

GÅBOKA

Inge Dahlman

2005/05 UTBpublikasjon

Miljøseksjonen
Vegdirektoratet



Statens vegvesen

PROLOG

Pax leksikon:

Fotgjengere

Fotgjenger, person som i vårt samfunn befinner seg i en ubeskyttet og farefull tilværelse mellom oppholdssteder (bolig, arbeidsplass og lignende) og transportmidler (bil, buss og lignende). Fotgjengerne praktiserer den gamle skikken å forflytte kroppen ved å plassere føttene direkte på bakken (for så alternerende å plassere en fot foran den andre i ønsket bevegelsesretning). Dette er den mest tilpasningsdyktige transportmetode som har vært utviklet.

En fotgjenger kan under gunstige forhold endre hastighet og retning meget hurtig og presist uten fare for omgivelser eller egen sikkerhet. Som ulempe kan anføres at det føles slitsom å gå over lange avstander, med mindre dette skjer i naturskjønne omgivelser (fottur) eller under sosialt gunstige omstendigheter (promenade).

For samfunnet innebærer det å gå (sammen med sykling, skiløping, bruk av sparkstøtting og annet) en betydelig ressursbesparelse i forhold til andre transportmetoder.

Fotgjengeres motpart er i første rekke billistene. Fotgjengere



jaktes og nedkjempes langs landeveien eller gatelangs, eller under kryssing av gater på oppmerket sted. Her tar bilene sine fleste ofre.

Fotgjengere er en svak gruppe som representerer lavt kapitalforbruk, krever liten teknologisk utviklingsinnsats og produksjon av utstyr og gir dårlig avkastning. De har derfor vært lite påaktet eller direkte motarbeidet av politikere og planleggere.

Historisk har særlig fattige vært henvist til å være fotgjengere. Rike og privilegerte klasser har søkt å unngå en slik slitsom egenutfoldelse ved bruk av bærestol og hest, senere vogn uten og med forbrenningsmotor. I dagens samfunn er især barn, kvinner og gamle henvist til å være fotgjengere. Bilister er for det meste menn i sin beste alder.

I Norge er fotgjengere, sammen med andre «myke trafikanter» (bl.a. bevegelseshemmede i rullestol), utsatt for et klima som gjennom et stadig tilbud av vind, kulde, regn, is og sne reduserer den umiddelbare gleden ved direkte og ubeskyttet kontakt med natur, bymiljø og medmennesker.

Fotgjengere tar liten plass, men i sentrum av storbyer har det oppstått problemer med trengsel. En engelsk forsker foreslo for noen år siden dette avhjulpet ved at folk skulle gå sidelengs for

derved å oppta mindre plass i bredden, men forslaget er hittil ikke iverksatt med nevneverdig suksess.

I de senere år har derimot fotgjengere i en del byer fått tildelt egne reservater, gågater, til fremme for rolig og uhemmet handel, og gangveier for sunn rekreasjon og barns oppvekst.

Dette er skrevet i 1978. Vilkårene for gående har ikke endret seg nevneverdig og artikkelen er like aktuell i dag. Teksten reiser sentrale problemstillinger vedrørende vilkår for gående og gir en fin bakgrunn for videre lesing av Gåboka.

INNHOOLD

	Prolog	2			
	Innhold	4			
	Forord	6			
	Bakgrunn	9			
gående	Å gå	11	snarveien	Snarveier er effektivt	59
	Ulike kunder har ulike behov	13		Mikrotransportnettet	60
	Er dette en kunde eller et trafikk- sikkerhetsproblem?	15	gangveien	Snarveier og stikkveier	63
	Dimensjonering	17		Møteplass	65
	Status	19		Boligområde eller landevei?	67
	Budsjettansvar eller helhet?	21		Fra «slum» til allégate	69
kunnskap	Gå en halv time daglig!	23	by og tettsted	Rive seg løs	71
	Lyst	25		Vakre vegers pris	73
	Skoleveien – en fristelse?	27		Funksjonsblanding	75
	Hvem lager vi skoleveier for?	28		Gangstrøk i bykjernen	77
	Kunnskap og sansning	30		Fredeliggjøring	79
	Magi	33		Hvem skal bruke byen?	81
	Sted og folkeliv	34	kryssninger	Over og under	83
	Folk gir folkeliv	37		Byens undergang	85
kvalitet	Barnetråkk	39		Bilene gjør jobben	87
	Hvor skal vi?	41	en historie	Over trafikken	89
	Bilbao – Bjørkelangen	42		Høydepunkt	91
	Offentlig snarvei	45		En god historie på 400 meter	93
	Kvalitet	47		Tap ikke lysten til å gå	94
	Velkommen	49			
	Trær	51			
	Sitteplasser	53			
	Steder for hvile	55			
	Sitteplassene	57			

FORORD

Temaet gåande er eit prioritert satsingsområde i dei to etatsprosjekta: Miljø på eksisterande vegnett og Transport i by.

I arbeidet er det sett fokus på fotgjengaren som enkeltmenneske. Med dette som utgangspunkt ønskjer vi å skape debatt og legge grunnlag for vidare utvikling av kunnskapsnivået når det gjeld framtidig planlegging og tilrettelegging for gåande.

Trafikkryggleik for gåande og andre trafikantgrupper har høg prioritet. Vi ønskjer å fokusere på ein del andre aspekt som også er viktig for gåande:

Kva behov har dei gåande?

Kva skal til for å gjere det attraktivt og triveleg å gå?

Kva opplevingar kan ein tilby ein fotgjengar?

Korleis bør eit samanhengande nett av gangveggar, stiar, trapper og smau utformast for gåande?

Skal ein lage gode anlegg for gåande, må ein ta utgangspunkt i deira ønske.



TRANSPORT I BY

Ikkje alle har sertifikat, derfor kan ein seie at dei gåande er den største trafikantgruppa.

Målgruppa for denne boka er alle som på ulike måtar kan påverke, og har ansvaret for korleis ein fotgjengar opplever det å gå – på ein heilt vanleg dag, på ein heilt vanleg stad – i sitt eige kvardagslandskap.

Noreg var det første landet som signerte Den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft 01.03 2004. Konvensjonen omhandlar landskapet si betydning for befolkninga og særleg vekt på verdiane i kvardagslandskapet der folk ferdast. I St.meld.nr.24, Nasjonal transportplan 2006-2015 har Statens vegvesen forplakta seg til å ta omsyn til konvensjonen sine intensjonar gjennom prosjektering, planlegging og forvaltning, både i byar og tettstader, så vel som i det landlege landskapet.

I samband med planlegging og bygging av nye anlegg og drift av eksisterande gangvegnett, ser vi det som viktig setje fokus på desse utfordringane. Å ferdast til fots skal vere ei positiv oppleving, samstundes som det skal være trygt. Det er i samarbeid kommunale og regionale styresmakter at vi kan skape eit slikt «veglandskap» for gåande.

For å få best mogeleg utbytte av «Gåboka», ber vi kvar ein-skild lesar stille seg spørsmålet: **Kva skal til for at eg skal få lyst til å gå?**

Redaksjonsrådet for boka har vore samansett av følgjande personar:

Astri Taklo, Statens vegvesen Region vest
Lars Olav Farstad, Statens vegvesen Region sør
Anne Marstein, Statens vegvesen Region øst
Guro Berge, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Sunniva Schjetne, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Kjersti Nummedal Røise, Statens vegvesen Region sør
Birgitte Rodum, Statens vegvesen Region øst
Torunn Hognestad, Statens vegvesen Region øst

Prosjektansvarlig for arbeidet har vore Alf Støle, landskapsarkitekt, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Miljøseksjonen

Boka er forfatta av Inge Dahlman, landskapsarkitekt LANDSKAPSFABRIKKEN, i samarbeid med prosjektansvarleg.

Oslo september 2005

*Miljøseksjonen
Vegdirektoratet*

BAKGRUNN

Å gå Vi går på ulikt vis etter kva livsfase vi er i. Kvar vi går, kvifor vi går og korleis vi går varierer etter alderen. I tillegg er der stor individuell skilnad på fysisk aktivitet.

Folk si fysiske helse har fått mykje merksemd i den seinare tida. Førte år gamle menn er blitt seks kilo tyngre, og barn sine motoriske evner dårlegare. Denne utviklinga har gått føre seg dei siste 20-30 åra. Mindre fysisk aktivitet i kvardagen er årsaka. Fysisk aktivitet påverkar også den mentale helsa hos folk.

Skulevegane er i fokus, og naturleg nok er trafikktryggleik eit hovudtema. Det er eit paradoks at skulevegen er blitt farlegare fordi foreldra ofte køyrer barna sine til skolen.

Nesten kvar reise har eit element av gange i seg – også når bilen eller bussen er transportmiddelet.

Ein tredel av alle bilturar er under to kilometer. Mange ville nok heller gå enn køyre om tilhøva hadde vore betre tilrettelagde. Betre planlegging og tilrettelegging krev kunnskap om kva desse trafikantane treng.

Undersøkingar i EU viser at 75-80 % av dei spurde meiner at er det konflikt mellom køyrande og gåande, skal dei gåande prioriterast.

Snarvegane er viktige. Dei er ofte ein effektiv etappe sjølv om krava til universell utforming ikkje er følgde. Ein sti, ei trapp eller eit smau, kan vere av stor verdi for at dei gåande best mogleg skal kunne ta seg fram.

