidrar til økt ulykkesrisiko for fotgjengere.
- Antallet alvorlige ulykker er høyere på tørr enn på våt veg.
- Antallet alvorlige fotgjengerulykker er større i dagslys enn i mørket, men forskjellen mellom dag og kveld/natt er mindre enn for andre trafikanter.
- Skaderisikoen er større for fotgjengere som ikke bruker refleks enn for de som gjør det. Mellom 95 og 99 prosent av alle alvorlige skadde fotgjengerne brukte ikke refleksive materialer
- Trafikksikkerhetstiltak som reduserer farten av motorkjøretøy, reduserer også ulykkesrisikoen for fotgjengere.

⁹ Elvik, Rune og Erke, Alena 2007. Realisering av nullvisjonen: Forebygging av fotgjengerulykker og reduisering av ulykkesnes alvorlighet. TØI rapport 889/2007

Funnene viser at tiltak for å øke sikkerheten for gående både bør rettes mot vegforhold, trafikantene selv og kjøretøyene. Dette gjenspeiles blant annet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013.

Med mer universelt utformet løsninger som er mer intuitive i bruk vil dette føre til mindre uønsket atferd kunne redusere faren for ulykker

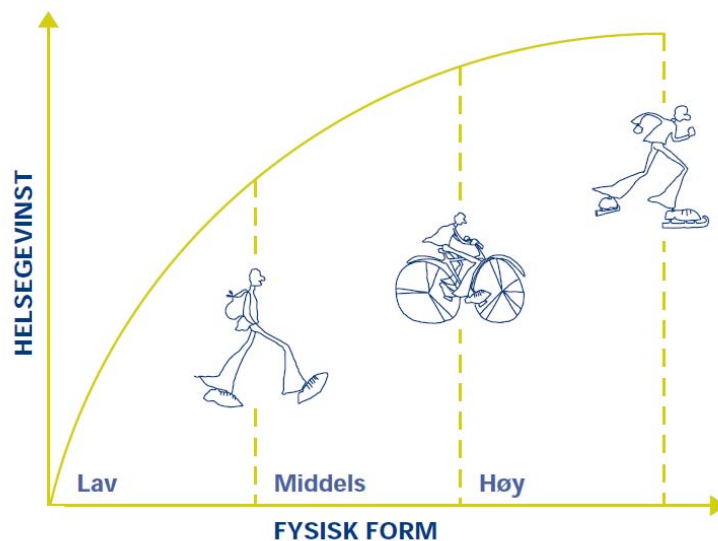
Mer fysisk aktivitet og bedre helse.

Økt gåing gir helsegevinst, både på individnivå og på samfunnsnivå.

Gange er den vanligste formen for fysiske aktivitet i Norge i alle aldersgrupper. Undersøkelser viser likevel at under 50 prosent av den voksne befolkningen går minst 10 minutter hver dag. Rundt 50 prosent av 15 åringene oppfyller anbefalingene om minst 60 minutters variert daglig fysisk aktivitet. Kun 20 prosent av voksne over 20 år tilfredsstillende gjeldende anbefalinger om minst 30 minutters daglig moderat fysisk aktivitet. Potensialet er stort for økt aktivitet og gange er her en sentral aktivitet.

Gange gir samme helsegevinst som annen fysisk aktivitet. Studier viser at personer som er i god fysisk form lever lenger og er mindre syke enn personer som er i dårlig fysisk form¹. Helsegevinsten av gange er avhengig av mengde aktivitet og intensiteten. Gange er en sentral aktivitetsform for å opprettholde god helse.

Fysisk aktive personer lever lenger. Personer som er fysisk aktive lever lenger sammenlignet med fysisk inaktive¹⁰. Beregninger tyder på at fysisk inaktive i 30-årsalderen vil kunne leve 3-8 år lenger dersom de kommer i gang med regelmessig fysisk aktivitet. Gevinsten avhenger blant annet av hvor gamle de er når de endrer atferd og mengden fysisk aktivitet. Det er et klart dose-responsforhold¹¹.



¹⁰ Helsedirektoratet (2008). Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge – En kartlegging av aktivitetsnivå og fysisk form hos 9- og 15-åringene, IS-1533.

¹¹ Helsedirektoratet (2009). Fysisk aktivitet blant voksne og eldre – Resultater fra en kartlegging i 2008 og 2009, IS-1754

Mindre syke. I *Aktivitetshåndboken – fysisk aktivitet i forbygging og behandling*¹² blir det poengtert at det totale energiforbruket av fysisk aktivitet vil ha betydning i forebygging og behandling av enkelte lidelser, herunder hjerte- og karsykdomer, metabolsk syndrom, diabetes type 2, overvekt og fedme. Fysisk aktivitet gir færre år med kronisk sykdom. Beregninger fra Danmark viser at hvis en inaktiv 30-åring, mann eller kvinne, blir moderat aktiv, kan han/hun forvente å unngå henholdsvis 2,4 år og 2,7 år med kronisk sykdom relatert til fysisk inaktivitet. Hvis aktivitetsnivået økes til meget aktiv, vil han eller hun kunne forvente henholdsvis 4 og 4,8 færre år med kronisk sykdom. Å gå er en unik medisin uten bivirkninger

Ved å gå holder de eldre seg i form. I løpet av 30–40 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen i Norge være 65 år eller eldre. Befolkningsframskrivninger viser at antallet personer på 67 år og over vil øke fra 0,6 millioner i 2002 til omtrent 1,5 millioner i 2060 (SSB 2010). Økningen er særlig sterk blant de eldste, fra 80 år og eldre (SSB 2004). (Hjorthol 2011). Denne ”eldrebølgen” vil kunne innebære store samfunnsmessige kostnader til for eksempel helse og transport. Samtidig vet vi at det gjennom økt fysisk aktivitet er et stort potensial til aktive, selvhjulpne og friske eldre. Eldre kan stå overfor krav til i større grad å ta ansvar for egen helse. Å gå mer kan være en god løsning for eldre for å beholde helsen lengre.

Gange er økonomisk lønnsomt på flere nivåer

Det er billig å gå og nytten eller lønnsomheten for samfunnet ved at flere går er knyttet til økte leveår, nedgang i sykefravær og mindre ulykker. For handelsstanden er det lønnsomt med flere gående i sentrumsområder.

Gange er et billig transportalternativ for den enkelte. Det er en høyere andel som går til fots blant personer med lavere utdanning og lavere inntekt, sammenlignet med dem med høyere inntekt og utdanning. Dette i motsetning til totalt fysisk aktivitetsnivå hvor grupper med høy utdanning og inntekt er overrepresentert. Det betyr at gange er viktig som fysisk aktivitet for de i befolkningen som har lavest inntekt.

Et stort velferdsmessig potensial kan utløses ved å satse på mer gange som fysisk aktivitet. Den samlede velferdsgevinsten i et livsløpsperspektiv kan ha en verdi på 4 millioner kroner for en person som er moderat aktiv med 30 minutter daglig ved gange. Estimater er gitt i Helsedirektoratets rapport *Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet*. Tabellen under viser en oversikt over velferdsgevinsten ved at flere går i hverdagen. Gevinsten i regneeksemplene vil overskride betydelige tiltakskostnader.

Tabell xxx. Beregnet velferdsgevinst i millioner kroner per år ved at et gjennomsnitt av voksenbefolkningen går 10-15 minutter ekstra hver dag.

¹² *Aktivitetshåndboken – fysisk aktivitet i forbygging og behandling* Helsedirektoratet Rapport IS-1592

Antall personer	Velferdsgevinst i millioner kroner per år		
	Lav intensitet	Moderat intensitet	Høy intensitet
1000	12,5	25	50
5000	62,5	125	250
10 000	125	250	500
1 000 000	12 500	25 000	50 000
2 000 000	25 000	50 000	10 000

Kilde: http://www.helsedirektoratet.no/vp/multimedia/archive/00313/Helseeffekter_av_fy_313539a.pdf

Lønnsomt for handelsstanden. Det er mange næringsdrivende i bysentra som er skeptiske til å legge mer til rette for gående på bekostning av bilen. De er engstelige for nedgang i omsetning. Erfaringer fra områder der bysentra er mer tilpasset fotgjengere, viser imidlertid høyere overskudd enn bilbaserte forsteder.¹³ Denne type overskudd kalles ”Place making dividend”. Folk blir lenger, kommer tilbake oftere og bruker mer penger på steder som de liker og trives å være i.

Studier¹⁴ har også funnet at det å gjøre en gate mer fotgjengervennlig fører til økning i boligpriser og at det er en økonomisk kobling mellom gatens fotgjengervennlighet og pris for leie av butikklokale. Dette reflekterer hvilken betydning gatens rolle og utforming har for butikkenes inntjeningspotensial. Erfaringer fra London viser at mennesker som går til et handelssentrum bruker over 40 prosent mer penger enn de som ankommer med bil og over 55 prosent mer enn de som reiser med undergrunnsbanen.

1.5 De gående må prioriteres

Å legge til rette for gående og få flere til å gå gir som beskrevet over en rekke gevinster både for samfunnet og for enkeltmennesker. De gående må prioriteres i planleggingen. I dag blir de gåendes behov lett satt til side av andre ”tyngre” transportbrukere. De gående tilbakelegger ikke like lange avstander som andre transportgrupper, men de gjør seg derimot sterkt gjeldende i antall turer. Dessuten er det å gå et element ved alle reiser. Gå-trafikken blir ofte undervurdert og biltrafikken blir lett overvurdert i offentlig planlegging. Eksakt kunnskap om befolkningens reiser til fots er nødvendig.

Forhold som fremmer og hemmer gåing

Det er mange forhold som fremmer og hemmer omfanget av gåing i befolkningen. Det er imidlertid noen forhold som utmerker seg:

Høy befolkningstetthet og tett bystruktur innebærer korte avstander og effektivt kollektivtransporttilbud. Dette er forhold som fremmer mer gåing fordi det bedrer konkurranseforholdet til bil. Byspredning skaper derimot lange reiseavstander og gjør det vanskelig å få til et godt og lønnsomt kollektivtilbud. Data fra reisevaneundersøkelsen viser at det i slike områder er en høy bilbruksandel og lav andel gående. Dette blir mer omtalt i kapittel om fysisk tilrettelegging.

¹³ **Eksempel fra Drammen (?)** og Studie gjennomført i Washington DC av The Urban Land Institute. Referert av Cindy Perman, 19 April 2011 på CNBC.com

¹⁴ ”Valuing Urban Realm” av MVA Consultancy. Oppdrag for Transport for London Urban Design team

Sosioøkonomiske og kulturelle forhold. Økt utdanningsnivå kan bety at flere velger å gå. Økt utdanning er en drivkraft i retning av sentralisering fordi arbeidsmarkedet for personer med høyere utdanning for en stor del befinner seg i byene. Økt inntektsnivå derimot, øker reisevolumet og senker terskelen for bruk av bil. Det samme gjelder den økte tidsknappheten i samfunnet som til i dag har ført til større avhengighet av bilen for å utføre de daglige gjøre-målene. Å gå tar for lang tid. Ved effektivisering av kollektivtransporten og vekten på å tilrettelegge for gange og sykkel kan imidlertid endre dette. Det er da avgjørende at investeringene holder tritt med investeringene i vegnettet. Økt fokus på helse kan også bidra til mer gange.

Barrierer for å gå

EU gjennomførte for noen år siden et prosjekt (ASTUTE avsluttet i 2007) der formålet har vært å identifisere og forstå befolkningens barrierer for å gå og sykle mer ¹⁵Barrierene for å gå mer viste seg å være følgende:

Mangel på infrastruktur

- Mangel på integrasjon mellom forskjellige rutenett
- Dårlig tilgjengelighet til kollektivtransport
- Mangel på gangveger og gjennomganger
- Dårlig vedlikehold av infrastrukturen – både sommer og vinter

Mangel på trygghet og sikkerhet

- Mangel på sikker infrastruktur
- Mangel på klare regler eller lovgivning
- Mangel på trygge omgivelser
- Angst for hærverk og tyveri

Utilstrekkelig informasjon

- Mangel på informasjon om, hvordan man når sin destinasjon sikkert
- Mangel på informasjon om stier og ruter
- Utilstrekkelig eller dårlig skilting av stier og ruter

Mangel på fasiliteter

- Kvaliteten og omfanget av fasilitetene for gående er for dårlige (toaletter, informasjonstavler og tilbud generelt)
- Mangel på benker og hvileplasser
- Fasiliteter som kan hjelpe til å håndtere klimaet og topografien (for eksempel overbygg og heiser)

Mangel på gåkultur

- Begrenset interesse for og viten om miljø og helse i befolkningen
- Mangel på kompetanse i kommuneadministrasjonen og hos lokale

¹⁵ www.astute-eu.org

organisasjoner til å fremme interessen og kunnskapsnivået om miljø og helse

- Mangel på fokus på handikappede, etniske minoriteter, eldre eller boligområder, som trenger tilrettelegging
- Dårlig helsetilstand i befolkningen

Manglende fokus fra offentlig sektor

- Transportpolitikken prioriterer biltrafikk
- Mangel på samarbeid mellom kommunen og organisasjoner, som arbeider for å fremme mer gåing
- Mangel på forståelse for verdien av informasjon og kampanjer
- Mangel på samordnet areal- og transportplanlegging
- Mangel på politisk eierskap til tema

Manglende støtte fra den private sektor

- Mangel på insitamenter til å utarbeide transportplaner i bedrifter for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt.
- Mangel på kunnskap og kompetanse i forhold til å utarbeide transportplaner og fremme mere bærekraftig transport
- Tilbakeholdenhet med å blande seg i medarbeidernes transportvaner
- Mangel på insitamenter til arbeidsgivere for å fremme gange og sykling

Dette er alle forhold det er viktig å ta tak i en nasjonal gåstrategi.

2 Befolkningens reiser til fots

2.1 Hvem går og hvor mye?

Nasjonale reisevaneundersøkelser

Omfanget av befolkningens reiser til fots fanges opp i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). Den siste RVUen ble gjennomført i 2009¹⁶ og var den sjettede i sitt slag.

Måler reiseaktivitet og reisemønster. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. RVUene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Se egen boks for definisjon av en gangtur.

En gangtur er definert som en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt. Starter man hjemme og går helt til arbeidsplassen, er dette en arbeidsreise til fots. Gå man derimot bare til stasjonen og tar toget, vil det være toget som er hoved-transportmiddelet fordi toget dekker den lengste delen av reisen.

Skjult gåing. Det er en del gåing som ikke kommer fram i statistikken fordi det fokuseres på hoved-transportmiddelet. RVU-dataene gir likevel en god indikator på omfanget av gåingens andel av de daglige reisene. En fordel er at den manglende innrapporteringen er systematisk og gir derfor god sammenligning over tid.

Omfang av gåing i befolkningen

Daglige reiser til fots utgjør omtrent 22 prosent av alle reiser. Det har vært en liten økning fra 2005, men lik den i 2001. Det er særlig i Oslo at flere turer er til fots. Om økningen fra 2005 er en trend eller bare en tilfeldig variasjon er vanskelig å si. Noe av økningen kan skyldes økt kollektivtransport. Gåing til og fra holdeplass er ikke med i disse tallene, men økt bruk av kollektivtransport genererer gjerne også egne reiser til fots (hele reisen til fots) mellom to formål.

¹⁶ TØI-rapport 1130/2011: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009-nøkkelrapport

Tabell...: Daglige reiser etter transportmiddel. 1992- 2009. Prosent

Transportmiddel	1992	1998	2001	2005	2009
Til fots	21	19	22	20	22
Sykkel	7	6	4	5	4
Kollektiv	8	9	9	8	10
Bilfører	50	53	52	54	52
Bilpassasjer	13	11	12	12	11
MC/Annet	1	1	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1130/2011

Sammenligning med andre land. Av de nordiske landene er det Sverige som har høyest gangandel med 23 prosent. Danmark har lav andel reiser til fots, men til gjengjeld høy andel syklende. Vi i Norge både går og sykler mindre enn i disse landene. Her har vi en stor utfordring.

Tabell...: Andel daglige reiser til fots og med sykkel i Norge Sverige og Danmark. Prosent.

Land	Til fots	sykkel	sum
Norge 2009	22	4	26
Sverige 2005 ¹	24	9	33
Danmark 2006-2009 ²	17	16	33

¹Kilde: Den nationella resvaneundersökningen 2005-2006

²Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2009

Høyest andel gående i byer og tettsteder. Det er store geografiske variasjoner i hvor mye vi går. Valg av reisemiddel har sammenheng med blant annet befolkningstetthet og sentralitet i området hvor reisen foretas. Derfor har særlig de større byene høye andeler reiser til fots. Det er også her det største potensialet ligger. De høyeste andelene i Europa ligger på rundt 50 prosent (Paris og Madrid). Andelen gående i 2009 var i Oslo på 34 prosent, mens den utgjorde 27 prosent i de tre andre store byene. Vi ser at det er minst gåing rundt storbyene. Befolkningen i omegnskommunene til Oslo går aller minst.

Det er først og fremst i Oslo at andelen reiser til fots har gått opp. Fra 2005 til 2009 gikk den opp fra 30 til 34 prosent. Rundt Oslo går de mindre, men rundt de andre tre store byene har andelen turer til fots gått opp fra 15 til 18 prosent siden 2005. Dette kan skyldes god tettstedsutvikling i disse områdene. God tettstedsutvikling i resten av landet kan også være årsaken til økningen i gangandeler i disse områdene.

Tabell...: Transportmiddelfordeling i ulike områder i Norge i 2005 og 2009. Prosent.

	Til fots	Sykkel	Bil-fører	Bil-pass	Kollektivt
Oslo (2009)	34	5	28	7	25
(2005)	30	5	34	9	21
Omegn Oslo (2009)	17	3	57	11	11
(2005)	18	3	57	12	9
Bergen/Trondheim/Stavanger (2009)	27	5	44	11	12
(2005)	28	5	45	12	10
Omegn til Brg/Trd/Stv (2009)	18	3	60	11	6
(2005)	15	5	60	13	6
Resterende seks største byer (2009)	19	5	53	13	8
(2005)	19	6	55	13	6
Mindre byer (2009)	20	4	57	13	5
(2005)	19	5	59	12	4
Resten av landet (2009)	20	4	59	11	4
(2005)	18	4	61	12	4

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1130/2011

Noen går mer enn andre

De "rene" fotgjengerne – de som alltid går. En av tre foretar fortsatt minst én reise til fots, men det er mange av disse som også kjører bil eller reiser med andre transportmidler i løpet av dagen. 12 prosent av de som har reist er "rene fotgjengere, det vil si at de har gått på alle sine reiser. Det er flest rene fotgjengere blant de eldste og de som mangler bil. Det vil ofte være de samme personene, og forklaringen kan også være at de har færre reiser enn andre. I de største byene er også andelen rene fotgjengere relativt høy. (TØI-rapport 858/2006). **(Må ha nye tall fra 2009)**

De yngste går mest. Det er ikke så rart at andelen gående er stor blant de yngste, de mellom 13 og 18 år. De kan ikke kjøre bil og må stole på egne krefter for å reise hvis de da ikke blir kjørt. Det er imidlertid interessant å se at andelen ungdom mellom 13-18 år som sitter på i bil er gått litt ned siden 2005. Det er flere som går og det er flere som reiser kollektivt i 2009 enn i 2005. Andelen som sykler har derimot gått ned. Hvis ungdom heller reiser kollektivt enn å sykle er det en utfordring særlig når det gjelder fysisk aktivitet og helse.

Det er særlig unge i byene som går. I Oslo er 50 prosent av ungdommenes reiser gangturer. Når det gjelder korte reisene i nærmiljøet, foretas 85 prosent av disse til fots av ungdommene. Også i de andre store byene går ungdom relativt mye. Her er andel reiser til fots blant ungdom 39 prosent. Den største utfordringen er imidlertid områdene rundt Oslo. Her er andelen gående blant ungdom aller lavest. Se tabell.

De eldste går mye. Eldre over 75 år har også en relativt høy gangandel med 30 prosent av sine reiser til fots. Det er også denne gruppen som har mest å hente rent helsemessig av å gå mer. Denne gruppen har ikke endret gangandel siden 2005. Heller ikke 67-74 åringene og 45-54 åringene har endret gangandeler siden 2005. De aldersgruppene som går aller minst er de mellom 35-54 år. (Se tabell..)

Tabell...: Transportmiddefordeling for ulike aldersgrupper i 2009 og 2005 - Prosent

Alder	År	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilpassasjer	Bilfører
13-17 år	2009	36	9	21	28	1
	2005	32	15	17	31	1
18-24 år	2009	29	4	18	14	34
	2005	26	5	14	16	38
25-34 år	2009	24	4	11	9	53
	2005	21	3	8	9	58
35-44 år	2009	16	4	6	6	67
	2005	14	4	5	7	69
45-54 år	2009	16	4	5	7	66
	2005	16	4	5	8	66
55-66 år	2009	20	3	6	10	59
	2005	19	3	6	10	62
67-74 år	2009	24	3	5	12	55
	2005	24	2	5	12	56
75+ år	2009	30	3	11	18	37
	2005	30	2	8	16	42

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1130/2011

Andre forskjeller. For det første så har kvinner en høyere andel som går (25 %) enn menn (19 %). Dette skyldes i hovedsak at menn kjører mer bil enn kvinner. Par med barn går minst (19 %) og enslige uten barn går mest (31 %). De som jobber mye overtid (har såkalt mertid) går minst (15 %) og de som ikke er yrkesaktive går mest (31 %). De med lavest inntekt går mest (33-29 %) og de med de høyeste inntektene går minst (14-17 %).

Tabell.: Transportmiddelfordeling for ulike aldersgrupper i ulike deler av landet i 2009 - Prosent

Region	Andel gående totalt	Andel gående i nærmiljøet	Andel gående på lengre turer
Oslo	34		
13-17 år	50	85	25
18-66 år	34	69	25
67 år +	31	63	18
Omegns-kommuner til Oslo	17		
13-17 år	26	68	16
18-66 år	14	43	9
67 år +	31	65	20
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	27		
13-17 år	39	74	26
18-66 år	27	59	19
67 år +	24	45	17
Omegns-kommuner til B/T/S	18		
13-17 år	45	62	33
18-66 år	16	43	10
67 år +	21	40	16
Resterende seks største byer	19		
13-17 år	32	60	20
18-66 år	17	47	11
67 år +	24	50	16
Mindre byer	20		
13-17 år	35	67	24
18-66 år	17	42	12
67 år +	24	48	15
Resten av landet	20		
13-17 år	35	60	26
18-66 år	17	40	11
67 år +	30	56	18

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport -----/2011 Brechan 2011

2.2 Når, hvor og hvor langt

Gangavstander

I løpet av en gjennomsnittsdag har 33 prosent av oss gjennomført en reise til fots (tall fra 2005). Hver person foretar 0,74 reiser til fots. Dette tilsvarer i gjennomsnitt 1,4 km pr dag. De som har gått har i gjennomsnitt gått 3,5 km per dag (tall fra 2005).

Hver reise er i gjennomsnitt 1,7 km. Dette har mer eller mindre vært konstant siden 1998 med et lite fall i 2001. Reiselengden med de andre transportmidlene har imidlertid økt. Det vil si at vi reiser lengre og lengre turer med de fleste andre transportmidler, mens det er lite endring i hvor lang en gangtur er.

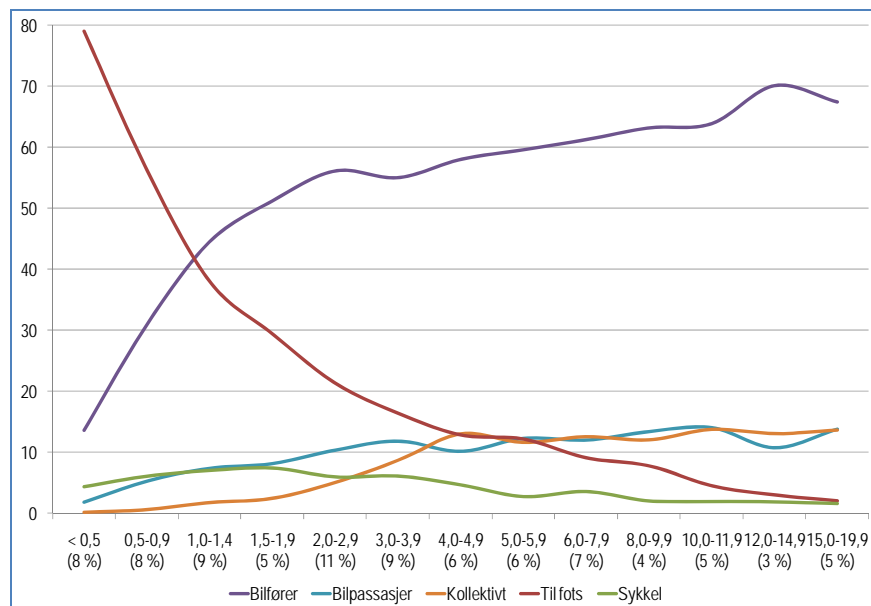
Tabell...: Utvikling av gjennomsnittlig reiselengde pr tur med ulike transportmidler fra 1992 til 2009. Kilometer

Transportmiddel	1992	1998	2001	2005	2009
Til fots	1,3	1,6	1,4	1,7	1,7
Sykkel	2,6	2,8	2,9	3,3	4
Kollektiv	17,3	23,7	29	26,7	27,7
Bilfører	12,3	11,9	12,9	12,4	13,6
Bilpassasjer	16,8	13,6	17,7	15,5	17,4
MC/moped	5,3	11,9	15,2	9	8,6
Annet	8,8	6,6	6,6	10,1	15,5
Sum	10,6	10,5	11,9	11,1	12

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1130/2011

Det er på korte turer vi går mest. På reiser (hele reiser) under 500 meter så er 80 prosent gangturer. Det kan imidlertid se ut som det er en magisk grense på 1 – 1,5 km. For disse reisene er det like mange som velger å gå som å kjøre bil. Blir reisene lenger så synker andelen gåturer. Se figur.

Figur ...: Reisemiddelandeler (prosent) ved forskjellige reiselengder (km)



Note: Prosenttallet i parentes ved hver reiselengde viser andelen av det totale antall reiser som ligger innenfor det aktuelle lengdeintervallet. Kilde: RVU 2009.

De fleste gangturer er korte. Nesten halvparten (48 %) av alle turer til fots er under en kilometer og 81 % er under tre kilometer. Til sammenligning så nesten en tredel (31 %) av bilreisene som fører er under tre kilometer og over en fjerdedel (27 %) av bilreisene som passasjer er under tre kilometer. (Se tabell)

Tabell...: Reiselengder for daglige reiser etter transportmiddel - Prosent

	< 1 km	1 - 2,9 km	3 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 19,9 km	> 20 km	Sum
Til fots	48	33	10	7	2	0	100
Sykkel	20	40	20	12	6	3	101
MC/moped	7	26	22	21	15	9	100
Bilfører	7	24	16	19	16	17	99
Bilpassasjer	5	21	16	20	16	21	99
Kollektiv	1	11	19	25	22	22	100
Annet	14	20	15	18	15	18	100

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. TØI-rapport 1130/2011

Vi går når vi bruker andre transportmidler. Bortsett fra på de reisene vi går hele veien (hele reiser til fots) er det først og fremst reiser med kollektivtransport som medfører gåing. I gjennomsnitt innebærer en reise med buss, trikk, bane eller tog 670 meter gange. En tur-retur-reise med buss, trikk, bane eller tog vil følgelig innebære dobbelt så mye gåing, dvs. i gjennomsnitt 1340 meter gange. (Brechan 2011).

Tabell ...: Gjennomsnittlig reiselengde i meter (daglige reiser), for hele reisen og for del av reisen til fots, fordelt på hovedtransportmiddel

	Til fots	Sykkel	Bil-fører	Bil-pass	Kollektiv totalt	Buss/trikk/bane/tog	Annet
Meter til fots	1 729	58	86	122	619	670	189
% andel til fots	100	1,50	0,60	0,70	2,20	3,50	1,50

Note: Kollektivtransport inkluderer også drosje, fly og ferge/rutebåt. Reiser med buss, trikk, bane eller tog utgjør 87 % av kollektivreisene Kilde: RVU 2009.

Det er få som ikke går i det hele tatt. Totalt sett går hver og en av oss ganske mye.. 84 prosent av befolkningen går mer enn 500 meter i gjennomsnitt pr dag. Da er både hele reiser til fots og gangavstander ved bruk av andre transportmidler slått sammen. Det er interessant å se at 19 prosent, nesten hver femte person i befolkningen går mer enn 1500 eller mer i gjennomsnitt pr dag.

Tabell...: Gangavstand for hele reiser til fots (fra dør til dør) og all gange (sammenlagt hele reiser til fots og gåing i sammenheng med andre transportmidler) - daglig gjennomsnitt av befolkningen

Hele reiser fra dør til dør til fots	All gange inkl. til og fra andre transportmidler
68 % gikk ikke	16 % gikk ikke
9 % gikk mindre enn 500 meter	51 % gikk mindre enn 500 meter
5 % gikk mellom 500 og 999 meter	9 % gikk mellom 500 og 999 meter
4 % gikk mellom 1000 og 1499 meter	5 % gikk mellom 1000 og 1499 meter
14 % gikk 1500 meter eller mer	19 % gikk 1500 meter eller mer
Sum 100 %	Sum 100 %

Kilde: Inge Brechan 2011, RVU 2009.

Korte reiser i nærmiljøet. I 2009 ble 51 prosent av alle korte reiser i nærmiljøet der folk bor gjort til fots. Dette er enten turer i nærmiljøet som

ikke overstiger 2 km (starter og ender hjemme) eller turer under 2 km med kun en destinasjon, som starter eller ender i hjemmet. Slike gåturer bidrar til sosialt liv og sosial kontroll og er viktig for trivsel i nærmiljøet rundt der folk bor og der folk ferdes.

Reisenes formål

Det er mange grunner til å foreta en reise. De fleste daglige reisene vi foretar er knyttet til innkjøp eller andre ærender (28 %), fritidsreiser (19 %) og reiser til og fra arbeid (18 %). Siden 2005 er det en liten økning i andelen av fritidsreiser.

Vi går mest på fritidsreiser og skolereiser. Det er først og fremst når vi skal på en eller annen fritidsaktivitet eller skal på besøk at vi velger å gå. Fordi ungdom har en høy andel reiser til fots er det også naturlig at det er en høy andel gående på skole reiser. Vi går minst i forbindelse er det som kalles omsorgs eller følge reiser. Inn i dette ligger reiser sammen med barn til skole og barnehage. De fleste kjører bil når de skal følge noen – også barn til skole. Her er det et stort potensial med hensyn til å få flere til å gå. (se tabell).

En av de viktigste reisene vi foretar oss er arbeidsreisen. Denne gjør vi hver dag og det er denne som skaper mest biltrafikk i byer og tettsteder. På denne reisen er det først og fremst viktig å få ned bilandelen, men også å få flere til å gå.

Tabell...: Transportmiddelfordeling ulike reiseformål - prosent

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilpass	Bilfører	Annet
Arbeid	11	6	15	5	61	1
Skole	31	10	43	7	7	2
Handel/service	23	3	6	11	55	1
Omsorg/følge	9	1	2	6	82	0
Fritid og besøk	33	5	8	16	36	2

Kilde: RVU 2009

Tidsbruk og gåhastigheter

En gjennomsnittlig reise til fots tar 21 minutter. Når vi vet at lengden på en gjennomsnittlig tur til fots er 1,7 km, så betyr det en gjennomsnittsfart på ca 80 meter i minuttet. Det tilsvarer i underkant av 5 km/t. Dette er selvfølgelig et usikkert tall, men gir likevel en indikasjon på hvor fort befolkningen mener at de går.

Variasjon i ganghastigheter. Ser vi dette i forhold til andre land, så avdekker det samme regnestykket store forskjeller i ganghastigheter. Data fra OECD viser at landene med høyest gangandeler har de laveste ganghastighetene. En forklaring kan være at det der er større variasjon i hvem som går, nemlig at flere som kanskje er dårlig til bens også går. Gjennomsnittshastigheten går da naturlig nok ned.

2.3 Helsemessige problemer med å gå

Ikke alle har mulighet til å gå. En egen analyse av reisevanedataene (Nordbakke 2011) viser at 11 prosent oppga at de hadde midlertidige (2 %) eller varige fysiske problemer (9 %) som begrenser deres muligheter

til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Dette viser at det er en stor andel av befolkningen som kan trenge bedre tilrettelegging enn de får i dag.

De som har problemer reiser med bil. Når de med varige problemer først reiser, er det i hovedsak bil de bruker, og de bruker bil i noe større grad enn de som ikke har problemer. De med problemer deltar i mindre grad i aktiviteter knyttet til arbeid eller skole og i ulike fritidsaktiviteter enn andre, mens det er ingen forskjeller i andelen som foretar innkjøp og ulike ærend. Her ligger det et velferdsproblem.

Universell utforming er viktig. Avstander til holdeplass eller stasjon og tilgjengelighet til buss, trikk eller t-bane og tog er de høyest rangerte opplevde problemene med bruk av kollektivtransport, i tillegg til problemer med av- og påstigning. God tilrettelegging for alle gående kan hjelpe de som har problemer og øke muligheten for deltakelsen i aktiviteter særlig knyttet til arbeid eller skole, og i ulike fritidsaktiviteter.

2.4 **Barns reisevaner**

Egen undersøkelse om barn. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen har ikke med barn under 13 år. Det ble derfor gjennomført en egen barneundersøkelse i 2005 der 1750 foreldre og barn i alderen 6-12 år i hele landet ble spurt om blant annet barnas reiser til skolen og reiser til venner. (TØI-rapport 869/2006)

Kort veg til skolen. Halvparten av barna har mindre enn en kilometer til skolen, og 81 prosent har mindre enn tre kilometer skoleveg. Barn med kortest gjennomsnittlig reise til skolen bor i de største byene. Om lag en fjerdedel av barna hadde fortau eller gang-/sykkelveg langs hele skolevegen og ytterligere en fjerdedel langs nesten hele vegen. De med mer enn tre kilometer skoleveg har markant dårligere tilrettelagt skoleveg enn andre.

