



Lokale gåstrategier og planer for gående

Veiledning for kommuner

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 280



Tittel

Lokale gåstrategier og planer for gående

Undertittel

Veiledning for kommuner

Forfatter

Ellen Haug

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon

Transportplanlegging

Prosjektnummer

602746

Rapportnummer

Nr. 280

Prosjektleder

Guro Berge

Godkjent av

Anne Ogner

Emneord

strategi, gående, fotgjengere, planlegging, universell utforming, byliv, nærmiljø, gåkultur, steds kvalitet

Sammendrag

Dette dokumentet gir en veiledning til kommuner som skal følge opp den nasjonale gåstrategien. Hensikten er å lette arbeidet med lokale gåstrategier og temaplaner for gående ved å skissere hvordan de kan utarbeides og hvilke tema og innsatsområder som bør tas med. Fordi gåstrategier og -planer må samspille med ordinært arbeid i kommuner og hos regionale aktører, vises det også hvordan hensynet til gående kan innarbeides i andre kommunale planer etter plan- og bygningssloven.

Title

Local walking strategies

Subtitle

Guidance for local authorities

Author

Ellen Haug

Department

Traffic Safety, Environment and Technology Department

Section

Transport Planning

Project number

602746

Report number

No. 280

Project manager

Guro Berge

Approved by

Anne Ogner

Key words

Strategy, walking, pedestrian, plannlig, universal design, urban life, local environment, walking culture

Summary

This document provides guidance to local authorities on how to follow up the national walking strategy. The purpose is to give guidance about how to outline a local walking strategy and which topics and efforts that should be included.

The document also provides guidance on how a local walking strategy can be included and interact with the ordinary planning system in the municipality according to the Planning and Building Act.

Forord

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til nasjonal strategi for tilrettelegging for gående og for hvordan vi skal få flere til å gå mer i hverdagen. 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. Gåstrategien er et vedlegg til Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP 2014-2023).

Et av forslagene i den nasjonale gåstrategien er å utarbeide lokale gåstrategier. Det kan være for hele kommuner eller utvalgte byer og tettsteder. Det kan også utarbeides lokale gåstrategier for avgrensede geografiske områder, for eksempel for definerte byområder eller rundt kollektivknutepunkter og skoler.

I tillegg til strategidelen har den nasjonale gåstrategien en fagdel som gir kunnskapsgrunnlag både for den nasjonale gåstrategien og for utarbeidelse av lokale gåstrategier. Dette dokumentet bygger derfor på den nasjonale gåstrategien. Hensikten med dokumentet er å lette arbeidet med lokale gåstrategier og temaplaner for gående ved å skissere hvordan de kan utarbeides.

Fordi gåstrategier og -planer også må samspille med ordinært arbeid i kommuner og hos regionale aktører, vises det også hvordan hensynet til gående kan innarbeides i andre kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Dokumentet er utarbeidet for Statens vegvesen av Ellen Haug (prosjektsekretær for gåstrategien) i dialog med Guro Berge (prosjektleder, Statens vegvesen Vegdirektoratet) og Lillebill Marshall (Statens vegvesen Region øst).

Anne Ogner
2014

Foto

© Henriette Erken Busterud: Side 41

© Ellen Haug: Forsiden og side 4, 9, 15, 18, 23, 28, 33, 38 og 39

© Amund Johne: Side 27 og 29

© Knut Opeide: Side 4, 25 og 51

© Kjell Wold: Side 26

Layout

Ellen Haug Sivilarkitekt mnal



Innhold

1	Innledning	4
1.1	Tema fra Nasjonal gåstrategi	4
1.2	Samspill mellom ulike oppgaver og ansvarsområder	6
2	Innarbeide hensyn til gående i kommunale planer	8
2.1	Kommuneplanleggingens sentrale rolle	8
2.2	Kommunal planstrategi	9
2.3	Planprogram	9
2.4	Kommuneplanens samfunnsdel	10
2.5	Kommuneplanens arealdel	11
2.5	Reguleringsplan	12
3	Valg av plan/strategi for gange og organisering av arbeidsprosess	14
3.1	Ulike planer og strategier for å ivareta gåendes behov	14
3.2	Organisering av strategi- og planarbeid	15
4	Innhold i lokal gåstrategi	16
4.1	Omfang og struktur tilpasset lokale forhold	16
4.2	Begrunnelse for gåstrategien	16
4.3	Visjon og mål	17
4.4	Statusbeskrivelse	18
4.5	Innsatsområder med mål/strategier, virkemidler og tiltak	19
4.6	Ansvar og samarbeid	27
4.7	Oppfølging og forhold til annen planlegging	27
5	Plan for gangnett	28
6	Handlingsprogram og resultatmåling	30
6.1	Handlingsprogram	30
6.2	Resultatmåling – årsmelding og gangregnskap	30
7	Kommunedelplan for gange	32
7.1	Innhold og planprosess	32
7.2	Plankart	32
7.3	Bestemmelser	34
7.4	Retningslinjer	35
7.5	Planbeskrivelse	35
8	Grunnlagsutredning og aktuelle metoder	38
8.1	Grunnlagsutredning for gange	38
8.2	Utredning av reisevaner og transportmiddelfordeling	40
8.3	Utredning av gangnett og kvalitet i gangforbindelser	41
8.4	Stedskvalitet	46
8.5	Trafikale forhold	47
8.6	Drift og vedlikehold	48
	Vedlegg 1: Making London a walkable city	50
	Vedlegg 2 Flere går mer, fotgængerstrategi for København	52
	Vedlegg 3: Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm	54
	Vedlegg 4: Den internasjonale traktaten for fotgjengere	56

1 Innledning

1.1 Tema fra Nasjonal gåstrategi

Den nasjonale gåstrategien (kapittel 11.1 i del 2) beskriver seks aktuelle tema for lokale gåstrategier. Dette notatet tar utgangspunkt i disse seks temaene. De er sammenfallende med innsatsområder i den nasjonale strategien, men organisert på en litt annen måte:

Styre arealbruk, utvikle byer og tettsteder. Viktige aspekter her er å utvikle by- og tettstedsstrukturene med gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport. I denne sammenhengen er det også viktig at byer og tettsteder utvikles med høy utnytelse, funksjonsblanding og høy tetthet av beboere og besøkende i og nær sentrum og knutepunkter. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 3 i del 2 gir et faglig grunnlag for arbeid med by- og tettstedsstrukturer.

Utforme fysiske omgivelser. Dette knyttes til å utvikle den generelle opplevelseskvaliteten i omgivelsene, utvikle byrom og møtesteder med gode kvaliteter og som er inviterende og meningsfylte steder. Det må både være plass til målrettet gangtrafikk og til møteplasser og aktiviteter. Sammen med bebyggelsen gir det grunnlag for sosialt liv. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 4 i del 2 gir et faglig grunnlag for arbeid med å utvikle attraktive omgivelser.

Utvikle sammenhengende gangnett. Dette knyttes til å planlegge og etablere et funksjonelt, sammenhengende og finmasket gangnett som legger til rette for hele reisekjeder, hvor gangrutene utformes slik at det blir attraktivt, enkelt, sikkert og effektivt å gå for alle. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 5 i del 2 gir et faglig grunnlag for arbeid med å utvikle sammenhengende gangnett.

Fastlegge drift og vedlikehold. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 6 i del 2 gir et faglig grunnlag for arbeid med drift og vedlikehold av gangarealer slik at de blir attraktive, trafikksikre, framkommelige og tilgjengelige gjennom hele året.

Samspill i trafikken. Dette er rettet mot samspeillet mellom fotgjengere og andre trafikanter, og utforming av trafikkanleggene for å skape et sikkert og trygt trafikkmiljø for fotgjengere. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 7 i del 2 gir et faglig grunnlag for arbeid med samspill i trafikken.

Utvikle aktiv gåkultur. Den nasjonale gåstrategiens kapittel 8 i del 2 gir et faglig grunnlag for å påvirke kulturen og folk direkte slik at vi velger å gå.



1.2 Samspill mellom ulike oppgaver og ansvarsområder

Ansvaret for gående og gangnettet er delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter, samt private aktører. Derfor har den nasjonale gåstrategien ansvar og samarbeid som et eget satsingsområde (jf kap 2.1. i del 1).

I tillegg til dette berører hensyn til gående mange ansvarsområder og omfatter arbeidsoppgaver som i dag gjennomføres i kommunene og hos andre myndigheter. Arbeidet med lokale gåstrategier og -planer må derfor spille sammen med og bygge på alle de oppgavene som allerede gjøres. Ofte kan spesielle hensyn til gående innlemmes i det ordinære arbeidet, for eksempel i planutforming, saksbehandling, helserettede tiltak, utbygging, drift og vedlikehold. Tabellen nedenfor viser hvordan kommunen og Statens vegvesen har ansvar for de ulike gåstrategi-temaene og hvilke virkemidler kommunen og Statens vegvesen kan bruke i arbeidet med disse. I tillegg har mange andre offentlige aktører ansvar og påvirkningsmulighet. En tilsvarende gjennomgang av ansvarsområder og virkemidler til de instansene som skal delta i arbeidet med tilrettelegging for gående lokalt kan være nyttig.

Illustrasjon av kommunens og Statens vegvesens ansvarsområder og virkemidler for gåstrategi-temaene.

Tema i gåstrategi	Ansvar; hvem og hva	Kommunens virkemidler	Statens vegvesens virkemidler
Styre arealbruk, utvikle byer og tettsteder	Kommunen: Planmyndighet	Utarbeide kommuneplan Behandle reguleringsplaner og byggesøknader	Høringsinstans planer
Utforme fysiske omgivelser	Kommunen: Planmyndighet Sum av mange byggeprosjekter (private og offentlige)	Retningslinjer til kommuneplan Egne reguleringsplaner Behandle reguleringsplaner og byggesøknader Egne tiltak (bygg og anlegg)	Høringsinstans reg.planer Føringer i planer (eks byggegrensler) Egne tiltak (vegprosjekter)
Utvikle sammenhengende gangnett	Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune har ansvar for sine deler av gangnettet	Ansvar for egne gangveger Ansvar for helheten Samarbeid med Statens vegvesen	Ansvar for gangveger langs riksveger Samarbeid om utvikling/utbedring av gangnettet
Fastlegge drift og vedlikehold	Vegeierne og gårdeiere har ansvaret	Drift/vedlikehold av gangveger Samarbeid om helhet, grensesnitt	Drift/vedlikehold av egne gangveger Samarbeid om helhet, grensesnitt
Samspill i trafikken	Kommunen: Planmyndighet Kommunen og Statens vegvesen: Vegmyndighet på "sine" veger Politiet: skiltmyndighet	Lokal transportplanlegging Utøve vegmyndighet, kommunale veger Samarbeid med Statens vegvesen og politiet	Utøve vegmyndighet på riks- og fylkesveger Samarbeid med kommunene
Utvikle aktiv gåkultur	Kommunen hovedansvar	Gjennomføre kampanjer	Sektoransvar - gjennomføre kampanjer



2 Innarbeide hensyn til gående i kommunale planer

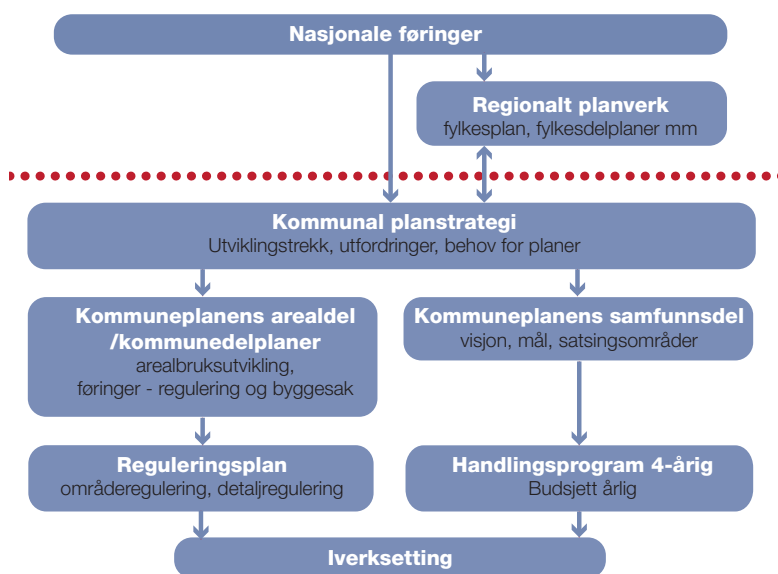
2.1 Kommuneplanleggingens sentrale rolle

Kommuneplanlegging, med de ulike planene som inngår i denne, er kommunens sentrale styringsverktøy for å samordne utviklingen innenfor ulike områder i kommunen, både for kommunen som samfunn og som organisasjon. Derfor er kommuneplanleggingen sentral for å ivareta hensyn til gående i all planlegging på lokalt nivå. Dette gjelder både for planer kommunen utarbeider selv og for private planforslag som saksbehandles og behandles politisk i kommunen. Ved å innarbeide hensynet til gående i kommuneplanleggingen, kan det ivaretas effektivt og med relativt beskjedne midler:

- Ved å innarbeide mål om å prioritere gående øverst i det kommunale planhierarkiet, vil det gi føringer for alle underliggende planer. Det gir solid politisk forankring og legger grunnlaget for å innarbeide hensyn til gående systematisk i ulike ledd og sektorer.
- Ved å innarbeide hensyn til gående i kommunens øvrige planer (for eksempel reguleringsplaner), vil det inkluderes i en tidlig fase av planleggingen som naturlig del av planprosessen og utbyggingen. På denne måten innarbeides hensynet uten behov for ekstra bevilgninger til planlegging.

Kommunal planlegging er også en viktig "arena" for regionale høringsinstanser, med mulighet til å gi innspill til planene både ved oppstart av planarbeid og ved offentlig ettersyn. En del av høringsinstansene har også innsigelsesmyndighet.

Forslagene i kapitlet til "gåstrategi-tema" som kan innarbeides på ulike kommunale plannivå må kun brukes som eksempel og ikke som fullstendig oversikt. Eksemplene kan brukes både som utgangspunkt for å utarbeide planer og gi innspill til planer.



Det kommunale plansystemet består av kommunal planstrategi, kommuneplanens arealdel og samfunnsdel, det fireårige handlingsprogrammet og reguleringsplaner. De kommunale planene skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver.