Gåande bør ikkje miste fordelene av å bruke sitt eige nærmiljø der folk er kjende og føler seg heime.

Å gå skaper trivsel i kvardagen.

Utfordringa for planleggjarane er å finne ut kva som skal til for å skape eit godt tilbod for dei gåande. Finn vi svara på desse utfordringane eller klarer å skape debatt rundt dette, kan det føre til at ein finne fram til gode løysningar. Viktige stikkord her er: livskvalitet, nærmiljø, møte mellom menneske, leik, opplevingar og skuleveg for å nemne nokre.





Å GÅ

Ved å gå tar vi nærmiljøet i bruk, stedet vi bor.

Vi får venner, vi leker.

Vi mestrer, vi blir trygge.

Vi møter naboen, slår av en prat.

Vi går en tur.

Vi går til skolen, til jobben.

Vi får tilhørighet.

Dette er sentrale begreper i et godt liv.

Hvordan planlegger vi for disse aktivitetene?

Hvordan skal vi tilrettelegge for dette lille mennesket på vei ut i verden?

6 år på vei til badestranda



40 år på vei til lunsj



70 år på vei hjem



ULIKE KUNDER HAR ULIKE BEHOV

VI ER ULIKE, folk er ulike, kundene er ulike. Vi har ulike behov, og vi skal ulike steder. Gående er ikke en ensartet kundegruppe, men et mangfold av ønsker og behov. Disse skal vi planlegge for. Dette gir et spekter av utfordringer og muligheter. Hva

er et godt tilbud for en jente som skal ut å bade, når hun skal leke, eller når hun skal til skolen? Hvordan lager vi en by som er god å ferdes i for en 70 år gammel dame? Hva krever 40-åringen som skal representere på en lunsj?





ER DETTE EN KUNDE ELLER ET TRAFIKK- SIKKERHETSPROBLEM?

OFTE ER FOTGJENGERE BETRAKTET SOM et trafikk-sikkerhetsproblem. Dette er på mange måter en feilslutning. Det er faktisk bilene som utgjør problemet. Det er de som kjører på fotgjengerne.



DIMENSJONERING

HVILKEN STANDARD krever disse transportmidlene?



Lavstatus



Høystatus



Det beste i livet er gratis, var kommentaren der vi satt på fjelltoppen og skuet utover. Det var blank løgn. Vi regnet selvfølgelig ikke med utgiftene til den nye bilen, overnattingen, de nye fjellstøvlene med goretex, sekkene med nytt bæresystem, den lille high-tec-primusen, anorakkene som pustet og tålte alt. Det var ikke gratis, det var luksus, men fint likevel.

STATUS

NORDMENN GÅR PÅ TUR. Det **kan** vi. Utlendinger bemerker ofte denne skikken og betrakter uforstående denne trangen til å gå tur, helst i naturen og til alle årstider. Selv skjønner vi ikke hva som gjør turgåing så spesielt. Alle liker da å gå på tur? Ut på tur, aldri sur. Det finnes ikke dårlig vær, bare dårlig klær. Vi kan reglene, og vi bringer dem videre. Vi tar bilen og drar til skogen, sjøen, fjellet. Sol, snø, frost og vind er ingen hindring. Dette kan vi, og dette liker vi. Beretninger ved lunchbordet om helgas strabaser, om lengde, høyde, timer, svette og bål gir status. Enda bedre er det å snakke om ferien i fjellheimen, med lange etapper fra hytte til hytte. Dette er fritidsgangen. Dette er **høystatus**.

Men hva slags status gir det å rusle en tur i nabolaget? Hvor stor verdi har en tolv minutters gange til bussen hver dag, eller spaseraturen til postkontoret? Rusling, småturer og nødvendig gange er viktige deler av hverdagen vår. Det er fint med søndagstur, men barn beveger seg normalt bare fra 50 – 200 meter fra hjemmet. Det er disse områdene som vi bruker daglig og hvor det store transportarbeidet til fots utføres, hverdagsgangen: **lavstatus**gangen. Det her antall bilreiser kan reduseres. Det er her vi realiserer hverdagslivene med rusleturene, lufter hunden, går til bussen, til skolen, til butikken, til en venn.

Hvordan legger vi til rette for dette hverdagslivet? Lager vi gode steder for gående?

BUDSJETTANSVAR ELLER HELHET?



PLANLEGGING FOR GÅENDE faller lett mellom flere stoler, og ingen etat har et overordnet ansvar for dem. Dette gjør at det blir tatt mange små beslutninger.

Statens vegvesen bygger gangveier langs riksveiene. Ofte skjer dette uten en plan der gangtilbudet i bygda eller tettstedet er analysert og vurdert.

I kommunene ivaretas gåendes interesser og behov av en rekke forskjellige etater og sektorer gjennom ulike budsjett og ulike strategiske mål.

Under slike forhold kan oppføring av forretningsbyggene lett få høyere prioritet enn å opprettholde den gode snarveien som gjør det enkelt og trygt å gå til skolen. Snarveien er kanskje en avgjørende lenke i en større sammenheng. En del av nettverket for gående, de uformelle stiene, er «usynlige». Dette er veiene som barna bruker. Slike nettverk er ofte ikke kartlagt og det er ikke knyttet budsjetter til dem, – altså eksisterer de ikke.

Hver enkelt sak behandles for seg uten at sammenhengene blir vurdert. Alle gjør jobben sin og graver seg ned i sitt budsjettansvar, men hvem har ansvar for helheten?

Hvem har ansvaret for helheten?







Beste grunntrening, anbefalt av leger:

– GÅ EN HALV TIME DAGLIG!

BILDET VISER EN SITUASJON FRA FJELLSIDEN i Bergen hvor en jogger, hvor en spaserer og hvor en lener seg mot trestammen og nyter den lave høstsola. Dette er et vakkert og populært sted å gå. Med utsikt, trær, natur og samtidig nær bebyggelsen. Hvis dette hadde vært en standard gangvei uten de nevnte kvalitetene, ville nyteren være i bildet, ville mannen i dress har lagt turen sin hit, ville joggeren vært her?



Grunntrening og helsearbeid i hverdagen.





LYST

DET ER MANGE ARGUMENTER for å lage bedre anlegg for gående. Når vi går, utforsker vi omgivelsene, tar del i den sosiale sfære, møter mennesker og tar del i naturopplevelser. Vi belaster heller ikke samfunnet med unødig bilkjøring. I Norge og den vestlige verden er overvekt og dårlig fysisk form et økende problem i befolkningen. Barn mangler grunnleggende ferdigheter i motorikk. Hovedgrunnen til denne utviklingen er at vi beveger oss for lite.

Ved å gå eller være i bevegelse en halv time daglig får vi dekket det viktigste grunnbehovet for mosjon.

Viktig melding: Vi behøver ikke jogge, svette eller kjøre fort på sykkel, – vi kan gå!

- vi kan gå på jobben
- vi kan gå til skolen
- vi kan luften hunden
- vi kan gå til butikken
- vi kan gå en tur

Skal folk gå, må de ha lyst til å gå. Få utsetter seg for å gå langs trafikkerte veier på uendelig strekk med stygg og kjedelig gang- og sykkelvei, hvis de ikke er tvunget til det. Det er derfor en utfordring å lage attraktive anlegg for gående. Det vil si gode byer, tettsteder og boligområder med vakre anlegg som innbyr til sansning og velvære, og med effektive gangsystemer som gjør bena til et uovertruffent framkomstmiddel.





SKOLEVEIEN – EN FRISTELSE?

SKOLEVEIEN ER EN VIKTIG DEL av barndommen. Her får barna venner, de leker, krangler, utforsker og lærer seg å beherske omgivelsene og sitt sosiale miljø. Det er status for et barn å mestre skoleveien. Det handler om å vokse, om å bli stor. Skoleveien er en viktig arena uten voksne. Undersøkelser viser at når barn ikke er styrt av voksne, beveger de seg dobbelt så mye.

I dag kjøres 50 % av barna til skolen. 25 % av barna er dårlig motorisk utviklet, og gjennomsnittsvekten øker. Tiåringer sitter i gjennomsnitt 10 timer daglig. Det er derfor ønskelig at skoleelever i større grad skal gå til skolen.

Det finnes mange grunner til at foreldrene kjører barna til skolen. Det kan være dårlig vær, det er få andre barn som går eller det er mye trafikk som foreldrene opplever som farlig. Dette er en «ond»

sirke. Når mange barn kjøres til skolen fører dette til økt trafikk og en enda farligere trafikksituasjon i skoleområdet.

I arbeidet med å bygge skoleveier har trafiksikkerhet vært i fokus, og dette har man langt på vei lykkes med. Det er få ulykker på skoleveien. I tillegg til trafiksikkerhet er skoleveiene som regel dimensjonert for et effektivt vedlikehold og brøytebilens krav til framkommelighet. Krav til visuell og opplevelsesmessig kvalitet på skolereisen har vært lite vektlagt. Når man ser hvilke skoleveier barna blir tilbudt, er det kanskje forståelig at mange barn ønsker å bli kjørt til skolen.