Mange går til skolen. I sommerhalvåret går ca 40 prosent av norske skolebarn til skolen mens 22 prosent sykler. Flesteparten av de som ikke sykler om vinteren velger å gå. Om vinteren går 47 prosent av skolebarna mens 12 prosent sykler. Opp mot en fjerdedel av barna blir kjørt i bil (23 % om sommeren og 25 % om vinteren).

En kartlegging gjennomført av Helsedirektoratet av aktivitetsnivå og fysisk form hos 9- og 15-åringer² viser at de fleste går eller sykler til og fra skolen. Totalt sett er det flere 9-åringer enn 15-åringer som har en aktiv skolevei. Derimot er det flere 15-åringer som sykler til skolen, noe som kan forklares med enkelte av 9-åringene ikke får lov til å sykle, og at barneskolen ofte er i gangavstand. Det går også frem at 15-åringene i større grad benytter buss eller tog, noe som kan forklares med at skoleveien øker i mange deler av landet når elevene begynner på ungdomsskolen. Av de få elevene som blir kjørt til skolen, er flesteparten 9 år.

Avstand betyr mye. Andelen gående har klar sammenheng med avstand til skole. Andelen som går er 79 prosent der avstanden til skolen er under 500 meter. Dette tilsvarer gåingen i den voksne befolkningen. Blir

avstanden lenger, faller gangandelen drastisk. Syklingen derimot, er konstant på rundt 21-23 prosent på avstander over 500 meter til tre kilometer. Over tre kilometer benyttes enten kollektiv (66 %) eller bil (25 %).

Tabell...: Transportmidler til skolen undersøkelsesdagen for barn med ulike lengder på skolevegen – Prosent.

Transportmiddel	<0,5km	0,5-1 km	1-1,9 km	2-2,9 km	3-3,9 km
Til fots	79	56	42	17	2
Sykkel	8	21	23	21	7
Kollektiv	0	2	7	19	66
Bil	12	22	29	43	25

Kilde TØ1-rapport 869/2006

Foreldre kjører barn. Selv når skolen ligger nærmere enn 500 meter, ble 12 prosent av barna kjørt i bil til skolen. De viktigste grunnene (kunne gi flere grunner) fra foreldrenes side, uansett lengde, var at de skulle kjøre samme veg uansett (58 %) at det var trafikkfarlig (21 %), at det var raskest eller enklest (18 %).

Mye bilkjøring til og fra organiserte aktiviteter. Den vanligste måten barn kommer seg til og fra sine organiserte fritidsaktiviteter på er med bil. Det er imidlertid noe forskjell mellom ulike aktiviteter. Generelt sett er bilbruken høyest der avstanden er størst.

Vanligst å gå til venner. De fleste har sine venner i nabolaget (69 %). Det er imidlertid ikke overraskende at de yngste har venner som bor nærmere enn de eldre eller at bosatte i storbyene har flere kamerater i nabolaget enn barn andre steder. Den vanligste måten å komme seg til venner på er å gå alene.

Flere går selv om de foretrekker noe annet. I en undersøkelse av barns reiser i Oslo, Akershus og Buskerud svarer de fleste (40 %) at de ville valgt å gå hvis de fikk velge fritt, men en del (22 %) ville valgt sykkel. Studien viser imidlertid at det er flere som faktisk går (59 % til og 66 % fra skolen) enn de som faktisk foretrekker dette. Det er derfor viktig at det settes i verk tiltak for å gjøre skolevegen mer attraktiv slik at de som faktisk går opplever det som positivt å gå. Dette gjelder antakelig for flere aldersgrupper.

3 Mål og strategier

3.1 Langsiktige mål og strategier

Hovedmål

Det er satt opp to hovedmål med etappemål for perioden 2014-2023 for hvordan gange skal bli en viktigere transportform i samfunnet:

- **Det skal være attraktivt å gå for alle**

Etappemål: I 2023 skal Norges befolkning være 30 prosent mer fornøyd med muligheten til å gå i dagliglivet enn i 2013.

- **Flere skal gå mer**

Etappemål: I 2023 skal minst 28 prosent av befolkningens daglige reiser foregå til fots.

Disse to målene utfyller hverandre og knytter an til mål i Nasjonal transportplan og andre statlige dokumenter, både rettet mot å dreie transportmiddelbruken mot mer miljøvennlig transport, å utvikle kvalitetene i byer og tettsteder og å bedre helsetilstanden i befolkningen.

Tre politikkområder

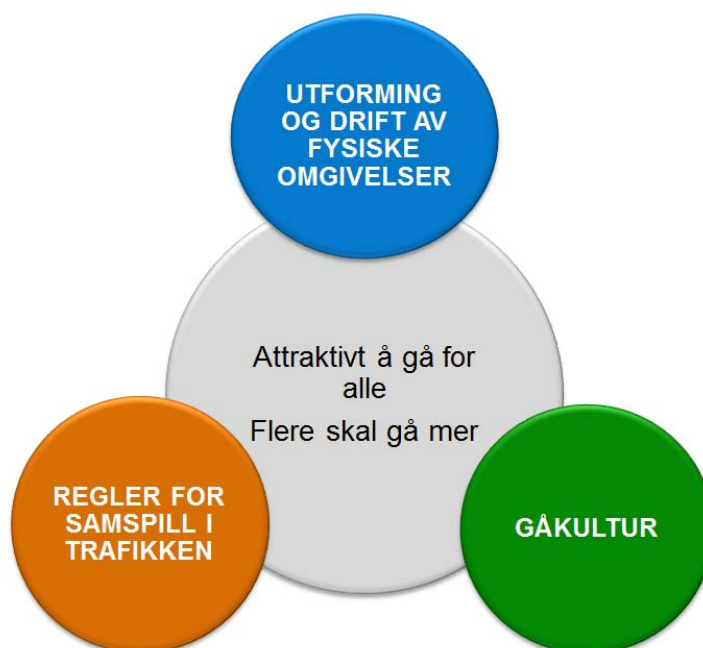
For å oppfylle hovedmålene, må flere politikk- og samfunnsområder påvirkes. Her er det definert tre slike områder:

- **Utforming og drift av de fysiske omgivelsene.** Menneskers bruk av de fysiske omgivelser påvirkes av hvordan de er utformet. Fotgjengeres behov og hensyn til gående bør derfor ivaretas ved utforming av omgivelsene på alle nivåer, fra areal- og transportplanlegging til utforming av bebyggelse, uteområder og infrastruktur for gående. Også drift og vedlikehold av infrastrukturen er viktig, slik at gåendes sikkerhet og fremkommelighet kan ivaretas gjennom hele året.

- **Trafikkregulering.** Hvordan andre trafikanter tar hensyn til gående, påvirker om det er attraktivt å gå og om flere velger å gå mer. Trafikantenes atferd styres av både formelle og uformelle regler. De formelle reglene er angitt i vegtrafikkloven og trafikkreglene. Disse regulerer også de gåendes atferd og premissene for denne atferden. Lover og regler som påvirker samspillet i trafikken er derfor viktig for å gjøre det attraktivt for alle å gå.

- **Gåkultur.** Flere må ville gå mer og erfare at det er attraktivt å gå. Det er derfor behov for å styrke kulturen som støtter opp om å gå og som verdsetter tilleggsverdiene gåingen gir, knyttet til miljø, helse, byliv og fellesskap. Også valgene som ligger til grunn for mulighetene til å gå i dagliglivet bør fremheves, slik som valg av bolig og arbeidssted, hva slags aktiviteter en skal delta i samt valg av transportmiddel. For å kunne være tilstrekkelig målrettet er det satt opp forslag til delmål for mer gåing innen ulike befolkningsgrupper

Samordnet innsats på flere felt. Innsatsen må rettes mot flere av disse områdene samtidig for at det skal bli attraktivt å gå for alle og for at flere skal gå mer. For eksempel er det ikke tilstrekkelig å skilte med lav hastighet for at bilistene skal senke farten og ta hensyn til fotgjengerne. Gatemiljøet må i tillegg utformes slik at det gir signal om lav fart og ved at gående er prioritert i gaterommet og alle kryssinger. I tillegg må flere oppleve det som attraktivt og effektivt å gå slik at de velger å gå mer. På denne måten er det et samspill mellom omgivelsene, reglene for samspill og menneskene som går. Figuren nedenfor viser en oversikt over de tre politikkområdene.



Figur: Oversikt over politikkområder som påvirker hvor attraktivt det er å gå og hvor mange som går. Innsatsen bør rettes mot flere av disse områdene samtidig for å få størst mulig effekt.

Delmål og strategier

For hvert av politikkområdene er det definert delmål og strategier:

- **Planlegging, utforming og drift av de fysiske omgivelsene** rettes mot hvordan fotgjengere bør synliggjøres og styrkes i både (1) lover og regler som ligger til grunn for planlegging og utforming av omgivelsene, og (2) i selve planleggingen, utforming og driften av de fysiske omgivelsene.
- **Prioritering av gående i trafikken** rettes mot å styrke prioriteringen av gående i regelverket som legges til grunn for trafikkregulering og samspillet i trafikken.
- **Aktiv gåkultur** innebærer satsing på påvirkningsaksjoner, informasjonskampanjer, informasjonssystemer og annet arbeid rettet mot ulike befolkningsgrupper. Målet er at det utvikles en gåvennlig kultur gjennom at folk faktisk går mer og ønsker å gå mer.

Kunnskapsoppbygging. Vi vet en del om hvordan det skal bli attraktivt å gå for alle og få flere til å gå, men vi mangler også en del kunnskap. Det er arbeidet mye med trafikk sikkerhet og gående, men mindre med

andre forhold som er viktig for de gående og for å få flere til å velge å gå framfor å bruke andre transportmidler. Kunnskapsnivået må derfor utvikles innen alle de tre politikkområdene.

Ansvar og samarbeid. En del av arbeidet er å tydeliggjøre ansvarsforholdene innen disse tre politikkområdene, og beskrive behovet for samarbeid mellom ulike vegholdere, mellom offentlige instanser og mellom offentlige instanser og private aktører.

Mål og virkemidler for perioden 2014-2023. For Nasjonal transportplanperioden 2014-2023 er det definert etappemål som angir hvor langt en tar sikte på å komme i arbeidet innen 2023. Det foreslås også virkemidler for arbeidet i denne perioden, og det er utarbeidet et rapporteringssystem for vurdering av måloppnåelse.

3.2 **Oversikt over langsiktige mål og strategier**

Tabellen nedenfor gir oversikt over de langsiktige målene, delmålene og strategiene.

Hovedmål:

1. Det skal være attraktivt å gå for alle
 2. Flere skal gå mer
-

Delmål: Det skal være attraktivt å gå ute hele året

1. By- og tettstedstrukturene skal være mer konsentrert og tilrettelagt for gåing og kollektivtransport med korte gangavstander mellom daglige gjøremål.
 2. Byer og tettsteder skal ha kvaliteter i bystruktur, bygninger og uteareal som gjør det attraktivt å gå.
 3. Alle byer og tettsteder skal ha et sammenhengende og finmasket nett av gangforbindelser som gjør det attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.
 4. Det skal være lett og attraktivt å gå som del av kollektivreisen.
 5. Gater og veger skal utformes slik at fotgjengerne har høy prioritet og infrastrukturen skal utvikles slik at gående har god fremkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming og forutsigbar standard.
 6. Det skal tilrettelegges for attraktive, effektive og trafikksikre skoleveger og gange som del av barn og unges oppvekstmiljø.
-

Strategier for å styrke gåendes interesser i fysisk planlegging og utforming

- Styrke gåendes interesser i nasjonale føringer som ligger til grunn for fysisk planlegging og utforming av omgivelsene.
 - Styrke gåendes interesser i planutforming og planbehandling etter plan- og byggesaksbehandlingen slik at hensyn til gående synliggjøres i alle planer og konsekvenser for gående vurderes.
 - Ivareta kvaliteter for gående i alle statlige infrastrukturprosjekter
 - Gjennomføre systematisk arbeid for å planlegge, etablere og utbedre gangnettet i byer og tettsteder.
 - Påvirke lokalisering av målpunkter (offentlige og private), blant annet ved at Staten går foran med et godt eksempel i statlige lokaliseringer.
 - Gjennomføre formidlingsarbeid og demonstrasjonsprosjekter med vekt på:
 - areal- og transportplanlegging
 - Sammenhengende nett for gående
 - gode omgivelser for gående i utforming av bygninger og uteanlegg
 - samarbeid mellom vegeiere, kommunen og private grunneiere/utbyggere om by- og tettstedsutvikling
-

Drift og vedlikehold av gangarealer

1. Gangarealer skal driftes og vedlikeholdes slik at gåendes sikkerhet og fremkommelighet ivaretas gjennom hele året

Strategier for bedre drift av gangarealer

- Vurdere ulike virkemidler for å påvirke driftsstandarden i hele gangnettet, eventuelt om det er behov for nasjonale retningslinjer.
 - Påvirke vegeiere til å
 - ta større ansvar for å sikre enhetlig og forutsigbar standard på vinterdriften av eget gangnett.
 - gjennomgå egen praksis for å avdekke mangler knyttet til drift og vedlikehold for å sikre framkommelighet og universell utforming.
 - Planer for sammenhengende gangnett bør inkludere bedre drift av utearealer
-

Delmål: De gående skal være prioritert i trafikken

- All infrastruktur skal tilrettelegges slik at det blir attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.
- De gående skal prioriteres i regulering av trafikken.
- Mål om økt gåing skal ivaretas i relevante regler, forskrifter, normaler, rundskriv og retningslinjer som gjelder samhandling i trafikken

Strategier for høyere prioritering av gående i trafikken

- Gjennomgang av regler, lovverk og håndbøker som regulerer samspillet i trafikken, for å sikre at de gående er tilstrekkelig prioritert.
 - Prøve ut og evaluere ulike samhandlingsformer i trafikken gjennom demonstrasjonsprosjekter.
 - Få flere byer og tettsteder til å redusere farten til 30 km/t og 40 km/t i tråd med fartsgrensekriteriene
 - Gi høyere prioritering av gående i trafikken i sentrum og hovedruter for gangtrafikk, både som del av arbeid med gåstrategier og demonstrasjonsprosjekter.
 - Iverksette tiltak som begrenser antall fotgjengerulykker og spesielt alvorlige fotgjengerulykker.
-

Delmål: Vi skal ha en mer aktiv gåkultur

- Flere skal være bevisst fordelene ved å gå og legger

Strategier for å videreutvikle gåkulturen

- Gjennomføre flere typer innsats for å påvirke ulike arbeidsreisende,
-

<p>dette til grunn for sine valg i hverdagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ulike aktører skal støtte opp om en aktiv gåkultur. 	<p>barn, ungdom og eldre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjennomføre påvirkningsarbeid for å få flere til å gå minst 10 min sammenhengende hver dag. • Støtte opp om arbeid med lokale gåstrategier med • Etablere ambassadører for Gåstrategien (Walking charter)
<p>Delmål: Tydeliggjøre ansvar og styrke samarbeid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidra til at statlige, regionale og lokale myndigheter, i samarbeid med organisasjoner og private aktører, tilrettelegger for at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. 	<p>Strategier for å tydeliggjøre ansvar og styrke samarbeid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Påvirke alle instanser som har et ansvar for gående, til å følge opp sitt ansvar • Etablere samarbeid om å tilrettelegge for og inspirere til å gå mer, knyttet til <ul style="list-style-type: none"> - Føringer og veiledning for å ivareta gåendes interesser - Areal- og transportplanlegging og by- og tettstedsutvikling og drift av gangnett - arbeid for å planlegge, etablere og utbedre gangnettet - Utvikle gåkultur • Integrere gåendes interesser i pågående arbeid og programmer.
<p>Delmål: Utvikle og formidle kunnskap om gående</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegging for gående og arbeidet med påvirkning av befolkningen til å gå mer skal være kunnskapsbasert • Det skal foreligge gode planverktøy for å kunne legge til rette for gående • Kunnskap om planleggingsverktøy, de gåendes behov, rettigheter og atferd skal formidles via dertil egnede nettverk og undervisningsinstitusjoner. 	<p>Strategier for å utvikle og formidle kunnskap om gående</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablere bedre kunnskapsgrunnlag • Forskning og utvikling: <ul style="list-style-type: none"> - Avdekke områder hvor det er behov for ny kunnskap og igangsette forskning på disse. - Utvikle bedre dokumentasjon av omfanget av gåing og gående i ulike deler av et bylandskap og i transportsystemet. - Evalueringer av tiltak • Større vekt på planlegging for gående på relevante utdanningsinstitusjoner • Jobbe for at det opprettes et professorat knyttet til kunnskap om hensyn til gående og økt gåing.

Del 2

Utforming av fysisk miljø

Hvordan bør det fysiske miljøet utvikles så det blir "Attraktivt å gå for alle"?

Strategier for arbeid med fysisk miljø

4 Dagens by- og tettstedsstruktur i et historisk perspektiv

Byvekst. Dagens bystruktur er i grove trekk resultat av by- og tettstedsutviklingen som har skjedd i løpet av de siste 150 årene. Byveksten startet med industriens fremvekst i siste halvdel av 1800-tallet. Dette gav stor innflytting til byene, mye boligbygging og samtidig utfordringer knyttet til stor sosial nød i befolkningen. Dette utløste det modernistiske byplanidealet. Etter 2. verdenskrig skjøt by- og tettstedsutviklingen ytterligere fart, og store deler av byutviklingen ble basert på de nye idealene. Byer og tettsteder ble utviklet etter et sonedelingsprinsipp med separate boligområder, næringsområder og servicesentra, og et strengt hierarkisk og segregert vegsystem. Da bilen ble frigitt i Norge i 1960 ble den tradisjonelle gaten erstattet av den urbane bymotorvegen som forbandt den funksjonsdelte byens ulike aktivitetsarenaer.

Forstadsutvikling De tradisjonelle funksjonsintegrerte bygatene fantes fortsatt i byområdene, men med lav status som sosial og kulturell arena. Etterkrigstidens ideelle bo- og oppvekstomgivelser var forstadsområder, drabantbyer og landlige omgivelser. Fra 1960-tallet og frem til i dag er det bygget mange rene boligområder i utkanten eller utenfor byene og tettstedene. Mange boligområder er plassert på ikke-dyrkbar mark med stor avstand til by- og tettstedsområder, for å skåne verdifulle jordbruksarealer for nedbygging. Boligområdene er dessuten bygget ut etter det svenske SCAFT-prinsippet med en klar trafikkdifferensiering og trafikkseparering. For gående gir det ofte lange omveger og omgivelser det er vanskelig å orientere seg i.

Boks:

To eksempler på Bystruktur og fremkommelighet for gående.
Overordnet nivå: bystruktur og delområder

Områdenivå: Skaft-prinsippet, betydningen av et finmasket nett for gående med mer.

Urbanisering og regional spesialisering. By- og tettstedsutviklingen i nyere tid (etter 1985) har ført til ytterligere urbanisering og regional spesialisering. Samtidig moderniseres infrastrukturen for å knytte byområder sammen i velfungerende regioner. I områdene langs hovedvegnettet genereres regional varehandel og næringsaktivitet rettet mot et stort regionalt publikum. Handelsfunksjonene flytter ut til kjøpesentrene. Dette svekker by-, bydels- og tettstedssentrenes betydning som handels- og servicesentra og sosiale møteplasser.

Trafikkvekst og mer komplekse og oppbrutte omgivelser. Med økende spesialisering og mobilitet, øker også trafikken. Økt trafikkvolum, økt segregering av det regionale vegsystemet og strenge krav til sikkerhet skaper barrierer mellom ulike byområder, barrierer for gangtrafikk og

barrierer i det lokale vegnettet. Samfunnsutviklingen har på denne måten ført til mer komplekse, oppbrutte og sammensatte omgivelser enn tidligere. Også større bygningskomplekser bryter ofte med opprinnelig struktur. Store bygninger bryter skalaen i gatestrukturen og innadvendte bygninger gir liten aktivitet mot gatene.

Byens renesanse. Samtidig har det i nyere tid vokst frem en fornyet interesse for kvalitetene i den tradisjonelle bystrukturen. Byen, bygatene og bylivet har fått en renessanse med stor innflytting, byfornyelse og transformasjon av tidligere industriområder til by- og boligområder. Den statlige by- og tettstedspolitikken legger opp til miljøvennlig byutvikling, med vekt på bykvaliteter, tettere utbyggingsmønster, effektiv arealutnyttelse, fortetting og gjenbruk av tidligere utbygde arealer, miljøvennlig transport og redusert biltrafikk. Ambisjonen er at *”byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming og boligkvalitet, tilgjengelige utearealer med høy kvalitet og sammenhengende grønnstrukturer med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.”*¹⁷

Gjeldende arealpolitikk for miljøvennlig by- og tettstedsutvikling er i tråd med gåendes behov i de fysiske omgivelsene og ambisjonen om at flere skal gå mer.

¹⁷ St.meld nr 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

5 Utforming av fysiske omgivelser

5.1 Hvordan bør det fysiske miljøet utvikles?

Det må tilrettelegges bedre for gående gjennom arbeid med arealbruksmønster, steds kvalitet, gangnettet, detaljene i gangnettet og prioritering av fotgjengere i trafikken.

De fysiske omgivelsene legger de fysiske rammene for om det er lett og attraktivt å gå. Dette gjelder både den store skalaen, det vil si hvordan by- og tettstedsstrukturene og transportnettet er utformet, og den mindre skalaen med utforming av bebyggelse, uteområder, gater og vegger.

Behov for by- og tettstedsreparasjon. I mange byer og tettsteder er forholdene for gående ikke tilfredsstillende. Det har ikke vært tradisjon for systematisk planlegging for gående på samme måte som for andre trafikantgrupper. Infrastrukturen som tilbys gående har derfor varierende kvalitet. Det er behov for supplering og oppgradering av gangnettet slik at det ivaretar fotgjengernes behov for fremkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming og forutsigbar standard. For at dagens omgivelser skal bli mer fotgjengervennlige, er det også behov for å ”reparere” lite attraktive omgivelser med tiltak som styrker omgivelsene både visuelt og bruksmessig. Det kan også være behov for endringer i eksisterende by- og tettstedsstrukturer. Slike endringsprosesser er ofte mer omfattende, med transformasjon og fortetting.

Utvikling av gåvennlige byer og tettsteder. Det forventes en betydelig befolkningsøkning de neste 50 år¹⁸ og en fortsatt sentralisering av bosettingsstrukturen. Dette gir mulighet til å utvikle byene og tettstedene slik at de blir mer egnet for gåing, med høyere befolkningstetthet og gangavstand mellom daglige gjøremål, en hensiktsmessig infrastruktur og attraktive omgivelser for gående.

Delmålene for utvikling av de fysiske omgivelsene gjelder derfor både utvikling av eksisterende fysisk miljø (utbedring, fortetting, transformasjon) og planlegging av nye byområder, ny infrastruktur samt nye bygninger og uteanlegg.

Gåvennlige byer og tettsteder fordrer at gåendes interesser ivaretas på flere områder og på ulike plannivåer:

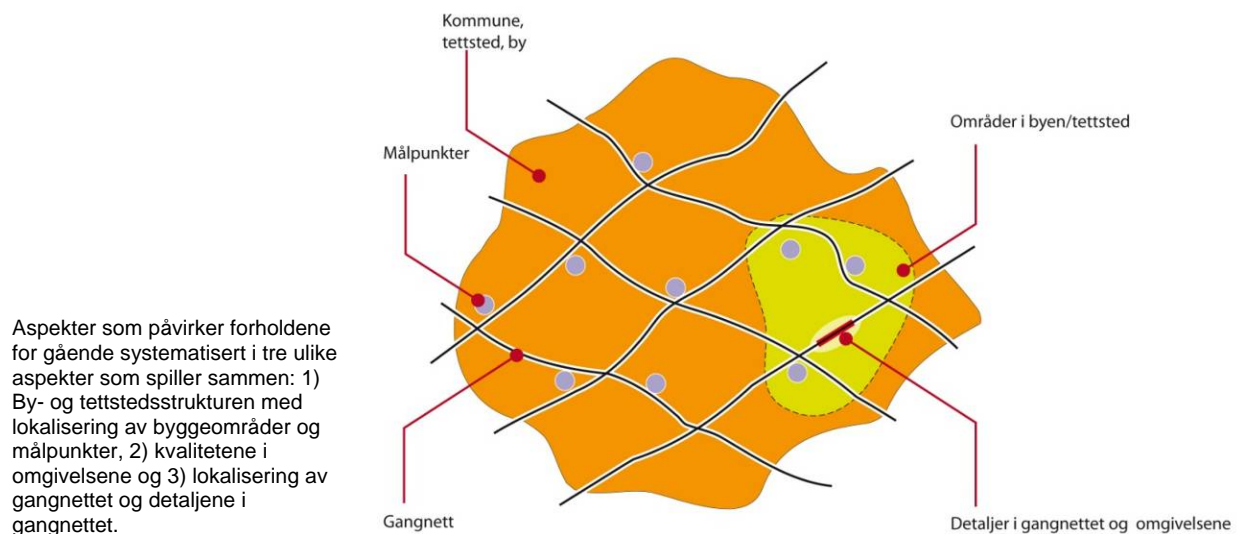
- **By og tettsted med omland.** Gjennom kommuneplanleggingen fastlegges utbyggingsmønsteret og strukturen i byen/tettstedet, samt lokalisering av ulike formål og målpunkter. Dette avgjør i hvilken grad befolkningen kan gå og reise kollektivt til daglige gjøremål.
- **Kvaliteter på områdenivå.** Utforming av bystruktur, bebyggelse og

¹⁸ Statistisk sentralbyrås mellomalternativ angir befolkningsøkning til ca 7 millioner i 2060.

uterom har betydning for hvor attraktive omgivelsene er for gående og i hvilken grad de tilrettelegger for sosialt liv. Det vil være ulike krav til utforming i ulike typer områder (sentrumsområder, boligområder, næringsområder med mer).

- **Gangnettet og detaljene i gangnettet.** Nettet består av gangforbindelsene i byen eller tettstedet og kan bestå av både gater, veier, fortau og gang- og sykkelvei langs gater/veier, egne gangveier, turveier og snarveier, for eksempel trapper. Detaljnivået dreier seg om utforming av detaljene på den enkelte lenken i gangnettet.

I tillegg til utforming av infrastruktur og fysiske omgivelser, har driften av gangarealene stor betydning for anleggenes funksjonalitet og attraktivitet. Dette omtales i kapittel 7.



Delmål for utforming av fysiske omgivelser:

- 1 By- og tettstedstrukturene skal være mer konsentrert og tilrettelagt for gåing og kollektivtransport med korte gangavstander mellom daglige gjøremål.
- 2 Byer og tettsteder skal ha kvaliteter i bystruktur, bygninger og uteareal som gjør det attraktivt å gå.
- 3 Alle byer og tettsteder skal ha et sammenhengende og finmasket nett av gangforbindelser som gjør det attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.
- 4 Det skal være lett og attraktivt å gå som del av kollektivreisen.
- 5 Gater og veger skal utformes slik at fotgjengerne har høy prioritet og infrastrukturen skal utvikles slik at gående har god fremkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming og forutsigbar standard.
- 6 Det skal tilrettelegges for attraktive, effektive og trafikksikre skoleveger og gange som del av barn og unges oppvekstmiljø.

De neste underkapitlene omhandler disse delmålene.

5.2 By- og tettstedsstruktur - arealplanlegging

By- og tettstedstrukturene skal være mer konsentrert og tilrettelagt for gange og kollektivtransport, med korte gangavstander mellom daglige gjøremål.

Lokalisering og utbyggingsmønster. Utbyggingsmønsteret betyr mye for om befolkningen velger å gå, sykle og reise kollektivt fremfor å bruke privatbil. Korte avstander mellom daglige gjøremål er derfor avgjørende.

For at det skal være gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport, må planlegging av utbyggingsmønsteret ta utgangspunkt i hvor langt vi er villige til å gå. For lange avstander innebærer et mer bilbasert utbyggingsmønster. En gjennomsnittlig gangtur er 1,7 km lang. Er reiseavstanden over 1 km velger flere å kjøre bil fremfor å gå. Derfor ansees 1 km ofte som akseptabel gangavstand i forbindelse med arealplanlegging. Ganglengden i forbindelse med en kollektivtransportreise varierer med kollektivmiddel, og er i gjennomsnitt rundt 680 m. Kapittel 2 gir mer kunnskap om befolkningens reiser til fots.

Illustrasjon: Ski sentrum eller annet byområde med gangavstander lagt inn.

Fortetting og høy utnyttelse. Det bør legges vekt på økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Nær sentrum og knutepunkter bør det være spesielt høy utnyttelse. På denne måten får mange mennesker kort gangavstand til daglige gjøremål og kollektivtrafikk.

Lokalisering av byggeområder i terreng som ikke er for bratt. Nye byggeområder bør lokaliseres og utformes slik at de kan få universell utforming. Dette forutsetter at utbyggingsområder lokaliseres, planlegges og utformes slik at veier, gangveier og uteoppholdsarealer ikke er for bratte, ligger best mulig i terrenget og gir god adkomst til bygninger.

Lokalisering av målpunkter. Målpunkter, både offentlige og private, bør lokaliseres slik at de kan nås til fots og/eller med kollektivtransport, slik at de kan etableres med universell utforming og slik at utbyggingen bidrar til god stedsutvikling. Med målpunkter menes her publikumsrettede bygninger og anlegg, skoler og undervisningsinstitusjoner, arbeidsplasser med en viss størrelse, kulturinstitusjoner og andre velferdsarenaer. Dette er drøftet i eksempelsamlingen "Statlig lokalisering og god by- og stedsutvikling" utgitt av Statsbygg (2009).

Utvikling i tråd med nasjonale føringer. Konsentrerte by- og tettstedsstrukturer legger til rette for miljøvennlig og effektiv transportavvikling. Dette er i tråd med målene i NTP 2014-2023 om å øke fremkommeligheten, bedre miljøet og redusere klimagassutslippene. En slik utvikling er også i samsvar med nasjonale føringer for arealpolitikken, blant annet uttrykt i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Her legges det også vekt på å begrense byspredning og at utbyggingsmønsteret bør bygge opp under kollektivtransportsystemet. I tillegg påpekes det at kollektivtilbudet bør

utvikles til sammenhengende nettverk som binder sammen sentrum, lokalsamfunnene, tettstedene og knutepunktene i nabokommuner.

5.3 **Attraktive omgivelser**

Byer og tettsteder skal ha kvaliteter i bystruktur, bygninger og uteareal som gjør det attraktivt å gå.

Flere forhold spiller sammen. I hvilken grad omgivelser er attraktive for gående, avhenger av flere forhold som spiller sammen. De nære omgivelsene, med bygninger, utearealer og trafikken er viktige faktorer. Det er i tillegg avgjørende om man kan gjøre aktiviteter og oppleve andre mennesker i disse omgivelsene. Det vil si at funksjonelle og visuelle karaktertrekk i by- og tettstedsområder påvirker hvor attraktivt det er å gå. Sammenheng i bystrukturen, god orienterbarhet, og at det ikke er for vanskelig å krysse store barrierer er også av betydning. Mulighet for sosialt liv i et område påvirker hvor attraktivt det er å gå og oppholde seg utendørs.

Kunnskapsgrunnlag

Den danske arkitekten Jan Gehl har siden publiseringen av sin bok "Livet mellom husene" (1971) forsket på menneskets bevegelse og bruk av gater og plasser i byer. Han hevder at omfanget av gående og byliv påvirkes av i hvilken grad omgivelsene inviterer til å gå og oppholde seg ute, på samme måte som utformingen av veinettet styrer omfanget av biltrafikk og i hvilken grad bilene dominerer by- og tettstedsstrukturene. Han påviser ved mange eksempler at det er en tett sammenheng mellom menneskers bruk av byrom, byrommets kvalitet og graden av omsorg for den menneskelige dimensjon.¹⁹

Jane Jacobs var en av pionerene innenfor tradisjonen med å drøfte sammenhengen mellom sosiale forhold og fysiske omgivelser. Boken "The Death and Life of Great American Cities" som utkom allerede i 1961 viser hvordan amerikanske storbyer fungerer strukturelt og gir et interessant grunnlag for å finne planleggingsprinsipper som kan fremme sosial og økonomisk vitalitet i byer. Mange av disse prinsippene er direkte overførbare til tettsteder og byer i Norge selv om empirien i Jacobs' undersøkelser er storbyer. Hennes prinsipper (se egen boks) kan derfor brukes til å forstå viktige sammenhenger og planlegge for mer aktivt byliv. For mindre tettsteder og nærmiljøer vil kun noen av prinsippene til Jacobs være relevant. Her bør en søke annen litteratur for å finne støtte for aktuelle planleggingsprinsipper.²⁰

Den menneskelige dimensjon

Jan Gehl tar utgangspunkt i menneskets sanser og bevegelsesmuligheter for å forklare sammenhengen mellom omgivelsenes utforming og menneskenes adferd som fotgjengere i byens rom.²¹ Han peker på at sansene, spesielt synssansen, og bevegelsesmulighetene er viktig for hvordan vi opplever omgivelsene. Med referanse til hvordan den

¹⁹ Jan Gehl: Byer for mennesker, 2010

²⁰ Jane Jacobs: "The Death and Life of Great American Cities". 1961

²¹ Jan Gehl: Byer for mennesker, 2010

amerikanske antropologen Edward T. Hall²² har beskrevet menneskenes sanser, egenskaper og betydning, omsetter han dette til hvordan vi opplever de fysiske omgivelsene.

Ganghastighet. En gjennomsnittlig fotgjenger beveger seg med en hastighet på ca 4,5 km/t. Det menneskelige sanseapparatet er utviklet for denne hastigheten. Ganghastighet gir mulighet for å oppleve både helhet og detaljer, til å bearbeide inntrykk, og til å overveie en situasjon og reagere²³. Den gående er avhengig av mulighet til å oppleve både detaljer, ansikter og aktiviteter for å ha en opplevelsesrik og interessant reise. Ved bilkjøring med høyere hastighet blir detaljene uvesentlige. Omgivelser som er utformet for biltrafikken er derfor ofte kjedelige, uinteressante og utmattende for fotgjengerne.