2.2 Kommunal planstrategi

Plan- og bygningslovens § 10-1 angir at kommunene skal utarbeide og vedta en kommunal planstrategi minst én gang i hver valgperiode. Kommunal planstrategi erstatter det obligatoriske kravet til rullering av kommuneplanen som lå i plan- og bygningsloven av 1985. Loven anbefaler at planstrategien inneholder en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Gjennom planstrategien vil kommunen legge langsiktige føringer for egen planlegging og virksomhet. Større vektlegging av gående i den kommunale planleggingen, for eksempel ved utarbeidelse av lokal gåstrategi, bør derfor innarbeides i planstrategien. Det samme gjelder tilrettelegging for miljøvennlig transport som premiss for arealplanlegging og utvikling av transportnettet.

Eksempler på planoppgaver ut fra gåendes behov

- **Innarbeide mål om hensyn til gående** ved revisjon av kommuneplanen
- **Gåstrategi/kommunedelplan for gange.** Utarbeide gåstrategi og/eller kommunedelplan for gange, med tilhørende handlingsprogram
- **Folkehelse.** Vektlegge at tilrettelegging for gående er et folkehelseiltak og innarbeide det i kunnskap om folkehelseutfordringene, overordnede mål og strategier for folkehelse i kommuneplanen (arealdelen, samfunnsdelen, handlingsdelen).
- **Byutvikling.** Der større byutviklingsoppgaver omtales i planstrategien, bør tilrettelegging for gående legge føringer for lokalisering, arealutvikling, transportnett og utforming
- **Transportløsninger.** Bykommunene bør avklare planbehovet for å ivareta det nasjonale målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

2.3 Planprogram

Plan- og bygningslovens § 4-1 angir at det skal utarbeides planprogram ved varsling av planoppstart for alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogrammet skal blant annet gjøre rede for formålet med planarbeidet, medvirkningsopplegg for grupper som vil bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Forholdene for gående bør innarbeides i alle planprogram der det er relevant. Dette gjelder for eksempel planprogram som er rettet mot infrastrukturiltak, slik som veg- og gateutbygging, kollektivtransportiltak, veg- og transportplaner, samt sykkel- og gåstrategier. I planprogram for etablering av ny bebyggelse, nye målpunkter eller endringer av arealbruksmønster bør også forholdene for gående innarbeides.

Referanse

Miljøverndepartementet har utarbeidet en egen veileder om kommunal planstrategi: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2011/kommunal-planstrategi.html?id=652436>

2.4 Kommuneplanens samfunnsdel

I følge Plan- og bygningsloven § 11-2 skal samfunnsdelen ta stilling til langsiktige utfordringer, samt mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet. Samfunnsdelen skal også være grunnlag for sektorenes planer og virksomhet i kommunen ved å fastlegge mål og strategier for kommunen som organisasjon, og gi retningslinjer for hvordan kommunens oppgaver skal gjennomføres. Videre bør den inneholde en beskrivelse og vurdering av alternative strategier for utviklingen i kommunen.

Aktuelle "gåstrategi-tema" her kan være:

Mål for utviklingen i kommunen: Her bør hovedmål eller delmål knyttes til at det skal være attraktivt å gå for alle og flere skal gå mer. Det vil da medføre at dette må legges til grunn for utviklingen i kommunen

Mål om å vektlegge gange og hensyn til gående i alle sektorer: Sektoransvarsprinsippet innebærer at alle sektorer har ansvar for å ivareta hensyn til gående innenfor sine områder. Dette bør legges til grunn for arbeidet med tilrettelegging for gående og at flere skal gå mer, slik at alle sektorene i kommunen får et selvstendig ansvar for gående innenfor sine områder.

Retningslinjer for sektorenes planlegging: Her kan mål og ambisjoner konkretiseres for hver sektor. Dette kan for eksempel være:

- **Folkehelse:** Innarbeide gåing som fysisk aktivitet som strategi i kommunens folkehelsearbeid, både generelt og rettet mot grupper.
- **Skole og barnehage:** Innarbeide gode gåvaner til/fra skole og barnehage, som aktivitet i skolen/barnehagen og ved bevisstgjøring av miljø- og helsegevinst.
- **Eldreomsorg:** Vektlegge gåing som fysisk aktivitet i helsefremmende arbeid.
- **Forretnings- og næringsvirksomhet:** Stimulere forretnings- og næringsaktivitet som styrker bysentra og lokalsentra, og derigjennom tilrettelegger for aktivt byliv og at befolkningen kan gå til daglige gjøremål.
- **Arealplanlegging:** Innarbeide hensyn til gående som førende for alle arealplaner.
- **Transport og infrastruktur:** tilrettelegge for gåing alene og i kombinasjon med kollektivtransport.
- **Byggesak:** Innarbeide hensyn til gående i all byggesaksbehandling.
- **Vedlikehold og drift:** Hensyn til gående kan innarbeides i retningslinjene for vedlikehold og drift av kommunale bygninger, vegger, gater, gang- og sykkelveger, turveger, parkområder, friluftsområder osv.

Stockholms oversiktsplan *promenadstaden*, omtalt i et av vedleggene, er et eksempel på hvordan hensyn til gående og gange kan nedfelles i strategiene for byen.

Referanse

Miljøverndepartementet har utarbeidet en egen veileder om kommuneplanens samfunnsdel: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2012/kommuneplanprosessen-samfunnsdelen.html?id=679401>

2.5 Kommuneplanens arealdel

Miljøverndepartementets veileder om kommuneplanens arealdel fastslår at *"Plan- og bygningsloven gjør det mulig å fastlegge, sikre og framstille ulike hensyn og interesser på flere måter i kommuneplanens arealdel. Det kan skje ved hjelp av arealformål, hensynssoner, generelle planbestemmelser, bestemmelser til arealformål og kartsymboler"*. Hensyn til gående kan innarbeides i kommuneplanens arealdel på en rekke måter.

Arealformålene vises på kart og angir med rettslig bindende virkning hva arealet kan nyttes til. Det er her man fastlegger utbyggingsmønster, arealbruk og transportsystem. Ved å legge til grunn prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging og prinsippene beskrevet i den nasjonale gåstrategien kapittel 3 i del 2, kan arealbruken utvikles slik at det tilrettelegger for å gå og bygger opp om sosialt liv i byer og tettsteder.

Kommuneplanens arealdel skal angi samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (jf § 11-7 nr. 2). Her nevner loven en rekke underformål, men ikke gangnett. Bruk av gangveg eller gang-/ og sykkelveg som juridisk bindende linjer vil trolig kunne ivareta dette behovet.

Planbestemmelser til kommuneplanens arealdel kan utarbeides slik omtalt i kapittel 7.2 for kommunedelplan. De må ha tydelig kobling til plankartet og være tilpasset detaljeringsnivået i planen. Derfor vil hensyn til gående som regel håndteres mindre detaljert i kommuneplanens arealdel enn i en kommunedelplan for gange. Det anbefales at føringene gis som prinsipløsninger eller funksjonskrav med forutsetning om at detaljert utforming avklares på reguleringsplannivå. Bestemmelser kan blant annet knyttes til:

- Etter § 11-9 nr 3 kan det gis bestemmelser om krav til nærmere angitte løsninger, inkludert løsninger i anleggsfasen.
- Etter § 11-9 nr 4 kan det gis bestemmelser om rekkefølgekrav. Bestemmelsen gir for eksempel hjemmel til å stille krav om at anlegg og løsninger for gående skal være ferdigstilt før et veganlegg åpnes eller før et boligområde kan tas i bruk.
- Etter § 11-9 nr 5 kan det gis bestemmelser om byggegrenser, utbyggingsvolum og funksjonskrav, herunder om universell utforming, leke-, ute- og oppholdsplasser, skilt og reklame, parkering, frikjøp av parkeringsplasser etter § 28-7.
- Etter § 11-9, nr 6 kan det gis krav knyttet til miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur, samt midlertidige og flyttbare konstruksjoner og anlegg. Dette kan kobles til arealer for bebyggelse og anlegg og delområder eller generelt til hele kommunens areal. De erstatter også kommunale vedtekter. Slike bestemmelser kan favne aspekter knyttet til steds-kvalitet.
- Etter § 11-10 nr 2 kan det gis bestemmelser om fysisk utforming av anlegg for utbyggingsområder i kommuneplanens arealdel, for eksempel utforming av veg- og gateprofiler, bredde på fortau og gang og sykkelveger, krav til stigning mv.

Veiledende retningslinjer kan også utarbeides til kommuneplanens arealdel. De kan bare være veiledende og informerende, og ikke ha rettsvirkning. For eksempel kan illustrasjon av gangnett utarbeides som en retningsgivende illustrasjon.

2.5 Reguleringsplan

Hensyn til gående bør innarbeides i reguleringsplaner både ved at planene ivaretar hensynet til gående og ved at konsekvensene for gående beskrives i planbeskrivelsen og plan- og byggesaksbehandlingen.

Reguleringsplankart. Alle reguleringsplaner i byer og tettsteder bør utarbeides slik at gangforbindelsene i planen kan knyttes til gangnettet i nærområdene. Gangforbindelsene kan fastlegges ved å benytte detaljerte underformål under hovedformålet "veg". Blant de underformålene som kan benyttes er: "fortau", "gatetun", "gang-/sykkelveg" og "gangveg". Under hovedformålet grønnstruktur kan underformålene "turdrag" og "turvei" benyttes.

Bestemmelser til reguleringsplan. Reguleringsbestemmelsene kan angi nærmere føringer for arealbruken og utforming. Det er i § 12-7 listet opp 14 forhold det kan gis bestemmelser om, blant annet:

- 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 7 kan det gis bestemmelser om trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder øvre og nedre grense for parkeringsdekning. Denne type bestemmelser, for eksempel om øvre grense for parkering eller om trafikkregulering, vil indirekte kunne legge til rette for økt gangtrafikk. Bestemmelser om eventuelle trafikkregulerende tiltak vil imidlertid som regel også kreve vedtak/ avklaringer etter annet lovverk i tillegg, for eksempel etter veglov eller vegtrafikklov.
- 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.

Vurdere konsekvenser for gående. Konsekvensene for gående bør beskrives i planbeskrivelsen og plan- og byggesaksbehandlingen i alle reguleringsplaner. På denne måten sikres det at hensynet til gående er belyst planleggingen, slik Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge sikrer at hensynet til barn og unge ivaretas i planleggingen.



3 Valg av plan/strategi for gange og organisering av arbeidsprosess

3.1 Ulike planer og strategier for å ivareta gåendes behov

Flere typer planer og strategier er egnet for å ivareta gåendes behov og inspirere flere til å gå mer. I prinsippet kan vi skille mellom to hovedtyper:

- Strategier og handlingsprogrammer som favner alle tema som berører hensyn til gående
- Arealplaner for å sikre infrastruktur og fysisk utforming

Valg av plantype og/eller strategi må gjøres lokalt ut fra lokale forhold. Vi ser her to hovedalternativer; lokal gåstrategi og komunedelplan for gange.

Utarbeide lokal gåstrategi som en overordnet strategi med mål og satsingsområder for videre arbeid. Den må følges opp av en plan for gangnett og handlingsprogram med konkrete tiltak og finansiering av disse. En lokal gåstrategi er mest egnet for kommunen og andre parter som inngår i et frivillig samarbeid, og hvor man skal favne alle tema som berører gående, slik omtalt i kapittel 1.2. Den gir stor fleksibilitet for å først utpeke hovedlinjene som senere kan gis et mer detaljert innhold i handlingsprogram. Denne formen er imidlertid ikke juridisk bindende. Den kan for eksempel ikke brukes som grunnlag for å pålegge private utbyggere å innlemme spesielle hensyn til gående i private reguleringsforslag og ved utbygging. Samspill mellom kommuneplan og gåstrategi er derfor viktig fordi kommuneplanen kan fastlegge arealbruken og gi bestemmelser og/eller retningslinjer.

En komunedelplan for gange vil være en juridisk bindende temaplan etter plan- og bygningsloven, med arealkart, bestemmelser og tekstdel. Den må også følges opp av et handlingsprogram med konkrete tiltak. En komunedelplan er velegnet til å styre utviklingen der det er stort utbyggingspress. Krav i planen vil følges opp av blant annet Fylkesmannen ved offentlig ettersyn av reguleringsplaner. Innholdet i en komunedelplan fastlegges når den vedtas og kravene til planprosess er gitt i plan- og bygningsloven. Den har derfor ikke like stor fleksibilitet for endringer som en lokal gåstrategi. Handlingsprogrammet gir samme mulighet til å planlegge egen aktivitet som når den følger opp en lokal gåstrategi. I komunedelplanen kan tekstdelen inneholde veivalg for de øvrige av kommunens virksomheter ut over arbeid med fysiske omgivelser.

Kombinasjon av gåstrategi og komunedelplan. En tredje mulighet er å utarbeide en lokal gåstrategi med strategier for både gåkultur og fysisk tilrettelegging, og at gangnettet og andre føringer for de fysiske omgivelsene fastlegges i en komunedelplan. Dette bør også følges opp med et handlingsprogram for gjennomføring av konkrete tiltak.

3.2 Organisering av strategi- og planarbeid

Inngå samarbeid om satsing. Strukturen i Norge med eierskapet og ansvaret for vegene fordelt mellom Statens vegvesen, Fylkeskommunene og kommunene, gir spesielle utfordringer for satsing på gående, både med hensyn til samarbeid og prioritering av tiltak. Derfor er samarbeid viktig slik at tiltak prioriteres ut fra helheten i det samlede gangnettet og ikke ut fra de enkelte vegeierens vurdering av egne veger/ansvarsområder. De organisatoriske og økonomiske erfaringene med prosjekter som Trondheims pakken, Tiltakspakken for Kristiansand, og de norske pilotprosjektene i Sykkkelbyprosjektet er viktig. Alle disse prosjektene har hatt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, noe som både har styrket kompetansen og bidratt til et godt samarbeidsklima. Disse sykkelprosjektene hadde felles finansiering av tiltak, det vil si at midlene legges i en felles pott og brukes der de har størst effekt. Er det ikke mulig, kan partene i stedet bli enige om felles strategi og plan, og avtale å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder i tråd med planen, slik at de totalt sett gir en god helhet.

Intensjonsavtale, styringsgruppe og arbeidsgruppe. Organisering av pilotprosjektene i Sykkkelbyprosjektet illustrerer hvordan samarbeidet kan organiseres. Statens vegvesen Region sør var initiativtaker til samarbeidet. I hver by inngikk Statens vegvesen, kommunene og fylkeskommunene en intensjonsavtale om gjennomføring av tiltak. Sykkkelbyprosjektet i den enkelte byen hadde en styringsgruppe på høyt politisk nivå som bidro til å holde sykling høyt på den politiske dagsordenen. En prosjektgruppe stod for gjennomføringen av satsningen, noe som ga gode forutsetninger for samarbeid og samordnet innsats på tvers av forvaltningsnivåene. Det var derfor stor gevinst av denne satsingen på flere områder.