For å lage et fristende gåtilbud til skolebarn, må skoleveiene dimensjoneres ut i fra barnas kriterier og behov, slik at det blir stimulerende, effektivt og hyggelig å gå.

Hvordan ser skoleveiene til barna ut? Frister de til lek, bevegelse, undring, utforskning og opplevelse, eller er de lange strekk med trygg uutholdelig kjedsomhet?

HVEM LAGER VI SKOLEVEIER FOR?

Samtale med Sindre, 6 år

Går du til skolen hver dag?

– Jeg går alene til skolen. Det har jeg gjort siden jeg var 4 år (!). Jeg har alltid følge med Lars og broren hans og broren min. De er 10 år. Av og til går jeg helt alene. Det går bra.

Synes du det er langt å gå til skolen?

– Nei, men det er ganske langt når vi går aleine hjem. Det er mye oppoverbakke.

Vet du omtrent hvor lang tid det tar?

– Nei . . . sånn 4 timer!

Møter du noen sykler på skoleveien?

– Ja, for du vet her er jeg og der er en sykkel, så kjører den mot meg, så må jeg hoppe vekk.

Synes du det er mange biler på skoleveien?

– Nei, ikke så mange

Kan bilene se deg?

– Nei, jeg vet ikke helt.

Stanser bilene for deg?

– Ja.

Hvordan går dere langs veien til skolen?

– Av og til går vi på kanten, men av og til går vi midt i veien, og når det kommer en bil springer vi bare inn på fortauet igjen.

Hva gjør dere når dere skal krysse veien?

– Vi skal stanse og se om det kommer bil, så skal vi gå, men det tør ikke jeg. Må vente helt til bilen har stoppa, så går vi over fotgjengerfeltet.

Kjenner du noen som har blitt påkjørt?

– Ja, fadderen min. Jeg har bare brukket beinet jeg. Fadderen min, han hadde ikke så bra syn han, så så han ikke den bilen som sto der og ikke den som sto der. Så kjørte begge bilene samtidig. Så måtte han på sykehuset, så kjente de om hjertet dunka.

Hvis du skal tenke på noe farlig, hva tenker du på da?

– Da tenker jeg på en slange som spruter gift på meg. Også tenker jeg på en skilpadde som blir så stor, og at det vokser en stor snabel som suger meg opp.

Hvordan kjennes det å være redd?

– Jeg vet ikke det nå.

Har du opplevd noe som du synes er helt forferdelig?

– Ja, et mareritt. At jeg hadde en dukke med klær som ble levende. Og da tok jeg en kniv også gjorde jeg sånn . . . (stikking)

Hender det du er redd for noe på skoleveien?





– Nei . . . men jeg hadde en rotte i hagen vår, og da fulgte jeg etter noen spor, og broren min han gikk inn i hulen, og der var det rottegift, så måtte han på sykehus og få masse, masse sprøyter.

Hender det du gruer deg for noe på skoleveien?

– Av og til for da må jeg gå helt opp på toppen (4. etg) også skrive på data.

Hender det du er redd trafikken da?

– Nei. Nei, jeg er aldri redd for å gå eller gå over veien.

Hender det du er redd for noen av de andre barna?

– Jo . . . det er noen ungdommer som kommer. De sier bare jeg må gå hjem til moren min og være hjemme alltid. Da sier jeg bare «fuck you!». Storebroren min passer på meg.

Møter du noen hunder på skoleveien da?

– Ja, gjett om jeg gjør. For når jeg springer, så springer de etter, så prøver de å bite meg . . . to hunder. De er naboen sine og de vet at jeg er redd, og de vet at hvis de kommer, så må de bare ta hunden til dyrlegen og få sprøyte. Nå har de kjøpt bånd og . . . Hunden til Lars er jeg ikke redd, den er en herlig hund!

Gjør dere kjekke ting på skoleveien?

– Ja, jeg ser etter rotter og Lars han vil bare skyte etter fugler. Jeg finner aldri noen rotter.

Trives du med å gå til skolen?

– Ja! Jeg vil helst gå alene for da kan jeg se etter geværer!

Samtalen med Sindre er typisk. Seksåringer er spontane, fantasifulle, lite redd for trafikken og de trives med å gå til skolen.

Samtalen inngår i en undersøkelse om barns atferd i trafikken,

nærmere bestemt seksåringer og skolevei. Prosjektet er utført av Rogalandsforskning ved Dr.polit. Marit Boyesen i 1999, på oppdrag av Statens vegvesen.



KUNNSKAP OG SANSNING

FOR Å LAGE GODE ANLEGG for gående må vi ha kunnskap om gående og om planlegging generelt. Det finnes mye litteratur både om byplanlegging og trafikkplanlegging, men det finnes lite som er skrevet om gående.

Noen spørsmål bør stilles når man planlegger et sted for gående:

Hvem planlegger vi for? Er det for en 4-åring

på vei til en venn, eller for en 40-åring på vei til jobben?

Hvor skal de gående? Hvor ville det være fint å gå?

Hvilke krav til komfort og opplevelse har de ulike grupper av gående vi planlegger for?

Hvor er vi? Er vi i byen? Er vi på landet? Er vi i tettstedet? I drabantbyen?



Hvordan bør da tilbudet for de gående være?

Vi kan ikke snakke om gående og anlegg for gående uten å snakke om sansning, skjønnhet, opplevelse og menneskelighet. I tillegg til faglig kunnskap må vi også bruke egne erfaringer og opplevelser.

Hvor synes vi det er fint å gå?

Hvor unngår vi å gå?

Hva opplever vi som behagelig?

Husker vi de viktige opplevelsene som barn?

Hvor liker vi å gå i dag?

Hvor ville vi like å gå?

Når vi går, er vi i omgivelsene.
Vi transporteres ikke gjennom dem.



Dette stedet oppfattes av mange som et fint sted å gå. Hvorfor? Veien ligger fint i landskapet og følger bølgete terrenget og slynger seg mellom de storvokste trærne. Det er ikke nødvendigvis endepunktene som er målet, men reisen i seg selv. Ingen av vegnormalenes krav til utførelse av et anlegg for gående er tilstede. Hvor er feilen?



MAGI

HVILKE STEDER OPPMUNTRER til gange? Hvor får vi lyst til å gå? Hvor føler vi oss vel? Hvilke steder tar vi bilde av?

Hvilken magi ligger i disse stedene, og hvordan kan denne magien overføres til nye anlegg og tiltak for gående?



En korrekt utformet gangvei i henhold til «boka». Alle normer til en gang- og sykkelvei er tilfredsstillt, men ønsker noen å gå her? Er dette et anlegg for gående? Eller er det et anlegg for brøytebilen?

STED OG FOLKELIV

UTFORMINGEN AV BOLIGOMRÅDER og tettsteder har stor betydning for hvordan gående bruker nærmiljøet og hvor lang tid de oppholder seg ute. Byggforsk har undersøkt dette.

Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, hvor veier krysser hverandre, og det må finnes et mangfold av ruter med snarveier og stier som forbinder de ulike områdene. Det er også viktig at det er mange veier ut og inn av området.

Lange, ensformige slynger er kjedelige, og blindveier er drepende for «gålysten».

To bydeler

Kartene viser to bydeler som er sammenliknet med hensyn til gående og folkeliv. Det ene kartet viser et typisk sentrumsområde, mens det andre viser et forstadsområde. Dette er to svært forskjellige områder hva befolkningstetthet og

opplevelsesrikdom angår. Sentrumsområdet har en bystruktur som gir mange kryssløsninger og en rekke veier og stier på kryss og tvers, mens forstadsområdet viser et helt annet bilde. Her går gatene i lange strekk, med mange blindveier, få kryss og området har liten variasjon. Undersøkelsen viser at det er i sentrumsområdet at folk går mest på tur og tilbringer mest tid ute.

Områdene har samme antall boliger. Sentrumsområdet har med andre ord langt større tetthet av folk enn forstadsområdet. Når det samme antall folk er ute, virker folkelivet rikere og mer attraktivt i sentrumsområdet. I ytre by er områdene så store at folk forsvinner

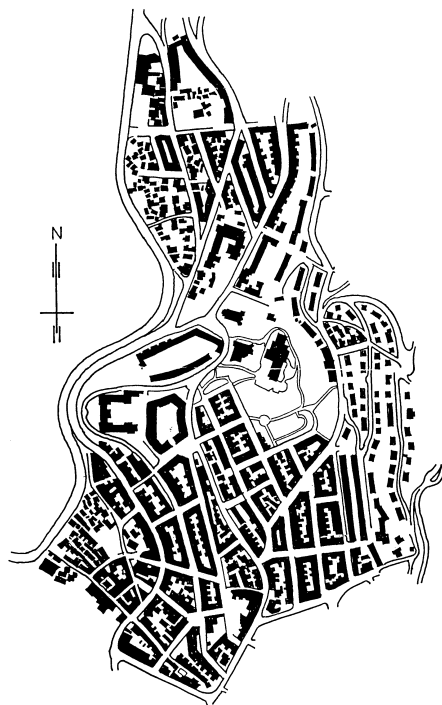
Kilde: Byggforsk, Berit Nordahl: «Folkeliv og samhandling i Urbane boligområder i Norge – om forhold som påvirker omfang av kontakt og folkeliv i urbane boligområder»

GODT:

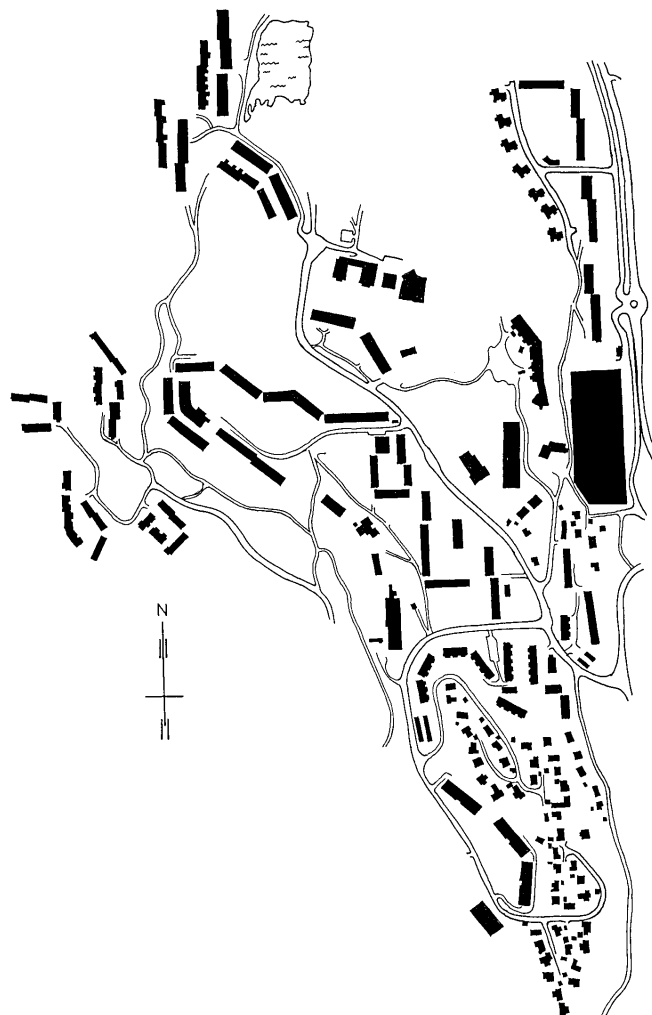
- knutepunkter
- alternative ruter
- mange veier inn/ut av området

DÅRLIG:

- store slynger er kjedelig
- blindveier er drepende



Bergen indre by



Bergen ytre by





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 livlige områder. Det er summen av alle beboerens ærender i området, turer med eventuelle pauser på benken eller plenen, det er tiden de tilbringer på kafeen eller tiden de bruker på veien til eller fra mål utenfor området som er med på skape folkeliv. Flere folk ute gir mer folkeliv og mer trygghet. Dette gir gode tettsteder og boligområder.

«I konsekvensutredninger vet vi hvor elgen trekker og frosken hekker, men ikke hvor barna går, leker og oppholder seg.»

SITAT FRA PLANLEGGER





BARNETRÅKK

DETTE UTSAGNET FRA PLANLEGGEREN forteller mye om hvordan gående er behandlet i planleggingen. Barn er gående! Hvem kartlegger hvor folk går, hvor de skal, hvor de liker å gå eller hvor ville de ønske å gå? Og hvis det gjøres, hvordan avspeiler det seg i planleggingen?

For å ivareta barns rettigheter i planleggingen gjennomførte Statens vegvesen en registrering av hvordan barna brukte nærmiljøet sitt i Våle kommune. Registreringsmetodikken kalles barnetråkk. Registreringen ble gjennomført som en del av konsekvens-

utredningen for ny E 18 gjennom Vestfold. Dette viser hvordan rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og ungdoms oppvekstvilkår kan bli satt ut i livet.

Erfaringene fra barnetråkkundersøkelsen i Våle viste at skogsområder nær boligområdet er tilnærmet uerstattelige, at vann er en grunnleggende attraksjon og at spennende ting langs veien er viktige for barn.

Kanskje burde det også lages eldretråkk, ungdomstråkk, hundeluftetråkk og voksentråkk.

■ barnetråkk ■ eldretråkk ■ ungdomstråkk ■ voksentråkk ■ hundeluftetråkk



HVOR SKAL VI?

Nettverk og helhetlig system

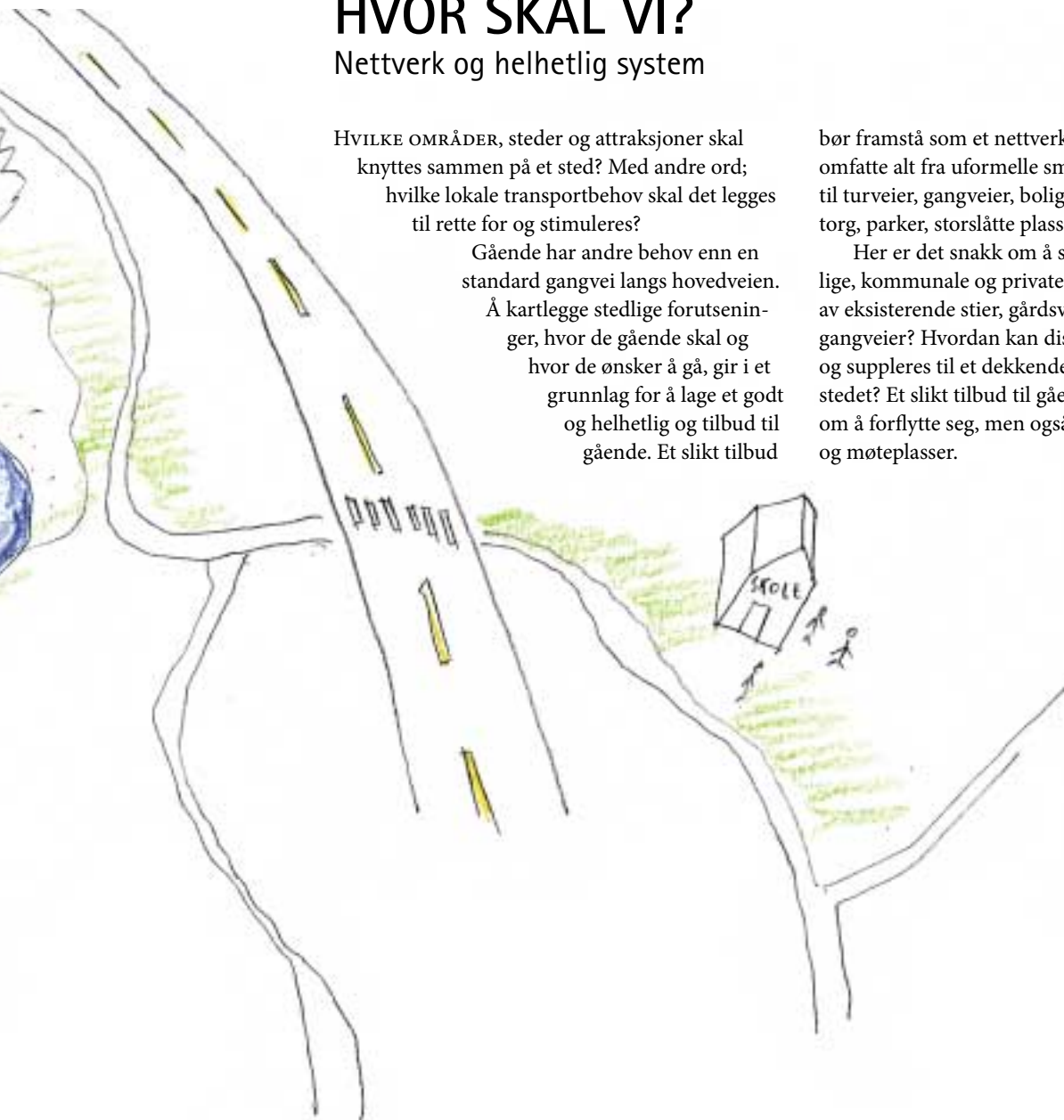
HVILKE OMRÅDER, steder og attraksjoner skal knyttes sammen på et sted? Med andre ord; hvilke lokale transportbehov skal det legges til rette for og stimuleres?

Gående har andre behov enn en standard gangvei langs hovedveien.

Å kartlegge stedlige forutseninger, hvor de gående skal og hvor de ønsker å gå, gir i et grunnlag for å lage et godt og helhetlig og tilbud til gående. Et slikt tilbud

bør framstå som et nettverk av muligheter og kan omfatte alt fra uformelle smale stier og snarveier til turveier, gangveier, boliggater, fortau, gågater, torg, parker, storslåtte plasser og promenader.

Her er det snakk om å se potensialet i statelike, kommunale og private ressurser. Hva finnes av eksisterende stier, gårdsveier, boliggater og gangveier? Hvordan kan disse knyttes sammen og suppleres til et dekkende tilbud til gående på stedet? Et slikt tilbud til gående handler ikke bare om å forflytte seg, men også om å skape fellesrom og møteplasser.



Stien



Parken



Snarveien/Stikkveien



Turveien



Gangveien



Boliggaten



BILBAO

ET GODT TILBUD TIL GÅENDE består av et helhetlig nettverk og et bredt spekter av muligheter. Nettverket skal dekke funksjoner som transport, rekreasjon og møteplasser. Alle steder bør ha tilbud som representerer kategoriene som er vist på

Plassen



Torget



Promenaden



bildene. Utformingen og standarden blir antakelig forskjellig fra sted til sted. Et av bildene viser en elvepromenade i Bilbao. Hvordan skal promenaden i Bjørkelangen se ut?