Synssansen er grunnlaget for den sosiale aktiviteten²⁴. Det sosiale synsfeltet kan avgrenses til omtrent 100 m avstand. Jo nærmere en kommer, jo bedre kan en se karaktertrekk og holdning til en annen person. En viktig terskel finnes ved 25 m avstand, hvor det begynner å bli mulig å avlese følelser og ansiktsuttrykk. Disse to avstandene kan en finne igjen i en rekke fysiske anlegg hvor det handler om å oppleve mennesker, både i teatre, idrettsarenaer og byrom. Synet godt er utviklet for å se horisontalt og nedover, men ikke i samme grad oppover. Vår synsvinkel er begrenset til å se 50-55 grader over vannrett. Derfor begrenses opplevelsen og muligheten til kontakt fra gatenivå lengre opp i etasjene. Fasader og aktiviteter i bygningens to nederste etasjer kan oppleves på inntil 100 m avstand. Her kan man også komme tett på og oppleve med alle sanser. For å få kontakt med øvre etasjer, må man gå lengre fra fasaden og den totale avstanden øker. Opp til 5 etasjer er det mulighet for kontakt med byens liv. Over 5 etasjer kan en ikke se detaljene og det er ikke mulig å få kontakt. Undersøkelser viser også at de som bor i 6. etasje og oppover, kommer sjeldnere ned i byen enn de som bor i de nederste 4-5 etasjene.

Illustrasjon: snitt som på side 50 i Gehls bok

Menneskelig skala. Romforhold og størrelser har avgjørende innflytelse på menneskers opplevelse av stedet og lysten til ferdes og oppholde seg der²⁵. Eldre byer med en bystruktur som knytter seg til landskapet, og med lav bebyggelse og små byrom gir mange en opplevelse av komfort og velvære.

Motsatsen til dette er situasjonen i mange nyere byområder der store og utflytende rom, store bygninger og store trafikkanlegg dominerer. God steds kvalitet og den lille skalaen som gir gode forutsetninger for utendørs opphold, er ofte fraværende. Byområdene med stor skala er som oftest også utformet med store bygningsformer og enkel detaljering, best egnet for å betraktes på avstand. Det er derfor viktig å sørge for at den lille skalaen i øyehøyde ivaretas der folk går.

²² Edward T. Hall: Det tause språk (1959) og Den skjulte dimensjon (1966)

²³ Jan Gehl: Byer for mennesker, 2010

²⁴ Jan Gehl: Byer for mennesker, 2010

²⁵ Jan Gehl: Byer for mennesker, 2010

Det sosiale livet. .. Aktiviteter og tilstedeværelsen av andre mennesker skaper sosialt liv og trygghet ved sosial kontroll. Tilrettelegging for gående bør derfor være en del av en helhetlig tilnærming for å oppnå levende byområder, tettsteder og nærmiljøer. Et funksjonelt mangfold med handel, service, rekreasjon, kultur og boliger bidrar til et sosialt liv som inspirerer til å gå. Mennesker som haster av gårde gjennom byrommene er i seg selv ikke noe tegn på et ”levende byliv”²⁶. Det må være plass både til målrettet gangtrafikk og til å delta i byens eller stedets liv.

Sosial trygghet i by. Folk må føle seg personlig trygge blant fremmede, skriver Jane Jacobs²⁷ og mener at den ”offentlige freden” i gatene ikke først og fremst opprettholdes av politiet, men av et intrikat og nesten ubevisst nettverk av frivillig kontroll og standarder blant folk selv. Typiske kvaliteter for bygater som kan håndtere mange fremmede og skape trygghet gjennom fremmedes tilstedeværelse er:

- Tydelig skille mellom offentlige og private rom.
- ten. Folk må føle en viss tilhørighet til området for å ta initiativ dersom det skulle bli behov for det. Bygningene må vende seg mot gaten og det må være mennesker i bygningene som kan overvåke gaten.
- Det må være folk som går og oppholder seg i byrommene ganske kontinuerlig, både for å øke antallet ”effektive øyne” i byrommet og for at folk i bygningene skal bli interessert i å følge med på hva som skjer i gaten. God belysning øker muligheten for ”effektive øyne”.

Også i mindre byer, tettsteder og nærmiljø er tilstedeværelsen av folk viktig for den sosiale trygghetsfølelsen. Kvalitetskravene er trolig annerledes fordi det er flere mennesker med tilhørighet til området.

Privatliv og kontakt. Jane Jacobs beskriver hvordan en god bygate bør ivareta balansen mellom folks ønske om privathet og forskjellige grader av sosial kontakt. Fortausliv gir mulighet for tilfeldig dagligdags kontakt i lokalmiljøet. Man kan slå av en prat med naboen, uten å be henne inn på kaffe. Hvis et område derimot mangler fortausliv eller sosialt liv i felles uteområder, må de som bor der utvide privatlivet sitt og må opprette et fellesskap hvor man deler mer enn man ville ha gjort ved tilfeldig fortauskontakt. I en slik situasjon blir folk veldig selektive med hvem naboene deres er. Sosialt liv på fortau og i felles utearealer gir grunnlag for en følelse av offentlig identitet, respekt og tillit. Dette dannes over tid og er viktig for ens egen tilhørighet til stedet.

Sammenheng i by- og tettstedsstrukturene

Orienterbarhet - logiske og forståelige omgivelser. Samfunnsutviklingen har ført til mer komplekse, oppbrutte og sammensatte omgivelser enn tidligere tiders tradisjonelle og ofte selvgroddede byer. Som beskrevet i kapittel 4 har by- og tettstedsveksten de siste 150 år gitt funksjonsdelte byer og tettsteder, ofte dominert av store veganlegg med mye biltrafikk.

²⁶ Jan Gehl, *Byer for mennesker* 2010

²⁷ Jane Jacobs: ”The Death and Life of Great American Cities”. 1961.

Mange veganlegg har brutt opp etablerte bystrukturer og dermed gjort det vanskeligere å orientere seg. Også større bygningskomplekser bryter ofte med opprinnelig struktur. Store bygninger kan ofte bryte skalaen i gatestrukturen og innadvendte bygninger gir liten aktivitet mot gatene. For eksempel bryter Innadvendte kjøpesentra med handlegatens struktur og store volumer og lange fasader sprenger gjerne skalaen i området.

Det bør legges vekt på å skape omgivelser som gir alle mennesker gode muligheter til å orientere seg. Dette bør være et grunnleggende hensyn på linje med andre brukskrav. Løsninger må utvikles ut fra lokale forhold og ut fra kunnskap om hvordan stedet er organisert og befolkningens opplevelse av byen eller tettstedet. Utvikling av by- og tettstedsstrukturene og innplassering av store anlegg bør søke å ivareta strukturene som gir orienterbarhet og skalaen i byen eller tettstedet. Prinsippene for hvordan eksisterende omgivelser og byggverk er ordnet og utformet bør respekteres. I mange tilfeller er god orienterbarhet i omgivelsene sammenfallende med at estetiske hensyn er ivaretatt på en god måte.

Mentale bilder. Kevin Lynch²⁸ er en av de mest sentrale teoretikerne som har studert hvordan folk oppfatter og organiserer romlig informasjon når de beveger seg gjennom byen. Etter fem års studier med tre amerikanske byer som case, konkluderte Lynch med at befolkningen forstår omgivelsene på konsekvente og forutsigbare måter ved å lage mentale bilder av byen med følgende fem ulike elementer:

- Stier (gater, veier, fortau og andre ferdselsårer)
- Kanter (oppfattbare grenser som for eksempel vegger, bygninger og kystlinjer)
- Områder (relativt store områder i byen som fremstår med egen identitet eller karakter)
- Knutepunkter (strategiske kryssingspunkter eller fokuspunkter i folks bevissthet)
- Landemerker (lett identifiserbare objekter som tjener som ytre referansepunkter)

Byen har etter Lynch's teori en strukturell klarhet dersom innbyggerne ved hjelp av de nevnte elementene kan oppleve og identifisere seg med den. En av metodens sterke sider er at menigmanns oppfatning av området/byen kommer til uttrykk som et viktig supplement og korrektiv til fagmessige vurderinger av byens verdier.

Gode forbindelser mellom områder. I gåstrategier i andre land legges det stor vekt på "connectivity" – at alle typer områder skal være mest mulig effektivt forbundet med hverandre i en lett fattbar struktur. Dette berører både sammenhengen i ulike typer bystrukturer og overgangen mellom byområder med ulik karakter. Her er vegplanlegging og vegutforming viktig. Store veger kan ligge mellom områder med ulik struktur, og bidra til å forsterke mangelen på sammenheng mellom ulike områder. Det

²⁸ Kevin Lynch: "The Image of the City" (1960)

finnes også mange eksempler på veganlegg som deler eksisterende helhetlige områder på uheldig vis. Ambisjonen bør være å skape gode overganger mellom ulike typer områder og at store veganlegg og annen infrastruktur ikke skaper barrierer for gående.

Eksempel fra for eksempel Sandvika og/eller hvordan dette er håndtert i gåstrategien til for eksempel London

Funksjonsblanding og høy tetthet av folk

Blanding av flere funksjoner (boliger, forretninger, næring, offentlige funksjoner) i et område og høy tetthet av beboere og besøkende gir for det første korte gangavstander til daglige gjøremål for et stort antall mennesker. Det gir også grunnlag for sosialt liv og livlige byområder. Ulike funksjoner og målpunkter bør derfor bygge opp om hverandre. Lokale forhold og muligheter må være styrende for hvilke kvaliteter som skal utvikles.

Variasjon og mangfold: Jane Jacobs hevder at byer må ha stor variasjon av ingredienser for å opprettholde trygghet, publikumskontakt og overlapping i bruk. Konsentrasjon av mennesker gir også et mangfold i preferanser, yrker, behov og ytelser. Forskjellige grupper av befolkningen vil til sammen gi et mangfold som kan gi grunnlag for et variert byliv. Et livlig byområde vil igjen trekke andre folk til området. Jane Jacobs mener at slik mangfold i by ikke er tilfeldig, men basert på konkrete økonomiske forhold. Hun setter opp fire forutsetninger som er nødvendige for å frembringe frodig mangfold:

- **Behovet for blandete primærfunksjoner.** Området og flest mulig av dets indre deler må tjene mer enn én primærfunksjon, helst mer enn to (boliger, arbeidsplasser, skoler, rekreasjonsfunksjoner, museum, bibliotek o.l.). Disse må sikre tilstedeværelse av folk på forskjellige tider av døgnet og med ulike gjøremål, men som kan bruke mange av de samme fasilitetene. I tillegg vil et mangfold av sekundære funksjoner (forretninger, etablissementer o.l.) etableres for å betjene de menneskene som primærfunksjonene trekker til seg. I områder med et mangfold av sekundære funksjoner, kan sekundærfunksjonene i seg selv bli en primærfunksjon (som i handelsstrøk).

- **Behovet for små kvartaler.** De fleste kvartalene bør være korte slik at gående har mange "stier" å gå og at de ulike stiene kan krysse hverandre ofte i gatekryssene. Dette gir grunnlag for forretningsdrift i større deler av området, fordi det gir mulighet for et finmasket nett av "kryssbruk" for mange ulike kunder. Dette danner igjen grunnlag for mangfold.

- **Behovet for bygninger med varierende alder og tilstand, inkludert eldre bygninger.** Området må ha en blanding av bygninger som varierer i alder og tilstand. Dette gir mulighet for et variert forretningsliv med ulik inntjeningssevne. En god del av bygningene bør være eldre bygninger med lavere husleie. Det gjør det drivverdig for "normale" butikker. Hvis et byområde bare har nye bygninger, er forretningslivet automatisk begrenset til de forretningene som kan betale høy leie. De må enten ha stor inntjeningssevne eller være subsidiert. Forretninger som har råd til å være i nye bygninger trenger også gamle bygninger i sin nærhet, for å

være del av et variert forretningsliv. Hvis derimot alle bygninger i et område har lav standard, er det et tegn på manglende suksess og liten attraktivitet.

■ **Behover for konsentrasjon.** Det må finnes en tilstrekkelig stor konsentrasjon av mennesker til å befolke gater, parker og forretninger. Dette inkluderer også konsentrasjon av beboere. Tetthet av boliger må kombineres med attraktive boligforhold.

Estetiske kvaliteter

God arkitektonisk kvalitet. De estetiske kvalitetene og særegne karaktertrekkene ved et sted eller en by har stor betydning, også for hvor attraktivt det er å gå. Estetiske kvaliteter dreier seg både om arkitektonisk utforming av bebyggelsen og byrom, naturkvalitetene og forholdet mellom de bygde omgivelser og naturen.

Gode byrom med omsorg for helhet og detaljer skapes gjennom omsorgsfull utforming med utgangspunkt i det enkelte stedet. Lokale kvaliteter bør tas i bruk, slik som utsikt, nærhet til vann, nærhet til parker og andre grønne områder, samt riktig orientering i forhold til sol og lokalklima. Trær og annen beplantning gir viktige bidrag både i forhold til byøkologi og opplevelsen av byrommene. Kunst, fontener og belysning kan bidra til estetisk berikelse av offentlige rom. Belysning har også en viktig funksjon i forhold til sosial trygghet, som beskrevet i tidligere i kapitlet.

Stedets identitet. Christian Norberg-Schulzs fenomenologiske stedsteori gir grunnlag for å beskrive *det som kjennetegner stedets identitet ("stedet selv")*²⁹. Teorien går ut på at liv og sted er en enhet. Stedet er rammen rundt dagliglivets konkrete ting og hendelser. Omgivelsene beskrives slik de fremtrer som helhetlige steder med romstruktur og karakter, og omfatter både natur og de bygde omgivelsene.

Kvaliteter i bebyggelse og uterom

Tilrettelegging for ulik bruk av uterommene. Offentlige utearealer skal kunne brukes av alle. Byrom, møtesteder og utearealer bør derfor både gi rom for ulik bruk og ivareta behovene til lokalbefolkning og besøkende:

- *Folk som går gjennom området* bør ha tilstrekkelig plass til å gå og bør kunne velge direkte ganglinjer. Det bør også være godt dekke å gå på.
- *Folk som oppholder seg i utearealene* trenger soner hvor man kan stå eller sitte. Disse bør være ved vegger eller elementer å stå eller sitte intil. Det bør også være gode sittesteder med sittemøbler.
- *Barn og unge* trenger ulike typer oppholdsarealer, lekeplasser og aktivitetsområder.
- *Besøkende* trenger spesielle opplevelser, aktiviteter og begivenheter for å ønske å bruke byrommet. Bedre kvalitet i byrommet gir folk større lyst til å bruke det. Et eksempel på dette er Alexander Kiellands plass i Oslo, som gjennom opprustning gikk fra å være et nedslitt

²⁹ Christian Norberg-Schulz: Mellom jord og himmel (Pax 1992)

byrom til et byrom med aktivt byliv. (illustreres med bilder før og etter)

Naturkvaliteter. Det å kunne oppleve natur eller en vakker utsikt påvirker oss. I en undersøkelse gjennomført av København kommune svarte 61 prosent av de spurte at ”flere grønne stier og ruter” kan få dem til å gå mer. 60 prosent av de spurte svarte at ”grønnere omgivelser” kan få dem til å gå mer. Planlegging for gående bør derfor søke å utnytte naturkvaliteter og gi tilgang til grønne områder i byen eller tettstedet ved å etablere nye turstier og gangruter.

Bygningene som vegger i byrom. Bygningene gir både romlig avgrensning og bidrar med sin arkitektur til karakteren i byrommet. God arkitektonisk kvalitet kan derfor bidra til en positiv opplevelse for den gående.

For fotgjengerne er utforming av etasjen på gateplan det viktigste. Det er denne sonen vi går og oppholder oss langs i de offentlige rommene. Undersøkelser viser³⁰ at mennesker trenger stimuli med ganske korte mellomrom, omtrent hvert femte sekund. For at bygningene i en bygate skal oppleves som interessante, bør fasadeutforming og aktiviteter gi nye ting å se på hvert femte sekund.

(Illustrere med bilder)

Utvekslingssoner mellom inne og ute. Muligheten for interaksjon mellom aktiviteter bebyggelsen og livet i gaten er i hovedsak knyttet til etasjen på gateplan. Med funksjoner som aktivt henvender seg mot livet på gaten og en utforming av fasadene som støtter opp om dette, får en vesentlig mer byliv foran disse fasadene enn foran ”passive” fasader med innadvendte funksjoner. En undersøkelse gjennomført i København³¹ viste at det var syv ganger høyere aktivitetsnivå ved aktive fasader sammenliknet med passive fasader. Dette skyldtes at folk gikk langsommere, gjorde flere opphold og gikk mer til og fra butikkene i den aktive fasaden.

Vegger til oppholdssoner. Mange av de valgfrie, rekreative oppholdsaktivitetene skjer i byrommenes kanter, langs fasadene. De aller fleste velger å stå eller sitte i kanten av byrommet, sannsynligvis fordi man kan oppleve alt som foregår i rommet og samtidig ha ryggen dekket³². Oppholdet skjer blant annet på kafeer og benker, i trapper og nisjer. Bykvaliteten er avgjørende for oppholdsaktiviteten. I byrom uten slike kanter er det ofte dårlige forutsetninger for oppholdsaktiviteter.

Prinsipper for utforming av bebyggelse.

Jan Gehl anbefaler følgende prinsipper for utforming av bebyggelsens 1. etasje ut fra hensynet til byens liv³³:

- Fasaden bør ha stofflighet i materialbruken og godt utformede detaljer.
- Bygningene bør henvende seg mot gaten og ha mange innganger.

³⁰ Micael Varning, Motorveje i landskabet. Hørsholm: Statens byggeforskningsinstitut, Sbi, byplanlægning, 12, 1970.

³¹ Jan Gehl, L. J. Kaefer, S. Reigstad, ”Nærkontakt med huse”, Arkitekten nr 9 2004. pp. 6-21.

³² Jan Gehl: Byer for mennesker. 2010

³³ Jan Gehl: Byer for mennesker. 2010

- Bygninger med forretninger og publikumsfunksjoner bør ha transparens og mulighet for interaksjon mellom inne og ute.
- Vertikale fasaderytmer anbefales fremfor horisontale.

Utforming av bebyggelse og uterom i boligområder. Jan Gehl viser til flere undersøkelser³⁴ av hvilken rolle utformingen av boligbebyggelsen har for livet i gatene. Der boligene har små forhager mot gaten, er det vesentlig mer byliv enn i bolig-gater uten slike ”bløte kanter”. Aktivitetene i og ved disse halvprivate kantsonene står for den største andelen av livet i gaten. Dette bidrar igjen til større opplevelsesrikdom og trygghetsopplevelse for gående i gaten.

Ved å definere halvprivate og halvoffentlige soner nyanseres overgangene mellom privat og offentlig sfære. Dette øker mulighetene for kontakt, fordi det gir den enkelte mulighet til å regulere kontakten og beskytte privatlivet. En forutsetning her er imidlertid at overgangssonene bearbeides omsorgsfullt, slik at graden av privathet og offentlighet tydeliggjøres.

Trafikk som miljøfaktor

Trafikk påvirker kvaliteten i byrom og utearealer der fotgjengere ferdes. Dette er knyttet til opplevelsesmessige forhold, trafikksikkerhet og miljøbelastning med støy og forurensning. Bedre miljø for fotgjengere forutsetter at biltrafikken i byer og tettsteder foregår på de myke trafikantenes premisser. Lav hastighet er viktig i denne sammenhengen.

Trafikkulykker og utrygghet i forbindelse med trafikk har stor betydning for fotgjengernes opplevelse av det fysiske miljøet. Fotgjengerne bør prioriteres ved utforming av byrom og gater. Alle mennesker bør kunne gå komfortabelt og trygt i byen eller tettstedet. I utformingen av anleggene må derfor hensynet til barn, funksjonshemmede og eldre veie tungt. Dette er beskrevet ytterligere i kapittel 5.6 og kapittel 7.

Støy er definert som uønsket lyd, og er blant de miljøproblemene som rammer flest mennesker i Norge. Veitrafikk er hovedkilden til støyplager. Det er et nasjonalt mål at støyplagene i Norge skal reduseres. Frihet fra uønsket lyd er et kvalitetskrav til bymiljøet. Lengre opphold og sosial kontakt i byrommene er ikke attraktivt når bakgrunnsstøyen, primært fra veitrafikken, er så stor at folk må anstrenge seg for å kunne snakke sammen.³⁵

Luftforurensning kan true folks helse, spesielt utsatte grupper som for eksempel astmatikere. Som for støy er veitrafikken en hovedkilde til denne forurensningen. Luftkvalitet er en viktig variabel i en vurdering av bymiljøets kvalitet. Det foreligger både lovfestede grenseverdier for luftforurensninger og nasjonale mål³⁶.

Kvalitetskriterier for aktivt byliv. Jan Gehl har i samarbeid med Lars Gemzøe utarbeidet tolv universelle kriterier for planlegging og utforming

³⁴ Jan Gehl: Byer for mennesker. 2010

³⁵ Kriterier for bymiljøkvalitet, grunnlag for trafikkplanlegging. Gustav Nielsen og Eivind Selvig. Civitas. 2006

³⁶ Kriterier for bymiljøkvalitet, grunnlag for trafikkplanlegging. Gustav Nielsen og Eivind Selvig. Civitas. 2006

av gode byrom. Kvalitetskriteriene er basert på mennesket som bybruger og beskriver hvilke fysiske forutsetninger som må være tilstede for at bymiljø skal være attraktivt for fotgjengere og tilrettelegge for aktivt byliv, og at det kan oppstå sosial interaksjon mellom mennesker.

Gehl skiller mellom nødvendige, sosiale og valgfrie aktiviteter og hevder at kvaliteten på de fysiske omgivelsene har stor betydning for hvorvidt vi foretar valgfrie aktiviteter, det vil si om impulsiv bruk av byrommet finner sted. Han mener også at gode byer for mennesker utvikles gjennom en samlet bearbeiding av de 12 kvalitetskriteriene³⁷.

Kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet, utviklet av Jan Gehl og Lars Gemzøe, presentert i boken "Byer for mennesker" (oversikten skal suppleres med bilder).

BESKYTTELSE	BESKYTTELSE MOT TRAFIKK OG ULYKKER Opplevelse av trygghet i forhold til trafikk	BESKYTTELSE MOT KRIMINALITET OG VOLD Opplevelse av trygghet Levende by Funksjoner som overlapper dag/natt God belysning	BESKYTTELSE MOT UBEHAGELIGE OPPLEVELSER Vind/trekk Regn/snø Kulde/varme Forurensning Støv, blending og støy
KOMFORT	MULIGHETER FOR Å GÅ Plass for gange, sammenhengende gatestruktur, interessante fasader, ingen fysiske hindringer, belegning god for gang	MULIGHETER FOR Å STÅ, OPPHOLD Attraktive kanter – "kanteffekt", definerte "ståsoner", "ståmøbler"	MULIGHETER FOR Å SITTE Sittesoner, tilrettede primære og sekundære sittemuligheter, benker for hvile
	MULIGHET FOR Å SE Synsavstand, uhindret synsfelt, interessant utsikt, belysning	MULIGHETER FOR Å LYTTE OG TALE Lavt støynivå, intime sittearrangementer	MULIGHET FOR Å LEKE OG UTFOLDE SEG Invitasjon til fysiske aktiviteter, lek, underholdning – dag og natt, vinter og sommer
KVALITETER/FORNOYELSE	SKALA Dimensjonering av bygninger og uterom i en menneskelig skala relatert til sanser, mulighet for bevegelse og atferd	MULIGHET TIL Å NYTTE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET Sol/skygge Varme/kulde Le/bris (avhengig av region/sesong)	ESTETISK KVALITET/POSITIVE FØLELSER OG OPPLEVELSER God utforming og gode detaljer, utsikt og visuelle opplevelser, trær, planter, vann

5.4 Sammenhengende og finmasket nett for gående

Gangnettet i alle byer og tettsteder skal utvikles til sammenhengende og finmaskede nett av gangforbindelser som gjør det attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.

Fotgjengerens behov

Behov for planlegging av gangnettet. Endel byer og tettsteder har allerede velfungerende nett for gående, mens mange steder preges av mer tilfeldige gangnett med mangler og brudd. Et gjennomgående trekk er at nettet for gående ikke er planlagt som transportnett ut fra brukernes behov på samme måte som vegnettet for biltrafikken. Det er derfor nødvendig med et systematisk arbeid for å planlegge, etablere og utbedre nettet for gående slik at det blir attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.

Finmasket nett for gående. Alle byer og tettsteder bør ha et finmasket nett av gangforbindelser. Dette gangnettet vil bestå av et mangfold av gangforbindelser med ulike karakterer, slik som gater, veier, fortau, gang- og sykkelveier, gangveier, turveier og snarveier feks i form av trapper eller tråkkede stier. Gangforbindelsene vil både være i trafikkområder, bebygde områder og i grønstrukturen.

En undersøkelse gjennomført i norske byer viser at områder med et finmasket gangnett, stimulerer til mest gange og opphold utendørs. Folk

³⁷ Jan Gehl: Byer for mennesker. 2010

går mindre og tilbringer mindre tid ute i mer avstengte områder med, lange monotone gater, få kryss og mange blindveier.

Illustrasjon: Kart fra undersøkelsen til Byggforsk.

Fremkommelighet i hele reisekjeder. Strukturen av gangnett må ta utgangspunkt i hele reisekjeder for gående. Dette innebærer å sikre fremkommelighet for gående hele veien fra startsted til bestemmelsessted. Gangnettet må gi effektive forbindelser mellom boliger, offentlig og privat service, kollektivtransport og arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner, fritidsaktiviteter og andre velferdsarenaer. Gangforbindelsene må etableres der folk faktisk går og har behov for å gå, og ikke hvor det er hensiktsmessig å etablere gangforbindelser på grunn av andre hensyn. Fotgjengerne bør ha flere "ruter" å velge mellom og gangrutene bør være attraktive og by på opplevelser.

Direkte gangforbindelser uten omveier. Korte avstander er viktig for fotgjengere og gangforbindelser bør derfor plasseres i mest mulig direkte luftlinje. Fordi ganghastigheten er vesentlig mye lavere enn andre transportformer, er omveier mye mer tidkrevende enn for andre trafikanter. Mens en fotgjenger bruker ca 5 minutter på en omvei på 400 m, vil en bilfører i 50 km/t bruke under et halvt minutt på den samme strekningen. For noen fotgjengere blir denne omveien så lang at de ikke kan gå eller velger andre transportformer. Tidsbruk bør derfor ha en sentral plass i planlegging for gående, spesielt i planlegging av trafikkanlegg der hensyn til ulike trafikantgrupper må veies opp mot hverandre.

Gående har andre funksjonskrav og preferanser enn syklende. Nettet for gående bør ikke planlegges som et nett felles med syklistene, fordi gruppene har forskjellige funksjonskrav og det kan oppstå konflikter og trafikkfarlige situasjoner. I trafikkreglenes § 18.3 tillates sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Det angis at slik sykling ved passering av gående må skje i god avstand og i tilnærmet gangfart. Konfliktnivået mellom gående og syklende er ikke så stort hvis syklistene holder gangfart og tar hensyn til fotgjengerne slik trafikkreglene angir. Grupper i befolkningen, for eksempel barn, kan ha behov for å sykle på fortau og gangveg for å ivareta sin egen trafiksikkerhet. Syklistene med stor fart på fortau eller gangveg oppleves imidlertid som en fare for fotgjengere, og bør ikke blandes med fotgjengere.

Gangnett i sentrumsområder

Sammenhengende og finmasket nett. I sentrum i byer og tettsteder og i områdene rundt kollektivknutepunkter er det et stort potensial for mye gangtrafikk fordi det er høy konsentrasjon av mennesker og korte gangavstander til ulike gjøremål. Som hovedprinsipp anbefales det at hele bysentra, tettstedssentra og områder med gangavstand til kollektivknutepunkter bør ha et finmasket og sammenhengende nett av gangforbindelser med universell utforming. Dette gangnettet må gi forbindelser til viktige målpunkter, slik som kollektivtransport, privat og offentlig service, arbeidsplasser, skoler og andre viktige velferdsarenaer.

Strøkgater med konsentrasjon av butikker, kafeer og andre målpunkter

har ofte spesielt høy gangtrafikk og bør vies spesiell oppmerksomhet. Det er ofte mye fotgjengeraktivitet på tvers av gaten og biltrafikken bør derfor ha lav hastighet. Samtidig er dette ofte viktige offentlige rom og møtestedene som blir hyppig brukt. Fortauene bør derfor være spesielt brede slik at fotgjengerne sikres god fremkommelighet, samtidig med at butikkene og møtestedene ikke begrenses.

Gangnettet i resten av byen og tettstedet

Hovedruter for gående. By- og tettstedsområder utenfor sentrumsområdene har gjerne en mer åpen bebyggelsesstruktur med mindre arealintensiv bebyggelse og arealbruk. Dette gir som regel lavere befolkningstetthet, både utendørs og innendørs. Med dette kommer et behov for prioritering av hovedruter for gående, slik at disse kan få høy kvalitet. Hovedrutene må være der flest mennesker går og bør gi effektive og attraktive gangforbindelser til sentrum og til målpunkter slik som kollektivtransport, privat og offentlig service, arbeidsplasser, skoler og andre viktige velferdsarenaer. De må samtidig gi tilstrekkelig tilgjengelighet til området og ha universell utforming.

Det øvrige nettet for gående. Det øvrige nettet for gående vil bestå av resten av det "formelle" nettet for gående slik som fortau, gang- og sykkelveier, bolig-gater uten fortau og gangforbindelser i grønnstrukturen. Disse gangforbindelsene bør sammen med hovedrutene gi et finmasket nett for gående som gir mange mulige ruter og opplevelseskvaliteter. Gangforbindelsene bør ha universell utforming i så stor utstrekning som mulig.

Snarveger

De uformelle stiene. Snarveiene gir de effektive og raskest mulige gangforbindelsene. Dette kan være de uformelle stiene som går gjennom et boligområde eller gjennom grønne områder og som er tråkket opp over tid. Dette "mikronettet" er ofte best kjent av barn og andre som går i nærmiljøet. Med små ressurser kan disse stiene utvikles til et verdifullt nettverk for en større del av befolkningen. Samtidig bør de sikres planmessig, slik at de ikke bygges ned.

De offentlige stiene og trappene. Mange steder er det etablert planmessig sikede snarveier som del av gangnettet. Dette kan være gangforbindelsen der en blindvei slutter, den raske veien til bussholdeplassen, og den smale trappen som forbinder to veier. Ofte vil sentrumsområder ha snarveier i form av trapper, smug og gjennom bebyggelse som ikke er åpen hele døgnet. Det kan også være trappen som supplerer rampen i et universelt utformet gangveganlegg. Snarveger kan bidra til effektive gangforbindelser for de som ikke har funksjonsnedsettelse.

Kartlegge og sikre snarveiene. Snarveiene bør ivaretas og betraktes som en viktig ressurs i planleggingen av gangnettet. Det bør være et mål å kartlegge alle snarveier og planmessig sikre dem i utbyggingsprosjekter. Snarveier kan ha lavere opparbeidelsesgrad, vedlikeholds nivå og tilgjengelighet enn resten av gangnettet. Snarveier bør imidlertid ikke erstatte deler av hovednettet for gående, men være et supplement til dette gangnettet. Dersom for eksempel en etablert snarvei er å betrakte som hovedløsningen, bør den utbedres slik at den blir universelt utformet.

Lokal tilpasning. Topografien i Norge med bratte fjell og med snørike vintre gir behov for å stille ulike krav til forskjellige gangforbindelser. Samtidig gir de lokale forholdene i ulike områder ulike utfordringer og muligheter. Det er derfor ikke mulig å stille de samme funksjonskravene til hele nettet i alle tettsteder og byer. Nettet av gangforbindelser bør tilpasses lokale forhold, med eksisterende bystruktur og bebyggelse. Hovednettet og gangenettet i sentrum bør imidlertid gi tilgjengelighet til viktige målpunkter og ha høy kvalitet med universell utforming og høy kvalitet på vintervedlikeholdet. Resten av nettet bør bidra til et finmasket gangnett, men ikke nødvendigvis ha de samme høye kvaliteten. For snarveier i bratt terreng eller gjennom naturområder vil ofte tilretteleggingen for gående være mer begrenset. Det kan, for eksempel, anlegges trapper der det ikke kan etableres ramper og vintervedlikeholdet kan ha en lavere standard. En differensiering av gangnettet gir også mulighet til å prioritere innsatsen vinterstid slik at de viktigste gangrutene har høyest kvalitet på brøyting og strøing. Dette kan sikre at også eldre kan komme seg ut om vinteren. Slik prioritering av gangnettet forutsetter imidlertid at hele nettet for gående defineres i en samlet plan og at gangnettet til sammen gir et velfungerende system av gangforbindelser.

Eksempel Stavanger sentrum. I Stavanger sentrum ligger mye til rette for gående med et trivelig og bilfritt sentrum, korte gangavstander, finmasket gatenett fra middelalderen og bevaringsverdig trehusbebyggelse. Stavanger sentrum har imidlertid flere bratte gater. Det er ikke mulig å etablere universell utforming i alle gater. Løsningen kan være å velge ut ruter med universell utforming og skilte disse tydelig, i tillegg til at de øvrige gatene gis universell utforming i så stor utstrekning som mulig.

Kryssing av store barrierer

Kryssing av store barrierer i form av veganlegg, jernbane og andre infrastrukturanlegg er et betydelig problem for fotgjengere. Dette var også et tydelig resultat i undersøkelsen av forhold for fotgjengere gjennomført som del av arbeidet med gåstrategien. Dette var en utfordring i omtrent 2/3 av alle casene som ble undersøkt.

Utfordringene knyttet til kryssing av veganlegg omtales også i Gåboka. Der blir det påpekt at konflikten mellom gående og kjørende ofte løses ved å lage over- eller underganger som innebærer at forgjengerne må vike for biltrafikken. De må gå under, over eller rundt. De får de dårligste forholdene og den lengste veien å gå. Sikre kryssings-punkter er imidlertid en stor utfordring sett i forhold til fotgjengerulykker. Sikring av kryssingsmuligheter ved hjelp av for eksempel bruer eller underganger kan redusere ulykkesrisikoen for fotgjengere, men kan også gjøre det mindre effektivt og attraktivt å gå.