Aktiv medvirkning. Der det lages planer etter plan- og bygningsloven, stiller loven (§5.1) krav til medvirkning: *"Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte."* Dette er en god rettesnor også for andre planer og strategier, og spesielt for et hensyn som gåing, som angår alle og som ikke ivaretas av noen spesielle interessegrupper.

Medvirkning er også viktig for selve innholdet i planen eller strategien, da det er avhengig av kunnskap som ikke er kartlagt, på et relativt detaljert nivå.

Medvirkningen kan gjennomføres med kombinasjon av referansegruppe som følger planarbeidet, åpne folkemøter og medvirkningsmøter for utvalgte grupper. Det er viktig å få med lokale representanter for interesseorganisasjoner og nærmiljøet.

4 Innhold i lokal gåstrategi

4.1 Omfang og struktur tilpasset lokale forhold

Fordi gåstrategi er et relativt nytt felt, er det utarbeidet veldig få lokale gåstrategier i Norge. Denne typen dokument vil trolig finne egnet struktur og detaljeringsnivå når flere dokumenter er laget og disse er utprøvd. Gjennomgangen nedenfor bør derfor brukes som innspill og ikke som en ferdig mal for lokale gåstrategier.

Lokale gåstrategier bør lages med omfang og struktur som er egnet for den lokale oppgaven. Det anbefales at selve strategidokumentet er kortfattet og at det følges opp av supplerende planer. En lokal gåstrategi må inneholde eller suppleres med plan for gangnett og tiltaksplan/handlingsprogram. Dette er omtalt i kapittel 5 og 6.

4.2 Begrunnelse for gåstrategien

Begrunnelse for en gåstrategi kan være viktig å presentere for å få frem gevinsten ved en slik satsing. I den nasjonale gåstrategien er dette presentert som *"Fordeler ved tilrettelegging for gåing"* i kapittel 1 i del 2. I gåstrategien for København er det presentert som "hvorfør skal fotgjengere prioriteres?" Hensikten med å beskrive gevinsten er å bevisstgjøre både politikere, administrasjon og befolkningen om viktigheten av dette arbeidet, både for samfunnet og den enkelte.

I den nasjonale gåstrategien er gevinsten knyttet til:

- Mer miljøvennlig transport
- Et mer inkluderende samfunn
- Levende og trygt nærmiljø
- Færre trafikkulykker
- Mer fysisk aktivitet gir bedre helse
- Økonomisk gevinst

I gåstrategien for København er gevinsten beskrevet som:

- det skaper et bedre byliv
- det er miljøvennlig
- det er sunt



4.3 Visjon og mål

Visjon og mål bør defineres ut fra lokale forhold og knyttes til valgte innsatsområder.

Visjonen kan uttrykke et ambisiøst og langsiktig fremtidsbilde. Et eksempel her er Københavns visjon i prosjektet Metropol for mennesker: *"Vi vil være verdens bedste by at leve i. En bæredygtig by med byrum, der inviterer til et mangfoldigt og unikt byliv. Vi vil være en Metropol for Mennesker"*.

Hovedmål bør utformes slik at resultatene av arbeidet kan måles. De bør angi et realistisk nivå som kan nås innen fastsatt tidsramme og finansieringsgrunnlag.

Samtidig som målene på lokalt nivå må defineres ut fra lokale forhold, bør målene i lokale gåstrategier også gjenspeile målene i den nasjonale gåstrategien. Den nasjonale gåstrategien har to hovedmål (kap 1.3, del 1): *"Det skal være attraktivt å gå for alle"* og *"Flere skal gå mer"*. Et eksempel er Københavns gåstrategi med mål om at *"I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til i 2009"*. Det bør defineres mål for reiser til fots både som hel reise og i kombinasjon med kollektivtransport. Data fra reisevaneundersøkelsen vil være et utgangspunkt for å sette disse målene.

De lokale målene bør knyttes opp mot den nasjonale transportpolitikken. Etappemål for gående og syklende i Nasjonal transportplan 2014-2023 er at *"framkommeligheten for gående og syklende skal bedres"*. Etappemålet for universell utforming er å *"bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet"*

I byene bør målene i tillegg knyttes opp mot målet for den nasjonale transportpolitikken for byområdene, uttrykt både i Klimaforliket og NTP: *"Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange"*

I planleggingen for fotgjengere må nullvisjonen ligge til grunn. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde og er en klar-
gjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikken.

Planlegging for gående kan i tillegg knyttes til og begrunnes med en rekke andre statlige ambisjoner og mål. En rekke av disse er beskrevet i den nasjonale gåstrategien, kapittel 10.1 i del 2. Også arkitekturmeldingen *Arkitektur.nå, norsk arkitekturpolitikk* kan trekkes inn her, hvor ett av innsatsområdene er at *"byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet"*.

Resultatmålene for gangtrafikk i den nasjonale gåstrategien (kap 1.4 i del 1) er knyttet til:

- Andel personer som gjennomfører en hel reise til fots
- Andel hele reiser til fots
- Andel personer som går og som går 1500 meter eller mer
- Andel som går hele reiser til fots i ulike befolkningsgrupper
- Andel personer som går i sitt nærmiljø
- Andel skolebarn som går og sykler til skolen

Det kan også settes mål for arbeidsreiser, eller gjennomsnittlig lengde pr gangtur. Målene bør settes både for kort og lang sikt. Rapporten "*Gjennomgang av mål for Gåstrategien*" utarbeidet av TØI på oppdrag fra Statens vegvesen kan gi innspill til ambisjonsnivå for målsettingene.

Andre kvantitative og kvalitative delmål bør også formuleres. En utfordring her er å angi målbare kvalitative mål. Dette krever at resultatmålingen er avklart på forhånd. Et alternativ er å omsette kvalitative mål til for eksempel antall og omfang av tiltak og investeringer gjennomført etter fastsatt plan.

Mål for arealbruk. Det bør også settes mål for arealbruksutvikling slik at det bygger opp om gange, sykkel og kollektivtransport, for eksempel at utnyttelsen skal øke med en viss andel innenfor dagens tettstedsareal. Et slikt mål må være i tråd med kommuneplanens arealdel og følges opp gjennom reguleringsplanlegging.

4.4 Statusbeskrivelse

Gåstrategien bør baseres på grunnlagskunnskap om lokale forhold og befolkningens transportvaner. Omfanget av registreringer og analyser må tilpasses gåstrategien både i omfang og tematikk. Det er viktig å fokusere på hvilke registreringer og analyser som er nødvendige som grunnlag for gåstrategien. Ved utarbeidelse av første generasjons gåstrategi er det viktig å være oppmerksom på at de kartleggingssystemene man etablerer bør brukes og vedlikeholdes aktivt over mange år.

Bakgrunnskunnskapen kan presenteres i en egen grunnlagsutredning sammen med analyser av materialet. Innhold og metodikk for en grunnlagsutredning er omtalt i kapittel 8. Et sammendrag av dette kan presenteres i gåstrategien, enten som et eget kapittel eller integrert i kapitlet med innsatsområder og strategier.

Referanse

Rapporten Gjennomgang av mål for Gåstrategien fra TØI kan finnes her: <https://www.toi.no/publikasjoner/gjennomgang-av-maal-for-gaastrategien-article30606-8.html>

4.5 Innsatsområder med mål/strategier, virkemidler og tiltak

Innsatsområdene må velges ut fra lokale forhold og utfordringer. De bør velges ut fra det man har mest behov for å jobbe med og det man har størst effekt av. Tilgjengelige virkemidler og økonomi kan også påvirke valg av satsingsområder. Generelt sett er det bedre å velge noen innsatsområder som man har kapasitet til å håndtere, enn å lage en for omfattende strategi som blir vanskelig å følge opp. Ved revisjon av gåstrategien kan den utvikles og gjøres mer omfattende med flere innsatsområder.

For eksempel har København valgt fire innsatsområder ut fra hvor de tror det er størst potensial for vekst i gangtrafikken. To av disse er geografisk avgrenset, og to er tematiske og favner hele byen byomfattende (se kapittel 9.2).

Valg av innsatsområder kan påvirke innhold i og opplegg for grunnlagsutredning, medvirkning og utarbeidelse av strategidokument. Derfor kan det vært til hjelp å diskutere og skissere innsatsområder på et tidlig stadium i prosessen, slik at arbeidet kan rettes inn mot disse. Valgte innsatsområder bør deretter testes ut på ulike plannivå og justeres gjennom arbeidet med gåstrategien.

Geografisk avgrensede innsatsområder

Hvis man for eksempel velger arbeids- og skolereiser som innsatsområde, kan arbeidet og medvirkningsprosessene rettes mot ansatte, elever og deres foreldre innen gangavstand til valgte arbeidsplasser og skoler (2 km radius rundt skoler i hht NTP), samt holdeplasser for kollektivtransport i området. Det gjelder både registrering, analyse og tiltak. Tiltak rettet mot arbeids- og skolereiser vil trolig også ha positiv effekt for andre gående i disse områdene.

Et annet innsatsområde kan være gange til kollektivtransport. Dette favner både knutepunkts-/holdeplassområder og områder innen gangavstand til disse. På samme måte som i eksemplet over kan kartlegging, medvirkning og tiltak rettes mot disse områdene og de som faktisk går eller kan gå til kollektivtransporten.

Sentrumsområder kan også være et innsatsområde. Her kan gange som transportfunksjon kombineres med formelle og uformelle møtesteder, byliv og byutvikling. Viktige dialog- og samarbeidsparter vil da være befolkningen generelt, ulike interesseorganisasjoner, lokalt foreningsliv, kulturinstitusjoner, handelsstanden, serveringssteder og andre næringsaktører. Noen aktuelle virkemidler kan være retningslinjer for videre utvikling av sentrumsgatene, opprustingstiltak, høy standard på renhold og vinterdrift av gangarealer, lave fartsgrenser, parkeringspolitikk, tilrettelegging for aktivitet og opphold, og arrangementer som markedsdager. Dette innsatsområdet kan også sees i sammenheng med annet arbeid for å vitalisere sentrumsområdene, slik som kulturplanlegging og organisering av handelsstanden.

Referanse

Mer informasjon om kulturplanlegging finnes på www.kryss.no. Beskrivelse av prosjektet BID som dreier seg om organisering av handelsstanden finnes på www.norsk-sentrumsutvikling.no/BID.aspx

Tematiske innsatsområder

I opplistingen under er det vist hvordan noen av innsatsområdene i den nasjonale gåstrategien kan videreføres i lokale gåstrategier. Dette er kun ment som hjelpemiddel og ikke som en uttømmende oversikt. Strategier og virkemidler bør formuleres slik at de blir relevante i en lokal situasjon.

Innsatsområde: Arealbruk, by- og tettstedsutvikling

Forslag til mål/strategi: Utvikle konsentrerte by- og tettstedsstrukturer, med gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport for størst mulig del av befolkningen.

Forslag til virkemidler og tiltak som kan innarbeides i kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner:

- Basere arealutviklingen på gangavstand til daglige gjøremål og kollektivtransport.
- Legge til rette for høy utnyttelse og funksjonsblanding i sentrum, samt i områder med gangavstand til sentrum, knutepunkter og lokalsentre.
- Styre lokalisering av offentlige og private funksjoner som er viktige for allmennheten slik at de kan nås til fots eller i kombinasjon med kollektivtransport.
- Stimulere til transformasjon og fortetting med kvalitet i sentrum, i områder med gangavstand til sentrum, i knutepunkter og i lokalsentre.
- Tilrettelegge for et finmasket gangvegnett med effektive og lett fattbare gangforbindelser mellom ulike by- og tettstedsområder, både i forbindelse med byutvikling og samferdselsprosjekter.
- Tilrettelegge for arealutvikling og tiltak for å redusere barriereeffekt for gående gitt av topografi, store veger, jernbane og andre anlegg.
- Sikre grønne arealer og gangforbindelser til og i grønne arealer.
- Øke planberedskaperen for tilretteleggingstiltak for gående.

Utsnitt fra Stockholms oversiktsplan *Promenadstaden*, omtalt i vedlegg 3.



Innsatsområde: Stedskvalitet

Forslag til mål/strategi: Utvikle attraktive omgivelser for gående.

Forslag til virkemidler/tiltak: Listen under viser ulike angrepsmåter for dette temaet, som utgangspunkt for diskusjon av hvilket detaljeringsnivå og konkretiseringsnivå som er egnet på det enkelte stedet.

- Utarbeide strategi for stedsutvikling og utvikling av stedskvaliteter for gående ut fra lokale forhold (for eksempel rettet mot inviterende omgivelser, funksjonelt mangfold, sosial kontroll, menneskelig målestokk, naturkvaliteter, miljøkvaliteter).
- Kartlegge behov for tiltak for bedre stedskvalitet, samt aktivitets- og møtesteder i tilknytning til gangnettet. Gjennomføre prioriterte tiltak.
- Utarbeide retningslinjer for å ivareta gåendes behov for attraktive og tilgjengelige omgivelser. Legge retningslinjene til grunn for utarbeidelse og saksbehandling av reguleringsplaner samt byggesaksbehandling.
- Stille kvalitetskrav i planer for utbygging som gir gående tilstrekkelig kvalitet, komfort og beskyttelse (jf Gehl og Gemzøes kvalitetskriterier i boken *"Byer for mennesker"*, gjengitt i Nasjonal gåstrategi kap 4.3).
- Inspirere utbyggere til å vektlegge omgivelseskvalitet for gående i utbyggingsprosjekter.
- Inspirere eiere av eksisterende bygninger og anlegg, spesielt i sentrum, i målpunkter og langs hovedgangruter, til å vedlikeholde og drifte eiendommene slik at omgivelseskvaliteten for gående styrkes.
- Utvikle byrom og møteplasser ut fra stedlige forhold, for ulik bruk og ulike behov, og med høy kvalitet i helhet og detaljer.
- Inspirere eiere av bygninger i sentrum til å etablere utadvendte publikumsfunksjoner mot viktige gangforbindelser og aktive byrom.
- Utvikle parker og naturområder i byer og tettsteder med blant annet grønne gangruter, aktivitetsområder og rolige områder.
- Begrense biltrafikken i by- og tettstedsområder med mange gående og beboere for å øke miljøkvaliteten i slike områder.

Referanse

New York har de laget slike retningslinjer. Link: <http://centerforactivedesign.org/sidewalks>



Innsatsområde: Sammenhengende gangnett

Forslag til strategi: Utvikle et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.