BJØRKELANGEN

Fortauet



Handlegaten





OFFENTLIG SNARVEI

DETTE ER ET TILBUD til gående. Denne skole- og snarveien er godkjent av bonden. Om vinteren trækker barna en sti i snøen over jordet. Dette er en viktig forkortelse av skoleveien.

På Helgøya i Mjøsa tok foreldrene initiativ til at elevene skulle gå til skolen. I fellesskap fant man derfor gode og trygge skoleveier bestående av eksisterende nett av gårdsveier, stier og tråkk. Foreldrene og skolen sørger for at barna alltid går i grupper og aldri alene.

Resultatet er over all forventning. Skoleveien har blitt et viktig sted for lek, opplevelser og sosial trening. Elevene er også mer opplagte og inspirerte til å starte på en lang og krevende skoledag, enn da de ble kjørt til skolen. Grunnen til at mange foreldre kjørte barna sine, var at hovedveien opplevdes som smal og farlig. Dette førte igjen til mer trafikk, og skoleveien opplevdes dermed som enda farligere. Men andre ord, en ond sirkel som måtte brytes.

Skolevei på Helgøya.



Torgallmenningen i Bergen



KVALITET

HVA ER KVALITET FOR GÅENDE? Disse bildene forteller noe om kvalitet. Kvalitet og standard henger sammen med funksjon, sted og målgruppe. Tilbudet til gående er langt mer enn en tre meter

bred asfaltstripe som kan brøytes effektivt! Tilbudet for gående spenner fra tråkket over åkeren til det storslåtte fellesrommet.

Begge deler er kvalitet!

Et enkelt tiltak ønsker velkommen til stasjonen. De gående er ikke i tvil om hvor de skal gå.



Gående vil alltid ta den korteste veien, spesielt når de skal rekke toget. En enkel sti i skiferheller retter opp feilen og tilbyr de gående en hyggelig og effektiv snarvei.



VELKOMMEN

DE FLESTE REISER innholder etapper med gange. Fra boligen til bussen, fra stasjonen til jobben, fra parkeringsplassen til skolen. Opplevelsen av en effektiv og komfortabel reise er summen av de ulike transportformene. Kvaliteten og effektiviteten på etappene med gange er ofte lite vektlagt. Gående kommer fram overalt, derfor får de ofte lav prioritet.

Velkommen til stasjonen?
Bildet viser tydelige at det er behov for et tiltak for gående. Slike situasjoner er vanlig. Fotgjengere kommer fram overalt og får derfor ofte lav prioritet.

Hvis vi ikke planter nye træer,
får vi ikke gamle træer!



De gamle eiketrærne var her lenge før kjøreveien og gangveien. Trærne betyr mye for omgivelsene. Trafikkplanleggerne har heldigvis tatt hensyn til trærne. Gangveien er lagt utenfor trærne. Dette gir en fin gåopplevelse .

Hvordan ville stedet vært uten de store eiketrærne?

Ville noen plantet eiketrær langs gangveien i dag?

Hvordan vil det bli om 100 år? Et landskap uten eiker?

TRÆR

Trær betyr mye for folk

Trær gir viktige opplevelser

Trær gir rytme

Trær gir menneskelige dimensjoner

Trær forteller om årstider

Trær forteller historie

Trær skaper et skille mellom gående og kjørende.





En skatt, – de første blanke kastanjene.
Det blir fattig uten trær.

SITTEPLASSER







STEDER FOR HVILE

VI TRENGER HVILE i løpet av en reise, og gode sitteplasser er viktige for gående. Folk liker å se på andre folk. Der det er gode sitteplasser blir det flere folk. Slik skapes møteplasser der naboskap, bekjentskap og vennskap kan utvikles og opprettholdes.

En av de nye «folkesykdommene» er ensomhet. Da kan det være viktig med en benk der vi kan være tilstede i det offentlige rom uten at det krever et nært fellesskap eller sosiale forpliktelser.

SITTEPLASSENE

SITTEPLASSER KAN GROVT DELES INN i tre ulike kategorier:

De primære sitteplassene er planlagte og vel tilrettede steder for hvile. Dette er de gode og tradisjonelle benkene. For at benker skal være attraktive for eldre bør de ha komfortable ryggstøer og gjerne ha armlener slik at det er lett å komme seg opp og ned av benken. Gode sitteplasser bør ha ryggdekning og utsikt samtidig som de er solekspontert og lune.

De sekundære sitteplassene kan også betegnes som de uformelle sitteplassene. Dette er trapper, kanter og murer som ofte fungerer som attraktive sitteplasser. Å lage slike sitteplasser er viktig der man ønsker at folk skal samles og oppholde seg.

De kommersielle sitteplassene er de plassene der det koster penger å sitte. Uteserveringer er typiske kommersielle sitteplasser.

De primære





De sekundære



De kommersielle



Snarvei som hverdag.



Trappen sparer gående for lange omveier.



Den uformelle stien.



SNARVEIER ER EFFEKTIVT

Å GÅ ER EFFEKTIVT, spesielt over kortere strekninger og i ulendt terreng. Snarveier i boligområdene er derfor av uvurderlig verdi. Eksempler på snarveien er stien som går gjennom kvartalet, skoghollet, over løkka, på tvers av ravedalen som skiller bebyggelsen og den smale trappen som forbinder de to veiene. Snarveiene gjør gange til et uovertruffent transportmiddel i nærmiljøet og gjør veien til bussholdeplassen, skolen, barnehagen, butikken, lekeplassen og parken både effektiv og trafikksikker. Snarveiene beriker områder. Det blir flere alternative ruter å gå, det blir flere turer, krysningspunkter og mer variasjon. Dette liker gående, dette stimulerer gålysten.

Noen tettsteder og boligområder har planlagte og etablerte snarveier. I tillegg til disse «offentlige» snarveiene finnes det et nett av mer eller mindre uformelle stier og snarveier som går gjennom boligområder, over restarealer, gjennom friarealer og over jorder og utgjør et «mikrotransportnett». Dette nettet er best kjent av barn og folk som er avhengig av å gå i nærmiljøet. Det er her «barne-tråkkene» fins. Slike nettverk faller ofte sammen med grønnstrukturene i området. Med små ressurser kan disse stiene utvikles til et verdifullt nettverk for en større del av befolkningen.

Snarveier og stier er som regel dårlig beskyttet og forsvinner lett. De bygges ned, de privatiseres. Det er derfor viktig å bevare og beskytte snarveiene og utvikle nettverket de danner videre. Det bør være en selvfølge å lage effektive snarveier når nye boligområder planlegges og bygges.

Få kommuner har registrert og kartfestet snarveiene. De færreste er beskyttet i reguleringsplaner. Planleggere og beslutningstakere er derfor ikke klar over at de eksisterer, eller hvor stor verdi de har. Snarveiene blir derfor offer for kortsiktige beslutninger; en tillatelse til en garasjeutbygging her, et fortettingsprosjekt der, privatisering med et gjerde og et par søppelbøtter og snarveiene forvinner. De blir fort glemt, og de gående må ta omveien.

Hadde stier og snarveier vært kartlagt og betraktet som en viktig ressurs i transport- og arealplanleggingen, kunne dette nettverket blitt integrert i nye utbyggings- og fortettingsprosjekter. I stedet forsvinner snarveiene, og gående presses ut langs gater og hovedveinettet. Avstandene blir derved lengre, og gåturen blir mer trafikkfarlig og utsatt for støy og forurensing.



Snarveien som kunst.

MIKROTRANSPORTNETTET

MIKROTRANSPORTNETTET BESTÅR AV uformelle stier og snarveier. De fleste kommuner og planleggere vet knapt at det eksisterer og hvor det befinner seg.

Dette skyldes manglende tradisjon for å ta lavstatustransport og gående på alvor i areal- og transportplanlegging. Det kan også skyldes at stier og snarveier er beskjedne transportårer som gjør lite ut av seg i terrenget. De synes knapt i budsjettene for opparbeidelse og vedlikehold, hvis

de i det hele tatt er der. Mikrotransportnettet er effektivt og viktig, men er rett og slett for billig. Snarveiene synes ikke i budsjettene! Altså finnes de heller ikke! Kostbare prosjekter derimot, synes i budsjettene og arbeidet med dem gir tilvarende høy prestisje.

Mikrotransportnettet brukes i første rekke av barn, eldre og andre «lavstatusgåere» av boligens nærområde. Det er derfor ingen sterke pressgrupper som forsvarer dette viktige tilbudet.







Her var det en fin snarvei. En ny carport ble bygd og noen søppelkasser ble strategisk plassert og plutselig var snarveien borte. Nå må fotgjengerne følge bilveien i en lang og kjedelig slynge i stedet for å benytte den effektive snarveien.