Underganger oppleves ofte som lite attraktive for gående, spesielt etter mørkets frambrudd og på tider av døgnet uten sosial kontroll. Det bør derfor alltid undersøkes om det finnes alternative løsninger til underganger. Terrenget på stedet og områdets karakter vil alltid være en viktig faktor for valg av løsning. Er undergangene ikke til å unngå, må de bygges så korte som mulig og med så mye dagslys som mulig. For å gi en romslig og lys løsning bør terrenget være åpent på begge sider av selve

undergangen. Dette kan kreve store terrenginngrep.

Overganger og bruer gir ofte en langt bedre situasjon for fotgjengere enn trange og mørke underganger.

Veien kan også legges under fotgjengerkryssingen, slik at det er bilistene som må ta ulempene med dårlig miljø og lengre transportarbeid.

Kryssing i plan. Et alternativ til å bygge over- eller underganger er å akseptere funksjonsblanding mellom kjørende og gående. Dette bør være hovedregelen i byer og tettsteder.

Eksempel Gangbro ved Bekkestua i Bærum. På Bekkestua er terrenget utnyttet slik at forgjengerne kan krysse veien på en bru. Veien er gravd ned i terrenget, og de gående beveger seg i terreng høyde. Dette gir en åpen, tiltalende og effektiv reise for de gående. Høy kvalitet på utforming av bru, utstyr og beplantning gir en fin ramme rundt reisen. (bilde fra gåboka)

5.5 Gange som del av kollektivreisen

Gangnettet og omgivelsene skal utvikles slik at det blir lett og attraktivt å gå som del av kollektivreisen.

Gange til og fra holdeplass

Effektive, sikre og sammenhengende gangforbindelser. Alle kollektivreisende er også fotgjengere til og fra holdeplassene. Effektive, trygge og attraktive gangforbindelser fra målpunkter og boligområder i influensområdet til kollektivtilbudet både sommer og vinter er derfor en av forutsetningene for attraktiv kollektivtransport. Dette innebærer både at det er et sammenhengende gangnett frem til holdeplassene og at omgivelsene har kvaliteter som inspirerer til å gå. Dette bør ivaretas til holdeplasser i begge reiseretninger. Gangforbindelsene bør integreres i det øvrige nettet for gående, omtalt i kapittel 5.4.

Holdeplassene bør lokaliseres med kort avstand til viktige reisemål og på sentrale og lett synlige steder i nærmiljøet. Passasjerene bør ha kortest mulig gangforbindelse til og fra de viktigste reisemålene. Sammen med informasjon om rutetider bør det også finnes lokalkart som gjør det mulig for ukjente å finne frem i nærmiljøet.³⁸

Holdeplassens influensområde er gitt av kollektivtransporttilbudet og områdets karakter. Gjennomsnittlig ganglengde til kollektivtransport varierer med kollektivtransportmiddel. Samlet ganglengde på en togreise er som beskrevet i kapittel 2, i gjennomsnitt nærmere 700 m. Dette inkluderer gange fra startpunktet til stasjonen, gange ved eventuelt skifte av transportmiddel og gange fra stasjon til endepunkt. Samlet ganglengde for en bussreise er tilsvarende nærmere 400 m.³⁹ Dette er gjennomsnittlige avstander og uttrykker ikke nødvendigvis størrelsen på influensområdet. Flere forhold påvirker dette. Folk er villig til å gå lengre fra bolig til kollektivtilbud enn mellom kollektivtilbud og arbeidsplass⁴⁰. Man er også villig til å gå lengre hvis omgivelsene er hyggelige og opplevelsesrike⁴¹. Opplevelsesrike omgivelser kan trolig både medvirke til at flere velger å reise kollektivt og kan bidra til å utvide holdeplassenes influensområde. Det viser seg også at man er villig til å gå lengre for å komme til et høykvalitets kollektivtilbud med høy frekvens, da ventetiden på holdeplassen er kortere og den totale reisetiden oppleves som akseptabel⁴².

Tilrettelegging av knutepunkter for kollektivtrafikk

I alle kollektivknutepunkter, dvs steder der kollektivreisende må skifte mellom ulike kollektivtransportmidler, bør gående prioriteres høyt. Det bør være enkelt å gå mellom transportmidlene, med korte gangavstander

³⁸ TØI-rapport 887/2007 Bedre kollektivtransport i distriktene. Gustav Nielsen TØI og Truls Lange, Civitas.

³⁹ TØI-rapport 641/2003: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Reiser til fots. Jon Martin Denstadli, Randi Hjorthol.

⁴⁰ TØI-rapport 587/2002: Målrettet kollektivtransport, Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak. Alberte Ruud og Edvin Frøysadal (referansen må sjekkes opp)

⁴¹ Jan Gelh:

⁴² TØI-rapport 587/2002: Målrettet kollektivtransport, Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak. Alberte Ruud og Edvin Frøysadal

uten lange omveier rundt annen infrastruktur (for eksempel rundkjøringer). Kollektivknutepunktene bør utformes med høy estetisk kvalitet og slik at det er lett å orientere seg.

Eksempel: Nye Bekkestua stasjon? Storo + et mindre sted.

Universell utforming og vegen til holdeplassen skal være universelt utformet. Statens vegvesen har utarbeidet en egen håndbok om dette (Håndbok 278 Universell utforming av veger og gater). Det arbeides også med å få fram et registreringsopplegg for universell utforming av holdeplasser og kollektivknutepunkt..

Knutepunkter for kollektivtrafikk som møtested. Knutepunktene for kollektivtrafikk ligger som regel sentralt i byer og tettsteder, som knutepunkter også for gangnettet. Knutepunktene har høy konsentrasjon av folk og har derfor potensial som møtested. I tillegg til den trafikale funksjonen bør knutepunktene derfor tilrettelegges for opphold, med byromskvaliteter, lokal service, benker og aktivitetsfunksjoner.

5.6 **Utforming av gangnett og gater med høy prioritering av gående**

Gater og veger skal utformes slik at fotgjengerne har høy prioritet og infrastrukturen skal utvikles slik at gående har god fremkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming og forutsigbar standard.

Avveie hensyn. Som regel er ikke gående prioritert foran biltrafikken. I mange sammenhenger tilbys derfor gående en infrastruktur med lange omveier, lange ventetider og med en lav miljøkvalitet, enten på grunn av støy og forurensning fra biltrafikk eller ved lite inspirerende omgivelser. Høyere prioritering av gående i vei- og gateplanlegging bør samtidig sees i sammenheng med andre hensyn. Vei- og gateløsningene i byer og tettsteder bør utformes ut fra en balansert avveining mellom ulike transporthensyn og hensyn til byfunksjonene og bymiljøet.

Miljøgater som kunnskapsgrunnlag. Statens vegvesens arbeid med miljøgater i perioden 1998-2005 hadde mange av de samme målene som gåstrategien. Det ble blant annet lagt vekt på trafiksikkerhet, fartsdemping for kjørende, bedre forhold for syklister og gående, og større kvalitet i omgivelsene. Erfaringene fra miljøgatene bør derfor brukes som kunnskapsgrunnlag for arbeidet med tilrettelegging for gående. Evalueringen av prosjektene ⁴³ konkluderer med at fotgjengerne har fått bedre vilkår med bredere fortau, bedre tilrettelegging for kryssing av gaten og dempet hastighet på biltrafikken. Et stort flertall av brukerne synes det har blitt bedre å være fotgjenger etter ombyggingen.

Stedstilpassede helhetlige løsninger. Evalueringen av miljøgatene presiserer at gode miljøgater dreier seg om stedstilpassede helhetsløsninger. Det er helheten som virker og ikke de enkelte elementene. For å få gode helhetsløsninger med ønskede virkninger, må de enkelte elementene sees i sammenheng med utforming av gata. Dette er like relevant for arbeidet med tilrettelegging for gående.

⁴³ Statens vegvesen: "Fra riksveg til gate, erfaringer fra 16 miljøgater" UTB 2003/06

Utforming av høytrafikkerte gater (HTG) som kunnskapsgrunnlag. Det er utarbeidet to rapporter om høytrafikkerte gater ⁴⁴ som del av Statens vegvesens fou-program og etatsprosjekt ”Transport i by” i perioden 2002-05. Målsetningen var å bidra til å stille de riktige kravene til utforming av bygater med mer enn 8000 ÅDT med hensyn til tilgjengelighet, opplevelse og bærekraftig utvikling. Høytrafikkerte gater rommer ofte mange trafikale funksjoner og har ofte bebyggelse med et mangfold langs gaten som krever betjening direkte fra gaten. Som regel er det ikke tilstrekkelig bredde til at hver trafikantgruppe og arealfunksjon kan få dekket sitt behov fullt ut. Enhver løsning krever derfor prioritering mellom brukergrupper og behov. En aktuell metode er å analysere gaten i forhold til byens overordnede struktur, identifisere hvem som er brukere av det høytrafikkerte gatenettet, brukere/beboere i byområdet og reglene for samvirke mellom trafikantene.

Være på, komme til eller komme gjennom. For å prioritere og legge til rette for ulike trafikantgrupper er det nødvendig å analysere transportfunksjonen til de ulike brukerne. Prioriteringene og utformingsprinsippene blir helt forskjellige hvis målet er opphold for gående, tilgjengelighet for kollektivtransport, privatbiler eller varetransport, eller gjennomkjøring for de ulike transportmiddelbrukerne. Riktig utforming og prioritering krever at det er en overordnet gatebruksplan for området.⁴⁵

Variasjoner fra gate til gate. Analysen av en rekke høytrafikkerte gater i Oslo ⁴⁶ konkluderer med at fotgjengerne er tilsynelatende godt ivaretatt gjennom fortau på begge sider av gata, gangfelt og egne lyssignaler i kryssene. Likevel er variasjonene fra gate til gate svært store mht kryssingslengder, skjerming eller avstand til kjørende trafikk, mulighet for opphold på fortau mv. De fleste fotgjengerulykkene skjer i gater som kan klassifiseres som HTG, både i kryssene og dels også på strekningene i mellom. Som svar på fotgjengernes behov i HTG foreslås det å fjerne seg fra den tradisjonelle trafikksepareringen (SCAFT) og tilnærne seg prinsippene for trafikkintegring og selvforklarende lav fart (designstyrt trafikk). Det foreslås at HTG utformes som urbane gater og ikke veg, nærmere slik en har utformet miljøgater.

Kjørebane, kryss og gangfelt

Smale kjørebaneer. Evalueringen av miljøgatene konkluderer med at disponeringen av tverrprofilet er svært viktig for hvordan en miljøgate fungerer. Smale kjørebaneer bidrar til å holde farten nede og gir mulighet for bredere fortau. En ambisjon er å få flere byer og tettsteder til å redusere farten til 30 km/t og 40 km/t i tråd med fartsgrensekriteriene. For gater med fartsgrense på 30-40 km/t angir vegnormalene en total bredde mellom kantstein på 6 til 6,5 meter for en tofelts gate. 10 av de 16

⁴⁴ Hoshiar Noorradin: ”Utforming av høytrafikkerte gater HTG, analyse og planleggingsmetode med eksempler” Statens vegvesen rapport UTB 2006/7

⁴⁵ Chalmers Tekniska Högskola v/Anders Hagson, Sivilarkitekt Dag Tvilde, Asplan Viak AS v/Bjørn Haakonaasen, Hilde Haslum, Per Einar Saxegaard, Sophia Älfvåg: Utforming av høytrafikkerte gater (HTG). 2006

⁴⁶ Chalmers Tekniska Högskola v/Anders Hagson, Sivilarkitekt Dag Tvilde, Asplan Viak AS v/Bjørn Haakonaasen, Hilde Haslum, Per Einar Saxegaard, Sophia Älfvåg: Utforming av høytrafikkerte gater (HTG). 2006

miljøgatene som ble evaluert, hadde gatebredder i dette spennet. Det generelle inntrykket er at trafikkforholdene virker oversiktlige i de fleste miljøgatene og at det føles naturlig å holde lav fart.

Figur 17 fra evalueringsrapporten for miljøgatene inn her: Gjennomsnittsfart (km/t, øverst) og bredden på kjørebane (meter, nederst) i miljøgatene.

Oppstramming av utflytende vegareal og kryss har vært tema i både miljøgatearbeidet og kartleggingsarbeidet som er gjennomført i forbindelse med gåstrategien. I mange av miljøgatene har gatekryssene fått en strammere utforming etter ombygging som følge av smalere kjørebane og mer bymessig kryssgeometri. I kartleggingsarbeidet for gåstrategien kom det frem at mange samleverer i boligområder har store og utflytende kryss.

Bilder fra evaluering av miljøgatene inn her: s 138 oppstrammet kryss i Stryn + gangfelt og kantparkering i Stryn, side 18 Kjøllefjord: før og etterbilde av oppstramming med kantstein.

Gangfelt og andre tilrettelagte kryssingssteder. Formålet med gangfelt er å forbedre fotgjengernes fremkommelighet, tilgjengelighet, trygghet og sikkerhet.⁴⁷ Mange gangfelt er imidlertid preget av for høyt fartsnivå, lang kryssingsavstand, uheldig belysning og mangelfull oppmerking og vedlikehold⁴⁸.

Det finnes ulike varianter av gangfelt og supplerende gangfeltstiltak. Noen av de viktigste er⁴⁹:

- *Opphøyd gangfelt* som er et gangfelt over fartshump med en plan overflate med samme høyde som fortau. Tiltaket virker fartsdempende på biltrafikken.
- *Trafikkøye* som virker som støttepunkt for fotgjengere ved kryssing av vegen og fartsdempende på biltrafikken.
- *Fortausutvidelse* som reduserer kryssingsavstanden og virker fartsdempende på biltrafikken.
- *Oppmerking med ulike mønstre, farger, belegg og/eller supplerende tekst* på kjørebane eller på ventearealet samt oppmerking av *diagonalt gangfelt* (Sørensen og Loftsgarden 2010).
- *Skilting* av gangfelt med skilt 516 ”gangfelt” eller forvarsling med 140 ”avstand til gangfelt”. Gangfeltskilt kan sløyfes for gangfelt i kryss og i gangfelt over sideveger der farten er lav. Skiltet benyttes ikke ved signalregulert gangfelt (Statens vegvesen 2009).
- *Signalregulering* i eller uten for kryss. I håndbok 048 ”Trafikksignalanlegg” (Statens vegvesen, 2007b) finnes forskrifter for signalregulering av gangfelt.
- *Vegbelysning av gangfelt* som alltid skal være belyst i mørke. Statens vegvesen (2008c) inneholder krav til belysning av gangfelt.
- *Universell utforming* av gangfelt så flest mulig mennesker herunder

⁴⁷ Michael W. J. Sørensen TØI og Stein Johannessen NTNU, Tiltakskatalogen for transport, miljø og klima, 2010

⁴⁸ S. Aaberge: Samanlikning av eksisterende gangfelt og nye gangfeltkriterium – dømme frå Trondheim. Masteroppgave ved Institutt for bygg, anlegg og transport, NTNU 2008.

⁴⁹ Michael W. J. Sørensen TØI og Stein Johannessen NTNU, Tiltakskatalogen for transport, miljø og klima, 2010

bevegelses- og synshemmede kan bruke gangfeltet. Statens vegvesen (2011) gir en rekke anbefalinger til hvordan gangfelt bør utformes universelt.

Gangfelt og annen tilrettelagt kryssingssted bør inngå som en del av et godt og sammenhengende nett for fotgjengere. Håndbok 270 "Gangfeltkriterier" (Statens vegvesen 2007c) gir en rekke anbefalinger for i hvilke tilfelle nye gangfelt bør oppmerkes på veger og gater med ulik fartsgrense. De viktigste kriteriene som ligger til grunn for vurderingen er bilenes fartsnivå, trafikkmengde og antall kryssende myke trafikanter. Håndbok 017 og håndbok 262 (Statens vegvesen 2008a, 2008b) angir hvor gangfelt skal plasseres. Det anbefales blant annet å plassere gangfelt der det er naturlig for gående å krysse, at det skal være fortau, gang-/sykkelveg eller annet gangareal i tilknytning til gangfelt, plassering av gangfelt i forhold til kryss, behovet for trafikkøy ved kryssing der kjørebanebredden er over 8 m, og at gangfeltet kan opphøydes eller markeres fysisk der det er mange fotgjengere eller fare for høy fart.

Statistikken viser at 65 prosent av alle drepte og skadde i fotgjengerulykker ble truffet av et kjøretøy i det de krysset kjørebanebanen. Dette peker klart i retning av at etablering av sikre kryssings-punkter er en stor utfordring sett i forhold til fotgjengerulykker. Sikring av kryssingsmuligheter ved hjelp av for eksempel bruer eller tunneler, lysregulerte fotgjengeroverganger eller opphøyde gangfelt kan redusere ulykkesrisikoen for fotgjengere. Fartsreduserende tiltak, separering av felter og synliggjøring av fotgjengere og gang- og sykkelveger i trafikkmiljøet er andre gode tiltak. Vintervedlikehold gjør vegene mindre glatte, og kan redusere fallulykker og kollisjoner mellom kjøretøy og fotgjengere (Elvik og Erke 2007).

Fartsdempende tiltak ved barneskoler. Fartsgrensekriteriene angir at fartsgrensen skal være 30 km/t forbi barneskoler i byer og tettsteder, der det er direkte inngang til skolen fra vegen. Samtidig skal det anlegges fartsdempende tiltak i form av humper eller opphøyde gangfelt. Utenfor byer og tettsteder kan det være aktuelt med fartsgrense på 40 km/t forbi barneskoler.

Ulike løsninger for samspill mellom gående og andre trafikanter

Ideen med shared space er å utforme by- og gaterommet uten eller med begrenset regulering gjennom skilt, ledegjerder og oppmerking. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt skal "forhandle" og bli enige om hvem som skal vike. Trafikantene skal i større grad tilpasse sin atferd til sosiale normer og hensyn enn til juridiske trafikklover og regler. Dette fremstår som motsatsen til trafikkseparering. Ideen er også å likestille trafikkarealets funksjon som oppholdsrom for mennesker med avvikling av trafikken i større grad enn ved tradisjonelle gater og kryss. I motsetning til tradisjonelle gater, der biler skal vike for fotgjengere i gangfelt, har myke trafikanter og biler like rettigheter i shared space. Her er det derfor de generelle ferdselsregler, hvor vikeplikt er regulert

gjennom høyrereglen, som gjelder.⁵⁰ Det finnes trolig ulike varianter og grader av shared space.

Ulike trafikkløsninger vil gi ulike løsninger for de fysiske omgivelsene. Et mål med shared space er også å forbedre bymiljø og estetikk. For shared space benyttes ofte avvikende belegg i området. Det aktuelle trafikkmiljøet understrekes også ved bruk av beplantning, belysning, synlige entreer til butikker, utsmykning som blomsterkasser og skulpturer, samt ulike former for møblering. Inn mot områdene er det ofte anlagt ramper, kjørebanen er innsnevret, og det er etablert portaler eller lignende for å dempe farten og varsle at en er på veg inn i et annet trafikkmiljø (Myrberg m. fl. 2008, Sørensen 2009).

Dette skal suppleres/bearbeides.

Detaljene i gangforbindelsene

Universell utforming - bevegelse, orientering og miljø. Ambisjonen med universell utforming er å redusere gapet mellom det utformingen av omgivelsene krever og funksjonsevnen til den enkelte. De individuelle behovene kan knyttes til bevegelse, orientering og miljø. Statens vegvesen har utarbeidet "Håndbok 278 - Universell utforming av veger og gater". Det henvises til denne veilederen for detaljerte anbefalinger knyttet til universell utforming av transportsystemet og i planlegging, utforming og drift av veger. Det er viktig å merke seg at hovedløsningen skal være universelt utformet.

Gangareal uten trinn og med slak stigning. For å sikre framkommelighet for rullestolbrukere, mennesker med rullator, barnevogn og alle som har tungt for å gå, må gangarealene være uten trinn og nivåforskjeller. Stigninger skal være så korte og så slake som mulig.

Store terrengvariasjoner, slik det er mange steder i Norge, gir utfordringer knyttet til å etablere gangforbindelser med universell utforming og tilfredsstillende stigning. Gode løsninger krever at gangforbindelsene utformes med kløkt ut fra de lokale forholdene og med best mulig stigning. Stigning og samlet lengde må imidlertid sees i sammenheng.

Krav i byggt teknisk forskrift er stigning på 1:20 (5 %) til byggverk og utearealer med krav om universell utforming. For kortere strekninger (inntil 3 meter) kan stigning være maks 1:12. Samtidig sies det at "dersom terrenget er for bratt til at kravet om stigning på 1:20 kan oppnås, skal stigning være maksimum 1:10". Dette åpner for en skjønnsmessig vurdering av forholdet mellom stigning og lengder på rampene.

I sentrumsområder bør ikke stigninger være større enn 1:20, og på korte strekninger 1:12 (8,3 %) inntil 3 m. Stigning på 1:15 er også brukt som en løsning der det er store hydeforskjeller.

Utenfor sentrum kan det tillates stigning på 1:12 eller unntaksvis 1:10. I situasjoner der det på grunn av naturgitte eller andre forhold allikevel er vanskelig å oppnå tilfredsstillende stigningsforhold, bør det vurderes

⁵⁰ Michael Sørensen, TØI: www.Tiltakskatalog.no2011. Shared space.

tiltak som hvilemuligheter og fast underlag i anlegget eller langs turvegen etc. Slike tiltak gjør løsningen brukbar for flere.

Gangveiens linjeføring. Det å legge gangveien helt inntil og parallelt med en trafikkert veg er ikke alltid den beste løsningen. Dette gir ofte en ubehagelig fotgjengeropplevelse med bilene nært innpå med støy og forurensning. Ved å frigjøre gangveien fra veien, kan den tilpasses terrenget og vegetasjon, og kvaliteter i omgivelsene kan tas i bruk til gode for fotgjengerne.

Trapp i utearealer. Trapp i utearealer må fungere som supplement til rampe der det stilles krav om universell utforming. Byggteknisk forskrift § 8-10 angir at trapp i uteareal skal være lett og sikker å gå i. Den samme bestemmelsen stiller også detaljkrav til trapper der det er krav om universell utforming:

- a) Jevn stigning og samme høyde på opptrinn.
- b) Rekkverk med håndlist på begge sider som følger hele trappeløpet og avsluttes etter første og siste trinn med avrundet kant.
- c) Taktilt og visuelt farefelt foran øverste trinn, oppmerksomhetsfelt foran og inntil nederste trinn og synlig kontrastmarkert trappeforkant på øvrige trinn.

Tilstrekkelig bredde. Gående skal ha tilstrekkelig plass. Det stilles minimumskrav til bredde på gangarealer slik at personer med rullestol, barnevogn (tvillingvogn) og rullator kommer frem, og slik at synshemmede kan orientere seg. Utstyr eller løsfoteklame må ikke fortrenge plassen for fotgjengere. Det bør også sikres tilstrekkelig plass til snørydding og snøopplag, slik at snøen ikke hindrer fremkommeligheten. (se eget kapittel om vedlikehold). Bredden på gangforbindelse og fortau utfordres ofte av brede kjørebane, venstresvingefelt, parkeringslommer og sykkelfelt. Bredden på gangarealet må sees i sammenheng med den totale bredde som er tilgjengelig og trafikkbildet, herunder antall gående.

Jevne og sklisikre overflater. Det området som er ment å gå på, bør ha overflate som er sklisikker, og slett, og enkelt å gå og trille på. Ujevnt dekke som gatestein er vanskelig å gå på for mange.

Tverrfall. Av hensyn til personer med rullestol bør tverrfallet på gangareal være så lite som mulig.

Kontraster i gangarealene. Tilstrekkelig kontraster er viktig for å sikre oversiktighet og lesbarhet i transportsystemet, spesielt for svaksynte. Kontraster bør brukes for å fremheve gangforbindelsene og hovedtrekkene i omgivelsene. Det anbefales lyshetskontraster, det vil si at materialene skal ha tilstrekkelig forskjellig lyshet når de måles med en lysmåler. Kontraster i ulike materialer og overflater (taktilitet) kan også være nyttig.

Ledelinjer. Naturlige ledelinjer kan enten være i form av fortauskant eller vegg langs gangarealet. Dette krever at det ikke står elementer i veien som sperrer for bruk av ledelinjen, for eksempel benker og skilt. Det kan være enkelt å innarbeide naturlige ledelinjer i design av uteområder, da de ikke fremstår som fremmedelementer. Kunstige ledelinjer anlegges

gjærne i kollektivknutepunkter, på holdeplasser, ved gangfelt og i komplekse trafikkarealer hvor det er vanskelig å få til naturlig ledning. Kunstige ledelinjer består av 3 ulike indikatorer knyttet til retning, oppmerksomhet og varsling av farer. De legges etter et fastsatt prinsipp. Håndbok 278 beskriver dette.

Belysning

God belysning er vesentlig for opplevelsen av trygghet og kan være et viktig virkemiddel for å få folk til å gå og bruke kollektive transportmidler. Både nivået på belysningen og plasseringen av lyskildene avgjør den samlede lesbarhet av transportsystemet. Krav til belysning på nye veger og utformingskrav til belysningsanleggene er gitt i Håndbok 017 Veg- og gateutforming og en rekke andre håndbøker utgitt av Statens vegvesen. Håndbok 062 Trafikksikkerhetsutstyr definerer material- og funksjonskrav til trafikkutstyr. Håndbok 237 Veg- og gatelys omhandler planlegging og utforming av veg- og gatebelysning. Det er utarbeidet ulike belysningsklasser for forskjellige veger, gater og områder. Håndbok 264 Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning omhandler også dette tema.

Spesielle steder kan få en forsterket gatebelysning eller intensivbelysning. Dette kan hovedsakelig brukes ved utvalgte gangfelt. Kriteriene er beskrevet i Håndbok 270 Gangfeltkriterier. Hovedprinsippene er at gangfeltet f r et lysnivå som ligger en belysningsklasse høyere enn resten av vegen og at det benyttes hvitt lys som skiller seg fra øvrig gatebelysning. Begrunnelsen for å etablere gangfelt med slik belysning er i hovedsak å øke sikkerheten Både det at belysningen er forsterket og at den skiller seg fra annen gatebelysning bidrar til at orienterbarheten øker for trafikanter med nedsatt syn eller redusert evne til å forstå trafikkbildet.

Steder å hvile

Det bør etableres steder å hvile, både i ventesituasjoner og langs gangforbindelser. Hvilesteder bør primært etableres der det er attraktivt og hyggelig å sitte, og på steder som kan utvikles til møtesteder. Brukbarheten øker om hvilestedene er relativt hyppig, for eksempel med maksimalt 100 avstand. Dette bør tilstrebes på strekninger med stor gangtrafikk.

5.7 Skoleveg og tilrettelegging for gående i nærmiljø

NB Her skal det skrives om skoleveg og tilrettelegging i nærmiljø, spesielt knyttet til barn og unges bruk og behov.

6 Strategier for å styrke gåendes interesser i fysisk planlegging

For å nå målene knyttet til mer konsentrerte by- og tettstedstrukturer, attraktive omgivelser, sammenhengende og finmasket nett av gangforbindelser, gange som del av kollektivreisen, detaljene i gangnettet og prioritering av fotgjengere i trafikken, foreslås følgende strategier:

A. Styrke hensynet til gående i nasjonale føringer

- Synliggjøre og styrke gåendes interesser i regelverket som ligger til grunn for planlegging og utforming av bygninger, transportanlegg og andre uteområder. Vegnormalene og andre håndbøker utgitt av Statens vegvesen gjennomgås som del av dette.
- Utarbeide og iverksette statlige planretningslinjer for å styrke gåendes interesser i planlegging etter Plan- og bygningsloven. Det bør både stilles krav til planleggingsprosess og fysisk utforming.

B. Styrke hensynet til gående i planlegging og utforming

- Påvirke lokale myndigheter og høringsinstanser slik at hensyn til gående synliggjøres i alle planer og konsekvenser for gående vurderes i plan- og byggesaksbehandlingen. Implementere statlige retningslinjer dersom disse utarbeides.
- Ivareta kvaliteter for gående i alle statlige infrastrukturprosjekter
- Gjennomføre systematisk arbeid for å planlegge, etablere og utbedre gangnettet i byer og tettsteder.
- Påvirke lokalisering av målpunkter (offentlige og private instanser), blant annet ved at Staten går foran med et godt eksempel i statlige lokaliseringer.
- Gjennomføre demonstrasjonsprosjekter og formidlingsarbeid med vekt på:
 - areal- og transportplanlegging
 - Sammenhengende nett for gående
 - gode omgivelser for gående i utforming av bygninger og uteanlegg
 - samarbeid mellom vegeiere, kommunen og private grunneiere og utbyggere om by- og tettstedsutvikling.

6.1 Styrke hensyn til gående i regelverk

Gjennomgang av regelverk. Gjeldende lover, regler, forskrifter, normaler, rundskriv og retningslinjer gir forankring og hjemmel for å legge til rette for gående, og for gjennomføring av de fysiske løsningene.

De viktigste lovene er Vegloven, Plan- og bygningsloven og Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Videre gir Forskrift om tekniske krav til byggverk og Vegnormalene føringer for den konkrete utformingen av bygninger, trafikkanlegg og andre anlegg. Disse suppleres av flere retningslinjer, rundskriv og regler. Det vises til vedlegg 2 som gir en oversikt over aktuelle føringer i gjeldende lover og regler.

Det bør gjennomføres et systematisk arbeid for å vurdere om hensynet til gående er tilstrekkelig ivaretatt i hele regelverket som ligger til grunn for planlegging og utforming av fysiske omgivelser.

Arealplanlegging. Generelt sett synes gåendes hensyn tilstrekkelig ivaretatt i lovene som ligger til grunn for areal- og transportplanlegging. Retningslinjer, rundskriv og håndbøker som ligger til grunn for arealplanlegging vektlegger bærekraftig byutvikling og miljøvennlig transport, og gir derfor føringer som styrker forholdene for gående. Det kan imidlertid synes som at arealutviklingen mange steder ikke følger de statlige føringene i tilstrekkelig grad.

Utforming av gater og veger. Lovgrunnlaget for utforming av gater og veger ivaretar også fotgjengere. Gangtrafikk og gåendes interesser er omtalt i vegnormalene og andre håndbøker, men er ikke prioritert tilstrekkelig høyt i forhold til annen trafikk. Håndbøkene bør derfor gjennomgås for sterkere vektlegging av gåendes plass i trafikken.

Vegnormaler og retningslinjer (Kravdokumenter) Håndbok nr	Veiledere (Hjelpedokumenter) Håndbok nr
017 Veg- og gateutforming (Normal)	054 Oversiktsplanlegging 072 Fartsdempende tiltak 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg 233 Sykkelhåndboka 237 Veg- og gatelys 250 Byen og varetransporten 263 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss 264 Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning 278 Universell utforming av veger og gater
018 Vegbygging (Normal)	
021 Vegtunneler (Normal) – spesielt s. 42	
048 Trafikksignalanlegg (Normal)	270 Gangfeltkriterier
049 Vegoppmerking (Normal)	
050 Trafikkskilt [Del 1-5] (Normal)	
100 Bruhåndboka (Normal) – spesielt del 5	
231 Rekkverk (Normal)	

Håndbøker utgitt av Statens vegvesen som er relevante for arbeid med gående, og som bør gjennomgås.

Utkast til retningslinjer for å styrke gåendes interesser i planlegging

Hensynet til gående bør innarbeides i all planlegging og alle byggesaker. På denne måten styrkes gåendes interesser over hele landet og i alle utbyggingsprosjekter. Det bør derfor utarbeides nasjonale retningslinjer

som angir hvordan hensynet skal ivaretas. Slike retningslinjer kan utformes som statlige planretningslinjer og eventuelt integreres i retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging.

Retningslinjer for styrking av gåendes interesser kan utformes etter modell fra Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging⁵¹. Her defineres ansvarsforhold og det gis konkrete krav til den kommunale planleggingsprosessen og fysisk utforming. Med dette som modell foreslås følgende utkast til retningslinjer:

1. Ansvar

Ansvar for å ivareta intensjonene og kravene i disse retningslinjene tillegges følgende instanser:

a. Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet har overordnet ansvar for generell oppfølging, utvikling og veiledning i forhold til disse retningslinjene. Ansvar skal utøves i nært samarbeid med andre berørte departementer.

b. Fylkeskommunene skal, i samråd med fylkesmannen, så langt det er mulig veilede og gi kommunene nødvendig støtte til å sikre de gåendes interesser i kommunens planarbeid i henhold til pkt. 2 og 3 i disse retningslinjene.

Fylkeskommunen og fylkesmannen skal, der det er nødvendig for å ivareta formålet med pkt. 3, gi uttalelse og eventuelt framsette innsigelser til kommuneplan, områderegulering og detaljregulering. Fylkesmannen skal ved utøvelse av sin virksomhet etter plan- og bygningsloven påse at kravene til behandling i pkt. 3 er ivaretatt.

c. Kommunene skal sikre at pkt. 2 og 3 i retningslinjene blir ivaretatt og klargjøre hvor i kommunen ansvaret med å følge opp retningslinjene skal ligge.

2. Krav til den kommunale planleggingsprosessen.

Kommunen skal:

a. Vurdere konsekvenser for gående i all plan- og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

b. Foreta en samlet vurdering av forhold for gående for å innarbeide mål og tiltak i kommuneplanarbeidet.

c. Organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder gåendes interesser kommer frem og at ulike grupper gående selv gis anledning til å delta.

3. Krav til fysisk utforming.

Følgende områder skal vies spesiell oppmerksomhet:

a. Sammenhengende infrastruktur for gående med fokus på hele reisekjeder der hovedløsningen er universelt utformet.

⁵¹ Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging

b. Omgivelser der gående ferdes skal ha kvaliteter i bystruktur, bygninger og utearealer som gjør det attraktivt å gå.

c. De gående skal i størst mulig grad være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til oppholdsarealer eller gangforbindelser som er i bruk, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som brukes som gangforbindelse, eller dersom omdisponering av areal egnet for gangforbindelse fører til at de hensyn som er nevnt i punkt a og b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

6.2 Styrke hensyn til gående i planlegging og utforming

Behov for endret praksis. På tross av nasjonale mål om mer miljøvennlige helhetsløsninger gjennom samordnet areal- og transportplanlegging, fortsetter den lokale utviklingen i mange byer og tettsteder med videre byspredning og bilbasert utbygging. Samtidig fører behovet for fremkommelighet for biltrafikken til videre utbygging av veisystemet. Den faktiske utviklingen går derfor ofte på tvers av ambisjonene for bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Det er derfor behov for å justere praksis i areal- og transportplanleggingen slik at hensynet til gående og gåendes forutsetninger vektlegges i større grad. Flere virkemidler må tas i bruk for å påvirke praksisen.