Forslag til virkemidler/tiltak: Det bør tas stilling til om man skal lage plan for gangnett parallelt med gåstrategien eller i etterkant av arbeidet med gåstrategien. Hvis planen for gangnettet skal lages i etterkant, bør et av virkemidlene i strategien være å utarbeide plan for gangnettet med differensiering i hovedgangruter, øvrige gangruter, snarveger og turveger, samt etablering av manglende gangforbindelser. Dette kan enten gjøres for byen/tettstedet som helhet eller bydelsvis.

Tiltakslisten under viser andre muligheter for arbeidet med å utvikle gangnettet. Omfang og formulering av virkemidler/tiltak må tilpasses lokale forhold.

- Etablere kartleggingsverktøy for løpende kartlegging av folks gangruter (se kap om grunnlagsutredning).
- Kartlegge behovet for oppgradering og tiltak på eksisterende gangnett (definert i plan for gangnett) for at det skal bli attraktivt, enkelt i bruk, sikkert, effektivt og ha universell utforming.
- Regulere og etablere snarveger og manglende ganglenker. Dette kan være særlig aktuelt i områder planlagt etter SCAFT-prinsippene (jfr nasjonal gåstrategi del 2 kap 5.5).
- Etablere føringer i kommuneplan som sikrer at gangforbindelser og snarveger blir planmessig sikret og ikke bygget ned (se kap 7 Innhold i kommunedelplan for gange).
- Gjennomføre tiltak på gangnettet til kollektivknutepunkter og -holdeplasser (for eksempel innen gangavstand 1 km) for å etablere hele reisekjeder med universell utforming, samt attraktive, effektive, direkte og logiske ganglinjer.
- Gjennomføre tiltak på gangnettet til alle lokale målpunkter for å etablere hele reisekjeder med universell utforming, samt effektive, direkte og logiske ganglinjer
- Gjennomføre tiltak på gangnettet rundt skolene (for eksempel innen gangavstand 2 km) for å sikre attraktive og trygge skoleveger.
- Etablere kryssing av store barrierer for å redusere gangavstanden til og mellom viktige målpunkter.
- Utarbeide retningslinjer som sikrer at hensyn til gående blir godt ivaretatt ved utforming av nye trafikkanlegg, både ved planlegging og utbygging.
- Sikre god skilting og informasjon for gående.



Innsatsområde: Drift og vedlikehold

Forslag til strategi: Etablere god drift og godt vedlikehold slik at gangnettet blir attraktivt, trafiksikkert, framkommelig og tilgjengelig gjennom hele året.

Forslag til virkemidler/tiltak:

- Sikre god drift og godt vedlikehold av gangarealer med omgivelser ved å sikre at alle vegholderne implementerer krav til drift og vedlikehold. Statens vegvesens håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold gir forslag til standarder til dette.
- Lage avtaler med huseiere som har ansvar for drift og vedlikehold av fortau slik at de holder samme standard som i øvrige gater.
- Følge opp og forbedre praksis i drift og vedlikehold, spesielt vinterdrift, for å understøtte felles driftsstandard og unngå standardsprang.
- Etablere rutiner for å sikre bedre framkommelighet og informasjon til fotgjengere ved anleggsarbeid.



Innsatsområde: Samspill i trafikken

Forslag til strategier: Prioritere fotgjengere høyere i trafikken og ved utforming av trafikkanlegg.

Forslag til virkemidler/tiltak:

- Redusere fartsgrensene i byer og tettsteder til 30 km/t og 40 km/t i tråd med fartsgrensekriteriene.
- Utforme gate- og veganlegg i byer og tettsteder for lav kjørefart, for eksempel ved smale kjørebane og oppstramming av utflytende vegareal og kryss.
- Legge bedre til rette for sykling og varelevering slik at disse ikke behøver å bruke fortau og andre gangarealer.
- Innføre restriksjoner på bilbruk og fartsreduserende tiltak i ulike soner.
- Gjennomføre holdningskampanjer for å påvirke samspillet i trafikken slik at øvrige trafikantgrupper tar større hensyn til gående.
- Kartlegge gangfelt og områder hvor fotgjengere krysser vegbanen. Utarbeide forslag til tiltak på bakgrunn av kartleggingen for å ivareta sikkerhet, universell utforming samt attraktive, effektive, direkte og logiske ganglinjer.
- Gjennomføre kampanjer for økt bruk av refleks.
- Prioritere gående der gatearealet er knapt og der gater og trafikkanlegg skal gis ny utforming.



Innsatsområde: Gåkultur

Forslag til strategi: Utvikle aktiv gåkultur.

Forslag til virkemidler/tiltak:

- Gjennomføre holdningskampanjer som påvirker folks reisemiddelvalg til mer miljøvennlig transport fremfor privatbil.
- Gjennomføre holdningskampanjer som stimulerer til økt gåing i hverdagen.
- Gjennomføre aksjoner og andre typer tiltak for at barn skal gå mer og utvikle en aktiv gåkultur, slik som "gå til skolen"-kampanjer, gående skolebusser og gå-sertifikat.
- Gjennomføre aksjoner, kampanjer og andre typer tiltak for at ungdom skal gå mer og utvikle en aktiv gåkultur, slik som "gå til skolen"-kampanjer, konkurranser, insentivordninger, "nudging" og mikromobilitetstiltak.
- Gjennomføre aksjoner, kampanjer og andre typer tiltak i samarbeid med bedrifter og lokale organisasjoner for at voksne skal gå mer og for å utvikle en aktiv gåkultur. Dette kan være kampanjer for å gå, sykle og reise kollektivt til jobben, tilrettelegging på arbeidsplassen (begrenset parkering, mobilitetsplaner, reisepolicy) og tiltak for å gå i nærmiljøet.
- Gjennomføre aksjoner og tilrettelegge for at eldre skal gå mer, for eksempel ved kollektiv- og gåkurs, turgrupper, rullatorfestival, fallelkurs og turvenn-ordning.
- Utnevne lokale ambassadører for gående og gåing i hverdagen, for eksempel politikere og ansatte i kommuneadministrasjonen, barnehager, skoler, lokalaviser, idrettslag og andre organisasjoner, kommunalt råd for funksjonshemmede, elderråd, eldresentre, ungdomsklubber, osv. De lokale ambassadørene kan bidra i det lokale arbeidet med gåstrategien (kartlegging, innspill osv) og i tillegg ha en viktig rolle i bevisstgjøring og gå foran med et godt eksempel.



4.6 Ansvar og samarbeid

Erfaring fra arbeidet med sykkelsatsing er at samlet innsats på flere felt gir resultater. En erfaring er at fysiske utbyggingstiltak og trafikkregulerende tiltak bør gjennomføres samlet, slik at de kan resultere i velfungerende helhetsløsninger som er forståelige og som bidrar til positiv stedsutvikling. En annen erfaring er at informasjon og kampanjer også bør knyttes til slike infrastrukturtiltak.

Dette er like relevant for tilrettelegging for gående. Det krever imidlertid at ansvaret for å følge opp de ulike delene av strategien er tydelig og at det er etablert rutiner og organer for samarbeid og koordinering. Gåstrategien bør fastlegge dette.

4.7 Oppfølging og forhold til annen planlegging

Strategidokumentet bør angi hvordan gåstrategien skal følges opp. Det kan være knyttet til:

- Oppfølging av mål og delmål i andre planer og konkrete tiltak.
- Utarbeidelse av plan for gangnett hvis den ikke er utarbeidet parallelt med gåstrategien.
- Utarbeidelse av handlingsprogram for gåing, med konkrete tiltak og finansiering av disse. Handlingsplanen bør rulleres hvert fjerde år.
- Hvordan strategien skal koordineres med og innarbeides i kommunens øvrige planlegging og planlegging gjennomført av andre aktører som for eksempel Statens vegvesen.

I tillegg til dette kan gåstrategien vise hvilke andre av kommunens strategier, planer og prosjekter som har mål og føringer som understøtter innholdet i gåstrategien. Det samme gjelder for statlige og regionale planer og strategier. Ved å koordinere oppfølging av disse strategiene og planene kan man skape synergier som kan bidra til gjensidig måloppfyllelse. Ulike tiltak kan også supplere hverandre.



5 Plan for gangnett

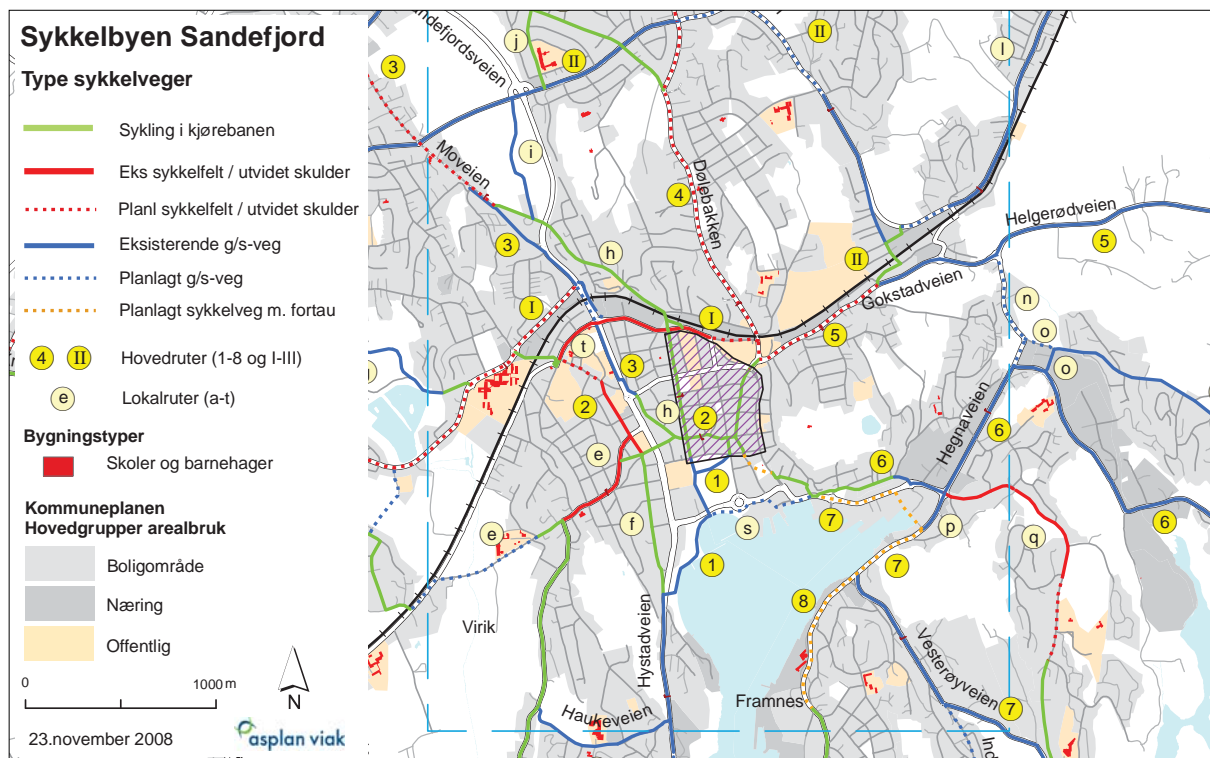
Planen skal fastlegge gangnettet. Den bør vise eksisterende gangnett sammen med ganglenker som mangler og som skal etableres. Planen kan være et enkelt plankart supplert med beskrivelse av prinsipper for utforming av de ulike rutene i nettet. Planen kan være vedlegg til lokal gåstrategi eller et eget dokument som grunnlag for tiltaksplan/handlingsprogram. Den kan også inngå i en kommunedelplan for gange. Krav til gangnettet er omtalt i kapittel 5 i del 2 i den nasjonale gåstrategien.

Planer for sykkelnettet i lokale sykkelstrategier kan være forbilde for utarbeidelse av plan for gangnett. For eksempel har Sandefjords hovedplan for sykkel plankart med ulike typer sykkelveger og et dokument med beskrivelse av de ulike rutene. For hver rute beskrives dagens situasjon, forslag til tiltak, planbehov for gjennomføring av tiltak og kostnader ved gjennomføring av foreslåtte tiltak. I tillegg viser dokumentet beregning av potensialet for sykkeltrafikk (arbeidsreiser) ved hjelp av ATP-modellen, samt krav til sykkelparkering og vegvisning.

Et annet eksempel er hvordan København kommune planlegger å utarbeide kart over gangruter: I Københavns handlingsplan for grønn mobilitet er fotgjengernettverk ett av tiltakene. I dette arbeidet skal bydelene definere lokale nettverk av fotgjengerruter. Rutene skal utgjøre de lokale nettverkene av forbindelser mellom viktige lokale målpunkter,

Referanse

Hovedplanen for sykkel i Sandefjord finnes på <http://www.sysselbyen-sandefjord.no/dokumenter/hovedsykkelplan.pdf>. Øvrig informasjon om planene for sykkelsatsing i Sandefjord finnes her: <http://www.sysselbyen-sandefjord.no/>



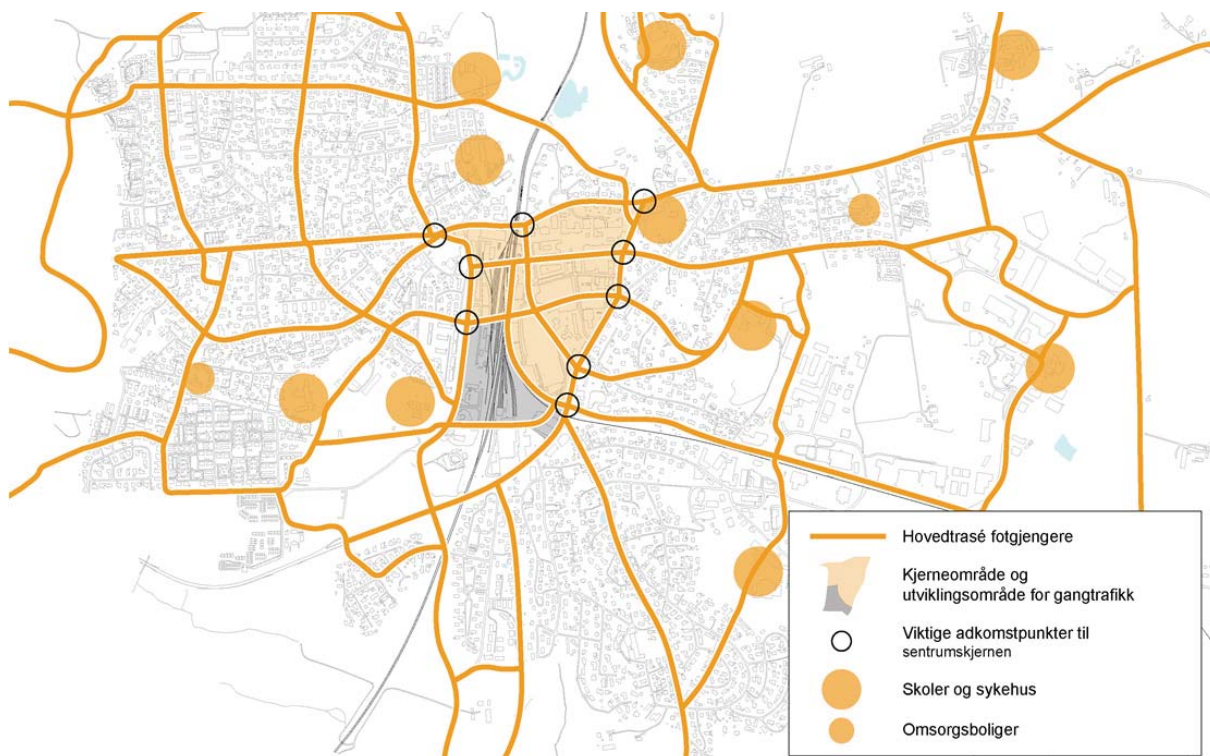
slik som skoler, bibliotek og lokalsentre. Også manglende lenker og behov for snarveger skal inkluderes. På hver rute skal det arbeides med forhold som kryssingspunkter, fremkommelighet, tilgjengelighet, belegg, belysning, beplantning, benker, møtesteder, opplevelser, komfort gitt av vedlikehold og renhold og mosjonsaktiviteter. Fotgjenger-nettverket skal sees i sammenheng med sykkelruter og mosjonsstier, og nettverket skal forsynes med vegvisningsskilter med informasjon om gangavstander og gangtid. Det interessante her er at mange ulike tema inkluderes, både transportrelaterte, opplevelsesrettede og aktivitetsrettede.