SNARVEIER OG STIKKVEIER

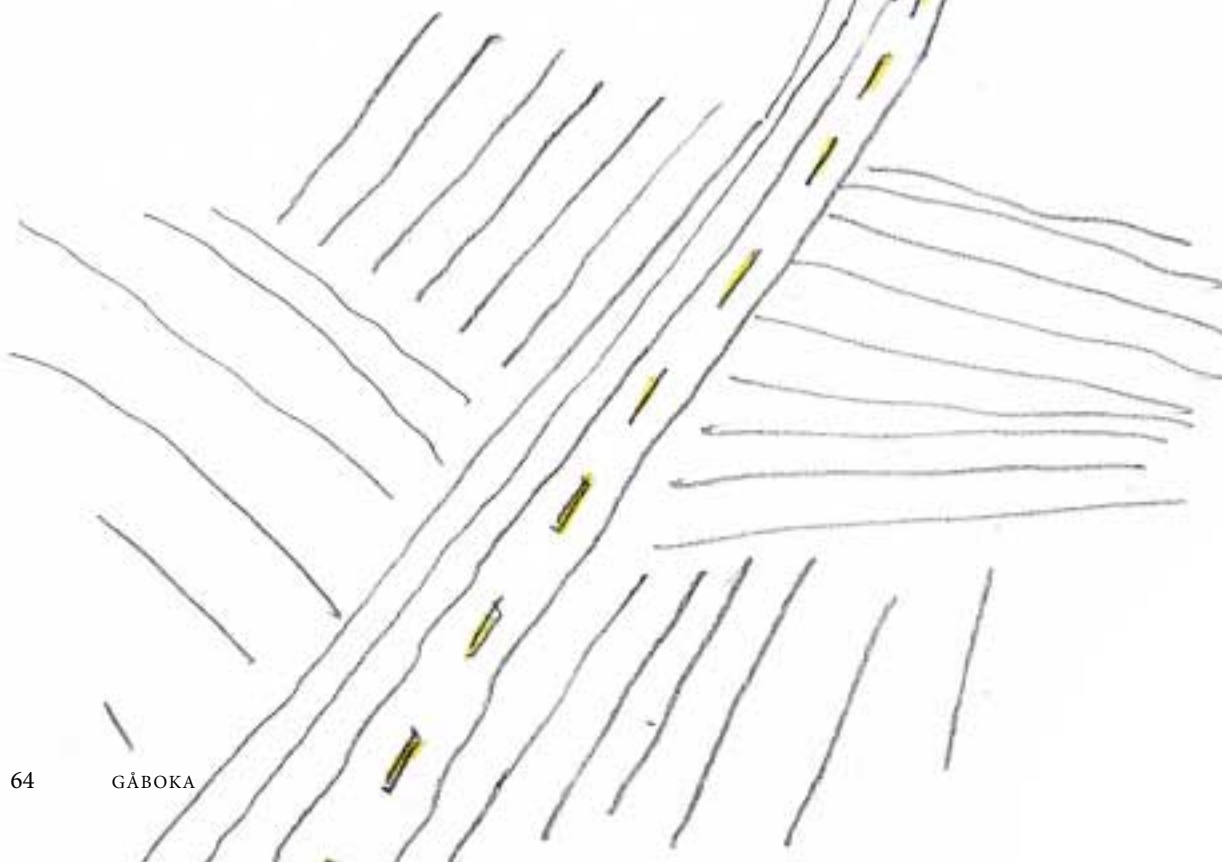
SNARVEIER OG STIKKVEIER ER SJELDENT MERKET eller skiltet, selv ikke «offentlige» og godt tilrettelagte snarveier. Det er derfor bare folk med lokalkunnskap, spesiell interesse, god intuisjon og

en god porsjon nysgjerrighet som finner fram til dem. Manglende merking gjør at veiene lett mister status som offentlig ferdselsåre og blir offer for privatisering slik at de forsvinner.



Den uformelle og effektive snarveien. Snarveien krever lite areal, og det er kjapt å møte en kamerat eller å gå til bussen.

Hvilke muligheter kan utnytted og hva kan man få ved å lage en gang- og sykkelvei.



Gang- og sykkelvei som fellesareal.

MØTEPLASS

PÅ MINDRE STEDER og i boligområder er gang- og sykkelveien ofte det eneste fellesarealet. Disse veiene er med andre ord viktige sosiale møtesteder. De fleste norske boligområder mangler landsbytorget som møteplass. Gangveien bør med andre ord også ivareta andre funksjoner enn transport og trafiksikkerhet. Dette krever at utformingen må gjenspeile funksjonen som møteplass og fellesareal. Belysning, benker, beplantning og dekker må derfor inngå som virkemidler ved utformingen av gangveien som på denne måten kan øke kvaliteten på omgivelsene og gi grunnlag for økt trivsel.



Gang- og sykkelveier er mer enn endepunktene. De er en del av stedet og må planlegges som en del av dette. Mange mindre steder og boligområder mangler landsbytorget og møteplassen. Kanskje gang- og sykkelveien kan utvikles til en erstatning for dette?



- Er dette stedets promenade?
- Er dette stedets møteplass?
- Hvorfor er det ikke plantet trær her?



BOLIGOMRÅDE ELLER LANDEVEI?



DENNE GANGVEIEN HAR FOR LAV STANDARD i forhold til omgivelsene. Anlegget er utformet som en nødtørfdig gang- og sykkelvei med en åpen grøft mot kjørebanelen. Dette er et boligområde! Dette er stedets møteplass og felles område for

gående, – dette er med andre ord stedets promenade. Her burde det vært en bred rabatt med trær mot kjørbanelen og selvfølgelig benker i viktige krysningspunkt.



Trær en selvfølge. Dette er et nytt veianlegg i Drammen der beplantningen spiller en viktig rolle. Når trærne vokser til, vil det bli en vakker opplevelse å ferdes under de store trekronene, og fotgjengerne vil føle seg mer skjermet fra biltrafikken.





Gata som nybygd.

FRA «SLUM» TIL ALLÉGATE

Nytt ganganlegg

VALLEVEIEN VAR EN STREKT TRAFIKKERT VEI SOM forslummet omgivelsene og tilstøtende villabebyggelse. Veien ble opprustet med trær, belysning og gang- og sykkelstier på hver side. Resultatet er en sterk forbedring av områdets utseende. Veien framstår som en enkel og storslått allégate. Tilbakemeldingen fra fornøyde og overraskede beboere er: «Vi har begynt å gå tur langs veien!»

Trafikken utløste heldigvis ikke krav om støyskjermer. Støyskjermer mellom gående og kjørebanelen eller mot hagene ville svekket opplevelsen av hyggelig gate i villastrøk.

Rabattene med trær har blitt svært smale. Gamle og store trær blir ofte høyt verdsatt. Vil trærne i de smale rabattene bli store og gamle? Kunne rabattene vært romsligere på bekostning av kjørebanelens eller gang- og sykkelstienes bredde?

For å gjennomføre anlegget måtte det eksproprieres arealer fra tilstøtende eiendommer. Til tross for dette har eiendommene steget betraktelig i verdi. Dette er også et resultat av oppgradering av offentlige uteområder.



Finmarksgata i Oslo går gjennom Tøyenparken. I stedet for å lage fortau eller gangveier på hver side av gata er gangveiene lagt inn i parken. Dette gir et fint tilbud til fotgjengerne som i stedet for å gå langs den trafikkerte veien, kan gå i grønne og behagelige parkomgivelser.

RIVE SEG LØS

AV OG TIL ER DET ET GODT ALTERNATIV å løsrive seg fra den trafikkerte veien og finne andre og bedre traseer for gående. Dette kan gi et tilbud som er mindre utsatt for støy og forurensing, og som er lettere å tilpasse terrenget og fotgjengernes behov.