Transportplanleggingen bør ha større oppmerksomhet på tilrettelegging for gående. Fotgjengernes behov må ivaretas både i gangnettet og i den detaljerte utformingen av gangforbindelser og holdeplasser for kollektivtransport. Infrastrukturen for gående bør fastlegges på kommuneplannivå ut fra kunnskap om befolkningens behov og gangmønstre, og bør følges opp i reguleringsplaner og utbedringsprosjekter. Det bør utarbeides lokale gåstrategier eller planer for sammenhengende gangnett i byer og tettsteder, basert på hele reisekjeder der hovedløsningen skal være universelt utformet. Det bør også gjennomføres inspeksjoner for å avdekke mangler i gangnettet, som grunnlag for utbedring av gangnettet.

Restriksjoner på privatbiltrafikken. Gange som transportmiddel utfordres av hvor enkelt det er å bruke privatbil. Økt satsing på gangtransport må derfor suppleres med restriktive virkemidler knyttet til bilbruk for å dreie transportmiddelbruken mot mer miljøvennlig transport. Satsing på kollektivtransport er nødvendig og vil støtte opp om målet om at flere skal gå mer. Alle kollektivreiser har etapper av gåing og mer kollektivtransport fører til mer gåing.

Lokalisering av målpunkter. Offentlige og private instanser bør påvirkes til å lokalisere sine funksjoner slik at gåing, sykling og kollektivtransport vektlegges sterkere. En må avklare hvilke påvirkningsmetoder som er mest hensiktsmessige. Staten bør gå foran med et godt eksempel ved lokalisering av sine virksomheter. Miljøverndepartementet og Statsbygg har utarbeidet eksempelsamlingen ”Statlig lokalisering og god by- og tettstedsutvikling” for å formidle den nasjonale politikken og gi

anbefalinger til hvordan statlige aktører kan bidra til god by- og stedsutvikling gjennom lokalisering. Påvirkning av statlig lokalisering bør gjøres i samarbeid med Miljøverndepartementet og Statsbygg som del av oppfølging av eksempelsamlingen og partenes generelle veiledningsansvar for sine ansvarsområder.

I utforming av infrastruktur, uteområder og bygninger bør hensynet til gående vektlegges i større grad, i tråd med anbefalingene i kapittel 5. Alle aktører som har et ansvar for slik utforming, bør påvirkes til å ivareta gåendes interesser. Dette gjelder både arkitekter, landskapsarkitekter, ingeniører, og byggherrer, samt politikere og byggesaksbehandlere i offentlig forvaltning. Dette kan gjøres både gjennom formidling og ved gjennomføring av demonstrasjonsprosjekter. Statlige planretningslinjer vil også kunne gi føringer om utforming av bygninger og anlegg.

Kompetanseheving ved informasjons- og opplæringsarbeid. Implementeringen av universell utforming i planlegging og utforming av de fysiske omgivelsene har det siste tiåret hevet kunnskapsnivået om gåendes behov. Selv om universell utforming skal ivareta alle, oppfattes dette ofte som behov knyttet til spesielle grupper. Ofte anses fotgjengere uten funksjonshemming som så fleksible at de ikke trenger spesiell tilrettelegging. Dette er trolig noe av årsaken til at det ikke har vært tradisjon for planlegging av infrastrukturen for gående. Kunnskapsnivået på dette feltet bør høynes gjennom demonstrasjonsprosjekter, informasjon og veiledningsarbeid. Flere instanser må samarbeide om dette.

Demonstrasjonsprosjekter. Erfaringer fra sykkelatsingen i Danmark og det som er omtalt som pilotprosjekter i Sykkelbyprosjektet, viser at en samlet satsing fører til resultater. Demonstrasjonsprosjekter bør derfor rettes mot en samlet satsning på flere felt. Pilotprosjektene i Sykkelbyprosjektet er en god modell for samarbeid mellom statlige og kommunale instanser om gjennomføring av effektive tiltak for brukergruppen. Gående bruker all infrastruktur i byer og tettsteder, uavhengig av om dette er statlige, fylkeskommunale eller kommunale veier. Et godt og sammenhengende nett for gående fordrer derfor samarbeid mellom forvaltningsnivåene.

Demonstrasjonsprosjektene kan gjennomføres for tettsteder som helhet, men kan også ta utgangspunkt i mindre områder eller ulike temaer eller målgrupper. Eksempler på dette er tilrettelegging i sentrumsområder, boligområder, næringsområder, tilgjengelighet til kollektivtrafikk eller tilrettelegging for barn, unge og eldre.

6.3 Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport

Kartlegging av behovet for tiltak for å oppfylle målet om gang- og sykkelveier i en radius på 2 km ved alle landets skoler (St.meld. 26 (2006-2007)) som ble gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2007, konkluderte med et kostnadsbehov på 20-70 mrd kr. Tilsvarende ble det i NOU 2001:22 gjennomført en kostnadsanalyse av tiltak for universell utforming i blant annet eksisterende bygninger og utemiljø, som konkluderte med store kostnadsbehov. Dette dokumenterer et stort behov for tiltak og behov for et betydelig løft for å tilrettelegge for gående.

Tilrettelegging for gående og fjerning av alle barrierer vil trolig ikke kunne gjennomføres uten statlige bevilgninger. For å ta tak i de største problemene først, foreslås en tilskuddsordning hvor kommunene og fylkeskommunene gis bidrag til å gjennomføre tiltak, der prioriteringen av tiltak gjøres lokalt. Det foreslås derfor å utvide ordningen *Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport i kommuner og fylkeskommuner* (tidligere BRA-ordningen) for å styrke fokuset på hele reisekjeder. Det foreslås å utvide ordningen til i større grad å omfatte gangforbindelser fra kollektivtransport til målpunkter i tettstedet og øvrige hovedgangforbindelser i tettstedet eller byen. Dette vil gi universell utforming av andre deler av hovedgangnettet og generelt bedre standarden for gående.

Den eksisterende ordningen er en tilskuddsordning for delfinansiering av tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler i kommuner og fylkeskommuner. Målet er å sikre tilgjengelighet til kollektivtransport for alle gjennom universell utforming, oppmerksomhet rundt verdien av dette, og en bedre samordning av virkemidlene som brukes for å oppnå tilgjengelighet til kollektivtransporten. Evaluering av den tidligere BRA-ordningen (Urbanet analyse) viser at den har ført til en betydelig kvalitets- og standardheving i kommunenes kollektivsystem. Den har skapt økt fokus på universell utforming, god samordning av virkemidler og bedre lokale samarbeid i samferdselssektoren.

Gjennomføring av inspeksjoner der forhold for gående vurderes sammen med andre hensyn kan være et aktuelt verktøy for å avdekke fysiske barrierer for gående. Det bør stilles krav til definisjon av hovednettet for gående som del av søknad om midler.

6.4 **Innarbeide hensynet til gående i all planlegging**

Plansystemet etter Plan og bygningsloven er sentralt for hvordan gående ivaretas i utformingen av de fysiske omgivelsene. Plansystemet har tre nivåer; Statlige føringer og planlegging, regional planlegging og kommunal planlegging.

Statlige planretningslinjer vil sikre at hensynet til gående ivaretas gjennomgående. Uten slike retningslinjer må kommuner, fylkeskommuner og statlige høringsinstanser selv beslutte å ivareta og innarbeide hensynet i alle aktuelle planer og utredninger.

Statlige føringer og planlegging. Statlige planretningslinjer og planvedtak skal ivareta nasjonale eller regionale interesser i planleggingen. Dette omfatter nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser og statlig arealplan. Hvis det lages statlige retningslinjer for å styrke gåendes interesser, må de implementeres i regional og kommunal planlegging.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2011 peker på oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene fokuserer på i planleggingen. Forventningene er retningsgivende ved utarbeidelse av regionale og kommunale planer. Blant annet forventes det at:

- Fylkeskommunene utarbeider regionale planer for samordnet areal- og transportplanlegging der blant annet planlegging av sykkel- og gangveier prioriteres.
- Det legges til rette for en aktiv livsstil og økt friluftsliv ved å knytte sentrum, boligområder, skoler og barnehager til friluftsområder gjennom etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende.
- Fortetting skal skje med kvalitet.
- Infrastrukturen for kollektivtrafikken, gang- og sykkelveinettet og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.

Innarbeide hensyn til gående i regional planlegging

Regional planlegging skal stimulere den fysiske, miljømessige, helsemessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklingen i en region. Fylkeskommunen har ansvar for planleggingen, som omfatter regional planstrategi, regional plan og regional planbestemmelse. Planene vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet.

Gående bør settes på dagsorden i den regionale planleggingen. Aktuelle mål og strategier må defineres ut fra den geografiske og befolkningsmessige situasjonen. For en stor del av befolkningen i byregioner er bolig, arbeid og fritidsaktiviteter spredt i ulike deler av regionen, og det kan være store interne avstander. De ulike mulighetene for gange i ulike geografiske områder i regionen kan være et aktuelt utgangspunkt for et regionalt perspektiv på gange. For større avstander kan det være relevant å se gange sammen med kollektivtransport. Gange i befolkningens lokalmiljø vil være aktuelt i alle geografiske situasjoner, da alle bør kunne gå i nærmiljøet rundt boligen.

Innarbeide hensyn til gående i kommunal planlegging

Kommunene skal gjennom den kommunale planleggingen legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen, og ved å gi grunnlag for gjennomføring av kommunal, regional, statlig og privat virksomhet. Dette gjøres gjennom kommunal planstrategi, kommuneplan og reguleringsplaner. Kommuneplanen har en samfunnsdel og en arealdel. Reguleringsplan utarbeides som områderegulering eller detaljregulering.

I tillegg stiller loven generelle utredningskrav til regionale og kommunale planer. Det skal utarbeides *planprogram* for alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. I *planbeskrivelsen* skal det redegjøres for planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området. Det skal gjennomføres *konsekvensutredning* for planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. *Risiko- og sårbarhetsanalyse* skal gjennomføres for alle planer som innebærer utbygging.

Innarbeide hensyn til gående i planprogram. Forholdene for gående og

konsekvensene av foreslått tiltak for gående bør innarbeides i alle planprogram rettet mot infrastrukturtiltak, slik som veg- og gateutbygging, kollektivtransporttiltak, samt temaplaner som veg- og transportplaner, gatebrukssyssel- og gåstrategier. Planprogram for etablering av ny bebyggelse eller endringer av arealbruksmønster bør også inneholde krav til utredning av forholdene for gående.

Innarbeide hensyn til gående i planbeskrivelse og konsekvensutredning. Alle forslag til planer etter loven skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse. Det bør her redegjøres for hvordan gående skal ivaretas i planen. For en rekke planer stilles det også krav til konsekvensutredning av planens virkninger for miljø og samfunn. Forhold for gående må inngå i denne. Kapittel 5 beskriver hvordan gående kan ivaretas og hvilke aspekter som bør vurderes.

Kommunal planstrategi. Plan- og bygningslovens § 10-1 angir at kommunene skal utarbeide og vedta en kommunal planstrategi minst én gang i hver valgperiode. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden. Tilrettelegging for miljøvennlig transport og spesielt gåing bør løftes frem som tema som premiss både for arealplanlegging og utvikling av transportnett.

Kommuneplanens samfunnsdel. Strategisk arbeid for økt gåing og at det skal bli mer attraktivt å gå, er avhengig både av tiltak i de fysiske omgivelsene og påvirkningsarbeid. Kommuneplanens samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Tilrettelegging for gående kan inngå i beskrivelse og vurdering av alternative strategier for utviklingen i kommunen. En gåstrategi kan innarbeides både i mål og tiltak i kommuneplanen, og som føring for sektorenes planer og virksomhet i kommunen. Ved å innarbeide hensyn til gående i kommuneplanen, sikres det at gåendes interesser ivaretas i hele kommunens virksomhet.

Kommuneplanens arealdel er sentral i utforming av utbyggingsmønster, arealbruk og transportsystem. Tilrettelegging for gangtransport og hensyn til gående bør legges til grunn for arealplanlegging, med vekt på gangavstand, fortetting, lokalisering av byggeområder og målpunkter. Infrastrukturen for gående bør fastlegges på samme måte som annen infrastruktur. Samvirke med kollektivtransport og forholdet til annen veitrafikk er spesielt viktig.

I Stockholms vedtatte plan, "Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm" står forhold for gående sentralt. Ambisjonen er å utvikle byen til å bli trygg og miljøvennlig. Planen kan gi inspirasjon til kommuneplanlegging i norske kommuner.

Bestemmelser til kommuneplanens arealdel. Plan- og bygningsloven gir hjemmel til å gi detaljerte bestemmelser om fysisk utforming også på kommuneplannivå. Det bør imidlertid vurderes hvor langt det er hensiktsmessig å detaljere utformingen på dette plannivået. Det anbefales at føringene gis som prinsippløsninger eller funksjonskrav og med forutsetning om at detaljert utforming avklares på reguleringsplannivå.

Innarbeide hensyn til gående i reguleringsplaner. Alle reguleringsplaner i byer og tettsteder bør utarbeides slik at gående ivaretas i tråd med ambisjonene beskrevet i kapittel 5. Plan- og bygningsloven angir to typer reguleringsplaner; områderegulering og detaljregulering.

Områderegulering omfatter utforming av det fysiske miljø, med hovedretningslinjer for struktur, form og funksjon. Dette kan rettes mot utforming av nye by- og tettstedsområder og utvikling, fortetting og transformasjon av eksisterende by- og tettstedsområder. For gående er utvikling av stedskvaliteter i by-/tettstedsmiljøet, utforming av bebyggelsesstrukturer, sammenheng mellom ulike typer områder, samt utforming av gatenett og gangnett på et mer detaljert nivå spesielt relevant.

Detaljregulering omfatter den detaljerte planleggingen og utformingen av bebyggelse, uteområder, infrastruktur og andre anlegg. For gående er detaljene på den enkelte lenken i gangnettet og utforming av bebyggelse, byrom og andre utearealer spesielt viktig.

Bestemmelser til reguleringsplan. Reguleringsbestemmelsene kan angi nærmere føringer for arealbruken og utforming. I § 12-7 er det listet opp en rekke forhold det kan gis bestemmelser om. Følgende tre punkter er spesielt relevant for gående:

- Etter § 12-7 nr 1 kan det gis bestemmelser om ”utforming, herunder estetiske krav, og bruk av arealer, bygninger og anlegg i planområdet” Bestemmelsene kan blant annet gjelde utforming av veganlegg, herunder anlegg for gående og syklende.
- Etter § 12-7 nr 4 kan det gis bestemmelser om ”funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer, herunder krav for å sikre hensynet til helse, miljø, sikkerhet, universell utforming og barns særlige behov for leke- og uteoppholdsareal” Bestemmelsene kan derfor gi funksjons- og kvalitetskrav for å sikre nødvendig tilrettelegging for gående.
- Etter § 12-7 nr 10 kan det settes ”Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som blant annet transport og vegnett er tilstrekkelig etablert, ” Det kan her stilles krav om etablering av gangnettet samtidig med bebyggelsen.

6.5 **Forbedring av standarden på gangvegnettet**

Mange tiltak kan gjennomføres innenfor rammene av gjeldende regulering for å forbedre standarden på eksisterende gangforbindelser. Etter Plan- og bygningslovens § 12-14 kan det også gjøres mindre endringer i reguleringsplan eller til å vedta utfyllinger (supplering/detaljering) innenfor hovedtrekkene i reguleringsplanen. Dette kan gi en enklere, raskere og mindre ressurskrevende planlegging av forbedringer i gangnettet. Slike forbedringer bør imidlertid gjennomføres ut fra en helhetlig plan for gangnettet, slik at tiltakene rettes mot de viktigste problemene i gangnettet.

Eksempler på forbedringer av gangvegnettet:

- Ta vekk mindre barriere som hindrer effektive gjennomganger og tilgjengelighet for de gående fra riksveg til viktige målpunkter.
- Enkel tilrettelagt atkomst til kollektivstoppesteder langs riksveg
- Endre utformingen av gangforbindelser slik at de får tilstrekkelig slak stigning (i tråd med TEK og 017) og at hovedforbindelsen er uten trapper og nivåforskjeller.
- Utvide bredden på gangarealer og fortau, samt kryssing av gater.

Eksempler på forbedringer av dekket i gangforbindelsene:

- Sikre at dekket på eksisterende gangarealene er jevnt og plant.
- Sikre at det er sammenhengende ledelinjer og gode kontraster.
- Økt kvalitet på kryssningspunktene med senket kantstein og taktil markering.
- Utbedring av trapper i tilknytning til kollektivtransport og snarveier, for eksempel med montering av rekkverk og markering av trinn.

Eksempler på forbedringer av elementer langs gangforbindelsene:

- Gi god visuell informasjon ved skilting med mer. Tiltak må trolig meldes til kommunen, og noen kommuner har skiltvedtekter som må følges.
- Sikre god og hensiktsmessig belysning av gangforbindelser, gangfelt og underganger
- Sikre god estetisk kvalitet i sidearealene til gangforbindelser
- Lage gode oppholds- og møteplasser med høy estetisk kvalitet for de gående
- Sette ut benker slik at det er steder å hvile.

6.6 Virkemidler for perioden 2014-2023

Gjennomgang av retningslinjer og håndbøker

Som det fremgår i kap 6.1 synes hensynet til gående å være ivaretatt i deler av lovgrunnlaget, men er ikke tilstrekkelig synliggjort i retningslinjer og håndbøker (se oversikt i vedlegg 2).

Det foretas en gjennomgang av behov for endringer i rundskriv, retningslinjer og håndbøker som ligger til grunn for areal- og transportplanlegging. Viktig i denne sammenheng er Håndbok 017 og andre håndbøker utgitt av Statens vegvesen.

Som del av dette arbeidet bør det også vurderes å utarbeide rundskriv om miljøvennlig transport hvor gåing fremmes som transportform.

Påvirke praksis i areal- og transportplanlegging

Selv om hensynet til de gående ivaretas Stortingsmeldinger og i deler av lovgrunnlaget, retningslinjene og håndbøkene, ser vi at det ikke er tilstrekkelig ivaretatt i praksis. Kulturen, eller det uformelle regelverket, rundt planlegging må endres. Påvirkning av praksis i planleggingen var i sin tid nødvendig da en startet i arbeidet for samordnet areal- og

transportplanlegging og for ivaretagelse av barn og unge i planleggingen, For begge områdene har rikspolitiske retningslinjer vært et viktig verktøy for å fremme hensynene.

Synliggjøre og veilede. Praksis innen areal- og transportplanlegging må påvirkes slik at det legges større vekt på gåendes interesser. Dette kan gjennomføres ved å synliggjøre og veilede om hvordan gåendes interesser kan ivaretas i all planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL) ved å:

- Etablere et nettverk for kommuner og andre instanser som arbeider med arealplanlegging og transportplanlegging, etter modell fra nettstedet for sykkelbyene.
- Oppfordre kommuner til å innarbeide hensyn til gående i kommuneplan og reguleringsplaner, samt vurdere konsekvensene for gående i plan- og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
- Oppfordre lokale myndigheter til å utarbeide gåstrategier og inkludere gåendes interesser i lokale areal- og transportstrategier. I perioden bør minst 30 byer og tettsteder ha utarbeidet lokale gåstrategier eller planer for sammenhengende gangnett som omfatter hele reisekjeder og der hovedløsningen skal være universelt utformet.
- Utarbeide verktøy til arbeid med lokal tilrettelegging for gående og lage forslag til hvordan kommuner kan utarbeide lokale gåstrategier som både inneholder tiltak for å fremme gåing og mulige restriksjoner på bilbruk.
- Gjennomføre demonstrasjonsprosjekter i utvalgte kommuner. Målet er å implementere prinsippet om å gjøre det attraktivt å gå for alle og for å få flere til å gå. I tillegg er målet å opparbeide erfaring med effekten av ulike tiltak.

Utvidelse av tilskuddsordningen. Det foreslås at tilskuddsordningen *Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransport i kommuner og fylkeskommuner* (tidligere BRA-ordningen) utvides for å styrke fokuset på hele reisekjeder. Det foreslås å utvide ordningen til i større grad å omfatte gangforbindelser fra kollektivtransport til målpunkter i tettstedet og øvrige hovedgangforbindelser i tettstede eller byen.

Tilskuddsordning for gåstrategier. Det foreslås en egen tilskuddsordning for å stimulere lokale myndigheter til å utarbeide lokale gåstrategier eller tilsvarende strategier eller planer.

Del 3

Drift og vedlikehold

Gangarealer bør driftes og vedlikeholdes slik at gåendes sikkerhet og fremkommelighet ivaretas gjennom hele året. Hvordan kan det gjennomføres?

7 Drift og vedlikehold av gangarealer

7.1 Hvordan bør gangarealene driftes?

Gangarealer skal driftes og vedlikeholdes slik at gåenes sikkerhet og fremkommelighet ivaretas gjennom hele året.

God drift og vedlikehold av gangveger, fortau og gangfelt er en forutsetning for at flere skal kunne velge å gå til sine daglige gjøremål og er avgjørende for at anleggene skal fremstå som attraktive, trafikksikre, framkommelige og tilgjengelige.

Ønsket funksjon og kvalitet for riksvegnettet styres av de fire hovedmålene i Nasjonal Transportplan 2014-2023, knyttet til trafikksikkerhet, fremkommelighet, miljø og universell utforming. Hensikten med drift og vedlikehold er å sikre at ønsket funksjon opprettholdes. Dette er like relevant for det øvrige vegnettet.

Delmålet for drift og vedlikehold er at:

Gangarealer skal driftes og vedlikeholdes slik at gåenes sikkerhet og fremkommelighet ivaretas gjennom hele året.

7.2 utfordringer med dagens drift av gangnettet

Manglende vedlikehold og/eller utilstrekkelig drift, kan føre til problemer for de som går, og det å gå blir enten umulig, eller lite attraktivt.

Fotgjengere er mer sårbare i trafikken enn andre trafikantgrupper. Hvert år forekommer det et høyt antall fallulykker med personskader i trafikkarealene, dette knyttes spesielt til dårlig vintervedlikehold og manglende strøing av ganganleggene⁵².

Enkelte grupper av de gående er spesielt sårbare for redusert kvalitet eller funksjon. En eldre undersøkelse fra 1985 viser blant annet at mange eldre med nedsatt mobilitet vegrer seg for å gå ut når det er glatt. Nesten ¾ av de spurte over 67 år, svarer i undersøkelsen at de gikk sjeldnere ut om vinteren enn om sommeren⁵³.

Slitasje og aktiviteter på og ved veien, kan gi redusert kvalitet og medføre nedsatt fremkommelighet og funksjonalitet for de gående. Eksempler på dette kan være;

- Slitasje på anlegget (for eksempel hull, sprekker, økte høydeforskjeller, reduserte kontraster)
- Fremmedelementer i gangarealene (for eksempel knust glass, løst utstyr, skilt som er plassert feil, overgrodd beplantning)

⁵² Loftsgarden T. og Johannesen S., 2011, www.tiltakskatalog.no.

⁵³ Loftsgarden T. og Johannesen S., 2011, www.tiltakskatalog.no.

- Vær, klima og sesongvariasjoner krever brøyting, salting, strøing og/eller feing
- Tidsavgrensede arbeider som berører gangarealene

Manglende drift og vedlikehold av gangarealene og/eller graving i gatearealer og arbeid langs gaten, kan medføre at ferdselsmønsteret må endres for en periode eller at fotgjengerne blir “tvunget” ut i kjørebane eller til å gå omveier. Dette gir nedsatt framkommelighet og kan også føre til trafikkfarlige situasjoner⁵⁴.

Det finnes pr i dag standarder for hvordan drift og vedlikehold for henholdsvis statlige, fylkeskommunale og kommunale veger. Standardene varierer med hensyn til krav og ansvarsforhold. Standardene viser seg også til dels å være vanskelige å følge opp i praksis⁵⁵.

I mange kommuner er ansvaret for snøbrøyting, strøing og søppelplukking på fortauer overlatt til grunneierne langs fortauene. Resultatet blir ofte varierende standard i transportnettet for gående. Det bør derfor søkes andre løsninger som gir mer enhetlig standard og forutsigbarhet for fotgjengerne.

7.3 Løsninger for bedre drift av gangarealer

Vinterdrift

Underlag og friksjon er avgjørende for framkommeligheten vinterstid. I standarder for vinterdrift stilles det blant annet krav til maksimalt tillatt snødybde og jevnhet på ferdselsareal for gående og syklende.

Det er behov for en praktisk tilnærming til dette området og det bør derfor vurderes hvilke områder som skal prioriteres ved vintervedlikehold. Det er to former for reduksjon av standarden ved vinterforhold som det kan tas stilling til:

- 1 Hvilke arealer skal det tilstrebes å ha samme standard som sommerstid og hvilke områder kan være snødekket? Finnes det arealer eller gangforbindelser som ikke er nødvendig å holde åpne vinterstid?
- 2 Hvilken standard skal ivaretas der det er snødekke?

En bør vurdere konsekvensene mest mulig konkret for hver gangforbindelse. Hvilke gangforbindelser som skal ha hvilke driftsstandarder må defineres i en felles plan for hele det samlede gangnettet, slik beskrevet i kapittel 5. Dette bør baseres på kunnskap om gangmønstrene og dialog med befolkningen, brukerorganisasjoner og andre interesseorganisasjoner.

Det bør velges barvegsstrategi (driftsklasse GsA) i sentrale fotgjengerstrøk, i byområder, strekninger med kunstige ledelinjer og på utendørs knutepunktarealer. Opprettholdelse av en god standard er spesielt viktig på arealer som er mye brukt og/eller som er viktige for samlet tilgjengelighet og framkommelighet for de gående. Det bør velges barvegsstrategi i sentrale fotgjengerstrøk, for eksempel i byområder og på

⁵⁴ Loftsgarden T. og Johannesen S., 2011, www.tiltakskatalog.no.

⁵⁵ Loftsgarden T. og Johannesen S., 2011, www.tiltakskatalog.no.

terminalområder.

Snø er ikke en unnskyldning for ikke å forsøke å oppnå best mulige forhold. Forhold som det også for snødekte arealer bør stilles krav til, er:

- Tilstrekkelig bredde, med særlig vekt på passasje forbi sperringer og innsnevring.
- Krav til brøyting ved snøfall (reaksjonstid og utløsende snødybde).
- Brøyting inntil gjerder, vegger, kanter og rekkverk så de kan brukes til støtte og ledning
- Forsiktighet ved brøyting der det er taktile elementer, slik at de ikke går i stykker.
- Opprettholdelse av spesielt viktig taktil informasjon – for eksempel foran trafikkerte gangfelt.

Dersom en reduserer standarden for enkelte gangforbindelser, bør en likevel sikre størst mulig grad av universell utforming også i perioder med snø. Informasjon til de gående er sentralt, og hensynet til hvordan en skal kunne drifte og vedlikeholde gangnettet bør innarbeides i planene for etablering av et sammenhengende gangvegnett.

Bilde "brøytes ikke om vinteren" som et eksempel på hvordan det kan prioriteres og deretter informeres om.

Sommerdrift

Stell av grøntarealer, plukking av søppel, renhold av fortau og annet vedlikehold er viktige elementer som gjør det trivelig og mer attraktivt å benytte gangnettet. Samtidig er det avgjørende for at funksjonen opprettholdes. Gangvegnettet må derfor driftes og vedlikeholdes på en hensiktsmessig måte sommerstid. Dette innebærer blant annet:

- Hull og sprekker i dekket må repareres.
- Beplantning og grøntarealer må stelles og klippes slik at sikt og fremkommelighet opprettholdes.
- Taktile indikatorer må byttes ut ved skade og slitasje.
- Naturlige ledelinjer må holdes fri for hindringer (kantstein mm)
- Belysning i underganger må holdes i funksjon.
- Gangarealene må holdes rene (feiing og spyling) og fri for søppel.

8 Strategier for bedre drift av infrastruktur og utearealer

For å nå målene knyttet til bedre drift og vedlikehold av gangarealer foreslås følgende strategier:

- Vegeiere må ta større ansvar for å sikre enhetlig og forutsigbar standard på vinterdriften av eget gangnett.
- Vegeiere bør gjennomgå egen praksis for å avdekke mangler knyttet til drift og vedlikehold for å sikre framkommelighet og universell utforming.
- Bedre drift av utearealer må inngå i arbeid med planer for sammenhengende gangnett.
- Det bør vurderes ulike virkemidler for å påvirke driftsstandarden i hele gangnettet, eventuelt om det er behov for nasjonale retningslinjer.

For å sikre sammenhengende reisekjeder med god framkommelighet og tilgjengelighet, etableres samarbeid på tvers av vegeiere.

8.1 Langsiktige strategier

Ansvar for vedlikehold

Universell utforming må opprettholdes gjennom året. Muligheter og utfordringene knyttet til eksisterende praksis bør kartlegges og endret praksis bør prøves ut gjennom demonstrasjonsprosjekter.

Gjeldende standarder for drift bør gjennomgås og krav til universell utforming og framkommelig for gående presiseres.

Krav til framkommelighet for gående og universell utforming innarbeides i gjeldende inspeksjonsrutinene (for eksempel sykkelveginspeksjoner og trafikksikkerhetsinspeksjoner). Avvik registreres og tiltak iverksettes.

Ved utarbeidelse av planer for sammenhengende nett for gående, inkluderes hensynet til drift og vedlikehold. Prioritering av gangforbindelser gjøres i forbindelse med planarbeidet. Det vises til omtale av hovedplaner i kapittel 5.

Vintervedlikehold

Felles standarder og rutiner for brøyting og strøing. Det er et mål at gangnettet skal være farbart og attraktivt også om vinteren slik at fotgjengere foretrekker å ferdes der framfor i kjørebanelen.

Statens vegvesens rutiner. I Håndbok 111, Standard for drift og vedlikehold, stilles det blant annet krav til maksimal snødybde på ferdselsareal for gående og syklende.

Det bør ikke tillates redusert standard på arealer som er mye brukt og som er viktige for samlet tilgjengelighet, slik som gangnettet i sentrum og hovednett for gående i resten av tettstedet. I forslaget til ny Håndbok 111

(2011)⁵⁶ anbefales derfor driftsklasse GsA⁵⁷ (barvegsstrategi) for ferdselareal for gående og syklende (vinterdrift) i bymessige strøk med høy gang- og sykkeltrafikk, hovednett for sykkeltrafikk og gangarealer med ledelinjer.

8.2 Virkemidler for perioden 2014-2023

I perioden 2014-2023 bør det satses på å tydeliggjøre de gåenes interesser og behov i tilknytning til drift og vedlikehold. Det bør satses på å utarbeide metoder for drift som ivaretar fremkommelighet og tilgjengelighet for gående på en miljøvennlig måte. Gjennomføring av demonstrasjonsprosjekter i utvalgte byer eller tettsteder er en metode.

Kompetanse og opplæring av de som drifter gangvegnettet er avgjørende for at en skal oppnå et attraktivt, funksjonelt og tilgjengelig gangvegnett gjennom året.

Det bør vurderes ulike virkemidler for å påvirke driftsstandarden i hele gangnettet, eventuelt om det er behov for nasjonale retningslinjer. Dette bør gjøres på bakgrunn av forarbeidet til Håndbok 111, erfaringsinnhenting med dagens praksis, utprøving gjennom demonstrasjonsprosjekter, samt utredning av utfordringer og muligheter.

⁵⁶ Statens vegvesen, Håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold

⁵⁷ GsA er anbefalt driftsklasse for ferdselsareal for gående og syklende (vinterdrift) i bymessige strøk med høy gang- og sykkeltrafikk, hovednett for sykkeltrafikk og gangarealer med ledelinjer (fra forslag til ny Håndbok 111, 2011).

Del 4

Trafikkregulering

Hvordan bør samspillet i trafikken utvikles så det blir "Attraktivt å gå for alle"?

9 Trafikkregulering

9.1 Hvordan bør samspillet i trafikken være?

De gående skal være prioritert i trafikken i regulering av trafikken og at mål om økt gåing skal ivaretas i regelverket som gjelder samhandling i trafikken

Regelverk, oppmerking og skilting. Trafikkregulering handler om hvordan regelverk (for eksempel trafikkregler), oppmerking og skilting er utformet for å ivareta samspillet mellom ulike trafikanter og trafikantgrupper. Trafikkregulering er en del av en større helhet der de fysiske omgivelser og fysisk utforming legger viktige rammebetingelser sammen med menneskets forutsetninger og behov.

Mennesket som trafikant, enten det er som gående eller kjørende oppfatter primært de fysiske omgivelsene og forholder seg til de muligheter og begrensninger som disse gir. I neste omgang kommer også skilting og oppmerking inn i bildet. Et høyt nivå av automatisert atferd frigjør kapasitet slik at skilting og oppmerking kan oppfattes, men i krevende situasjoner er det først og fremst de fysiske omgivelser vi forholder oss til. Det øvrige forsvinner ut av vårt oppmerksomhetsfelt. Trafikkreglene danner et bakteppe for våre valg i trafikken.

Det følger av dette at fysiske omgivelser og trafikkregulering må ses i sammenheng. Svakheter i fysisk utforming kan bare i begrenset grad kompenseres ved skilting, oppmerking og regler.

Må være lett forståelig. Trafikkregulering skal medvirke til et best mulig samspill mellom trafikanter. Vellykket bruk og regeloverholdelse krever at totaløsningene er lett forståelige og at de i størst mulig grad møter de behov trafikantene opplever uten at det samtidig skapes unødvendige konflikter.

Delmål

- All infrastruktur skal tilrettelegges slik at det blir attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle.
- De gående skal prioriteres i regulering av trafikken.
- Mål om økt gåing skal ivaretas i relevante regler, forskrifter, normaler, rundskriv og retningslinjer som gjelder samhandling i trafikken.