Ski kommune har i samarbeid med Statens vegvesen, Ruter og Akershus fylkeskommune utarbeidet vei- og gateplanen *Fra tettsted til urbant knutepunkt* for Ski tettsted. Planen tar utgangspunkt i gjeldende mål for utvikling av Ski og mål om at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, gåing og sykling. I planen er byen delt inn i tre soner utenfor hverandre; "fotgjengerbyen", "Sykkelbyen" og "omlandet". I fotgjengerbyen skal all ferdsel skje på de gåendes premisser. Dette innebærer korte gangavstander og gode kryssingspunkter, lav hastighet for biltrafikken, attraktive gater og plasser, universell utforming, god orienterbarhet, samt trygghet og trafiksikkerhet. Tre premisser er sentrale: Hovedruter med høy kvalitet, viktige gangakser skal krysse jernbanen, samt finmasket gangnett og tilrettelegging for snarveier i villaområdene

Referanse

Vei og gateplanen for Ski tettsted finnes på: <http://www.ski.kommune.no/PageFiles/58353/Sluttrapport%20Veg-%20og%20gateplan%20Ski%202012%2010%2004.pdf>

Illustrasjonen under er fra vei- og gateplanen.



6 Handlingsprogram og resultatmåling

6.1 Handlingsprogram

Handlingsprogrammet inneholder beskrivelse av tiltak som skal gjennomføres i en definert periode og eventuelt tidshorizont for gjennomføring av mer langsiktige tiltak. Det bør rulleres jevnlig, for eksempel hvert fjerde år. Tiltakene bør beskrives og programmet bør inneholde opplysninger om hvem som har ansvar for gjennomføring av de ulike innsatsområdene og hvordan tiltak skal finansieres. Avhengigheter og behov for samordning med andre tiltak eller aktiviteter i kommunen bør fremgå.

Gjennom handlingsprogrammet kan kommunen, Statens vegvesen, fylkeskommunen og andre aktører samordne sin innsats. Dette er gjort i mange handlingsprogrammer for sykkel, og er vesentlig for at de ulike vegeiernes tiltak kan utfylle hverandre og skape en bedre helhet.

6.2 Resultatmåling – årsmelding og gangregnskap

Resultatmåling krever at man har målt de samme temaene før arbeid med konkrete tiltak igangsettes. Ved utarbeidelse av gåstrategien må det derfor fastlegges hvordan resultatene skal måles og om det skal gjennomføres egne førundersøkelser som kartlegger forholdene på de valgte temaene.

Resultatene kan måles på en rekke måter:

- Følge opp definerte mål i den lokale gåstrategien.
- Ved hjelp av et indikatorsett for oppfølging av miljøvennlig transport.
- Ved «gåregnskap» med inspirasjon fra sykkelregnskapene.

Følge opp definerte mål. Det kan være nødvendig å utvikle egne resultatmål med indikatorer ut fra de definerte målene i den lokale gåstrategien. For mål knyttet til transportarbeid, kan lokale reisevaneundersøkelser dekke behovet. For kvalitativt rettede mål kan en løsning være kombinasjon av spørreundersøkelser og å måle forhold som er beskrevet under indikatorsett for oppfølging av miljøvennlig transport.

Årsmelding eller gangregnskap. Resultatmålingen kan presenteres i kommunens årsmelding. Da vil det trolig være mest aktuelt å fokusere på hvordan definerte mål er fulgt opp. En annen løsning er å utarbeide et eget gangregnskap med fokus på enkelte hovedtemaer, for eksempel:

1. Måloppnåelse
2. Nøkkeltall trafikk
3. Reisevaner
4. Rapportering av gjennomført arbeid i prosjekt og linjeorganisasjon
5. Økonomi

Sykkelbyene som erfaringsgrunnlag. Sykkelbyene i Norge har fått gjennomført en rekke undersøkelser som kartlegger transportvaner og holdninger blant innbyggerne. Dette kan brukes som inspirasjon for arbeidet med resultatmåling av lokale gåstrategier.

Flere sykkelbyer har utarbeidet sykkelregnskap som del av samarbeidet i interreg-prosjektet Nordiske sykkelbyer. Et sykkelregnskap inneholder nøkkeltall for sykkeltrafikken og innbyggernes vurderinger av kommunen som sykkelby (data fra transport- og brukerundersøkelser, trafikksikkerhetsdata, trafikktegninger osv.). Formålet med et sykkelregnskap er primært å følge opp, evaluere og synliggjøre kommunens utfordringer og resultater på sykkelområdet. Dette er også relevant for lokale gåstrategier. For eksempel fokuserer sykkelregnskapet for Kristiansandsregionen 2010 på følgende:

- Sykkelandel av alle reisende.
- Resultat av sykkeltellinger.
- Infrastruktur.
- Trafikksikkerhet og sykkelulykker.
- Lys- og hjelmbruk.
- Resultater fra spørreundersøkelser om sykkelvaner, for eksempel hva man bruker sykkelen til, hvorfor man sykler og hvorfor man ikke sykler, syklistenes tilfredshet, hva som skal til for å få syklistene til å sykle mer og ikke-syklistene til å sykle.

Referanse:

Info om prosjektet Nordiske sykkelbyer og sykkelregnskapene kan finnes her: <http://www.nordiskeysykelbyer.dk/StandardPage.asp?PgID=1&mID=1>



7 Kommunedelplan for gange

7.1 Innhold og planprosess

En kommunedelplan for gange kan ha samme type struktur som andre tematiske kommunedelplaner. Den må inneholde plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, slik definert i plan og bygningsloven for kommuneplanens arealdel, jf §§ 11-5 til 11-11.

Planprosessen skal også ivareta prosessuelle krav som blant annet sikrer varsling av oppstart av planarbeidet, krav til planprogram, medvirkning og offentlig ettersyn. Dette er beskrevet i §§ 11-2 til 11-18. Lovens bestemmelser om medvirkning, §§ 5-1 til 5-6 er også viktige her.

En kommunedelplan for gange krever altså en mer omfattende prosess og større grad av presisjon enn en lokal gåstrategi. Til gjengjeld får man en juridisk bindende plan basert på en prosess hvor aktuelle parter er trukket med og hørt.

Det er normalt kommunen som fremmer en kommunedelplan. Kommunen kan imidlertid samarbeide med andre parter om utarbeidelse av planen, for eksempel slik kommunene ofte samarbeider med Statens vegvesen om innholdet og plangrunnlaget for kommunedelplaner for store vegprosjekter.

7.2 Plankart

Plankartet må følge Plan- og bygningslovens krav til arealformål, angitt i § 11-7. Arealformål med underformål i tabellen under er mest aktuelle.

Loven sier at *"Der arealplanen bare angir hovedformål for arealbruk, skal det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser som klargjør vilkårene for bruk og vern av arealene, jf §§ 11-11 nr 2"*. I plankartet og bestemmelsene må det derfor fremgå at hensikten er å

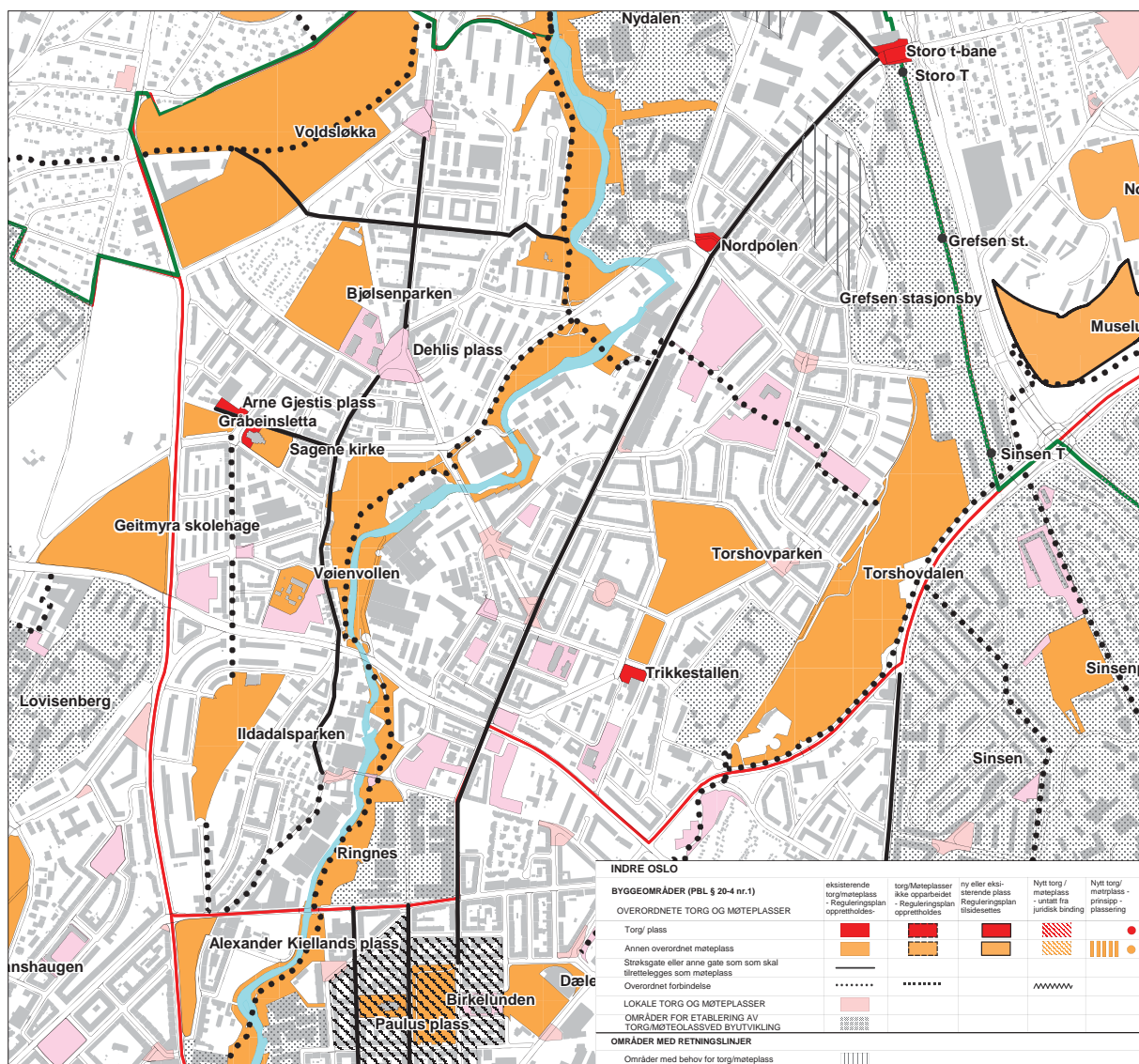
Forslag til arealformål i kommunedelplan for gange

Arealformål som er egnet i kommunedelplan for gange	Underformål	Kommentar
Bebyggelse og anlegg	Uteoppholdsarealer, evt øvrige underformål	Bør brukes til å fastlegge ganglenker som ligger innenfor byggeområder.
	Alle underformål	Viktige møteplasser og aktivitetsområder kan også fastlegges i planen
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		Bør brukes til å fastlegge gangruter som er del av trafikkanlegg. Gangarealer er ikke definert som eget underformål. Det foreslås å spesifisere dette under arealformålet og angi det som juridisk bindende linjer på plankartet med symboler for "gang- og sykkelveg", "gangveg" og "fortau".
Grønnstruktur	Naturområder, turdrag, friområder og parker	Bør brukes til å fastlegge grønne gangruter. I tillegg kan aktivitetsområder spesifiseres.
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Ferdsel, natur- og friluftsområder hver for seg eller i kombinasjon	Bør brukes til å fastlegge gangruter og turstier langs sjø og vassdrag

fastlegge gangnett (både eksisterende og nye lenker) og tilhørende funksjoner. De ulike områdene vil i tillegg kunne utnyttes til det aktuelle formålet. I tillegg kan plankartet angi hvor reguleringsplan opprettholdes og hvor reguleringsplan skal tilsidesettes (omtalt mer utfyllende i kap 7.4). Videre kan områder med retningslinjer avgrensnes på plankartet. Disse vil kun være retningsgivende og ikke juridisk bindende.

Eksempel. Kommunedelplan for torg og møteplasser i Oslo kommune er et relevant eksempel fordi planen fastlegger viktige gangruter i tillegg til torg og møteplasser. Link til planen er gitt i kapittel 7.3.

Utsnitt av plankart med tegnforklaring for Kommunedelplan torg og møteplasser, Oslo kommune



7.3 Bestemmelser

Det kan både utarbeides generelle bestemmelser (jf § 11-9) og bestemmelser til ulike arealformål (jf §§ 11-10 og 11-11). Det er viktig at bestemmelsene er enkle, entydige og lett å forstå. Antallet og omfanget av bestemmelser bør ikke bli for omfattende. Målbare bestemmelser, for eksempel knyttet til arealstørrelser eller etablering av en gangforbindelse, er lettere å følge opp enn intensjonsrettede bestemmelser.