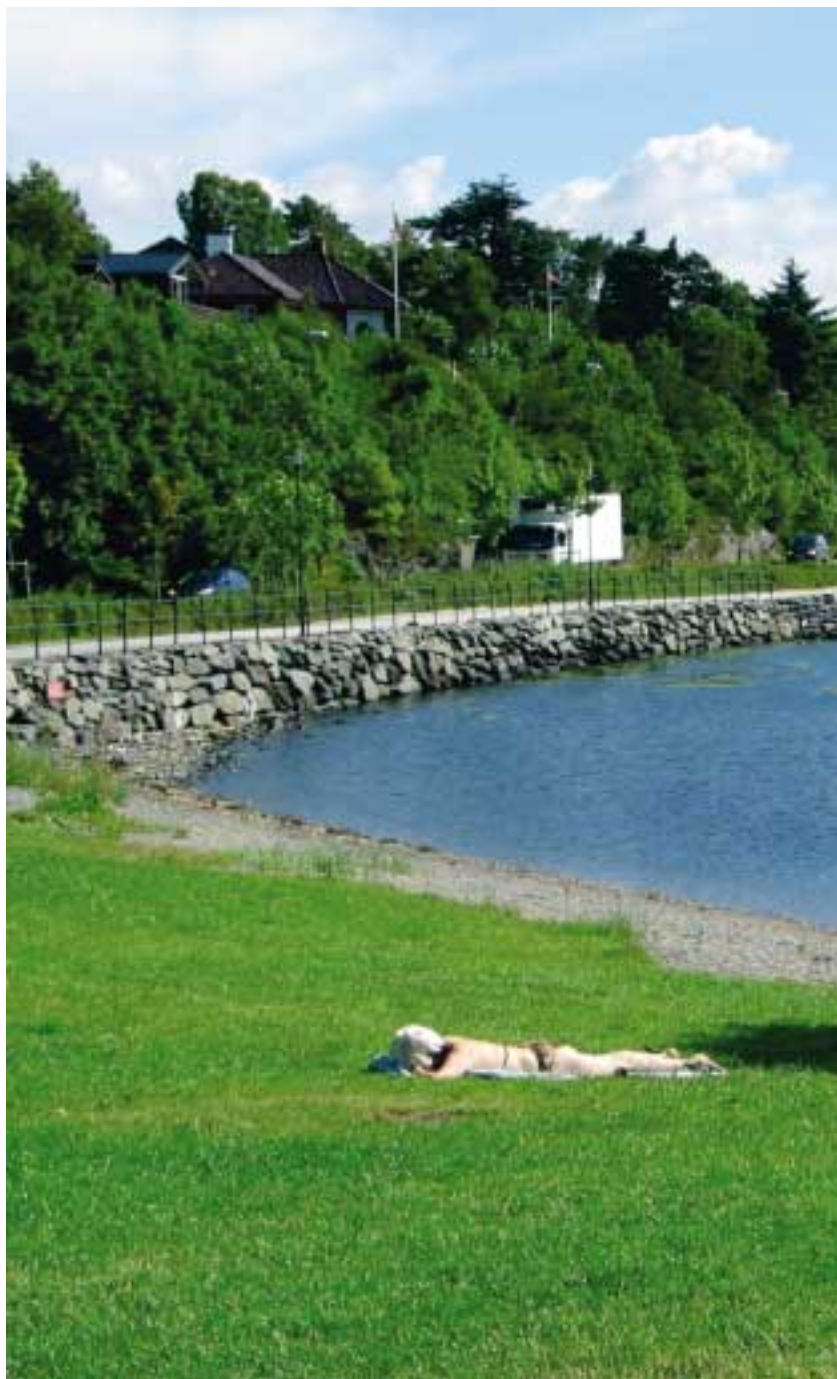
Denne gangveien leder til store bolig- og friluftsområder. Gangveien ligger klistret opp i kjørebanelen og er rammet inn av brutale veirekkverk. Er dette nødvendig? Kunne gangveien vært lagt med større avstand til veien eller i en egen trasé, slik at det ble en fin opplevelse å gå her?



VAKRE VEGERS PRIS

PLASSERINGEN AV GANG- OG SYKKELVEIEN har gitt fotgjengerne nær kontakt med strandsonen og den storslåtte utsikten til Hafrsfjord. Gang- og sykkelveien er skilt fra kjøreveien med en bred rabatt. Enkel materialbruk og byggemetode gir god tilpassning til strandsonen og omgivelsene. Rekkverket er utformet for å ivareta utsikten.

Dette er et forbilledlig eksempel på et anlegg for gående. Anlegget fikk vakre vegers pris 1997.







Lager man
en god by
for gående,
lager man
en god by!

Rådhusplassen i Oslo var tidligere dominert av biltrafikk. I dag har byens storstue tilgang til sjøen.



FUNKSJONSBLANDING

GÅENDE I BYKJERNEN er på mange måter privilegerte. I byen er det korte avstander mellom målpunkter, og det er tradisjon for å legge tilrette for gående med fortauer, gågater, plasser og parker. Det viser seg også at en langt større andel reiser foretas til fots i indre by enn i ytre bydeler.

Fra 60–70-tallet utgjorde den sterkt økende biltrafikken et betydelig problem i byer og tettsteder. Bykjernene ble dominert av trafikk, parkerte biler, trafikkstøy, forurensning og lite tiltalende omgivelser. Byens liv ble sterkt skadelidende og bysentra var lite attraktive for gående. Mange tettsteder og byer er etter hvert avlastet for gjennom-

gangstrafikk. De store trafikkmengdene er kanalisert under eller rundt tettstedene. Dette har frigjort byens sentrale og attraktive byrom til bruk for publikum. Sjøfronter, elvepromenader, torg, plasser og gater har derved blitt attraktive tilbud til gående og byens befolkning.

Typisk for byen er at den rommer mange funksjoner som skal eksistere sammen. Dette gir en blanding av funksjoner gjør byen attraktiv og opplevelserik. Veiplanleggingens tradisjonelle funksjonsdeling blir derfor utfordret når bysentra skal redefineres.



Øverst: Vetrilidsallmenningen
knytter sammen Vågen,
bebyggelsen og Fjellsiden.

Midten: Torgallmenningen,
byens urbane storstue.

Under: Parken rundt
Lille Lungegårdsvann
er en del av byens
«grønne» gangstrøk.



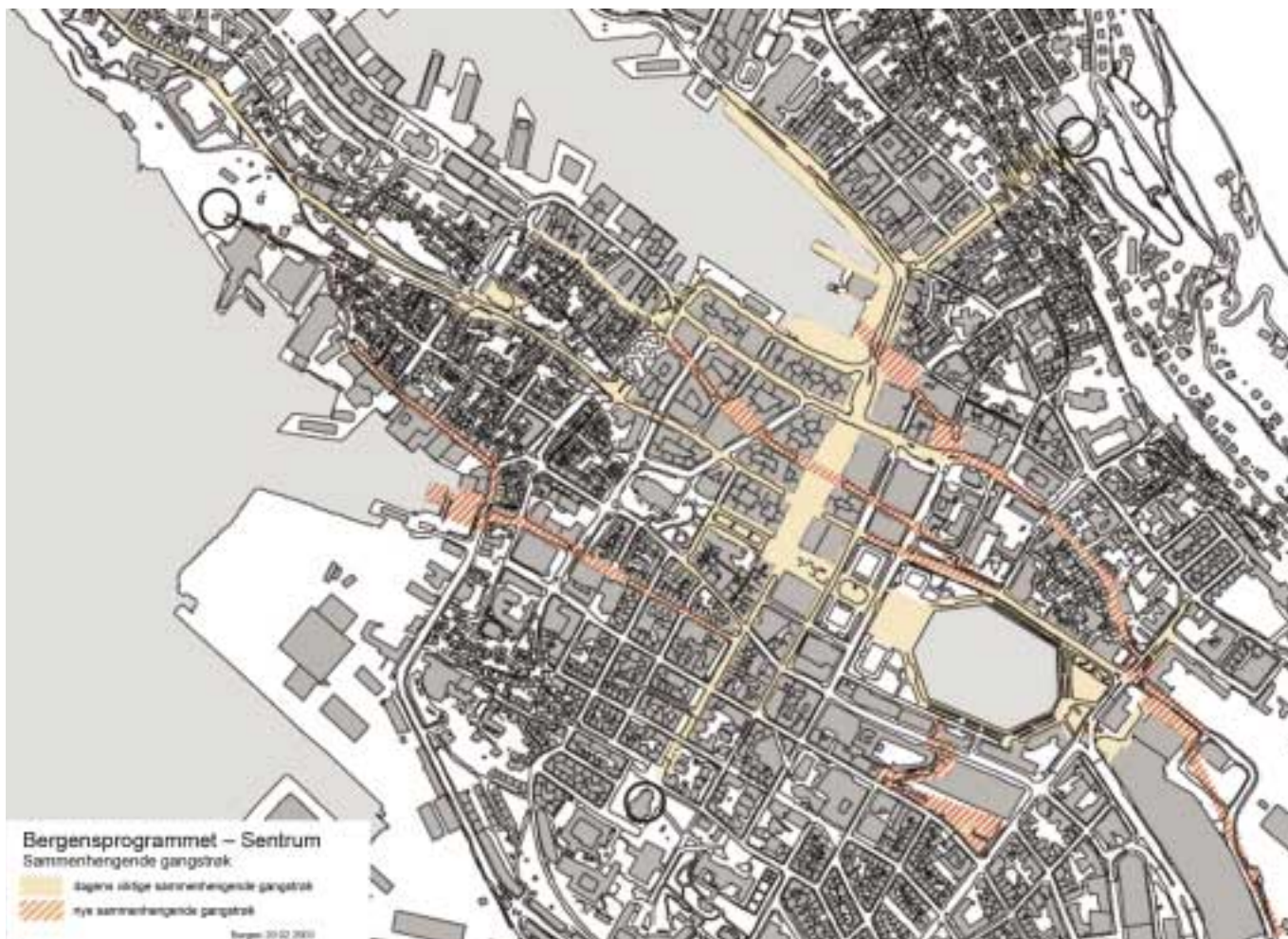
Smauene er en viktig del av den finmaskete
gåstrukturen.

GANGSTRØK I BYKJERNEN

SOM ET EN LEDD I UTVIKLINGEN av bykjernen i Bergen er det utarbeidet en overordnet plan for gangstrøk. Gangstrøkene knytter sammen viktige funksjoner og sentrale byrom, og sikrer en helhetlig satsing på gående i sentrum.

Bergen har i en årrekke arbeidet med opprustning av bykjernen. Dette gjelder både de

sentrumsnære boligområdene og fellesrommene i sentrum. Arbeidet har resultert i en rekke unike, vakre og gode byrom som er attraktive for gående, og som har lagt grunnlag for et rikt liv i sentrum.





Rådhusplassen i Oslo. Gående og trikk deler plassen og må fungere sammen.



Fredeliggjort gate i Bilbao.