9.2 Prinsipper for prioritering av gående

Omgivelsene og trafikksituasjonen må avgjøre

Formelle og uformelle regler. Trafikken og samspillet mellom mennesker og transportmiddelbrukere reguleres av både formelle og uformelle regler. I det formelle regelverket er gående ganske godt prioritert. Også uformelt har de gående en status der de blir tatt hensyn til av andre trafikanter.

Likevel vil har de uformelle reglene flere steder utviklet seg i en retning som tenderer til å prioritere den sterkeste i trafikken. Myke trafikanter viker for harde, den som kjører sakte viker for den som kommer fort, lette trafikanter viker for de som er tunge, de som er få (gående) passer seg for de som er mange (bilene) osv.

Overholdelse av regelverket. Regelverket i seg selv oppleves neppe som en hindring i forhold til det å gå. Spørsmålet blir derfor om regelverket faktisk overholdes i tråd med intensjonene om å ta vare på de gående. For eksempel er farten på biltrafikken på en veg avgjørende for regeloverholdelse i forbindelse med vikeplikten overfor gående i gangfelt. Denne farten påvirkes naturligvis av fartsgrensene, men også av den fysiske utformingen. Lavere fartsgrenser og opphøyde gangfelt gjør det enklere for bilister å overholde den vikeplikten som er lagt inn i regelverket.

Trafikkmengde og fordeling av areal. Trafikkregulering handler i en del sammenhenger om fordeling av areal mellom ulike trafikantgrupper. Slik fordeling er nødvendig ut fra at de ulike trafikantgruppene har ulike behov og ulik hastighet. I gate- og vegmiljø med trafikkpress fra biler vil det kunne bli dårlig plass til syklister som dermed kan bli presset opp på fortauet, noe som igjen skaper konflikter i forhold til gående. Den samme konfliktmuligheten ser man også i en del tilfeller der man bygger kombinerte gang- og sykkelveger. Trafikkmengden vil være avgjørende for konfliktnivået.

Gående og syklister. På gater og veger med fortau kan konflikten mellom syklister og gående forebygges gjennom å regulere fartsnivået på biltrafikken slik at syklister ikke lenger er "i vegen" for biltrafikken. På kombinerte gang- sykkelveger kan arealet for henholdsvis gående og syklende defineres gjennom oppmerking og symboler på vegen.

Trafikkreglene

Pliker og rettigheter. Gjennom trafikkreglene reguleres de ulike trafikantgruppers "plass i systemet" framfor alt gjennom gjensidige plikter, men også gjennom rettigheter. De formelle reglene er i hovedsak innrettet mot kjørende trafikanter, men gjelder også for gående trafikanter. Det er viktig å skape et system som gjør trygg og sikker atferd naturlig.

Samhandling mellom gående. Når gående møtes ute i det offentlige rom i enkeltsituasjoner så er dette samhandling i en mikrosituasjon. Hvordan de kommuniserer og hvordan de forholder seg til hverandre er en del av den uformelle samhandlingen. Hvilke samhandlingsregler som gjelder er mer eller mindre skjulte og mer eller mindre klare. Å vike for høyre er en slik regel, en annen er den om å slippe avstigende ut før man går på trikken eller bussen selv. Å kjenne til disse og lignende uformelle samhandlingsregler er viktig for den enkeltes gåkompetanse og for å unngå å komme opp i vanskelige situasjoner.

Trafikkreguleringen stå i forhold til omgivelsene, den aktuelle trafikksituasjonen, og være tilpasset alle trafikantgrupper.

Fremkommelighet

Helhetlig tilnærming. Fremkommelighet i by- og tettstedsentra vil bestandig omhandle prioriteringer mellom fremkommeligheten til ulike trafikantgrupper. Med en begrenset plass er det umulig å komme alle trafikantgruppene i møte hele tiden. Det er derfor viktig med en helhetlig tilnærming der man ser på bruksmønstret til de ulike trafikantgruppene, og tilrettelegge for fremkommelighet med utgangspunkt i bruksmønsteret.

Legitimt behov. Gående har et like legitimt framkommelighetsbehov som andre trafikanter. Motivasjonen for å unngå omveger og kupert terreng er stor blant fotgjengere fordi en omveg i større grad oppleves direkte på kroppen. Den siste tidsverdiundersøkelsen bidrar til at tiltak som sparer tid for gående og syklende vil bli betydelig mer lønnsomme enn tidligere fordi fotgjengere og syklister verdsetter spart tid mer enn andre trafikanter. Tiltak som gir økt trygghet for gående og syklende har også fått økt verdi. Det gjelder tiltak som reduserer kryssing av motorisert veg, men spesielt tiltak som separerer de myke trafikantene fra bilene, slik som gangveger og sykkelstier.

Høy prioritering i sentrum og hovedrutene for gående. Gående bør prioriteres med trafikkregulering som gir høy prioritet i et sammenhengende gangnett i sentrumsområder og i hovedrutene for gående i resten av byen eller tettstedet, jmfør kapittel 5.4. Dette kan for eksempel være ved prioritering i lysregulerte kryss og gangfelt.

Ved midlertidig stengning av veger og gater er det lett at de gåendes framkommelighet ikke blir tatt hensyn til. De gående må ved slike anledninger ofte gå lange omveger. Å prioritere de gående og opprettholde et effektivt sammenhengende gangvegnett gjelder også reguleringer ved midlertidig stengninger av veger og gater.

Ulike løsninger

To tilnærminger. Reguleringen av forholdet mellom trafikantene kan løses på flere måter. I hovedsak kan man skille mellom to tilnærminger. Den ene ytterligheten er å skille trafikantgrupper helt fra hverandre. Det blir da lagt til rette for hver enkelt trafikantgruppe hver for seg. Reguleringen i krysningpunktene må da være klar, lett forståelig og forutsigbar. Den andre ytterligheten er å fjerne reguleringen gjennom for eksempel å innføre sambrukgater og sambruksarealer (Shared Space). Det er da opp til trafikantene å forhandle seg i mellom om hvordan samspillet skal være. Hovedformålet er å forbedre samspillet i gater og byrom mellom ulike brukergrupper.

Forskjellig bruksområder. De to tilnærmingene har forskjellig bruksområde. Det finnes også mellomvarianter. Boligområder, butikksentra, bysentra, utfartsårer osv vil alle kreve ulik regulering fordi de har ulike formål. Shared Space er en tilnærming for byer og tettsteder der det er mange gående, mens fysisk adskillelse av trafikantgrupper kan passe på strekninger med høy fart og dominerende biltrafikk, eller der det opplagt vil være konflikter og interessemotsetninger mellom trafikantgruppene.

I fastsettelsen av de formelle reglene for atferd i trafikken er det imidlertid ikke alltid lett å vurdere hvem sine behov som skal prioriteres.

10 Strategier for høyere prioritering av gående i trafikken

For å nå målene om høyere prioritering av gående i regulering av trafikken, reduksjon av fotgjengerulykker og nedsatt fart i byer og tettsteder, foreslås følgende strategier:

- Gjennomgang av regler, lovverk og håndbøker som regulerer samspillet i trafikken, for å sikre at de gående er tilstrekkelig prioritert.
- Prøve ut og evaluere ulike samhandlingsformer i trafikken gjennom pilotprosjekter.
- Få flere byer og tettsteder til å redusere farten til 30 km/t og 40 km/t i tråd med fartsgrensekriteriene
- Gi høyere prioritering av gående i trafikken i sentrum og hovedruter for gangtrafikk, både som del av arbeid med gåstrategier og pilotprosjekter.
- Iverksette tiltak som begrenser antall fotgjengerulykker og spesielt alvorlige fotgjengerulykker

Gjennomgang av lover og regler som regulerer samspillet i trafikken

Regler, lovverk og håndbøker som gjelder samspillet mellom de gående og andre trafikanter i trafikken gjennomgås for å sikre at de gående er tilstrekkelig prioritert.

Prøve ut og evaluere ulike samhandlingsformer i trafikken

Eksisterende løsninger for samspill mellom gående og syklende som sykling på fortau og nye samhandlingsformer som sambruksgater (shared space) må evalueres og prøves ut gjennom demonstrasjonsprosjekter for å høste erfaringer. Det er et behov for å prøve ut fysiske virkemiddel for å forsterke trafikregulering. Fysiske virkemiddel kan være "shared space" eller ulike virkemiddel for "traffic calming". Valg av regulering må ta utgangspunkt i godt samspill mellom trafikantene og ta hensyn til stedets karakter, antall ulike transportbrukere og universell utforming.

Gjennomføre tiltak som gir redusert fart, høyere prioritering av gående og færre fotgjengerulykker

Reguleringen av samhandlingen i trafikken må prioritere fotgjengernes trygghet, sikkerhet og framkommelighet. Lavt fartsnivå på biltrafikken i byer og tettsteder er avgjørende for å øke trygghet og redusere antall drepte og hardt skadde fotgjengere. Staten vil være pådriver for redusert fart i byer og tettsteder.

- Få flere byer og tettsteder til å redusere farten til 30 km/t og 40 km/t i tråd med fartsgrensekriteriene
- Gi høyere prioritering av gående i trafikken i sentrum og hovedruter for gangtrafikk, både som del av arbeid med gåstrategier og

pilotprosjekter.

- Iverksette tiltak som begrenser antall fotgjengerulykker og spesielt alvorlige fotgjengerulykker. Jfr tiltaksplan for trafikksikkerhet.

Del 5

Aktiv gåkultur

Hvordan bør samspillet i trafikken utvikles så det blir "Attraktivt å gå for alle"?

Strategier for arbeid med

11 Aktiv gåkultur

11.1 En mer aktiv gåkultur

Vi må ha en aktiv gåkultur som innebærer at befolkningen går mer og er bevisst fordelene ved å gå og lar dette ligge til grunn for sine valg i hverdagen.

En aktiv gåkultur omfatter alle måter vi beveger oss til fots på. Både lystbetonte turer og de mer nødvendige turene vi gjennomfører i hverdagen. For å få flere til å gå, er det ikke alltid tilstrekkelig at de fysiske forholdene er lagt til rette for dette. Det er heller ikke tilstrekkelig at vi som gående er godt ivaretatt i den faktiske reguleringen ute i trafikken. For å gå mer må vi også ha en kultur som støtter opp om gåingen. Viktige aktører i samfunnet må se og bygge opp under de positive sidene ved det å gå, vi må ville gå mer og faktisk prioritere å gå mer.

Delmål:

- Flere er bevisst fordelene ved å gå og legger dette til grunn for sine valg i hverdagen.
- Ulike aktører støtter opp om en aktiv gåkultur.

11.2 Vi lærer fra vi er barn

Gode reisevaner starter tidlig. At barn går og opplever det som morsomt og attraktivt er viktig for en aktiv gåkultur. Dette er de voksnes ansvar.

Å gå er en viktig del av barndommen. Fra barnet tar sine første steg er det å gå en forutsetning for å utforske verden rundt seg – på egenhånd. For et barn er det ofte ikke noe skille mellom lek, aktivitet og ferdsel. Barn leker mens det ferdes (Hjorthol 2009, BISEK). I en aktiv gåkultur går barn i forbindelse med sine daglige gjøremål. I dag foregår mange barns og unges reiser til fots, men mange barn kjøres også i bil og opplever mye av sine omgivelser fra bilvinduet. Barn trenger å være i aktivitet. Tyske erfaringer viser at barn som kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter ikke utvikler stedsfølelse og kjenner ikke geografiske sammenhenger i sine omgivelser (Preiss 1989).

I en aktiv gåkultur går de voksne sammen med de minste barna. Gjennom veiledning og hjelp bidrar de til gode opplevelser gjennom trygg adferd sammen med barna. Barn blir trygge på sine omgivelser og blir kjent med trafikken de ferdes i sammen med de voksne.

For mange er skolevegen det første møte med verden på egenhånd. Her får barna venner, leker og krangler, utforsker og lærer å beherske sine omgivelser og sitt sosiale miljø. Skolevegen gir god anledning til å være sosial uten konstant overvåkning fra voksne. I en hverdag med stadig flere organiserte aktiviteter er kanskje denne selvstyrte tiden blitt enda

mer verdifull for barnas selvstendige utvikling.

Barns mulighet til å bevege seg utendørs, til og fra skolen, eller i nabolaget uten voksentsyn blir stadig dårligere. I England fikk for eksempel 88 prosent av 9-åringer i 1971 lov til å gå til skolen uten følge av voksen. I 1990 var tallet nede i 27 prosent (Tranter 1993).

Undersøkelser i Norge viser også at barn i stadig mindre grad får være ute eller gå til skolen uten voksentsyn (Fyhri 2005). Foreldre oppgir at de i tillegg til frykten for trafikken også bekymrer seg for "farlige fremmede".

Foreldrene har et ansvar. De og andre voksne må i større grad være fotgjengere og syklistere på veg til sine daglige gjøremål. Med flere voksne ute i gaten øker den uformelle sosiale kontrollen som kan bidra til å dempe frykten for de "farlige fremmede". (Hjorthol 2009). Mange gående i nærmiljøet er et uttrykk for en mer aktiv gåkultur hvor det å gå oppleves som en selvfølgelig og attraktiv måte å ta seg frem på.

11.3 Normer og verdier

Hvordan våre fysiske omgivelser er tilrettelagt, topografi og også kanskje været er avgjørende for om vi velger å gå eller ikke. Fra reisevaneundersøkelser vet vi også at det er forskjeller mellom hvem som går og hvem som ikke går. Noe av dette er knyttet til demografiske forskjeller. Samfunnets normer og verdier knyttet til det å gå er imidlertid også avgjørende for hvor mye vi går.

I Norge har vi en egen gåkultur. Den kan oppsummeres i uttrykket "Ut på tur aldri sur". Dette er imidlertid i første omgang knyttet til gåing i skog og mark. Long Litt Woon, sosialantropolog fra Malaysia skriver på sin blogg om sitt første møte med vår særegne gåkultur:

"Før vi dro, skiftet alle til noen gamle, velbrukte turklær. Denne uniformen måtte jeg selvsagt låne. Jeg var glad for at ingen kjente i Malaysia kunne se meg, for antrekket var ikke akkurat elegant. Men dette var ikke det verste. Jeg var nemlig totalt uforberedt på at en "tur" kunne være så fysisk slitsom. Den varte i flere timer, i taktfast marsjtempo. "Venta litt!" måtte jeg stadig rope. Det siste jeg ville, var å miste mitt følge i den ville og barske naturen. Etter å ha strevet lenge for å komme oss opp var det bare tid til en appelsin og litt sjokolade, og noen bilder av utvekslingsstudenten ved stupet for minnets skyld, før vi måtte begynne den lange turen ned igjen. Jeg syntes også det var rart at alle gikk for seg selv, og at det ble sagt svært lite under hele turen. Det lille som ble sagt, virket knapt og selvsagt (hvor klar luften var, hvor vakkert fjellet var på den tiden av året m.m.) Det var m.a.o. ingen stor sosial begivenhet, men alle virket likevel fornøyde. Jeg for min del var for sliten til å protestere. Jeg måtte samle all min energi og konsentrasjon om å passe på ikke å vrikke foten på den bratte stien.

Dette handler om gåing som fritidsaktivitet. Det er et viktig element for folkehelsen, men har lite med transport å gjøre.

I det moderne samfunnet skal vi komme fort fram. Motorisert transport gjør dette mulig og gjennom den har vår aksjonsradius økt betraktelig. I løpet av perioden fra 2005 til 2009 har den gjennomsnittlige reiselengden pr

person over 13 år økt med nesten fem km. Dette skyldes i stor grad transport- og areal utviklingen, men også storsamfunnets og lokalmiljøets normer, verdier og forestillinger om transport. Vår tidsoppfatning og den økte tidsknappheten i samfunnet har ført til større avhengighet av bilen for å utføre de daglige gjøre-målene. Å gå tar for lang tid.

“Slow city”-bevegelsen er en motreaksjon på tidsjaget i det moderne samfunnet. Bevegelsen ble grunnlagt i Italia i 1999. Målsettingen er å bedre livskvaliteten i byene ved å bremse ned det overordnede tempoet, spesielt i bruken av byens mellomrom og flyten av livet og trafikken gjennom dem. Dette er en del av en kulturell trend kjent som Langsom bevegelse. Å gå mer er et viktig element i denne kulturelle trenden og er avgjørende for en aktiv gåkultur.

11.4 Viktige valg den enkelte tar

Som enkeltmennesker påvirkes vi av våre fysiske omgivelser, våre sosio-demografiske omgivelser og normative omgivelser. Vi tolker disse omgivelsene og omsetter det til egne holdninger og preferanser som igjen legger premisser for vår beslutning og valg om å gå eller ikke gå. (Kilde Bovy og Stern 1990). Når vi velger å gå på en reise så er dette da et resultat av en prosess påvirket av både subjektive og objektive forhold. Disse prosessene kan forsås som valg på ulike nivå (Michon, 1979; Hatakka, 1999; Methorst, 2009):

Hvor vi velger å bo og arbeide. Hvor vi velger å bo og arbeide er grunnleggende eksistensielle beslutninger som tas et begrenset antall ganger i våre liv. Å velge å bosette seg et sted der det er lett å gå, eller å velge en jobb i nærheten av der en bor, er eksempler på livsstilsvalg som legger premissene for omfanget av gåing.

Hvis flere legger vekt på gode gåmuligheter ved valg av bolig og arbeidsplass vil dette være et signal til eiendomsutviklere. Studier fra Sverige (Alexander Ståhle, 2011 SPACESCAPE; Stadsrum och stadsutveckling) viser blant annet at nærhet til bysentrum, kollektivtransport, et godt gang- og gatenett betyr mye for prisen på en bolig. Det er et signal om at det er attraktivt å bo slike steder og at det trengs flere boliger med slike kvaliteter.

Aktiviteter vi velger å gjøre. Hva vi velger å gjøre (reisehensikt) og hvor vi velger å gjøre det (reisemål) er avgjørende for om vi går eller ikke. Skal vi på en fritidsaktivitet langt unna som krever tungt utstyr er det lett å velge å kjøre bil. Er aktiviteten i nærheten er det lettere å gå. Hva slags aktiviteter vi velger og hvor vi velger å gjøre dem legger også premisser for omfang av gåing. I en aktiv gåkultur vil gåmuligheter i større grad ligge til grunn for aktivitetsvalg.

Om vi velger å gå på en reise. Om vi velger å gå eller ikke vil være påvirket av hvor lett det er å gå dit vi vil og vår innstilling eller holdning til det å gå, i tillegg til i hvilken grad vi føler at vi har mulighet og evner til å gå. (Theory of Planned Behaviour, Ajzen 1989). En aktiv gåkultur vil bygge opp om en positiv innstilling og holdning til det å gå og legge forholdene til rette for at flest mulig føler at de har mulighet til å gjøre det.

Hvor vi velger å gå. Når vi først har bestemt oss for å gå og er ute i trafikken, står vi overfor valg med hensyn til rutevalg, steder å krysse og så videre. Dette er beslutninger som er knyttet til selve reisen og valg av steder å gå. For å ta disse beslutningene forholder vi oss til mer konkrete faktorer:

- Individuelle forhold knyttet til reisemål, kompetanse, evner, funksjon, humør osv
- Kjennetegn ved andre transportbrukere og trafikken langs ulike traseer
- Tilstedeværelse av andre mennesker i gater og uteområder
- Miljømessige forhold som regn, temperatur, glatte veien, kvalitet i omgivelsene og servicetilbud
- Tilgjengeligheten til transportmidler som buss, tog

Har vi en aktiv gåkultur vil vi ha kjennskap til ulike rutealternativer og enhver vil føle at vi har flere valgmuligheter og velge den ruten som er mest tilpasset eget behov.

Hvordan vi kommer oss fram til fots. Når vi er ute og går, ønsker vi å komme fram på egenhånd, uten hjelp fra andre og uten å snuble eller komme i konflikt med andre transportbrukere.

Hvordan vi kommer oss fram til fots og beveger oss ute i det offentlige rom viser andre våre intensjoner, hvem vi er og hvem vi ønsker å være. Tempo og klesdrakt sier noe om våre intensjoner. Er vi ute og spaserer for fornøydelsens skyld går vi gjerne sakte. Skal vi på jobben eller rekke et møte så går vi fort. En person som er dårlig til beins vil ha en lavere hastighet enn mer funksjonsfriske personer. I områder med en aktiv gåkultur vil det være rom for alle typer gående.

12 Videreutvikle gåkulturen

12.1 Strategier for å videreutvikle gåkulturen

Det er nødvendig å påvirke befolkningen direkte til å gå mer i hverdagen for å utvikle en mer aktiv gåkultur.

Målet er å få flere til å se på gåing som et godt alternativ og bli en del av sin identitet og livsstil. Staten kan bidra til å formidle kunnskap om tiltak som inspirerer til å gå og bidra til å gjennomføre målrettede påvirkningsaksjoner. Folk må stimuleres til å gå og bruke tid utendørs, slik at de bidrar til aktivt byliv, levende nærmiljø og trygghet ved sosial kontroll. Hele befolkningen må påvirkes til å gå mer for å ta vare på egen helse. Barn og unge må inspireres til å gå til skole. Den arbeidsføre befolkningen må påvirkes til å gå, sykle eller reise kollektivt til arbeid. Det må gjennomføres kampanjer rettet mot de økende antall eldre. I tillegg er det nødvendig å utvikle bedre systemer for informasjon om gangruter (elektroniske kart, skilting, ruteinformasjon med mer).

Det nødvendig med flere typer av innsatser for å få flere til å gå og for å utvikle en mer aktiv gåkultur. Erfaringer fra Danmark har vist at det ikke er tilstrekkelig bare å legge til rette for sykling i de fysiske omgivelsene for å få befolkningen til å sykle mer. Det er også nødvendig med aktiv påvirkning. De gjennomførte såkalte aksjonspregede aktiviteter som hadde som mål å motivere befolkningen til å skaffe seg sykkel og til å sykle mer. Hensikten var å forsøke å bryte vante rutiner og vaner og få befolkningen til å se kvaliteten ved sykkelens ulike muligheter. Deres arbeid ga resultater. Det samme må gjøres for å få flere til å gå. Nemlig; motivere flere til å gå mer, bryte vante rutiner og vaner, og få befolkningen til å se kvalitetene ved å ta seg fram til fots i hverdagen.

Det er viktig å høyne befolkningens kompetanse på å gå. Å synliggjøre gåalternativer, få fram det positive ved å gå, og gjøre det mer akseptabelt å gå for flere ved blant annet å gjennomføre målrettede kampanjer og påvirkningsaksjoner.

Målrettede påvirkningsaksjoner. Det er lettere å nå spesifikke grupper enn "hele folket", og folk er mer tilbøyelig til å ta inn budskap som har direkte relevans for dem. Målgruppen(e) velges ut det overgripende målet, og kampanjen eller påvirkningsaksjonen utformes mht målgruppens egenskaper. Å rette budskapet mot en sekundær målgruppe kan også være gunstig. For eksempel er foreldre viktige for å få barn til å gå mer. Samtidig som barn er viktige for at foreldre skal gå mer. Se elles www.tiltakskatalo.no for mer om utforming av kampanjer.

Delmål for omfang av gåing

Det er satt et nasjonalt mål om at gangandelen skal økes fra dagens 22 prosent til 28 prosent i 2023. For å nå hovedmålet trengs det konkret innsats rettet mot å endre befolkningens reisevaner. For å spisse innstasen er det derfor satt opp delmål for ulike befolkningsgrupper og for ulike reisehensikter.

Lokal og regionale mål er nødvendig. Med basis i erfaringen fra sykkelstrategiarbeidet ser vi at det er den lokale forankringen og den felles innsatsen mellom forvaltningsorganene i et by- og tettstedsområde som gir resultater. Lokale og regionale mål satt ut fra stedlige forutsetninger vil derfor være en nødvendig motivasjon for felles innsats mot et nasjonalt mål. Et hovedmål i strategien er derfor at minst 30 byer med mer enn 5000 innbyggere skal ha satt opp egne mål for omfang av gåing i sine transportplaner og nådd disse. Målene som er satt her er til hjelp for å sette slike lokale mål.

Delmålene er kvantifisert for perioden 2014-2023 som etappemål og er kalibrert i forhold til hovedmålet. Det vil si at hvis vi når disse etappemålene når vi også hovedmålet. Beregningene er gjort av Transportøkonomisk institutt (Brechan 2011).

12.2 **Flere må gå eller reise kollektivt til og fra arbeid**

Det foreslåtte målet er at 32 prosent av alle arbeidsreiser i 2023 skal foretas til fots eller til fots i kombinasjon med kollektivtransport. Dette tilsvarer en økning på 7 prosentpoeng fra 2009.

Mange bruker bil på arbeidsreisen. Arbeidsreisen er den reisen som har en av de høyeste andelene av bilbruk. Det er også denne reisen som skaper mest press på vegnettet ved å skape kø i rushtiden. Arbeidsreisen foretas hver dag og er kanskje nettopp derfor er den enkleste reisen å endre. Den er også viktig for den yrkesaktive befolkningen mellom 19 og 66 år som har den laveste gangandelen (hele turer til fots) av alle aldersgruppene. Det er derfor særlig viktig at denne aldersgruppen går mer.

Store regionale forskjeller. Forskjellene i andeler av befolkningen som går og reiser kollektivt til og fra arbeid er relativt store mellom steder og regioner i Norge. Målene bør derfor også variere fra for eksempel 64 prosent i Oslo (opp fra 58 % i 2009) til 18 prosent utenfor byer (opp fra 15 % i 2009). Det er derfor nødvendig at fylkene og kommunene setter sine egne mål og arbeider for å nå disse. I vedleggstabell A. er det satt opp forslag til mål for Oslo og nasjonale mål for andre områder.

Mobilitetspåvirkning og Smarte reisevalg

Det er mange tiltak som kan settes inn for å få flere til å la være å bruke bil på arbeidsreisen og heller gå, sykle eller reisekollektivt. Statens vegvesen er medlem av EPOMM som har som formål å påvirke bedrifter slik at de ansatte går, sykler og reiser mer kollektivt. Statens vegvesen har også bidratt til utviklingen av en veileder i mobilitetsplanlegging der det foreslås tiltak for tilrettelegging for smarte reisevalg for ansatte i bedrifter og virksomheter. Flere av forslagene til tiltak som presenteres under er hentet fra denne veilederen. (Kilde: Sørensen, 2011). Samarbeid står sentralt.

Store fordeler for næringslivet. Reiser til og fra arbeid utgjør 18 prosent av alle enkeltreiser og 61 prosent av disse utføres med bil (RVU 2009). Det er store helsegevinster for samfunnet hvis færre bruker bil på arbeid, men bedriftene og virksomhetene kan også få positive effekter. De vil blant annet kunne bidra til redusert reisetid på vegnettet, reduserte reisekostnader, redusert areal til parkering, bedre helse som gir redusert sykefravær, miljøfokus som gir bedre omdømme og de kan bidra til miljøsertifisering (ISO 14001, Miljøfyrtårn) av bedriften.

Lokalisering av arbeidsplasser. Det viktigste en bedrift eller virksomhet kan gjøre for å få flere til å gå eller å bruke kollektivtransport er å velge rett lokalisering. Lokalisering av en virksomhet har svært stor betydning for reisemønsteret til og fra bedriften. En sentral beliggenhet gir som regel kortere avstander for de fleste ansatte og fordi kollektivtilbudet er best til sentrale deler av en by eller tettsted.

Bedre tilbud til kollektivreisende. Små forbedringer gir ofte flere passasjerer med kollektivtransporten, og dette gir igjen selskapet økonomi til å forbedre tilbudet ytterligere. Flere avganger med hyppigere frekvens er som regel det som ønskes mest, og dette kan kollektivselskapene oppnå ved å konsentrere tilbudet mer til rushtiden. Dersom enkeltbedrifter på ulike måter stimulerer sine ansatte til å sette bilen igjen hjemme, og heller reiser kollektivt, kan dette på sikt føre til bedre tilbud. Kontakt og samarbeid mellom bedriften og kollektivselskapet kan gi gode resultater.

Utarbeide en reisepolicy. En god og riktig policy er avhengig av god kunnskap om dagens reisemønster, hva som er behovet og en vurdering av hvilke reiser som kan utelates eller utføres på andre måter. I en slik samlet reisepolicy er reisevaneundersøkelsen blant de ansatte en viktig del, der både arbeidsreiser og tjenestereiser inngår.

En mobilitetsplan kan være et viktig verktøy for å utvikle virksomhetens reisepolicy. I en reisepolicy er det viktig at bedriften konkretiserer sine mål, både for driften og for reduksjon av miljøutslipp. Diskusjonen av disse målene bør forankres i hele bedriften og være et viktig tema mellom ledelsen og de ansatte. Det er også viktig at dette ikke blir et engangsfenomen, men et kontinuerlig arbeid for utvikling av bedriften.

Parkeringsplasser. Antall og bevisst bruk av parkeringsplasser er det desidert mest effektive virkemiddel for å redusere bilbruk. Men hvis det gjøres vanskelig å parkere bør det finnes alternative transportløsninger. Økonomisk kompensasjon, som eksempelvis støtte til gåing, sykling eller bruk av kollektivtransport, kan også være viktig slik at de ansatte lettere kan godta færre eller dyrere parkeringsplasser.

Få flere til å gå. Vi er nok flinkere til å gå tur enn å gå til jobben. Bedre tilrettelegging av gang- og snarveier, samt økt fokus på helse, er gode tiltak. Bedrifter kan sette i gang kampanjer som kombineres med konkurranser i regi av bedriftsidrettslaget, de kan få med seg offentlige myndigheter og naboer i området i en felles kampanje og de kan bidra til at snarveier i bedriftens nærområder bevares og vedlikeholdes. Bedriften har i tillegg et ansvar for gode og attraktive omgivelser for gående på egen eiendom.

La de ansatte få prøve seg. En god måte å endre reisevaner på er at den enkelte får prøve ut alternativer og selv oppleve de positive erfaringene av dette. En kampanje fra Danmark knyttet til sykkel er å tilby folk som ikke sykler en gratis sykkeltur (Kilde:...). De låner en sykkel og får prøve seg. Det er gjennomført flere kampanjer mot ansatte i bedrifter som er bygget på dette prinsippet hvor noen utvalgte forplikter å bruke kollektivtransport eller sykkel i en periode mot at de får dekket sine utgifter. Eksempel fra Kristiansand: “Jeg kjører grønt”, eller fra Sarpsborg “Smart til jobben” og lignede. Flere av disse er evaluert. Resultatene viser at denne typen direkte kampanjer mot arbeidsreiser i bedrifter gir gode resultater også over tid. De som har deltatt i kampanjene bruker mindre bil enn før kampanjen. (Strand 2008).

12.3 Barn bør gå mer

Det foreslåtte målet er at 80 prosent av barns reiser fram og tilbake til skole i 2023 foretas til fots eller på sykkel. Dette tilsvarer en økning på 20 prosentpoeng fra 2005.

Det har lenge vært et langsiktig mål om at minst 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Dette målet er i samsvar med Nasjonal sykkelstrategi. Tall fra barneundersøkelse gjennomført i 2005 (TØI) viste at 60 prosent gikk eller syklet til skolen. Som vist i kapittelet om befolkningens reiser til fots har halvparten av norske barn mindre enn 1 km til skolen mens for 82 prosent er skolevegen mindre enn 3 km. Det er derfor et stort potensial for å øke denne andelen.

Påvirke barns reisevaner

Barn må kunne leke ute. Hvis barna er ute og leker i nærmiljøet, vil det være mer naturlig for dem å gå også. Både lek og gange styrker tilhørigheten til området barn bor i. Lek og gange støtter gjensidig opp om hverandre på samme måte som opphold og gåing i byomgivelser for voksne. (Ref Gehl.). Det viktigste for å få barn til å gå mer er dermed at de voksne også er ute og gjør nærområdet trygt for barn.

Foreldre må gå mer sammen med barna. Det aller viktigste tiltaket for å få flere barn til å gå er at foreldrene går mer sammen med barna. Det er lett for de voksne å putte barna inn i bilen eller opp i barnevognen når tiden blir for knapp. De gjør da barna en stor bjørnetjeneste. De ser at det å gå ikke er et alternativ som transportmiddel. De får ikke en tradisjon på å gå og de blir fort slitne og lei fordi de ikke må gå.

De voksne må bli trygge. Mange foreldre er engstelige for sine barn. Informasjon om faktiske forhold kan bidra til å avlive myter hos foreldre om farlig skoleveg der det ikke er tilfelle. Dersom barn og voksne sammen blir trygge på å ferdes til fots i nærmiljøet vil barn opparbeide viktig kunnskap og evner til å ferdes i trafikkmiljøet, samtidig som de voksne blir trygge på å la barnet ferdes alene i nærområdet.

Barnehagen har stor betydning. At barn tidlig lærer å gå til barnehagen legger et godt fundament for gåing. Her kan barnehagene ha egne kampanjer – rettet mot både barn og foreldrene. Det er mulig å inkludere materiell til bruk i barnehagens pedagogiske opplegg sammen med en praktisk del av et førskoleopplegg hvor barna øver på å ferdes til fots i

nærmiljøet rundt barnehagen.

Gående skolebusser. Blant de yngste skolebarna er Gående skolebusser, (også kalt følgevennordning) et godt alternativ. Formålet er å gi barna muligheten til å gå til skolen, uten at dette skal koste for mye av foreldrenes tidsressurser. Gående skolebusser er frivillig og organiseres lokalt på hver skole. En eller flere voksne fungerer som "bussjåfører" og elevene er gående "passasjerer". Foreldrene til barn som bor i nærheten av hverandre bytter på å være bussjåfører. Dette er trygt for barna og hyggelig for de voksne. Gående skolebusser er beskrevet i www.tiltakskatalog.no

En ring rundt skolen. Mange foreldre kjører barn til skolen fordi de synes skolevegen ikke er sikker nok. De skjører da barna helt fram til skolen og er med på at andre barn utsettes for trafikkfare. Skolen kan da organisere faste "dropp-av-steder" langs skoleveien i en ring rundt skolen slik at ingen foreldre kjører helt fram. Er barna store nok kan de gå alene det siste stykke, eller foreldre kan organisere gående skolebusser fra disse dropp-av-stedene.