Generelle bestemmelser og bestemmelser til definerte arealbruksformål. Generelle bestemmelser kan knyttes til en rekke forhold som er relevant for å ivareta gående, slik vist i tabellen under. Tabellen på neste gir forslag til bestemmelser som kan knyttes til definerte arealformål.

Forslag til generelle bestemmelser i kommunedelplan for gange

§	Tema angitt i PBL	Generelle bestemmelser i kommunedelplan for gange
11-9 nr 1	Krav om reguleringsplan for visse arealer eller for visse tiltak	Det kan stilles krav om å utarbeide reguleringsplan for ganglenker som ikke er planmessig sikret. Et eksempel her er snarveger, som ofte er utsatt for privatisering eller nedbygging. Dette kan også gjelde krav om reguleringsplan for nye gangforbindelser som skal etableres.
11-9 nr 2	Innhold i utbyggingsavtaler jf § 17-2	Kommunedelplanen kan gi bestemmelse om at nye ganglenker som er definert i planen skal inkluderes i utbyggingsavtaler for tilliggende områder, det vil si at grunneier eller utbygger skal besørge og/eller bekoste (helt eller delvis) ganglenken og eventuelt andre tiltak. Dette må stå i rimelig forhold til omfanget av utbyggingen.
11-9 nr 3	Krav til nærmere angitt løsning for ... veg og annen transport i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger og krav til det enkelte anlegg jf § 27-5.	Her kan det gis bestemmelser til utforming av de enkelte typene gangforbindelser, for eksempel differensiert mellom hovedgangruter, øvrige gangforbindelser og snarveger. Bestemmelsene må være så enkle at de favner ulike situasjoner. I tillegg kan typiske situasjoner detaljeres videre i retningslinjer eller planbeskrivelsen.
11-9 nr 4	Rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål ...	Et generelt rekkefølgekrav kan sikre at tilliggende gangforbindelser etableres som del av utbyggingsprosjekter. Dette bør trolig være et krav som videreføres til alle nye reguleringsplaner.
11-9 nr 5	Byggegrenser, utbyggingsvolum og funksjonskrav, herunder om universell utforming, leke-, ute- og oppholdsplasser,	Bestemmelser med funksjonskrav for ulike deler av gangnettet og eventuelt tilhørende funksjoner bør sees i sammenheng med bestemmelser med krav til de ulike løsningene. Det kan også innarbeides krav om å beskrive og vurdere konsekvensene for barn og unges oppvekstmiljø og at tilgjengelige barnetråkkregistreringer skal brukes som kunnskapsgrunnlag ved utarbeiding og vurdering av planer og byggesaker.
11-9 nr 6	Miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur, herunder midlertidige og flyttbare konstruksjoner og anlegg	Bestemmelsene kan favne aspekter omtalt i den nasjonale gåstrategien kap 4 Stedskvalitet. Da dette er tema som det er vanskelig å styre gjennom bestemmelser, bør slike bestemmelser være enkle og følges opp av for eksempel retningslinjer og/eller veiledningsmateriell. Krav om dokumentasjon i forhold til spesifikke tema kan gi godt grunnlag for videre dialog og kommunal behandling.
11-9 nr 8	forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid, ...	Det kan for eksempel innarbeides krav om å undersøke hvilke gangforbindelser og aktivitetsområder som er i bruk innenfor reguleringsområdet og planmessig sikre disse.

7.4 Retningslinjer

Plan- og bygningsloven angir ikke handlingsrommet for retningslinjer til kommunedelplaner. Derfor står en fritt i å utarbeide retningslinjer. Det bør rettes mot forhold som ikke sikres i bestemmelsene.

Mange kommuner har utarbeidet estetiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling. Slike retningslinjer kan brukes som utgangspunkt for arbeid med retningslinjer for gange, både med hensyn til detaljeringsnivå, tematikk, forankring i plan- og bygningsloven og overordnede planer.

7.5 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen kan ha følgende innhold:

Planens mål. Her bør hovedmål og delmål spesifiseres. Dette kan både favne mål for fysisk tilrettelegging av gangnett og tilhørende anlegg, mål for å fremme gange og mål for videre planlegging. Kapittel 4 om innhold i gåstategi kan brukes som inspirasjon her.

Beskrivelse av planens innhold. Dette bør rettes mot å beskrive hovedtrekkene i planen. Dette kan for eksempel være:

- At planen definerer gangnett med eksisterende og nye lenker, og eventuelt med differensiering i ulike typer gangforbindelser.
- At planen stiller krav til gangnett og utforming av omgivelsene for nye utbyggingstiltak.
- Hvilke bestemmelser og retningslinjer som knyttes til arealbruk og utforming.

Forslag til bestemmelser til definerte arealformål i kommunedelplan for gange

§	Tema angitt i PBL	Bestemmelser til arealformål i kommunedelplan for gange
11-10 nr 1	Best. til arealformål etter § 11-7 nr. 1, 2, 3 og 4: At mindre utbyggingstiltak ikke krever ytterligere plan dersom det er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivaretatt	Ved å stille krav om å ivareta etablerte gangforbindelser, inkludert snarveger, og nye gangforbindelser definert i plan, vil en hindre at disse gangforbindelsene bygges ned ved mindre utbyggingstiltak. Dette vil føre til to ting: A. I hovedsak vil mindre utbyggingstiltak (for eksempel tilbygg og garasjer) bli plassert slik at gangforbindelsen ivaretas. B. Der utbygger insisterer på å bryte med føringene, må det gjennomføres full reguleringsprosess. Dette vil gi mulighet for planmessig sikring av de aktuelle gangforbindelsene.
11-10 nr 2	Best. til arealformål etter § 11-7 nr. 1, 2, 3 og 4: Fysisk utforming av anlegg	Krav til utforming av ulike typer ganglenker innenfor definerte arealformål må sees i sammenheng med generelle bestemmelser, omtalt i tabellen over. Det bør her enten lages generelle bestemmelser for utforming av gangnettet eller bestemmelser for definerte arealformål
11-11 nr 5	Best. til arealformål etter § 11-7 nr. 5 og 6: at det for områder inntil 100 meter langs vassdrag ... I slikt område kan det også gis bestemmelser ... for å sikre allmennhetens tilgang til strandsonen	Bestemmelser som sikrer muligheten for å etablere gangforbindelser i strandsonen kan innarbeides der dette er aktuelt.

Beskrivelse av reguleringsplaner som tilsidesettes. Der kommunedelplanen tilsidesetter reguleringsplaner fordi de er i strid med kommunedelplanen, bør reguleringsplanene beskrives. Innenfor disse arealene vil kommunedelplanens arealbruk gjelde foran reguleringsplanen, men den opphever ikke reguleringsplanen formelt. Dette må gjøres i et eget vedtak, eller i forbindelse med at ny reguleringsplan vedtas. De aktuelle arealene avgrenses på kart og det bør oppgis hvilke reguleringsformål som berøres, samt eier av arealet.

Beskrivelse av planens sammenheng med andre planer og annet planarbeid. De kommunale og regionale planene som understøtter innholdet i kommunedelplanen for gange bør beskrives kort. Ved å koordinere oppfølging av planene kan man skape synergier og legge til rette for at ulike tiltak kan supplere hverandre.

Beskrivelse av planens sammenheng med andre tiltak i kommunen. En kommunedelplan kan ikke favne hele kommunens arbeid rettet mot gåing. Kommunedelplan for gange må derfor samordnes med annet arbeid i kommunen. Dette kan for eksempel være tiltak for å styrke gåkulturen som del av folkehelsearbeidet forankret i kommunepanens samfunnsdel og handlingsdel.

Beskrivelse av hvordan nasjonale mål og retningslinjer og overordnede planer for arealbruk er ivare tatt. Dette er et krav til planbeskrivelsen gitt av Plan- og bygningsloven §11-5. Her vil det være aktuelt å trekke inn en rekke nasjonale føringer, lover og regler, slik beskrevet i kapittel 10 i den nasjonale gåstrategien. Den nasjonal gåstrategien bør også inkluderes.

Oslo kommunes Kommunedelplan for torg og møtesteder er et relevant eksempel her.

Referanser:

Kommunedelplan for torg og møtesteder kan finnes på følgende link: http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/omradeutvikling_og_planer/kommunedelplaner/article240766-62187.html





8 Grunnlagsutredning og aktuelle metoder

8.1 Grunnlagsutredning for gange

En grunnlagsutredning bør synliggjøre dagens situasjon og behov for tiltak. Den kan også vise mulige strategier for å gjøre det attraktivt å gå for alle og få flere til å gå mer. Innholdet i grunnlagsutredningen for gange kan knyttes til:

- **Kartlegging og analyse av fysiske forhold og adferd.** Temaer som trafikk, reisevaner, gangatferd, gangnett, målpunkter, steds kvalitet samt drift og vedlikehold bør inngå.
- **Å synliggjøre mangler og belyse mulige tiltak** for å tilrettelegge for og påvirke folk til å gå mer.

Det bør utarbeides et samlet opplegg for utredningsarbeidet for å sikre at de valgte aktivitetene dekker de aktuelle behovene. Flere arbeidsmetoder bør tas i bruk. Kartleggingen kan gjennomføres ved befaringer, kartfesting og ulike analysemetoder. Spørreundersøkelser kan være aktuelt for å undersøke reisevaner og hva som skal til for at folk skal gå mer. Medvirkning bør være sentralt i arbeidet. Her kan folk både bidra med informasjon om de fysiske omgivelsene (gangnett, målpunkter osv) og komme med innspill til mulige tiltak. Utredningsarbeidet bør også sees i sammenheng med valgte innsatsområder, slik beskrevet i kapittel 4.4.

Et dilemma er at det egentlig er behov for å kartlegge ganske mye, men hvis ambisjonsnivået blir for høyt, vil det ikke bli gjort eller fulgt opp. Det er derfor viktig å velge riktig ambisjonsnivå og prioritere den informasjonen som trengs for det videre arbeidet. Utredningsarbeidet bør gi et tilstrekkelig grunnlag for videre arbeid, men uten å bli for vanskelig og/eller kostbart å gjennomføre. Hvis kartleggingen blir for detaljert og for omfattende og/eller man kartlegger tema som ikke blir brukt i det videre plan-/ strategiarbeidet, har man brukt for mye ressurser på denne fasen, som i stedet kunne bli brukt i arbeidet med plan/strategi, handlingsplan og gjennomføring.

Grunnlagsutredninger som basis for lokale planer og strategier

En grunnlagsutredning kan danne fundament og utgangspunkt for samarbeid mellom ulike aktører, for eksempel mellom vegholderne, og mellom ulike kommunale og private instanser. Arbeidsomfanget kan være relativt begrenset og det kan gjøres som en innledende fase før partene inngår avtaler om forpliktende samarbeid.

En grunnlagsutredning kan også utarbeides av kommunen alene som innspill til kommuneplanleggingen, eller som grunnlag for arbeid med gåstrategi eller kommunedelplan for gange.

Det er dessuten viktig at kartleggingssystemene som etableres bør brukes og vedlikeholdes aktivt over mange år.

Grunnlagsutredninger som tilleggsvurdering til KVVU

For storbyområdene kan en slik grunnlagsutredning også konkretisere hvordan persontransportveksten kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange. NTP 2014-2023 sier at gåing skal inkluderes i Konseptvalgutredning (KVVU): «KVVU/KS1 danner et viktig grunnlag for videre planlegging av transportsystemet i et byområde og forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler. Før avtaleinngåelse skal det foreligge en KVVU som er eksternt kvalitetssikret.» « ... Der det er behov for dette skal KVVU-ene suppleres med tilleggsvurderinger av hva som må til for å nå målet i Klimaforliket om at persontransportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». (kap 9.5.1.1 og 9.5.1.2)

Referanse

Konseptvalgutredning er omtalt på følgende måte på Statens vegvesens hjemmeside: <http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+%28KVVU%29+og+%28KS1%29>

Der grunnlagsutredningen skal supplere en eksisterende KVVU, bør den gis en form som samsvarer med krav fra Finansdepartementet. Det stilles krav om fire dokumenter; behovsanalyse, mål og strategidokument, overordnet kravdokument og alternativanalyse. Det er utarbeidet flere KVVUer for vei- og transportsystem i byer, for eksempel Tromsø, Bodø og Grenland, hvor gående er omtalt i varierende grad (finnes på www.vegvesen.no). Utfordringen er å bruke dette systemet på en egnet måte for å utrede gåing som transport og konsepter for å tilrettelegge bedre for gående.



8.2 Utredning av reisevaner og transportmiddelfordeling

Aktuelle tema og videre bruk

Følgende bør kartlegges og analyseres:

- Reisevaner generelt og til fots
- Transportmiddelfordeling
- Folks begrunnelser for sine reisevaner og transportmiddelvalg
- Hele turer til fots
- Gåing som del av kollektivreiser

Kartleggingen av reisevaner og transportmiddelfordeling kan gi grunnlag for å fastsette mål for gange og for resultatmåling. En lokal reisevaneundersøkelse og annen informasjonshenting om befolkningens preferanser kan legge grunnlag for analyse av hva som skal til for at folk skal gå mer, samt tiltak for å påvirke kulturen og den enkelte.

Metoder

Reisevaneundersøkelser. Generelt sett har de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) for lite utvalg for å kunne brukes på lokalt nivå for én gruppe trafikanter. Reismiddelfordelingen bør derfor kartlegges mer detaljert på lokalt nivå. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/14 økes antall respondenter i flere byområder. Dette muliggjør mer detaljerte analyser av lokalbefolkningens gangturer i disse byene. Dessuten utredes det hvordan lokale reisevaneundersøkelser kan gjøres oftere og enklere enn det gjøres i dag. I lokale reisevaneundersøkelser kan en også spørre om folks begrunnelser for hvorfor de går eller ikke går, og hva som skal til for at de skal gå mer. Som del av arbeidet med sykkelbyer har det i flere år vært gjennomført slike spørreundersøkelser. De kan gi et nyttig bakteppe for utarbeidelse av lokale reisevaneundersøkelser om gåing.

Tellinger kan supplere reisevaneundersøkelser og gi mer detaljkunnskap om trafikken lokalt. Dette kan gjøres både manuelt og maskinelt/automatisk. Det er imidlertid viktig å vite hvordan slike tellinger skal brukes før dette igangsettes.

Sammenheng med resultatmåling

Kartleggingen av gangturer, reismiddelfordeling og reisevaner bør sees i sammenheng med resultatmåling, da disse temaene må kartlegges jevnlig. Opplegget og detaljeringsnivået for kartleggingen i denne tidlige fasen bør derfor utformes slik at det kan gjentas senere og med blikk for hvilke mål det kan være interessant å rette gåstrategi eller tilsvarende planer mot.