FREDELIGGJØRING

FREDELIGGJØRING ER ET BEGREP som benyttes når byrom skal planlegges. Ved en slik tilnæringsmetode benyttes ikke trafikk tall som utgangspunkt for å fastlegge funksjonen eller utformingen av byrommene. I stedet legges premisser for planleggingen ut i fra hvilke byrom som ønskes fredeliggjort.

I «de fredelige» byrommene må kjørende og gående eksistere sammen, og byrommene utformes på de gåendes premisser. Funksjonene i byrommene blandes.

De vanligste virkemidlene ved fredeliggjøring er:

- Gatetverrsnitt bearbeides, og byrommet opparbeides med lave eller ingen kantsteiner.
- Bilene ledes opp og over fotgjengerarealene, og må kjøre på de gåendes premisser.
- Bygulv og utrusting opparbeides med høy kvalitet og med god komfort for gående.
- Hastigheten reduseres til 30 km/t .

Sentrumsgaten i Horten har blitt en plass for biler og fotgjengere.



HVEM SKAL BRUKE BYEN?

DET FOREGÅR ALLTID EN KAMP om arealene i byen. En kamp om hvordan byen skal fordeles og tilrettelegges for gående, syklende, biltrafikk, kollektivtransport og varelevering.

Hvordan ønsker vi at byen skal være?

Hvilke prioriteringer gir en levende og god by?



På Karl Johans gate i Oslo er de gående prioritert og det er bygd brede fortau med høy komfort.

I Olav Kyrres gate i Bergen er kollektivtrafikken prioritert. På grunn av gatas bredde ble fortauene smale. Det er derfor lagt ekstra stor vekt på å opparbeide fortau med god komfort og høy kvalitet, blant annet med kunstnerisk utsmykning. Kanter, små trinn o.l. er fjernet for å utnytte plassen maksimalt. Små detaljer er viktige når det er liten plass.



Gaterommet er også attraktivt for kommersielle interesser. Skilt, montre og reklame konkurrerer med gående om fortausarealene og plassen i gata.

Fotgjengerunderganger bygges for bilene, ikke for gående.

Undergangen er mørk, men gir et tiltalende inntrykk. Terrenget på den ene siden er i utgangspunktet lavt. Dette gir atkomsten her et åpent og lyst uttrykk.



På den andre siden av gaten ble hele terrenget sjaktet ut og omarbeidet for å gi en åpen og lys situasjon rundt undergangen. Høy kvalitet på konstruksjoner, terrengbehandling og grøntanlegg gjør anlegget til en positiv opplevelse. Anlegget er krevende og stort i forhold til omgivelsene.





Dette er en undergang i naturskjønne omgivelser. Terrenget ligger delvis tilrette for å lage en akseptabel undergang. Er det slik vi vil ha det? Hvordan er det her om kvelden?



Tilbudet til fotgjengerne er en mørk og uoversiktlig sjakt under veianlgget.

OVER OG UNDER

KONFLIKTEN MELLOM GÅENDE OG KJØRENDE løses ofte ved å lage over- eller underganger. Dette 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. En undergang løser et trafiksikkerhetsproblem, den sikrer god framkommelighet for bilistene, men gir uten unntak lite trivelige forhold for de som går.

Underganger oppleves ofte som lite attraktive for gående, spesielt etter mørkets frambrudd og på tider av døgnet uten sosial kontroll. Vi liker ikke å gå under jorden eller å oppholde oss på mørke steder uten fluktmulighet, uten oversikt eller utsyn. Det er ikke uten grunn at de første veifar gikk på høydedragene, at usikt betraktes som en kvalitet enten det gjelder boligens beliggenhet eller stedet vi ønsker å raste. Vi liker utsyn. Vi liker kontroll. Underganger byr på det motsatte.

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.

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

Veien kan også legges under forgjengerkryssingen, slik at det er bilistene som må ta ulempene med dårlig miljø og lengre transportarbeid – det virker ikke urimelig.

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

Det var en gang en by



BYENS UNDERGANG

KONNERUDGATA I DRAMMEN var tidligere en viktig akse som knyttet bysenteret på Strømsø sammen med tilliggende boligområder. Gaten var en trivelig handelsgate i en levende bydel. På 70-tallet ble det bygd en ringvei rundt bydelen, og fotgjengere ble henvist til tre underganger for å komme til og fra sentrum. Midt i Konnerudgata ble det bygd en rundkjøring og under denne en bred og lang undergang. Dette førte til at sammenhengene i bydelen ble brutt både visuelt, kommunikasjonsmessig, forståelsesmessig og ikke minst følelsesmessig.



BRED, FORSEGGJORT OG DREPENDE Undergangen i Konnerudgata er bred og romslig og det er forsøkt å lage en fin undergang. Den har likevel «drept» gata og den vitale bydelen. Mange har prøvd, men det viser seg gang etter gang at det er vanskelig å designe seg bort fra et dårlig valg av løsning.

Resultatet er at den trivelige handelsgaten har dødd ut. Forholdene for byens liv og for gående har blitt dårlig. Området har forslummet. Den mørke undergangen er en stor barriere og medfører redsel og mistriivsel. Historiene om veskenapping, ran og overgrep i undergangen er mange. De fleste benytter derfor bil i stedet for å gå, spesielt om kvelden og natten. Er det slike byer vi vil ha? Byer hvor man ikke tør å gå hjem etter et kinobesøk?



FORLATT En seksfelts boulevard i München. Store anstrengelser ble gjort for å gjøre undergangen tiltalende og innbydende, men den var ubrukelig for gående. Undergangen ble stengt, og i rulletrappene ble det plantet busker. Nå krysser fotgjengerne gaten på tradisjonell måte, de venter på grønn mann, og er igjen blitt en del av byens liv.





BILENE GJØR JOBBEN

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 terrenghøyde. 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.





OVER TRAFIKKEN

FOR Å HINDRE TRAFIKKFARLIG KRYSSING av veien er det laget en velformet gangbru ved Stabekk skole i Bærum. Det er en fin opplevelse å bevege seg over brua som svever mellom store trær og forholder seg fint til landskapet og utsikten. Lengde og plassering av brua i terrenget gjør at stigning og høydeforskjell ikke er en stor barriere ved kryssing av veien.



HØYDEPUNKT

LEONARDO-DA-VINCI BRUA VED NORDBY er et mye omtalt prosjekt. Den skulpturelle brua er plassert over E6 i et stort veikryss med mye trafikk. Til tross for en betydelig stigning er brua et populært tilbud for gående.

Brua er et høydepunkt på reisen. Det er flott utsikt over det landskapet, – så flott at noen velger å stanse der, på toppen, over E18, i bitende kulde for å slå av en prat og nyte solnedgangen. Det er et kvalitetstegn.



EN GOD HISTORIE PÅ 400 METER

LANGS RIKSVEI 103 mellom Øberg og Grantoppen i Halden skulle det bygges en gang- sykkelvei etter vanlig oppskrift med 3 meter asfaltstripe og grøft. Under planleggingen ble det besluttet at kvalitene i området skulle utnyttes. Langs veien var det rester av en delvis ødelagt og nedfylt natursteinsmur, et kulturhistorisk element som ble bygd av slavene på Fredriksten festning. Muren ble restaurert, gangveien ble omsorgsfullt stukket ut slik at den ligger fint i terrenget og trærne ble bevart. Resultatet er et nydelig stykke anlegg for gående. Det ble skapt på grunn av omtanke, personlig innsats, samarbeid og god fagkunnskap.

Restaurert mur og
gangvei i skogen.







Tap for all del ikke lysten til å gå.
Jeg går meg til det daglige velbefinnende hver dag,
og fra en hver sykdom.
Jeg går meg til mine beste tanker,
og jeg kjenner ikke en tanke så tung at jeg ikke kan gå fra den.
Når man slik fortsetter å gå,
så går det nok.

SØREN KIRKEGAARD 1813–1855



© Miljøseksjonen, Vegdirektoratet 2005

2005/05 UTBpublikasjon

ISBN 82-7704-048-2

Design og grafisk utforming: ravn.no
Repro og trykk: Rolf Ottesen Grafisk produksjon

Bildeliste:

- Bergen kommune s. 77
- © Tamara Bauer / iStock International Inc s. 28
- © Espen Bratlie / Samfoto s. 74 øverst, 74/75
Terje Børsheim s. 72,73
- © Per Eide / Samfoto s. 37
Lars Olav Farstad s.68
- Aaste Gulden Sakya s.16,20,25 nederst, 30 øverst
- Berit Hartveit s. forside, 3,10,12,13,15,17,19,22,23,25 øverst, 40 nederst, 94
- Ingrid Haukeland s. 57 nederst
- © Pål Hoff s. 43 øverst til venstre, 47,76 øverst
Ellen Husaas s. 61
- © Allen Johnson / iStock International Inc s. 29
- © Kerstin Mertens / Samfoto s. 74 nederst
- © Mimsy Møller / Samfoto s. 75 nederst til høyre
- © Bård Nordvik s. 43 nederst til venstre
- © Helge Sunde / Samfoto s. 76 nederst
- © Lars Sørli s. 24,27
- © Yngvar Trandem s. 51
Amund Vik s 79
- Christian Wesenberg s. 48,49

Øvrige fotos og illustrasjoner: Inge Dahlman og Alf E. Støle