Beintøft er en gå-til-skolen kampanje hvor klasser, skoler, kommuner og fylker konkurrerer om å få flest mulig til å gå eller sykle til skolen i stedet for å kjøre. Denne type kampanjer er effektive for å motivere barn til å "bidra" til at sin klasse skårer høyt i konkurransen. Ved å delta i en slik kampanje kan barna også påvirke foreldrenes transportmiddelvalg ved å be om ikke å bli kjørt til skolen, men heller fulgt til fots eller på sykkel. Ideen bak er at det er sunt for barn å gå. Barn som har brukt litt energi før de setter seg ned på skolen, er ofte mer mottakelige for læring enn de ville ha vært hvis de hadde blitt kjørt. Barn som tar følge med venner, får muligheten til lek og sosialt samvær med andre. Beintøft er et konsept utviklet av Grønn Hverdag med støtte fra Transnova. Det er lett å komme i gang og alt finnes på www.beintoft.no

Råd til foreldre. Trygg trafikk har utviklet noen råd til foreldre med hensyn til å få sine barn til å gå mer og bli trygge i trafikken. Disse er: Barn lærer best når de er i trafikken sammen med en voksen. Snakk sammen om det dere ser, hører og opplever. Gjennom repetisjon og samtaler utvikler barna evne til å tenke, vurdere, tolke og forstå ulike trafikksituasjoner. Snakk om hvordan vi må bruke øynene og ørene i trafikken. Da øver dere på å øke barnets oppmerksomhetsevne. Øv på å stoppe, se og høre før dere krysser en vei. Da innarbeider dere gode vaner. Se etter og snakk om andre trafikanter, skilt og signaler i trafikken. Da forstår barn lettere hvorfor vi har trafikkregler og hvorfor det er viktig å ta hensyn til andre trafikanter. Snakk om hva som kan være trygt og farlig å gjøre i ulike situasjoner. Da trener dere barnas risikoforståelse og vurderingsevne.

Utforming og tilrettelegging. At de fysiske omgivelsene barna skal leke og gå i er attraktive, trygge og sikre er avgjørende. Her kan både skole og foreldre gå sammen om å gjøre tiltak og få kommunen eller andre til å bidra. Dette kan også gjøres som "bli-kjent-i-nærmiljøet"-kampanje. Informasjon om gangveier og snarveger må formidles, og både skole og beboere i et område har et ansvar for at slike opprettholdes og brukes. Å ha tilstrekkelige hvileplasser, hjemmesteder og lekesteder er også

avgjørende. Skolens eller kommunens nettside kan ha kart hvor barn tegner inn sin skoleveg – og gir ris og ros for blant annet utforming og opplevelse.

“Gå-sertifikat”. Noen skoler arrangerer avsluttende eksamener eller kurs hvor barna (foreldrene) får utdelt et gå-sertifikat hvis de består. På Hvalstad skole i Asker arrangerer de Gå-eksamen. De lager en løype hvor foreldrenes oppgave er å gå denne sammen med barna minst to ganger. De får utdelt kart og skal skrive en omtale av punktene i løypa der de største utfordringene ligger. Samtidig skal de fortløpende vurdere om det er forsvarlig at de barna som ennå ikke gjør det, kan gå til skolen uten voksent følge. Dette trafikkopplegget er helt avhengig av at foreldrene følger opp og utfører de oppgavene som er forventet av dem. Foreldrene har hovedansvaret for barnas trafikk-opplæring. Samarbeid er et nøkkelord og foreldre blir oppfordret til å ta med flere barn (maks. 3) når de øver på skolevei og gårute.

12.4 Unge skal gå mer

Det foreslåtte målet er at 46 prosent av unge mellom 13-17 år i 2023 går i forbindelse med sine daglige reiser. Dette tilsvarer en økning på 10 prosentpoeng fra 2009.

Fysisk aktive barn og unge vil ofte fortsette å være fysisk aktive i voksen alder. Å etablere vanen med å bruke beina til transport er en investering i framtidig god helse og gode reisevaner.

Tall fra RVU 2009 viser en andel gangturer på 36 prosent blant unge mellom 13-17 år. Det var da en økning fra 32 prosent i 2005. Hvis dette er en trend, vil det kunne la seg gjøre å nå målet om 46 prosent gangturer i 2023. Det er også denne andelen vi må ha for å nå det nasjonale målet på 28 prosent.

Lokale myndigheter bør sette opp egne mål. Omfanget av de unges reiser til fots er veldig forskjellig i ulike byer og på ulike steder i Norge. Ungdom i Oslo går for eksempel mye i dag og for å nå det nasjonale målet må deres andel reiser til fots være minst 60 prosent. Fordi de unge i omegnskommunene til Oslo går veldig lite i dag, kan det ikke forventes at deres andel skal nå gjennomsnittsmålet på 46 prosent. Det er gjort en beregning av hva gangandelene for alle aldersgrupper på ulike steder i Norge må være for å nå hovedmålet om 28 prosent andel turer til fots i 2030 (se vedleggstabell). For å få et vellykket resultat er det viktig at de enkelte byer og bykommuner setter opp egne mål for omfanget for sine ungdommer og jobber aktivt for å nå disse.

Påvike ungdom

Kjøring av ungdom til skole. Når barn begynner på ungdomsskoles har de gjerne tunge sekker med mye skolebøker i. Det er lett å tilby skyss med bil. Å få dem til å sykle er da et mye bedre alternativ. Er barna friske og spreke er det imidlertid ikke farlig å bære en skolesekk.

I en hektisk hverdag kan det være hyggelig å få kjøre ungdommen til skolen for å få en liten prat. Hvis dette gjøres daglig frarøves imidlertid ungdommen både å kunne klare seg selv og det uformelle sosiale

samværet med medelever skolereisen representerer.

Få tiltak rettet mot ungdom. De fleste gå-til-skolen kampanjer er rettet mot barn, ikke ungdom. Det kan se ut til at ungdom faller ut. Ungdom er en av de gruppene i samfunnet som går mest, men likevel er det viktig at de går mer. Det er i denne alderen at mange av oss slutter med organisert trening og fysisk aktivitet. Å legge et naturlig grunnlag for gåing eller sykling som fysisk aktivitet for ungdom kan være viktig for helsen senere i livet.

Utforming og tilrettelegging. De fysiske omgivelsene ungdom skal gå må oppleves som attraktive. Opprettholdelse og vedlikehold av gangveger og snarveger i nærmiljøet og til stoppesteder for kollektivtransporten er spesielt viktig for denne aldersgruppen. De har ikke noe annet valg enn å gå, sykle og bruke kollektivtransport. Hvis disse transportmidlene ikke er tilrettelagt for dem kan de lett oppleve at hele samfunnet ikke er tilrettelagt for dem. De må vente til de får sertifikat for bil for å bli tatt alvorlig. Dette er ikke en ønsket situasjon. Skolens eller kommunens nettside kan ha kart hvor ungdom tegner inn sin skoleveg – og gir ris og ros for sine “ungdomstråkk”. De får da gitt tilbakemeldinger på hva de foretrekker og ikke slik at det kan tas med i planleggingen.

Kommunens avveininger. I noen kommuner er det fritt skolevalg (i Oslo også på barneskoler). Dette strider i mot ideene om at det skal være mulig å gå til skolen. Det kan imidlertid ikke se ut som denne politikken har ført til mer bilkjøring av ungdom til skole (i alle fall ikke i Oslo). Det er bra. Det kan derimot se ut til at det har ført til mindre sykling og mer bruk av kollektivtransport og generelt flere gangturer. Det er vanskelig å vurdere om dette er positivt eller negativt. I en gåstrategi er det uansett ikke positivt at flere går på bekostning av sykling.

Det er en tendens til sentralisering av skoler. Dette legger heller ikke til rette for at skolereiser og andre mindre reiser tilknyttet ferdsel til og fra skolen skal foretas til fots (jf. Bergen som har en felles ungdomsskole for hele byen, lokalisert i Sandviken). Sentralisering av skoler er gjerne beslutninger kommuner tar uten hensynet til at det skal være mulig å gå eller sykle til skolen.

Incentivordninger. I regi av Transport London ble det i Wimbledon satt i gang en kampanje for å få unge jenter til å gå til skolen i stedet for å ta skolebussen. Det ble satt opp punkter langs skolevegen der jentene kunne registrere seg (dra et kort som de fikk i starten av skoleåret) og samle opp poeng som de senere kunne bruke som betalingsmiddel i noen av de mest populære klesbutikkene i området. Transport og London sparte penger knyttet til skolebussordningen og jentene fikk noe de hadde lyst på for innsatsen de gjorde. Lignende incentivordninger kan sikker også gi gode resultater.

12.5 Eldre skal gå mer

Det foreslåtte målet er at 33 prosent av personer over 67 år i 2023 går forbindelse med sine daglige reiser. Dette tilsvarer en økning på 6 prosentpoeng i forhold til 2009.

Nest etter de unge er det de eldre som går mest. Det vil si at bena er et viktig transportmiddel for dagens eldre. I løpet av 30–40 år vil opp mot en fjerdedel av befolkningen i Norge være 65 år eller eldre. Gjennom økt fysisk aktivitet er det et stort potensial til aktive, selvhjulpne og friske eldre. Eldre kan stå overfor krav til i større grad å ta ansvar for egen helse. Da er målet om å få flere eldre til å gå viktig.

Lokale myndigheter bør sette opp egne mål. Som for andre aldersgrupper varierer gangandelene blant de eldre fra sted til sted, men har en litt annen profil enn de unges. De eldre har for eksempel like stor andel gåturer i Oslo som i omegnskommunene rundt Oslo - 31 prosent. Den laveste andelen er i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger med 21 prosent. For å nå gjennomsnittsmålet for de eldre over 67 år er det beregnet ulike andeler på ulike steder for mål i 2023. (se vedleggstabell). For å få et vellykket resultat er det viktig at de enkelte byer og bykommuner setter opp egne mål for omfanget for sine eldre og jobber aktivt for å nå disse.

Påvirkning og tilrettelegging for eldre

Gåkurs. Flere av tiltakene for eldre er å gjøre den enkelte trygg på å kunne gå ute og dermed kunne velge å gå mer i hverdagen for å nå sine daglige gjøremål. Noen eldre har tidligere kjørt mye bil, men har kanskje nå måttet gi fra seg sertifikatet på grunn av helse. Da er det viktig å få opp kompetansen på både bruk av kollektivtransport og det å gå. Statens vegvesen arrangerer 65+ kurs for bilførere. Det bør kunne vurderes å arrangere egne kurs for eldre i bruk av kollektivtransport og for å gå mer.

Utforming og tilrettelegging. Det viktigste for mange eldre er at gangvegnettet er universelt utformet med jevnt underlag, godt vedlikehold, snøbrøyting og belysning, og at det er tilstrekkelige tilstrekkelig og gode hvilemuligheter i området der de skal gå. Her kan det for eksempel være viktig at lokale interesseorganisasjoner og kommunen går sammen om å sette ut tilstrekkelig med benker. Kommunens nettside bør ha kart over gangvegnettet som er universelt utformet og hvor det er benker. Også her kan eldre kunne gi ris og ros for utforming og opplevelse.

Den Gyldne spaserstokk er et trimtiltak for pensjonister som gjerne arrangeres av den lokale idrettskretsen og banker i samarbeid med den lokale pensjonistforeningen eller eldresenter. Deltagerne er pensjonister enten de er medlem av en pensjonistforening eller ikke. I Akershus får deltakerne utdelt en trimdagbok og fører opp dato og lengde hver gang hun eller han går en tur. Alle turer teller enten de er femten minutter etter fem timer, men det godkjennes kun en tur hver dag. Det godkjennes også turer som går i ferier eller på reiser. Den gylne spaserstokk er med på å knytte folk sammen, samtidig som den bygger opp et sosialt nettverk for pensjonister. For mange er aktiviteten blitt en vei ut av ensomheten.

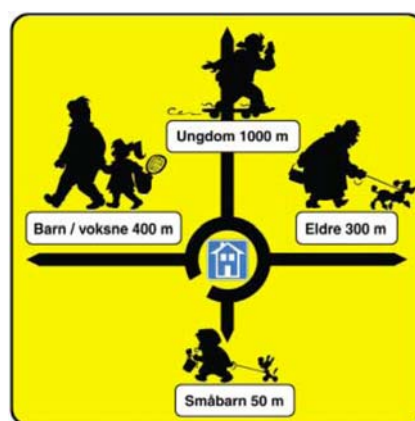
Rullatorfestival. Det er en barriere for flere eldre å ta i bruk ganghjelpemidler. Tiltak for å redusere denne, er for eksempel rullatorfestivaler. Disse har som formål å bygge ned barrierer og få opp fysisk aktivitet blant eldre. Første kommune ut var Lillehammer, så kom Ullensaker og nå er det flere som arrangerer slike festivaler hvor det

spilles både på humor og alvor i samme arrangement. Dette er gjerne et samarbeid mellom teknisk sektor, ergo- og fysioterapitjenesten og Frivilligsentralen.⁵⁸

Fallekurs. I Bergen har de arrangert “falle”-kurs for eldre for å hindre at eldre blir sittende inne fordi de er redd for å falle. Kurset legger stor vekt på forebygging av skader og det gjøres gjennom trening. Under kurset er det sirkeltrening, styrketrening og balanseøvelser. De gjennomfører en test, før og etter, hvor de ser på hvor engstelige eldre er for å falle. Resultatene viser at angsten for å falle minker etter at kurset er gjennomført. Kursene er populære og at de eldre merker forskjell på sin egen innstilling. <http://www.ba.no/nyheter/article5695452.ece>⁵⁹

Turvenn. Eldre som er funksjonshemmede er mindre fysisk aktive enn andre, så lavterskeltilbud spesielt rettet mot denne gruppen er relevant. Å etablere et system med en turvenn kan da passe. Dette kan bli en vinn-vinn situasjon hvor personer som er funksjonsfriske som trenger noen å gå tur med tar med noen som er litt mindre funksjonsfriske ut på tur. I Klepp for eksempel, samarbeider Frivillighetsentralen med Norsk Folkehjelp om besøksvenn ordningen. Samarbeid med helsesektoren er viktig i denne sammenhengen. Formidling av tekniske hjelpemidler (ganghjelpemidler; stokk, rullator, rullestol mm) er viktig.

Frisklivsresepten. De som vil ha helsemessig gevinst av å endre vaner innenfor et eller flere av områdene fysisk aktivitet, kosthold og tobakk, kan få Frisklivsresept av sin fastlege. Tjenesten befinner seg i grenselandet mellom forebygging og behandling eller rehabilitering. Frisklivsresepten varer i 16 uker, og har en egenandel på 300 kroner. Et at tilbudene frisklivsresepten gir tilgang på er fysisk aktivitet i gruppe, utendørs hele året, vanligvis to ganger i uken.



Figur: Figuren viser hvor stor aksjonsradius personer i ulike aldersgrupper har.

⁵⁸ <http://www.eub.no/kultur/article4531607.ece?service=print>
<http://www.lorenskog.kommune.no/Artikkel.aspx?AId=2438&back=1&Mid1=2645&Mid2=&Mid3=&>
<http://www.byavis.no/nyheter/4199-klare-for-rullatorfestival>

⁵⁹ <http://www.ba.no/nyheter/article5695452.ece>

(Figuren er basert på tall fra "Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder", Direktoratet for naturforvaltning 6-1994) Kilde: Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005 – 2009

12.6 Flere skal gå minst 10 min sammenhengende hver dag

Det foreslåtte målet er at 80 prosent av befolkningen i 2023 går minst 10 minutter i strekk hver dag. Dette tilsvarer en økning på drøyt 30 prosentpoeng fra 2011.

Dette delmålet er ikke avledet fra hovedmålet om at 28 prosent av befolkningens reiser skal være til forts. Dette er et eget mål basert på helsemyndighetenes mål er at barn og ungdom bør være variert fysisk aktive i minst 60 minutter hver dag, og at voksne og eldre bør være moderat fysisk aktive i minst 30 minutter hver dag. Aktiviteten kan deles opp i bolker om minst ti minutters varighet.

I dag er det 24 prosent som går minst 1 km (som tar ca. 10 minutter) i forbindelse med daglige gjøremål (RVU-2009). Dette er avstander på hele reiser som gjøres til fots sammenlagt med gangavstander i sammenheng med bruk av andre transportmidler (se tabell xx)

Målet om at 80 prosent av befolkningen skal gå minst 10 minutter i strekk hver dag er knyttet til all gange, også fritidsturer på fjellet og i skog og mark. Disse turene fanges ikke opp i reisevaneundersøkelser, men i Helsedirektoratets Omnibus undersøkelser om fysisk aktivitet 2006-2011. Denne viser at mindre enn 50 prosent av den voksne befolkningen over 18 år rapporterer at de går minst 10 minutter i strekk hver dag. Med målrettet innsats kan denne andelen bli opp mot 80 prosent innen 2023.

Mer gåing som fysisk aktivitet
Ulike kampanjer. Skal suppleres

12.7 Beboere og besøkende i byer og tettsteder skal gå mer

Det er spesielt i sentra og områder med korte avstander mellom daglige gjøremål at flere skal gå mer. Det foreslåtte målet er at 30 byer med mer enn 5000 innbyggere skal ha satt opp egne mål for omfang av gåing i sine transportplaner og nådd disse.

I by- og tettstedssentra er det ikke bare beboere som bør ha en høy gangandel. Også flere av de besøkendes reiser bør være til fots. I dag er det som vist foran, store forskjeller i andel reiser til fots på ulike steder, i ulike regioner og i ulike aldersgrupper. Ambisjonsnivået i de lokale gåstrategiene må derfor avspeile dette. Hver by og hver kommune må sette sine egne mål og jobbe for å nå disse.

Lokale gåstrategier
Internasjonale erfaringer. Skal suppleres

Det er hyggelig å være der det er andre mennesker. Gehl har påvist at det er

mer attraktivt å gå der det er flere andre mennesker. Jane Jacobs har også skrevet om byrommets mulighet for sosial kontakt, og at det må være en tilstrekkelig stor konsentrasjon av mennesker til å befolke gater, parker med mer. Målsetningen for sentrumsområdene i de lokale gåstrategiene må derfor være å gjøre det så attraktivt å gå som mulig og få flest mulig til å velge å gå. De offentlige byrommene må være inkluderende og tilgjengelig for alle. Bysentrum skal være et møtepunkt for alle i samfunnet (uttrykker og er arena for fellesskapet).

Trendy å gå. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2009) viser at det er i Oslo det går mest (henviser til tall i RVU). Det kan se ut til at i tillegg til fysiske forhold som nærhet til daglige gjøremål, går det mest i Oslo også til aktiviteter som man i andre deler av landet velger å bruke bil til. Dette kan tyde på at man i Oslo har oppnådd en annen gåkultur enn i andre Norske byer. Også internasjonalt ser det ut til at noen byer lykkes i større grad enn andre med å få store andeler av transporten over på gåing. For eksempel i Paris og Madrid hvor nærmere 50 % av reisene gjøres som gående.

Spille på livsstilsverdier. Det kan spekuleres i om dette skyldes trender som utvikles seg på linje med andre “motetrender” som økende fokus på helse (kosthold og trening), miljø (kortreist og økologisk mat), og andre livsstilstrener som gjør seg gjeldene i flere storbyer også internasjonalt. I kombinasjon med bedre tilrettelegging av de fysiske forholdene for gående kan en slik trendutvikling spille positivt inn på effekten av kampanjer for mer gåing på de korte reisene i nærmiljøet. Ved å spille på livsstilsverdier som aktivitet i daglige reiser (helsegevinst), aktivt bruk av nærområdet (stedstilhørighet versus kommersialisering og kjøpesenterutvikling), samt miljøfokus (mer levelige bymiljø i en by i vekst) hvor bilbruk måta nye former (bilpool etc).

12.8 **Ambassadører for gående.**

En aktiv gåkultur innebærer at alle nivå i samfunnet er klar over fordelene ved å gå.. På mange måter er målet å styrke gåingens “varemerke”. Det er nødvendig med aktører som kan være aktive opinionsledere for mer gåing.

Turistforeningen i Norge ivaretar de gåendes interesser på fjellet og ellers i skog og mark. Norge mangler imidlertid en interesseorganisasjon som representerer de gåendes interesser som transportbrukere slik Syklistenes landsforening (SLF) representerer syklistene. Det må arbeides for å få en egen interesseorganisasjon for hverdagsgåingen.

De gående er ikke noen ensartet gruppe og det kan være derfor være ulike syn med hensyn til prioritering og tilrettelegging. Å ha flere aktører som ambassadører for de gående og som arbeider under en felles plattform for de gående kan derfor være hensiktsmessig. Målet er at de ivaretar de ulike gåendes interesser, bidrar til samarbeid med mellom etater, institusjoner, virksomheter og ulike grupper i befolkningen.

Et eget charter. I Walk21 (internasjonal organisasjon for fotgjengere) er det utviklet et eget charter hvor ulike aktører kan forplikte seg til å arbeide for å skape en kultur der mennesker velger å ferdes til fots. Dette

charteret kan være et utgangspunkt for slike ambassadører.

12.9 Virkemidler for perioden 2014-2023

Påvirke befolkningens reise- og transportvaner

Folks vaner er vanskelig å endre. Erfaringer fra blant annet sykkelsatsingen i Danmark viser at det er vanskelig å få flere til å sykle bare ved å utbedre infrastrukturen. En får bedre effekt ved å gjennomføre direkte påvirkningsarbeid enten gjennom bedre informasjon eller andre mer direkte påvirkningsaksjoner.

Det foreslås derfor tiltak rettet mot å påvirke folk til å gå mer og informere om mulighetene til å gå. Dette inkluderer både løsningskonsepter og kampanjer på nasjonalt nivå og lokale kampanjer og informasjonsarbeid. Aktuelle tiltak:

Bruk av elektroniske medier

- Etablere et nettsted med informasjon om ulike arbeidsmetoder og systemer for informasjon, påvirkning og kartlegging som omtalt over. www.sykelbyene kan brukes som modell for et slikt nettsted. Nettstedet må også være for kommuner og andre instanser som arbeider med arealplanlegging og transportplanlegging
- Videreutvikle og gi informasjon om systemer som gjør det lettere å planlegge en reise til fots, for eksempel elektroniske kart og planleggingsverktøy for gående på Internett.
- Utvikle rapporteringssystemer (Crowd sourcing, rapporteringskorps for tilstanden på gangvegnettet) for gode eller dårlige gåruter og for å følge opp drift og vedlikehold.

Organisering og samarbeid

- Ha ambassadører for gåstrategien (personer, institusjoner, skoler mm)
- Bidra til samarbeid med mellom etater, institusjoner og virksomheter for å få flere til å gå mer.
- Bidra til medvirkning fra ulike grupper befolkningen for å få flere til å gå mer.

Påvirkningsaksjoner

- Utarbeide forslag til tiltak som inspirerer til å gå og gjennomføre påvirkningsaksjoner skreddersydd for ulike formål og brukergrupper. Slike aksjoner kan for eksempel være rettet mot arbeidsreiser, reiser i nærmiljøet mot barn og unge eller eldre.
- Styrke vektleggingen på fotgjengere i eksisterende kampanjer, slik som trafikksikkerhetskampanjer
- Utarbeide og gjennomføre kampanjer rettet mot bilførere, både for at de skal ta større hensyn til gående og for at de skal gå i stedet.

I det fysiske miljø

- Utvikle bedre systemer for informasjon om mulighet for gåing, sykkel og kollektivtransport lokalt (skilting, ruteinformasjon med mer)

Kostnadsbehov: Det må settes av statlige ressurser for å gjennomføre

dette påvirkningsarbeidet og for å få kommuner og andre instanser til å sette av egne midler. Til sammenligning får SLF ca 500.000 i året for å drive sykkelbynettverket og nettstedet, Sykle til jobben aksjonen har 4,6 mill i budsjett for 2011 og kostnader knytte til sykkelkampanjer i SVV er ca 2 mill i året. Behovet for statlige midler for å gjennomføre påvirkningstiltakene knyttet til å få flere til å gå er derfor anslått til ca kr 7 millioner i året. I tillegg er det viktig at andre statlige instanser som for eksempel Helsedirektoratet setter av egne midler til påvirkningsarbeid.

Del 6

Ansvar, samarbeid og kunnskapsutvikling

Hvordan bør vi ta ansvar, samarbeide, og utvikle og formidle kunnskap om gående?

13 Kunnskapsgrunnlag og formidling

13.1 Kunnskapsbasert utvikling

Det må satses på kunnskapsoppbygging og formidling gjennom forskning, demonstrasjonsprosjekter, fagnettverk og undervisning

Kunnskapsbehov. Det er ikke mange som er uenige i at det bør være attraktivt å gå for alle og at flere bør gå mer. Spørsmålet er om vi vet nok om hvordan vi skal få dette til. Utviklingen og tilretteleggingen for gående må være faktabasert og det er viktig å ha tilstrekkelig og god kunnskap. Arbeidet med gåstrategien har vist at det er flere områder hvor kunnskapsbehovet er stort og hvor vi vet for lite. Noen av disse er følgende:

Ulykkesstatistikken. Kunnskapsgrunnlaget rundt (trafikk)ulykker knyttet til gående er lite. Ulykker der gående og kjørende (sykkel eller bil) er involvert registreres. Gående sine ulykker uten at kjørende er involvert registreres ikke. De defineres ikke som trafikkulykker. En slik definisjon av trafikkulykker skjuler mange av de ulykkene som hender på det offentlige veinettet. Samtidig vet vi at fallulykker er et stort helseproblem, spesielt for eldre. Frykten for fall tvinger mange mennesker til å være innendørs store deler av året. Dette er ikke i tråd med verken en nullvisjon eller målet om et inkluderende samfunn.

Fotgjengerulykker uten at kjørende er involvert bør registreres som en trafikkulykke. Fallulykker kan få store konsekvenser både for den enkelte og for samfunnet og må knyttes opp mot samfunnsøkonomiske begrunnelser for bedre tilrettelegging for gående.

Norsk pasientskaderegister jobber med å lage et nasjonalt skaderegister der trafikkulykker med gående, eks ramle på isen på fortau, vil være en del av grunnlaget. Å støtte og følge opp dette arbeidet er nødvendig

Kartlegging gangvegnettet. I Nasjonal vegdatabank (NVDB) er hele vegnettet registrert. NVDB skal inneholde data om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger. Databasen skal inneholde opplysninger om selve vegnettet, trafikken på vegnettet, vegutstyr som rekkverk, skilt, signalanlegg, kummer og sluk, samt konsekvenser av vegtrafikken som støyforhold og forurensing. Problemet er at gangvegnettet er for dårlig registrert. Det er vanskelig å få oversikt over utbyggingsbehov og tilstanden for gående langs vegnettet uten bedre kartlegging av dette og registrering inn i NVDB.

Metoder for vurdering av forhold for gående. For å kunne vurdere om gangvegnettet er tilstrekkelig tilpasset de gåendes behov må vi ha metoder for å kunne vurdere dette. Det foregår metodeutvikling knyttet til vurdering av kollektivtransportanslegg og i hvilken grad disse er universelt utformet eller ikke. Videreutvikling av slike metoder til å gjelde hele gangvegnettet vil være nyttig.

Gåendes behov, valg og preferanser. Det er gjennomført et stort internasjonalt prosjekt (COST 358) knyttet til fotgjengeres behov (Pedestrian's Quality Needs). Noe av dette arbeidet er innarbeidet i denne gåstrategien. Arbeidet avslører imidlertid at det er nødvendig med mer kunnskap om de gåendes behov, valg og preferanser. Det er få egne empiriske studier på dette. Vi vet for eksempel for lite om i hvilken grad manglende snarveger, omveger, utrygge omgivelser og lignende er med på å hindre folk i å gå, og i tilfelle hvem dette er. Det er nødvendig med konkret kunnskap om hva de gående selv ønsker der de bor og ferdes for å lege til rette for dem.

Bedre drift og vedlikehold. Vi vet at drift og vedlikehold av gangvegnettet er viktig for at det kan brukes hele året av alle typer gående. Samtidig så vet vi at nettopp drift og vedlikehold er for dårlig. Det er behov for mer kompetanse knyttet til dette fagområde. Her er det nødvendig med både utvikling og utprøving av nye metoder for både sommer og vinter for å følge opp universell utforming.

Kartlegging av befolkningens gangturer. De nasjonale reisevaneundersøkelsene er det beste vi har når det gjelder kunnskap om befolkningens samlede gangturer. En gjennomgang av disse undersøkelsene viser imidlertid at det er mange gangturer og mye gåing som ikke er med i denne statistikken. Gåing i forbindelse med bruk av andre transportmidler er for eksempel ikke med. Heller ikke fritidsgåingen på fjellet og i skog og mark. Det kan også vurderes om det ville være nyttig å få kartlagt befolkningens gåing i arbeidstiden, inne i offentlige bygg og kollektivterminaler.

Kartlegging av gåing som fysisk aktivitet. Helsedirektoratet gjennomfører kartlegging av befolkningens fysiske aktivitet. Der kartlegges i hvilken grad de spurte går mer enn 10 minutter sammenhengende hver dag. For å få en bedre oversikt over gåingens betydning for befolkningens fysiske aktivitet er det nødvendig med en bredere kartlegging. Å kartlegge befolkningens gåkompetanse, både helsemessig og kunnskapsmessig, vil kunne gi godt grunnlag for å sette i gang tiltak.

Kartlegging av antall gående i et område. Det brukes en del ressurser på å kartlegge biltrafikken. Slike trafikktellinger er nødvendig for å kunne legge til rette for bilbruken og eventuelt begrense bilbruken der det er for mye trafikk. Det gjøres også tellinger av sykkeltrafikken på utvalgte steder for blant annet å utarbeide sykkelindekser for å kunne si noe om sykkelbruken i et større område. Det gjøres sjeldent eller aldri tellinger av gangtrafikken. Der det gjøres blir det vanligvis brukt manuelle metoder. Unntaket er i Trondheim hvor de har et forsøksområde som telles elektronisk. Å gjøre tellinger av alle trafikantgrupper vil kunne gi et godt grunnlag for å prioritere de ulike transportbrukerne i et gitt gatesnitt og dimensjonere for fremtiden. Omfang av gåing i ulike deler av et bylandskap og transportsystem vil også kunne fungere som en indikator på attraktivitet. Utvikling og utprøving av metoder er nødvendig.

Verktøy for planlegging. I transportplanleggingen finnes det mange planleggingsverktøy. Et av de mest brukte er nytte- og kostnadsanalyser (N/K-analyser). Det er nylig gjennomført en tidsverdiundersøkelse og

resultatene av denne inngår som grunnlag i N/K-analyser for transportsektoren. At tidsverdiene for gående (betalingsvillighet for å få ned reisetiden med for eksempel ett minutt) er høyere enn for bilbrukere viser at en effektivisering av gangvegnettet kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Bruken av slike analyser for tilrettelegging for gående må utvikles og utprøves. Transportmodeller, simuleringverktøy og GIS-verktøy som ATP-modellen må også utvikles og utprøves slik at de kan brukes for å kunne planlegge bedre for gående.

Nye løsninger. Kunnskapen om for eksempel befolkningens behov, valg og preferanser må kunne omsettes i nye løsninger. Teknologisk og arkitektonisk innovasjon er avgjørende. Å koble samfunnsvitenskapelig atferdsforskning med teknologisk utvikling må stå sentralt. Det må satses på utvikling av nye ITS-løsninger som kan støtte opp om mer gåing. Det må gjennomføres teknologiske utviklingsstudier av gåunderlag i gangvegnettet som for eksempel kan tilfredsstille menneskers behov for variert terreng, og bedre avrenning slik at det er mulig å gå ute i regnvær uten å bli våt på beina. Videre må det utvikles nye løsninger for gatearkitektur som kan beskytte gående mot klimavariasjoner.

Påvirkningsaksjoner og kampanjer. Å få flere til å gå er en vitenskap i seg selv. Det finnes kunnskap og det er gjort erfaringer både nasjonalt og internasjonalt knyttet til ulike påvirkningsaksjoner og kampanjer. Dette er imidlertid et område vi stadig må utvikle og gjøre erfaringer innenfor. Utvikling og utprøving er også her viktige stikkord.

13.2 **Formidling og implementering**

Kjent kunnskap må formidles til politikere og planleggere. Statens vegvesen har gjennom sektoransvaret spesielt ansvar for dette formidlingsarbeidet. Som del av arbeidet foreslås det etablert et nettverk for kommuner og andre relevante instanser, etter modell fra nettstedet for sykkelbyene. Det foreslås også å etablere et nettsted med kunnskap om gåendes behov og planlegging for gående, informasjon om demonstrasjonsprosjekter, ulike arbeidsmetoder og systemer for informasjon, påvirkning og kartlegging. Nettstedet vil gi informasjon til kommuner, fylkeskommuner og planleggere i statens vegvesen. Dette nettverket og nettstedet må koordineres med andre nettverk som for eksempel sykkelbynettverket og nettverk for Smarte reisevalg.

Demonstrasjonsprosjekter. Å gjennomføre demonstrasjonsprosjekter gir konkrete resultater som er lette å formidle. Forskjellige metoder og tiltak prøves praktisk, evalueres raskt og motiverer andre til å gjøre det samme hvis det blir vellykket. Demonstrasjonsprosjekter er også en måte å få testet metoder og tiltak, som det ellers ville ha vært vanskelig å få gjennomført. I demonstrasjonsprosjekter kan enkeltstående og begrensede tiltak gjennomføres i en mer målrettet felles sammenheng.

Gjennomføring av demonstrasjonsprosjekter innebærer et behov for samarbeid med mange ulike lokale aktører. Ansvar for den praktiske gjennomføringen av demonstrasjonsprosjektene vil derfor ligge. Det er ønskelig at Statens vegvesens følger prosjektene og bidrar til evaluering, formidling og samordning av resultater.

Undervisning. En av de mest effektive måtene å formidle kunnskap på er gjennom undervisning. Studenter er læring villige og åpne for ny kunnskap. Fotgjengernes interesser og behov må derfor tas inn i undervisningen på relevante undervisningsinstitusjoner og kurs.