Referanse

Noen sykkelbyundersøkelser kan finnes på: <http://www.sintef.no/Publikasjoner-SINTEF/Sok-i-publikasjoner/?query=sykelbyunders%c3%b8kelse> og <https://www.toi.no/publikasjoner/sykelbyundersoekelsen-i-region-soer-2010-article29692-8.html>

8.3 Utredning av gangnett og kvalitet i gangforbindelser

Aktuelle tema og videre bruk

Det er her hensiktsmessig å skille mellom overordnet struktur, det vil si gangnettet, og detaljene på den enkelte gangforbindelsen.

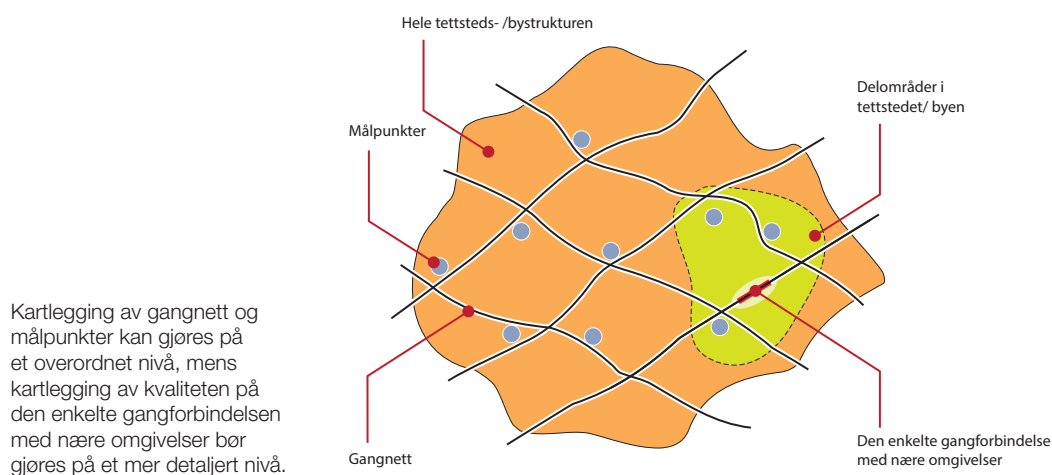
Kartlegging av overordnet struktur bør konsentreres om:

- Målpunkter (arbeidsplasskonsentrasjoner, boligkonsentrasjoner, skoler/barnehager, sentrumsområder, handelsområder)
- Kollektivtilbud med holdeplasser og knutepunkter, samt reell gangavstand eller sirkler på 400 m fra kollektivtilbudet
- Eksisterende gangnett kategorisert i ulike typer gangforbindelser (del av trafikknett, gangveger i grønnstruktur og snarveger)
- Avstander til/fra viktige målpunkter langs eksisterende gangnett
- Manglende ganglenker

På et overordnet nivå bør kartlegging av detaljene i gangnettet begrenses til:

- Å avklare om de enkelte lenkene kan være hovedgangruter med universell utforming. Stigningsforhold er viktig i denne sammenheng.
- Gi en grov tilstandsvurdering av gangnettet. Dette kan for eksempel gjøres ved å kartlegge detaljene i noen representative ganglenker.
- Undersøke hva som er typiske utfordringer. Dette kan være rettet mot både gangnettet, steds kvalitet og mangel på kvalitet i omgivelsene

Kartlegging på detaljert nivå. Som grunnlag for å kunne definere tiltak i handlings-/ tiltaksplan er det nødvendig med en mer omfattende kartlegging av detaljene i den enkelte gangruten: Standard, problempunkter og grad av/mulighet for universell utforming.



Metoder

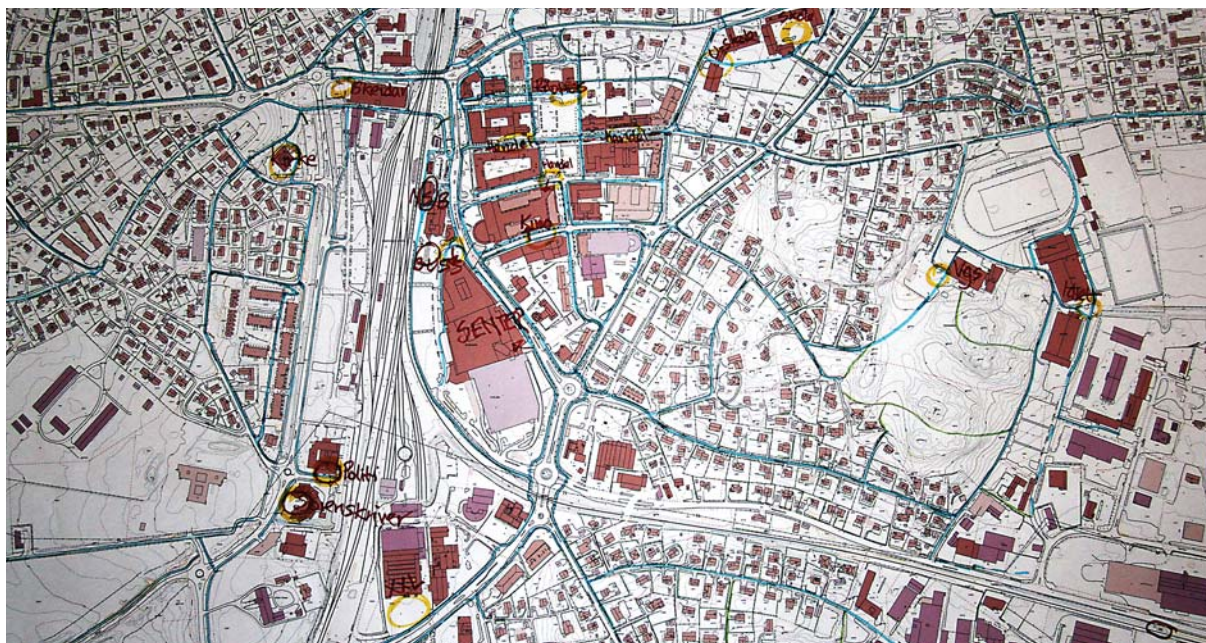
Kartlegging på overordnet nivå kan gjennomføres på mange ulike måter og med forskjellig ambisjonsnivå. Et viktig poeng her er å ha detaljert kunnskap om geografiske forhold, målpunkter, gangnett og hvor folk går. Det er nødvendig for å vite om gangnettet er effektivt med direkte ganglinjer og uten lange omveger. I mindre tettsteder hvor målpunkter, gangnett og gangmønster er relativt oversiktlig, kan kartleggingsarbeidet gjennomføres på en enkel måte. Befolkningen bør uansett engasjeres gjennom medvirkning. I større byer er det behov for mer omfattende kartlegging og medvirkningsprosess for å oppnå et egnet grunnlag for å definere gangnettet. Det finnes mange aktuelle metoder for kartlegging og medvirkning for å fastlegge gangnett og avklare behov for forbedringer. Noen av disse er:

Sammenstilling av registreringer på kart gir et godt grunnlag for medvirkning og analysearbeidet. Fortau, gangveger og andre gangforbindelser tegnes inn på kart sammen med målpunkter.

Målpunkter må defineres ut fra som er hensiktsmessig på det enkelte sted. Det kan være:

- Handel og service
- Arbeidsplasser
- Skoler
- Kulturinstitusjoner

Den innledende kartleggingen kan være veldig enkel. Et kart fra en workshop i Ski viser målpunkter (røde sirkler og tekst) og etablerte fortau og gangveier (blå linjer).



Målpunktene tegnes inn på kart sammen med andre registreringer. For større byarealer bør kartleggingen gjennomføres ved hjelp av for eksempel GIS. Da kan målpunktene defineres på bakgrunn av en kombinasjon av informasjon fra GAB-registeret, næringsregisteret og kommuneplanens arealdel. Fordelen ved å lage et regelsett for hvordan målpunktene skal defineres, er at de blir likt definert i hele byområdet.

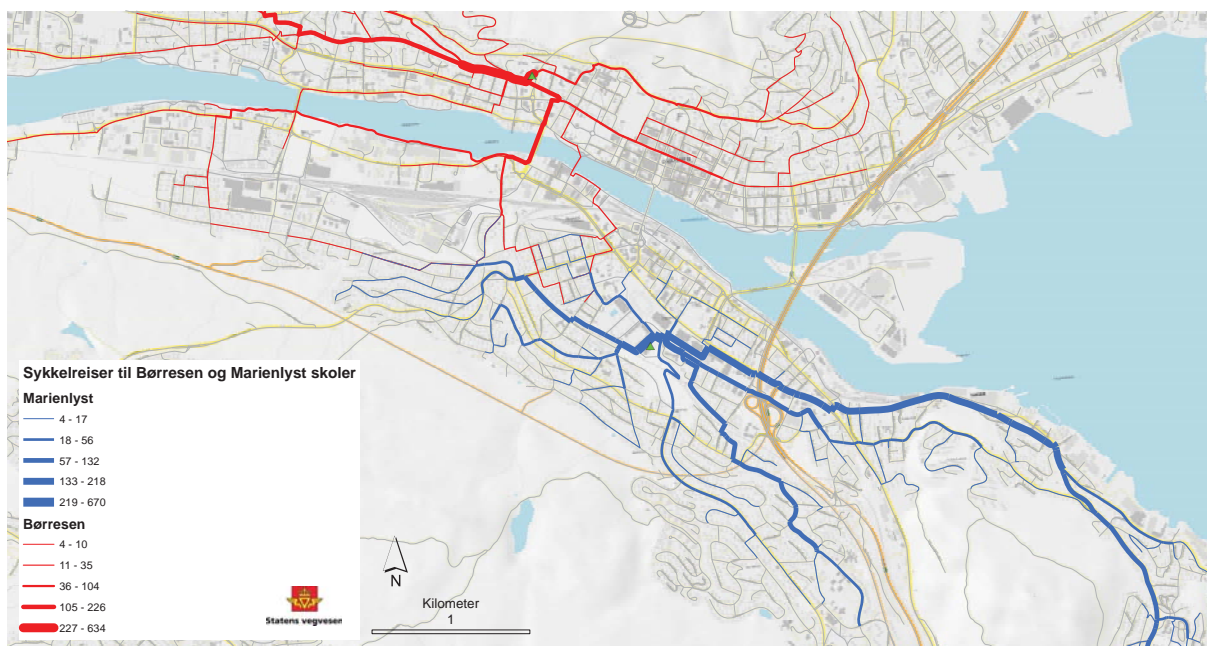
ATP-modellen gir mulighet for mer avansert kartlegging og analyse av gangnettet og målpunkter. Det er både en metode og et GIS-basert analyse og illustrasjonsverktøy til bruk i samordnet areal- og transportplanlegging. Ved hjelp av modellen analyseres sammenhengen mellom arealbruksmønstre og transportbehov, transporttilbud og trafikk. Den kan operere på et svært detaljert nivå, og bruker informasjon om vegsystem/transportnett, befolkning og bedrifter/arbeidsplasser som input.

Eksempelvis er ATP-modellen brukt til å synliggjøre sykkelruter for elever fra bosted til Marienlyst skole og Børresen skole i Drammen. Dette er som grunnlag til den åpne idékonkurransen *Get a bike - break free* (gjennomført av Futurebuilt med samarbeidspartnere). De tykkeste linjene indikerer størst potensiale for trafikkstrømmer med sykkel. Dette kan brukes som grunnlag for å velge ut hovedgangruter, få fram behov for snarveger og identifisere manglende lenker i gangnettet. Verktøyet er også nyttig til andre oppgaver som er relevante for gåstrategi og planer for gange. Det kan blant annet brukes til å analysere faktiske gangavstander i gangnettet. ATP-modellen er utviklet av Asplan Viak AS, og forvaltes av et brukernettverk.

Referanser

For nærmere informasjon se www.atpmodell.no.

Illustrasjon av sykkelreiser fra bosted til ungdomsskolene Børresen og Marienlyst i Drammen, utarbeidet av Statens vegvesen Region sør.



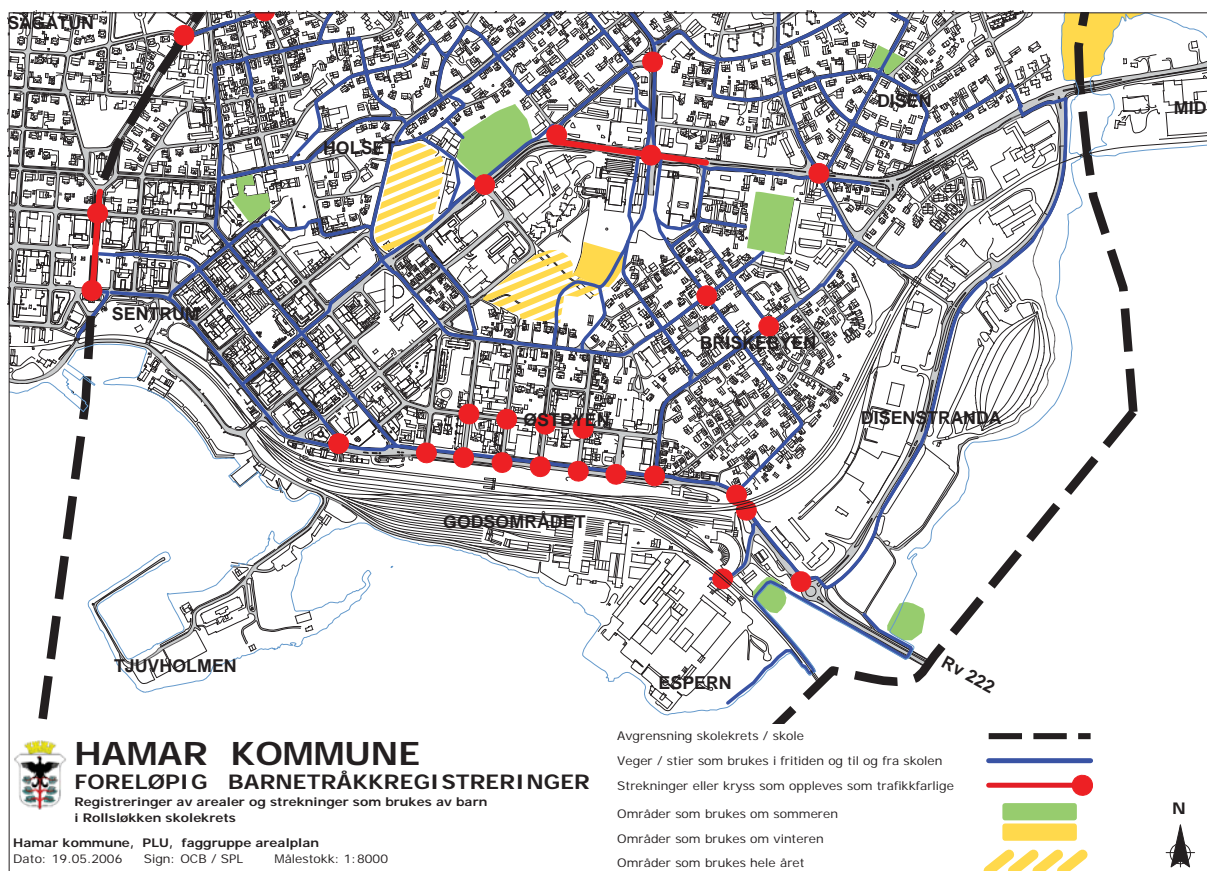
Barnetråkk er en metode for å kartlegge arealer som er viktige for barn. Barn selv tegner sin bruk av arealene i nærmiljøet i fritiden på kart. Barnas egne registreringer suppleres med registreringer gjennomført av barnehageansatte og lærere. Metoden er utviklet over mange år av Vestfold fylkeskommune og blant annet brukt av Statens vegvesen i planleggingen av E18. Mange kommuner bruker metoden, særlig i forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel. Metoden er godkjent av Datatilsynet.