13.3 Virkemidler for perioden 2014-2023

Å arbeide systematisk for at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå er relativt nytt. Trafikk og miljøproblemer i byene og antidiskrimineringsloven med vektleggingen av universell utforming har blant andre forhold satt fart i dette arbeidet. Det er arbeidet mye med trafiksikkerhet og gående, men mindre med andre forhold som er viktig for de gående og for å få flere til å velge å gå framfor å bruke andre transportmidler. Kunnskapsnivået må derfor utvikles. Strategien på dette området omfatter fire hovedelementer:

- Etablere bedre kunnskapsgrunnlag, blant annet ved at gangvegnettet kartlegges i NVDB, samt utvikling av metoder for vurdering av forhold for gående
- Forskning og utvikling: Det bør avdekkes områder hvor det er behov for ny kunnskap og igangsette forskning på disse områdene. Herunder utviklingsarbeid når det gjelder dokumentasjon av omfanget av turer til fots i reisevaneundersøkelser, omfang av gåing knyttet til fysisk aktivitet og tellinger av gående i ulike deler av et bylandskap og i transportsystemet. Denne forskningen kan tas i bruk ved utarbeiding av veiledningsmaterieell og formidles på nettsiden omtalt over.
- Kompetanseutvikling blant planleggere og hos de ulike statlige departementene og etatene inkl statens vegvesen, samt i kommunene. Dette er viktig med hensyn til strategien knyttet til påvirkning av praksis innen areal- og transportplanleggingen.
- Ta inn gåendes interesser i undervisning i planlegging på relevante undervisningsinstitusjoner, for eksempel samferdselsfag på NTNU, høyskoler, vegvesen-skoler. Et tiltak kan være å opprette professorat knyttet til kunnskap om hensyn til gående og økt gåing.

Kostnadsbehov: Det må settes av statlige ressurser til å gjennomføre dette. Det er også avgjørende at arbeidet prioriteres i etaten og at det er tilstrekkelige intern kapasitet.

Det vil være nødvendig med et FOU budsjett på ca 5 millioner i året for å komme opp på et akseptabelt kunnskapsnivå. For å få en samlet forsknings og utviklingsinnsats foreslås det 20 mill til etatsprogram i perioden. I tillegg vil det kunne være behov for 2 mill i året til kurs, data og metodeutvikling.

14 Ansvar og samarbeid

14.1 Mange aktører har ansvar og påvirkningsmulighet

Statlige, regionale og lokale myndigheter, skal i samarbeid med organisasjoner og private aktører, tilrettelegger for at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer.

Det er mange aktører som har ansvar for å utvikle god infrastruktur og gode omgivelser for gående, god drift av gangarealene, godt samspill mellom gående og andre trafikanter, og en mer aktiv gåkultur. Ansvaret er både delt mellom ulike instanser på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå, og det er geografiske skillelinjer med flere aktører som eier og drifter det samlede gangvegnettet i Norge.

Alle aktører må følge opp sitt ansvar for å ivareta hensyn til gående og tilrettelegging for gående. Sektoransvarsprinsippet legges til grunn, det vil si at statlige, lokale og regionale myndigheter og privat sektor har selvstendig ansvar for å ivareta hensynet til gående innen sine områder. Oversikten nedenfor beskriver både instansenes ansvarsområder som er relevant for gåstrategien og hvordan de ulike instansene kan ivareta sitt ansvar for gående.

Statlige aktører

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for vegsektoren og andre transportsektorer. Departementet forvalter blant annet vegtrafikkloven, trafikkreglene og skiltforskriften. Departementet står for politikkutforming med forslag til lover og lovendringer, forslag til statsbudsjett og langtidsplanlegging innenfor disse sektorene. Arbeidsområdet omfatter også iverksetting av Stortingets retningslinjer og krav. Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.

Samferdselsdepartementet kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Ha overordnet ansvar for gåstrategien
- Sikre at gående er tilstrekkelig ivaretatt i aktuelle forskrifter.
- Styrke hensyn til gående i samordnet areal- og transportpolitikk og samferdselspolitikken.
- Innføre incentiver for oppgradering av eksisterende infrastruktur.

Statens vegvesen (Vegdirektoratet og regionkontorene) ligger under Samferdselsdepartementet. Vegvesenet har ansvar for planlegging av vegprosjekter, forvaltning av eksisterende riksveger, samt å bidra i transportplanlegging og gi innspill til andres planer, særlig kommunale planer. Som del av ansvaret for riksvegene har Statens vegvesen ansvar

for planlegging, utbygging og drift av gangnettet knyttet til riksveger. Vegvesenet er skiltmyndighet, med visse unntak som forvaltes av politiet. Statens vegvesen har gjennom sektoransvaret også et spesielt ansvar for for gående.

Statens vegvesen kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Arbeide for at gående er tilstrekkelig ivaretatt i retningslinjer, forskrifter og tilsvarende regelverk.
- Være pådriver i arbeidet med å styrke gåendes interesser i planlegging
- Veilede om gående interesser i planlegging.
- Gi innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans
- Ivareta gående i egne utbyggingsprosjekter og sikre god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av gangnett knyttet til riksveger.
- Samarbeide med fylkeskommune og kommune om sammenhengende gangnett i byer og tettsteder.
- Gjennomføre kampanjer for å få flere til å gå og inkludere gående i trafikksikkerhetskampanjer
- Bygge opp kompetanse om gående og tilrettelegging for gående

Politiet, som ligger under Justisdepartementet, har som hovedoppgave å sikre trygghet, lov og orden, også i trafikken. Politiet er i tillegg myndighet for trafikkregulerende skilt i en rekke byer etter skiltforskriftens § 28. Begge disse oppgavene er viktig for gående.

Miljøverndepartementet har blant annet ansvaret for oppfølging av plan- og bygningslovens bestemmelser om planlegging og konsekvensutredninger, utvikling av lover, utvikling og formidling av nasjonale mål og interesser i regional og lokal planlegging. Departementet godkjenner fylkes- og fylkesdelplaner, behandler innsigelsessaker, veileder i bruken av plansystemet, og utvikler politikken for arealutvikling og by- og tettstedsutvikling. I tillegg har departementet koordineringsansvar for oppfølging av Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Miljøverndepartementet kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Sikre at gående er tilstrekkelig ivaretatt i aktuelt regelverk.
- Styrke hensyn til gående i politikken for by- og tettstedsutvikling
- Styrke hensyn til gående i veiledning av kommuner og andre aktører
- Styrke gåendes interesser i aktuelle programmer, dersom en går inn for dette.

Direktoratet for naturforvaltning er Miljøverndepartementets og rådgivende og utøvende fagorgan innen naturforvaltning. Direktoratet har blant annet ansvar for å ivareta grønnstruktur og markaområder i arealplanleggingen i byer og tettsteder, hvor også gangforbindelser og snarveier inngår.

Direktoratet for naturforvaltning kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Styrke gåendes interesser i veiledning om grønnstruktur.

Statens kartverk ligger under Miljøverndepartementet og skal levere landsdekkende geografisk informasjon og tjenester for private og offentlige brukere, være statens fagorgan innen kart og geodata og ivareta de forvaltningsoppgaver som følger med det. Kartlegging av utviklingen i utbyggingsmønsteret og infrastrukturen er ansvarsoppgaver som ligger under Statens kartverk.

Statens kartverk kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Kartlegge arealutviklingen.

Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) har blant annet det overordnede ansvaret for bygningspolitikken og byggesaksdelen av Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift. Departementet har også ansvar for regional- og distriktpolitikken. Som del av dette arbeider departementet med politikkutforming og gjennomføring av ulike programmer på en rekke områder, blant annet byggeskikk, stedsutvikling, områdeutvikling, bærekraftig utvikling og universell utforming i det bygde miljø.

Kommunal- og regionaldepartementet kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Styrke gåendes interesser i aktuelle arbeidsfelt og programmer.

Statens bygningstekniske etat (BE) er underlagt Kommunal- og regionaldepartementet, og er den sentrale myndighet for det bygningstekniske regelverket, som gir krav til bygninger og uteområder.

Statens byggtekniske etat kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Sikre at gåendes interesser ivaretas i teknisk forskrift og tilhørende veiledning.

Helse og omsorgsdepartementet (HOD) har det overordnede ansvaret for at befolkningen får gode og likeverdige helse- og omsorgstjenester, og har blant annet ansvar for folkehelsen.

Helse- og omsorgsdepartementet kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Sikre at gående er tilstrekkelig ivaretatt i aktuelt regelverk.
- Styrke hensyn til gående i helse- og velferdspolitikken.
- Gjennomføre kampanjer for å få flere til å gå.

Helsedirektoratet er faglig forvaltningsorgan på sosial- og helseområdet og er underlagt Helse- og omsorgsdepartementet. Helsedirektoratet skal blant annet bidra til å forebygge og behandle helseproblemer gjennom å stimulere befolkningen til økt fysisk aktivitet, bidra til bedre tilrettelegging for fysisk aktivitet, og bidra til utvikling av lokale aktivitetstilbud for mennesker som er lite fysisk aktive.

Helsedirektoratet kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Gjennomføre kampanjer for å stimulere til økt gange.

Nasjonalt folkehelseinstitutt skal ha oversikt over helsetilstanden i befolkningen, og arbeide for å bedre befolkningens helse ved å styrke det helsefremmende og forebyggende arbeidet. Instituttet kartlegger hvordan folkehelsen utvikler seg og hvilke somatiske, psykiske og sosiale forhold som påvirker helsen.

Nasjonalt folkehelseinstitutt kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Kartlegge folkehelse som del av rapportering av måloppnåelse.

Fylkesmannen er statens representant i fylket og har ansvar for å følge opp vedtak, mål og retningslinjer fra Stortinget og regjeringen. Fylkesmannen er blant annet høringsinstans for arealplaner og klageinstans for arealplan- og byggesaker.

Fylkesmannen kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans.
- Veilede om gåendes interesser i planlegging

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen står for regional planlegging og er høringsinstans for kommuneplaner og reguleringsplaner. Fylkeskommunen har også ansvar for planlegging, utbygging og drift av gangnettet knyttet til fylkesveger og ansvar for å tilby kollektivtransport til befolkningen i fylket.

Fylkeskommunen kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Styrke hensynet til gående i regionale planer.
- Innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans
- Veilede og støtte kommunene i å styrke fotgjengernes interesser i kommunalt planarbeid
- Sikre god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av gangnett knyttet til fylkesveger.
- Samarbeide med vegkontor, kommune og private om sammenhengende gangnett i byer og tettsteder.
- Tilrettelegge kollektivtransporten med hensyn til gange?

Kommunen

Kommunen har ansvar for arealplanlegging og byggesaksbehandling etter Plan- og bygningsloven. Dette inkluderer blant annet utarbeidelse av kommuneplan og offentlige reguleringsplaner, samt behandling av private reguleringsplaner og byggesaker. Kommunen har også ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av det kommunale gangnettet.

Kommunen kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Innarbeide hensynet til gående i kommunale planer og i utbygging

- Utarbeide lokale gåstrategier i samarbeid med andre aktører.
- Sikre at planlegging, utbygging og drift av gangnett knyttet til kommunale veger gir god fremkommelighet for gående.
- Samarbeide med vegkontor, fylkeskommune og private om sammenhengende gangnett i byer og tettsteder.
- Parkeringspolitikk
- Ansvar i forhold til kommunehelsesloven.

Offentlige instanser generelt

Alle offentlige instanser som offentlig tjenesteyting, arbeidsplasser, skoler, osv har ansvar for å lokalisere sin virksomhet i tråd med statlig politikk for by- og tettstedsutvikling.

Offentlige instanser kan ivareta sitt ansvar for gående på følgende måte:

- Lokalisere egen virksomhet slik at arbeidstakere, skoleelever, besøkende og lignende kan gå, sykle eller reise kollektivt.
- Mobilitetspåvirkning, for eksempel med gå eller sykle til jobben-kompanjer.

Private

Private utbyggere har ansvar for å følge gjeldende lover og forskrifter i sine prosjekter og har ansvar for planlegging, utbygging og drift av sitt gangvegnett og sine gangarealer.

Private utbyggere kan bidra i arbeidet for gående på følgende måte:

- Ivareta hensyn til gående i utbyggingsprosjekter.
- Sikre god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av privat gangnett.
- Samarbeide med vegkontor, fylkeskommune og kommune om sammenhengende gangnett i byer og tettsteder.

Arbeidsgivere kan påvirke sine ansattes transportmiddelvalg ved blant annet lokalisering av arbeidsplassen, tilrettelegging med parkeringsplasser og insentiver for å reise kollektivt eller gå/sykle til jobben.

Media sin omtale av ulike forhold som angår tilrettelegging for gående er også relevant for å få gjennomført en god gåstrategi.

Interesseorganisasjoner som Trygg trafikk, Syklistenes landsforening og Den norske turistforening fremmer i mange sammenhenger gåing som del av trafikksikkerhet, miljøvennlig transport og turgåing. Det finnes imidlertid ingen egen organisasjon i Norge som fremmer gåendes interesser i trafikale omgivelser. Interesseorganisasjonene kan påvirke med holdningsskapende arbeid.

Enkeltpersoner bidrar i utviklingen blant annet gjennom hvor man velger å bosette seg og i valg av transportmiddel.

Statens vegvesens har et overordnet ansvar for tilrettelegging for gående

Ny instruks (2011) etter forvaltningsreformen medfører at Statens vegvesen har et ansvar for all transport på veg, og med det også sykkel, gange og kollektiv. I instruksen blir det presisert at Statens vegvesen har et samfunnsansvar og skal medvirke til en helhetlig utvikling av sektoren.

En tolkning av dette er at Statens vegvesen skal:

- Være pådriver for, og samordne, andre etatar sitt arbeid med tilrettelegging for gående.
- Utarbeide en strategi for tilrettelegging for gående, og sikre en enhetlig nasjonal standard og kvalitet på det som skal gjøres. Dette vil medføre samhandling i henhold til 0-visjonen, nasjonal sykkelstrategi, universell utforming, kollektivtransport m.m.
- Utøve ansvar for å initiere og koordinere arbeidet for å tilrettelegge for gange.
- Være Samferdselsdepartementet sitt fagorgan og faglig rådgiver for gange.
- Ta ansvar for kunnskapsutvikling, drive FoU, innarbeide ny kunnskap i normaler, retningslinjer og veiledere.
- Ta ansvar for å øke kunnskap og data om gangtrafikk.
- Holde oversikt over og spre informasjon om data om gående
- Gjennom informasjonsarbeid sikre at ny kunnskap kommer heile transportsektoren til gode, dvs. spre kunnskap om gående og tiltak for tilrettelegging til kommunar, kollektivtrafikknæringa, arbeidsgivere, og andre.
- Sikre faglig kvalitet på utdanningsinstitusjonar og sørge for rekruttering.
- Ha ansvar for internasjonal kontakt, følge opp avtaler og utveksle erfaringer
- Drive informasjon rettet mot trafikanter for å fremme økt gange
- Bidra til å utvikle fylkesplaner, kommuneplaner og andre planar etter Plan- og bygningslova som ivaretek gangtrafikken sine behov og reduserer reiseavstandane.

14.2 Samarbeid om å tilrettelegge for og å inspirere til å gå mer

Som vist i kapittel 10.1 må tilrettelegging for gående gjennomføres av en rekke aktører. Dette berører flere politikkområder og ulike forvaltningsnivåer. Flere av aktørene arbeider på samme felt, slik som formidling og veiledning. Der vil det være stor effekt av samarbeid og felles innsats. Flere deltar i samme prosess (eks planleggingsprosesser etter plan- og bygningsloven) eller samarbeider om infrastrukturen i byer og tettsteder. Tabellen i Vedlegg 3 viser hvordan de ulike instansene kan ivareta gåendes interesser. Det er det spesielt viktig å samarbeide om

følgende tema:

- Føringer og veiledning for å ivareta gåendes interesser
- Areal- og transportplanlegging og drift av gangnett
- By- og tettstedsutvikling
- Infrastruktur for gående
- Utvikle gåkultur

Samarbeid om føringer og veiledning for å ivareta gående

Samordnet gjennomgang av aktuelt regelverk. Gjennomgang av regelverk for å vurdere om hensynet til gående er tilstrekkelig ivaretatt og foreslå endringer, bør gjøres i nært samarbeid med den instansen som forvalter retningslinjene, forskriften eller tilsvarende dokumenter.

Samlet politikk for å styrke gåendes interesser. Flere departementer står for politikktutforming som innspill til regjeringen og stortinget. De ulike departementene og underliggende etatene bør utforme en samlet politikk for å styrke gåendes interesser i arealpolitikken, samferdselspolitikken, bygningspolitikken og helse- og velferdspolitikken.

Felles strategi for veiledning. Flere instanser på statlig nivå og fylkesnivå har ansvar for veiledning innen areal- og transportplanlegging, by- og tettstedsutvikling og andre tema hvor hensynet til gående er relevant. Ved å samarbeide om strategier, grunnlagsmateriale, budskap, arbeidsmetoder demonstrasjonsprosjekter og gjennomføring, vil arbeidet kunne få stor effekt.

Nasjonale kampanjer for økt gange kan også gjennomføres i samarbeid mellom de aktuelle statlige instansene.

Samarbeid om lokal areal- og transportplanlegging og drift av gangnett

I Plan- og bygningslovens § 3-1 stilles det krav om at *”Planleggingen skal fremme helhet ved at sektorer, oppgaver og interesser i et område ses i sammenheng gjennom samordning og samarbeid om oppgaveløsning mellom sektormyndigheter og mellom statlige, regionale og kommunale organer, private organisasjoner og institusjoner, og allmennheten.”* Dette gir det rettslige grunnlaget for samarbeid om å ivareta gående i areal- og transportplanlegging i byer og tettsteder, og i utforming og drift av gangnettet.

Samarbeid om infrastruktur for gående. Ansvar for infrastrukturen for gående er delt mellom flere vegholdere. En sammenhengende infrastruktur for gående krever derfor samarbeid mellom vegholderne på lokalt nivå. Som del av samarbeidet bør det lages planer for sammenhengende gangnett. Kommunen har en sentral rolle i dette, fordi kommunen er nærmest befolkningen og kan gjennomføre medvirkning og kunnskapsinnhenting om hvor folk går.

Styrke hensynet til gående i planlegging etter plan- og bygningsloven. Flere parter bidrar i arealplanleggingen med definerte roller angitt i plan- og bygningsloven, slik beskrevet i kapittel 6. Dersom de ulike instansene ivaretar gåendes interesser ut fra sin rolle, kan dette sikre at gående

ivaretas på en systematisk måte over hele landet.

Lokalt arbeid med by- og tettstedsutvikling. Kommunen har en sentral rolle som plan- og byggesaksmyndighet, men også utbyggere, næringsdrivende og befolkningen har viktige roller. Utbyggere står for utforming av mange nye bygninger og anlegg, opprusting av eksisterende bebyggelse og private utearealer. Næringsdrivende står for mye av den publikumsrettede aktiviteten i bebyggelsen. Befolkningen har både kunnskap om hvor man går og bør kunne medvirke i å utvikle sine lokalsamfunn. Samarbeid om tilrettelegging for gående i et tettsted eller en by må tilpasses den lokale situasjonen. Ulike samarbeidsformer bør også prøves ut i demonstrasjonsprosjekter for å vinne erfaring på dette området.

Samarbeid om lokale kampanjer for økt gange. Det er i dag ikke noen spesielle aktører som har ansvar for å gjennomføre kampanjer for økt gange. Det er likevel aktører som samarbeider om slike kampanjer. Skoler, idrettslag, og kommuner samarbeider for eksempel om gå til skolen-aksjoner og sykle(og gå) til jobben-aksjoner. Næringslivet er også med på slike kampanjer og lignende aksjoner for å få ned bilbruken på arbeidsreiser og legge til rette for gående i sentrumsområder. Det er i tillegg aktører som tar ansvar for kampanjer for trygg skole veg og andre trafiksikkerhetskampanjer.

Noen kommune har eller har hatt egne mobilitetsrådgivere med ansvar for å påvirke befolkningens reisevaner i en mer miljøvennlig retning. Denne type arbeid er imidlertid lite systematisk og lite koordinert. Statens vegvesen har ansvar for Europeisk mobilitetsuke og er nylig blitt medlem av et europeisk samarbeid om mobilitets påvirkning (EPOMM) og vil kunne ha en koordinerende rolle i dette arbeidet.

Eksempel Asker sentrum, med samarbeid mellom kommune, utbyggere og næringsdrivende.

Eksempel fra sykkelstrategien, hvor man legger pengene i felles pott,

Eksempel fra oppfølging av trafiksikkerhet, hvor ulike offentlige og private aktører har ansvar for ulike tiltak

Eksempel fra samarbeid i kommune, hvor man definerer en felles struktur og de instansene som har ansvar gjennomfører sine deler (feks Groruddalssamarbeidet, xxx)

Eksempel fra Mobility management med samarbeid mellom offentlige og private aktører (Stavanger, Oslo, Bergen, Trondheim)

14.3 **Integrere gåendes interesser i pågående arbeid og programmer**

Det er potensial for å integrere arbeid for gående i pågående programmer, fordi gåendes interesser er sammenfallende med mange andre mål, slik som by- og tettstedsutvikling og universell utforming. En strategi er derfor å søke å innarbeide hensyn til gående i andre aktuelle programmer som gjennomføres.

De programmene som er mest aktuelle, er:

- Tiltak i Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013 – Norge universelt utformet 2025
- Framtidens byer og bypakker
- Klimakur/ klimatilpasning Norge

Del 7

Hvordan kan resultatet av satsingen måles?

15 Oppfølging og rapportering

15.1 **Oppfølging og rapportering av mål, delmål og strategier**

Kapitlet skal utarbeides

Kilder

Her kommer liste med kilder

Vedlegg 1: Forhold for gående i ulike typer områder

Som del av arbeidet med gåstrategien er det gjennomført flere workshops i regi av Statens vegvesens regionkontorer. Hensikten var blant annet å analysere utfordringer og kvaliteter (positive og negative) for gående i ulike typer områder, samt å få innspill til hva tilrettelegging for gående bør vektlegge i disse områdene. Dette har vist at utfordringene både er sammenfallende og spesielle for områder i de ulike områdekategoriene.

Oppsummering av workshops skal suppleres

Vedlegg 2: Lover og regler

Lover med tilhørende forskrifter

I Forskrift etter veglovens § 13 om anlegg av offentlig veg⁶⁰ står det i § 3 7. ledd at "Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles."

Plan- og bygningsloven (pbl) omtaler ikke hensynet til gående og gangtrafikk konkret. Flere bestemmelser berører imidlertid aspekter som er viktige for gående eller hvor gangtrafikk kan ha en betydning, slik som i formålsparagrafen: "Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner" og at "Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen." (§ 1-1. Lovens formål).

Videre stilles det blant annet følgende krav til planer etter pbl (§ 3-1):

- Legge til rette for god forming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet.
- Fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet.
- Ta klimahensyn gjennom løsninger for energiforsyning og transport.

Forskrift om tekniske krav til byggverk (2010, "Byggteknisk forskrift") er hjemlet i plan- og bygningsloven. Kapittel 8 i forskriften angir en rekke krav til uteareal som er direkte relevant for utforming av gangforbindelser:

- § 8-1 Utearealenes egnethet og utforming
- §8-2 Krav til universell utforming i ulike typer utearealer.
- §8-3 Krav til plassering av bygninger, blant annet med krav til tilgjengelighet.
- §8-4 Krav til plassering og utforming av uteoppholdsarealer
- §8-5 generelle krav til gangatkomst og ganglinjer
- § 8-6 Gangatkomst til byggverk som blant annet angir krav til stigningsforhold.
- § 8-7 Gangatkomst til uteoppholdsareal med krav til universell utforming.
- §8-10 Krav til trapper i uteareal

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (2008) skal suppleres

Retningslinjer og rundskriv

Retningslinjer og rundskriv knyttet til arealplanlegging gir generelt sett

⁶⁰ Fastsatt av Samferdselsdepartementet 29. mars 2007 med hjemmel i veglov av 21. juni 1963 nr 23 §13, jf §9.

mange føringer som styrker forholdene for gående.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Retningslinjene, presentert i rundskriv T-5/93, gir vesentlige føringer for utvikling av byer og tettsteder slik at de kan utvikles med miljøvennlig transport, inkludert gangtransport. Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan og bygningsloven.

Hensikten med retningslinjene er blant annet at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk og effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkutvikling. Retningslinjene vektlegger følgende tema som påvirker forhold for gående:

- Samordnet planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.
- Løsninger som gir korte avstander til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.
- Utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder.
- Bevare grønnstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.
- Vektlegge utbygging i gangavstand fra kollektivholdeplasser og -knutepunkter, under forutsetning av konsentrert utbygging, og hensyn til kulturmiljøer og grønnstruktur.
- Ivareta miljøkvalitet ved lokalisering og utforming av nye boligområder og veganlegg.
- Tilrettelegge for kollektive transportformer ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet der befolkningstettheten gir grunnlag for kollektivbetjening.
- Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.
- Sykkel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det.
- Hensynet til gående og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen.
- Regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og unges interesser i planlegging (beskrevet i rundskriv T 02/08) angir at viktige nasjonale mål er å sikre barns oppvekstmiljø og å ivareta det offentliges ansvar i denne forbindelse. Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er å synliggjøre og styrke barns og unges interesser i planlegging og

byggesaksbehandling og vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre interesser. Ansvar for å ivareta intensjonene og kravene i retningslinjene tillegges Miljøverndepartementet fylkeskommunen, fylkesmannen og kommunene, med definerte ansvarsområder. Det stilles krav til den kommunale planleggingsprosessen og det stilles krav til fysisk utforming av nærmiljø, lekemiljø, barnehager og anlegg for barn. Det stilles også krav om erstatningsarealer ved utbygging eller omdisponering av areal som barn bruker som leke- og oppholdsareal.

Rundskriv Universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven **skal suppleres**

Vegnormalene

Vegnormalene har hjemmel i forskrift etter veglovens § 13 om anlegg av offentlig veg. Forskriftene gir generelle rammer for utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger og gater, jfr. Vegloven § 1. Vegnormalene er en samlebetegnelse for normaler innenfor temaene vegbygging, vegutforming, tunneler, rekkverk, bruer og ferjekaier, skilt og oppmerking (jfr tabell xx).

Håndbok 017 om Veg- og gateutforming tar utgangspunkt i at formålet med veg- og gatenettet er å sikre framkommeligheten til alle trafikanter. I systemdelen står det blant annet følgende om gang- og sykkeltrafikk: "Løsninger for gående og syklende langs veger må ses i sammenheng med hovedveger, kryss, avkjørsler og lokalt vegnett. I spredt bebyggelse kan løsningen være en utvidet vegskulder, men dette anbefales ikke der skolebarn ferdes. I byer og tettsteder planlegges sammenhengende nett for gangtrafikk og for sykkeltrafikk. Disse kan være delvis sammenfallende. For å oppnå effektive nett må også snarvegene kartlegges og inngå som en del av nettene." (kap A7).

Vedlegg 3: Aktørenes arbeidsområder i gåstrategien

Tabellen viser hvordan de ulike instansene kan bidra i gåstrategien ut fra sine ansvars- og arbeidsområder. Der flere instanser har samme arbeidsfelt, er de fargekodet med følgende kategorier:

Brun: Lover og regler

Blå: Politikktutforming

Grønn: veiledning

Rød: Arbeid med sammenhengende infrastruktur for gående, inkludert drift.

Lilla: Arealplanlegging og planbehandling etter plan- og bygningsloven.

Oransje: Holdningsskapende arbeid/kampanjer rettet mot gåkultur og sikkerhet for gående.

instans	Arealplanlegging, by- og tettstedsutvikling	Infrastruktur for gående	trafikkregulering	Gåkultur
Samferdselsdepartementet	Styrke hensyn til gående i samordnet areal- og transportpolitikk.	Styrke gåendes interesser lover og forskrifter. Styrke hensyn til gående i samferdselspolitikken Gjennomføre incentiver for oppgradering av eksisterende infrastruktur	Styrke gåendes interesser lover og forskrifter Styrke hensyn til gående i samferdselspolitikken	
Statens vegvesen	Være pådriver i arbeidet med å styrke gåendes interesser i planlegging Veilede om gående interesser i planlegging. Innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans	Styrke gåendes interesser lover og forskrifter Ivareta gående i egne utbyggingsprosjekter Sikre sammenhengende gangnett og god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av gangnettet Bygge opp kompetanse om gående og tilretteleggign for gående	Styrke gåendes interesser lover og forskrifter Inkludere gående i trafikksikkerhetskampanjer	Kartlegge andel gående gjennom reisevaneundersøkelser Gjennomføre kampanjer for å få flere til å gå
Politiet			Påse at trafikkreglene følges	
Miljøverndepartementet	Styrke gåendes interesser lover og forskrifter. Styrke hensyn til gående i samordnet areal- og transportpolitikk og i by- og tettstedsutvikling Styrke hensyn til gående i veiledning av kommuner			
Direktoratet for naturforvaltning	Styrke gåendes interesser i veiledning om grønnstruktur			
Statens kartverk	Kartlegge arealutviklingen			
Kommunal- og regionaldepartementet	Styrke hensyn til gående i bygningspolitikken Styrke gåendes interesser i lover og forskrifter. Styrke gåendes interesser i aktuelle arbeidsfelt og programmer			
Statens	Styrke gåendes interesser			

instans	Arealplanlegging, by- og tettstedsutvikling	Infrastruktur for gående	trafikkregulering	Gåkultur
bygningstekniske etat	teknisk forskrift			
Helse og omsorgsdepartementet				Sikre at gående er tilstrekkelig ivaretatt i lover og forskrifter. Styrke hensyn til gående i helse- og velferdspolitikken Kampanjer for å få flere til å gå
Helsedirektoratet				Stimulere til økt gange Kampanjer for å få flere til å gå
Nasjonalt folkehelseinstitutt				Kartlegge folkehelse som del av rapportering av måloppnåelse
Fylkesmannen	Innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans Veilede om gåendes interesser			
Fylkeskommunen	Styrke hensynet til gående i regionale planer. Innspill til arealplaner (og evt innsigelse) som høringsinstans Veilede og støtte kommunene i å styrke fotgjengernes interesser i kommunalt planarbeid	Sikre sammenhengende gangnett og god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av gangnettet Tilrettelegge kollektivtransporten med hensyn til gange?		
Kommunen	Innarbeide hensynet til gående i kommunale planer og i utbygging	Sikre sammenhengende gangnett og god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av gangnettet Parkeringspolitikk		Ansvar i forhold til kommunehelsesloven hva innebærer det?
Alle offentlige instanser	Lokalisere egen virksomhet slik at arbeidstakere, skoleelever, besøkende og lignende kan gå, sykle eller reise kollektivt.			Mobilitetspåvirkning Gå/sykle til jobben- kompanjer
Private utbyggere	Ivareta hensyn til gående i utbyggingsprosjekter	Bidra til sammenhengende gangnett og sikre god fremkommelighet i planlegging, utbygging og drift av eget gangnett		
Arbeidsgivere	Lokalisering av egen virksomhet			Mobilitetspåvirkning Gå/sykle til jobben- kompanjer
Media				Omtale av gåing og kampanjer, mm
Interesseorganisasjoner				Holdningsskapende arbeid
Enkeltpersoner	Velge bolig slik at man kan gå, sykle eller reise kollektivt til daglige gjøremål	gå, sykle eller reise kollektivt til daglige gjøremål		

Vedleggstabeller

Vedleggstabell A: Transportmiddelfordeling for daglige reiser mellom hjem og arbeid for personer mellom 18-66 år i 2009 og beregnet etappemål for samme type reiser i 2023 for å nå hovedmålet på 28 prosent gange på alle reiser - Prosent

Områder	Tidspunkt	Til fots	Kollektivt	Sum
I hele landet	2009	11	14	25
	Mål for 2023	14	18	32
Oslo	2009	18	40	58
	Mål for 2023	20	44	64
Omegnskommuner til Oslo	2009	6	21	27
	Mål for 2023	8	28	36
Bergen/Trondheim/Stavanger	2009	13	17	30
	Mål for 2023	16	22	38
Omegnskommuner til B/T/S	2009	6	13	19
	Mål for 2023	10	22	32
Resterende seks største byer	2009	9	12	21
	Mål for 2023	12	16	28
Mindre byer	2009	10	6	16
	Mål for 2023	14	8	22
Resten av landet	2009	12	3	15
	Mål for 2023	14	4	18

Vedleggstabell B: Andel turer til fots i ulike deler av Norge i 2009 og andel i henhold til nasjonalt mål om andel på 28 % turer til fots i 2030. (RVU 2009) - Prosent

Region	Reiser til fots	
	Andel som i 2009	Mål for 2030
Oslo	34	44
Omegnskommuner til Oslo	17	19
Bergen/Trondheim/Stavanger	27	36
Omegnskommuner til B/T/S	19	20
Resterende seks største byer	19	24
Mindre byer	19	25
Resten av landet	21	23
Totalt	22	27

Vedleggstabell C: Andel turer til fots i ulike aldersgrupper på forskjellige steder i Norge i 2009 og andel i henhold til nasjonalt mål om andel på 28 % turer til fots i 2030. (RVU 2009)

Region	Alder	Reiser til fots	
		Andel 2009	Mål for 2030
Hele landet	13-17 år	36 %	46 %
	18-66 år	20 %	24 %
	67 år +	27 %	33 %
Oslo	13-17 år	50 %	60 %
	18-66 år	34 %	43 %
	67 år +	31 %	42 %
Omgrens-kommuner til Oslo	13-17 år	26 %	36 %
	18-66 år	14 %	15 %
	67 år +	31 %	36 %
Bergen/ Trondheim/ Stavanger	13-17 år	39 %	49 %
	18-66 år	27 %	35 %
	67 år +	24 %	33 %
Omgrens-kommuner til B/T/S	13-17 år	45 %	54 %
	18-66 år	16 %	16 %
	67 år +	21 %	26 %
Resterende seks største byer	13-17 år	32 %	42 %
	18-66 år	17 %	21 %
	67 år +	24 %	30 %
Mindre byer	13-17 år	35 %	44 %
	18-66 år	17 %	22 %
	67 år +	24 %	28 %
Resten av landet	13-17 år	35 %	45 %
	18-66 år	17 %	18 %
	67 år +	30 %	36 %

¹ Helsedirektoratets rapport IS-1794 ”Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet”

² Helsedirektoratet rapport 02/2008 “Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge”



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post: publvd@vegvesen.no

ISSN: 1892-3844