Digitalt barnetråkk. Norsk Form og Statens kartverk har utviklet en digital versjon av dette verktøyet, hvor barn og unge lager kart som beskriver skoleveger, lekeområder, utrygge arealer og framtidssønsker. Registreringene gjøres av elever i samarbeid med lærer. Hensikten er at alle barnetråkkregistreringene skal gjøres etter samme lest. I tillegg til den pedagogiske verdien er hensikten at resultatene skal kunne brukes i planprosesser for å ta hensyn til barns og unges interesser i et område.

Folketråkk. Det bør også vurderes å lage en metode basert på Barnetråkk som favner alle grupper av befolkningen.

Referanse:

Link til aktuell informasjon:
<http://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Areal/Kommunal-arealplanlegging/Barn-og-unge/>



Medvirkning. En annen arbeidsmetode er slik det planlegges i København. Her skal bydelene definere lokale gangnett og medvirkning fra befolkningen skal være sentralt.

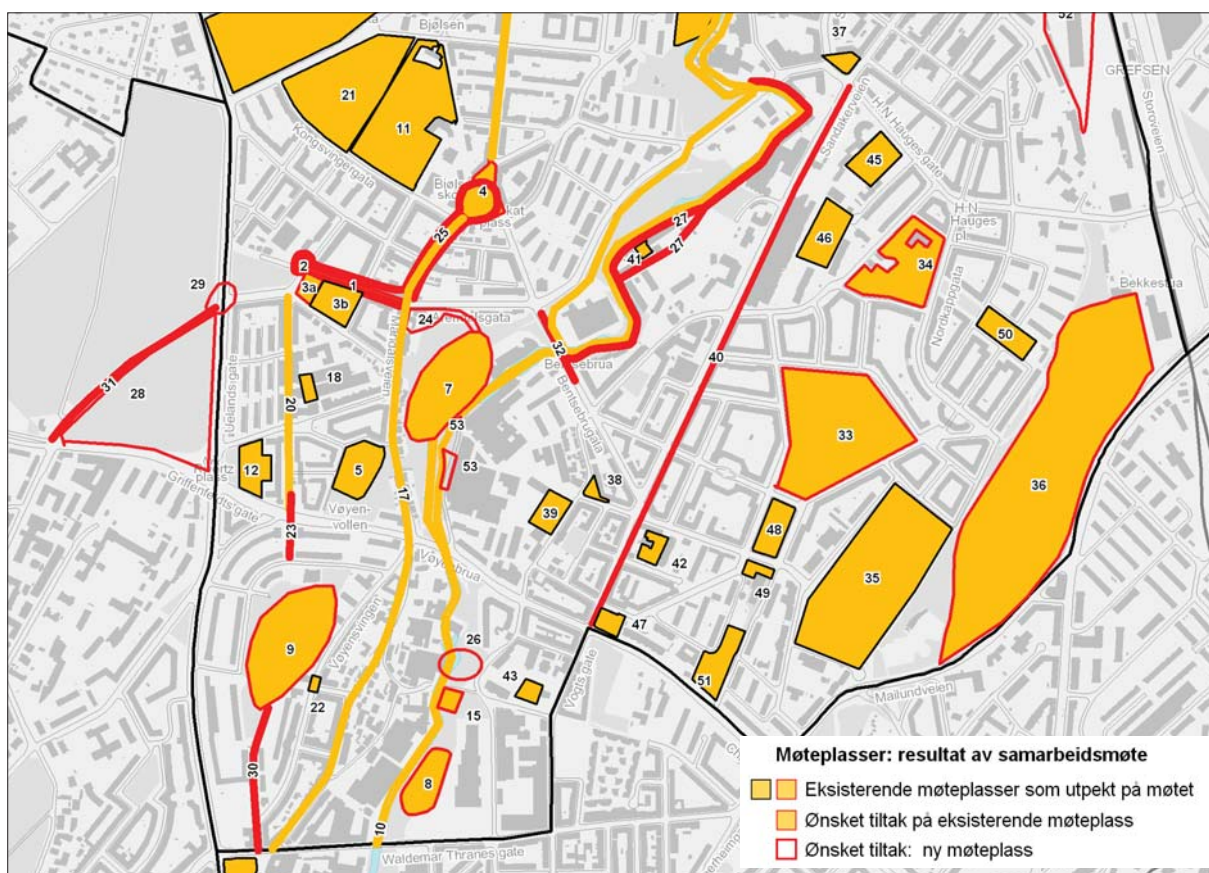
Referanser:

http://www.vegvesen.no/_attachment/72804/binary/710257?fast_title=Vedlegg+3+til+h%C3%A5ndbok+278+%28Sjekkliste%29.pdf
<https://www.toi.no/publikasjoner/helhetlig-inspeksjon-av-transportanlegg-i-by-utvikling-og-vurdering-av-metode-article30677-8.html>

Analyse. Det er viktig at utredningen også inkluderer analyse av gangnettet. Det kan for eksempel rettes mot mangler i gangnettet, om gangnettet er tilstrekkelig finmasket, om det gir effektive gangruter og hele reisekjeder med universelt utforming og at hovedgangnettet har mulighet for universell utforming.

Kartlegging på detaljert nivå. Kartlegging av detaljene i gangnettet kan ta utgangspunkt i sjekklisten som er vedlegg til Statens vegvesens håndbok 278 for universell utforming og/eller rapport 1163/2011 *Helhetlig inspeksjon av transportanlegg i by - Utvikling og vurdering av metode* fra Transportøkonomisk institutt. Det bør trolig utvikles en ny sjekklister eller kartleggingsmetode hvor alle temaene i den nasjonale gåstrategien innlemmes.

Kart fra medvirkningsmøte. Til kartene følger det lister som beskriver eksisterende møteplasser og forslag til tiltak eller nye møteplasser.



8.4 Stedskvalitet

Aktuelle tema og videre bruk

Det er her aktuelt å kartlegge og analysere stedskvalitet, både positive kvaliteter og hva som oppleves som negativt. Kartlegging og analyse av stedskvalitet vil være et viktig grunnlag for å avklare hvilke prinsipper som bør ligge til grunn for videre steds- og byutvikling og belyse behov for tiltak. Dette vil være et aktuelt grunnlag for byutviklingsprosjekter, byutviklingsplaner og byreparasjon. Dette kan påvirke visjonene, målene og de konkrete virkemidlene, slik som i Stockholms oversiktsplan, beskrevet i vedlegget bak. Kartleggingen kan også gi grunnlag for bestemmelser og/eller retningslinjer i kommunepanen, knyttet til utforming og ombygging av bebyggelse og anlegg. Den kan også danne grunnlag for å definere prosjekter for å forbedre stedskvaliteten.

Metoder

Kartlegging og faglig skjønn. Kartlegging av forhold som er viktige for den gående opplevelse kan til en viss grad kvantifiseres og synliggjøres på kart, for eksempel ved hjelp av GIS supplert med manuelle registreringer. Dette kan være publikumsfunksjoner i 1. etasje mot gater og gangareal, naturkvaliteter, aktivitetsområder, benker, luftkvalitet og støynivå.

Analyse av stedskvalitet bør i tillegg gjennomføres ved faglig skjønn basert på et sett av kvalitetskriterier. Kapittel 4 i del 2 av den nasjonale gåstrategien oppsummerer en rekke forhold som er avgjørende for gående. Disse kan danne utgangspunkt for en slik liste.

Jan Gehl og Lars Gemzøe har utarbeidet tolv kvalitetskriterier for aktivt byliv. Disse er også presentert i den nasjonale gåstrategien, kapittel 4.3 i del 2. Gehl Architects har operasjonalisert dette i en analysemetode de har anvendt i flere byområder. Flere av disse analysene er presentert på firmaets hjemmeside og kan brukes som inspirasjon til arbeidet med kartlegging av stedskvalitet.

Det svenske firmaet Spacescape har utarbeidet en analysemetode, blant annet ved bruk av GIS, som kan inspirere til kartlegging og analyse av stedskvalitet. De bruker også metoden "sosiopkart" som viser hvordan mennesker bruker og opplever byrom og parker i byen. Metoden er basert på en kombinasjon av brukerundersøkelser, spørreundersøkelser, observasjoner, møter og intervjuer om hvilke plasser folk bruker og hva de vurderer som verdifullt. Eksempler på bruk av disse analysemetodene finnes på hjemmesiden til SpaceScape.

Kartlegging og analyser bør tilpasses i omfang og rettes mot tema som kan håndteres i videre arbeid i kommunen, i Statens vegvesen eller i dialog med gårdeiere og private.

Referanser:

Link til prosjekter hos Gehl Architects: <http://www.gehlarchitects.com/#/159110/>
Link til prosjekter hos Space Scape: <http://www.spacescape.se/projekt/>

8.5 Trafikale forhold

Aktuelle tema og videre bruk

Oversikt over trafikale forhold er nødvendig for å planlegge for gående. Aktuelle data er:

- Trafikkmengder (ÅDT) for alle trafikantgrupper
- Fartsgrenser
- Gangfelt og fotgjengernes kryssingspunkter
- Ulykker med personskade

Det bør legges spesiell vekt på "konfliktpunktene" mellom ulike trafikantgrupper, dvs gående, syklist, varelevering, kollektivtransport og bilister. Spørsmålet er om de gående er tilstrekkelig prioritert i forhold til behov for framkommelighet, tilgjengelighet og opphold på en sikker og trygg måte.

Det kan også være aktuelt å analysere en rekke andre tema, hvor en ser på forholdet mellom trafikk og nærmiljø, slik som:

- Hvordan påvirker biltrafikken områdets karakter, rolle og bruk?
- Hvilken prioritet har gående i forhold til de andre trafikantgrupper (for eksempel fordeling av plass i gatesnittet)?
- Hvilke hovedveger gir miljøbelastninger (støy, forurensing) og reduserer attraktiviteten for fotgjengere?

Kartlegging og analyse av trafikale forhold gir grunnlag for mye av kommunens arbeid med areal- og transportplanlegging. I planer og strategier for gange kan det gi grunnlag for å legge føringer for samspill i trafikken og utforming av gangnettet. I tillegg kan slik kartlegging og analyse sammen med annen informasjon gi grunnlag for å utarbeide lokale transportplaner og gatebruksplaner. Dette vil være felles planer for all transport, herunder hvilke transporthensyn som skal prioriteres i ulike gater og veier. Dette gir et godt grunnlag for å fremme miljøvennlig transport gjennom aktiv prioritering av gange, sykkel og kollektivtransport og for å foreslå restriktive tiltak knyttet til bilbruk. Det kan også legge grunnlag for å vedta for eksempel reduserte fartsgrenser, slik Drammen kommune har gjort.

Metoder

Trafikkdata finnes til en viss grad i Statens vegvesens og/eller kommunens registre. De har relativ god oversikt over motorisert trafikk, men mangler gjerne data om sykkel- og gangtrafikken. For å få en god oversikt, må dataene suppleres med registrering av blant annet fotgjengernes kryssingspunkter.

Analysene av forholdet mellom biltrafikk og nærmiljø må baseres på innspill fra medvirkningen og faglig skjønn i et tverrfaglig samarbeid mellom trafikkplanlegger og byplanlegger.

Referanser:

Link til Drammens vedtak om fartsgrenser: <http://www.drammen.kommune.no/no/Nyheter/2012/Nye-fartsgrenser-i-sentrum/>

8.6 Drift og vedlikehold

Aktuelle tema og videre bruk

Følgende tema bør kartlegges og analyseres:

- Organisering, ansvar og driftsavtaler
- Vedlikeholdsnivå og -behov i gangnett og andre trafikkanlegg (både sommer og vinter)
- Driftsnivå og -behov i gangnett og andre trafikkanlegg (både sommer og vinter)
- Folks opplevelse av drift og vedlikehold av gangforbindelser og trafikkanlegg.

Dette kan benyttes som grunnlag for å utforme innhold i satsingsområde for drift og vedlikehold, samt justere driftsavtaler og praksis i drift og vedlikehold.

Metoder

Kartlegging av driftsavtaler bør gjennomføres for å avklare hvilke driftsavtaler som gjelder for de ulike delene av gangnettet. Et viktig spørsmål er om driftsavtalene dekker hele gangnettet. Et annet spørsmål er hvilke krav de stiller til vedlikehold og drift.

Inspeksjon av gangnett og andre deler av trafikkanlegg og sidearealer som fotgjengerne bruker (gater, veger, parkeringsplasser osv), bør gjennomføres for å avdekke anleggenes tilstand, skader og vedlikeholdsbehov, samt driftsbehov. Dette bør gjennomføres både sommer og vinter, sammen med inspeksjon av øvrige trafikkanlegg. Inspeksjonene av gangnettet bør gjennomføres med registreringer til fots og eventuelt på sykkel. Inspeksjon fra bil vil som regel ikke være tilstrekkelig. Det bør vurderes å utarbeide sjekklister for inspeksjon av alle forhold som er relevante for gangnett, både til bruk i arbeid med gåstrategi og tilrettelegging for gående.

I Statens vegvesens håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold skilles det mellom generell inspeksjon, enkel inspeksjon og hovedinspeksjon. Inspeksjon av gangnett bør i størst mulig grad samordnes med øvrig inspeksjon, slik at det gjennomføres som del av annet ordinært arbeid.

Brukerundersøkelser og medvirkning. I medvirkningen for kommunedelplan for torg og møtesteder var mange av ønskene rettet mot en generell oppgradering og generelt høyere drift og vedlikehold av dagens møtesteder, plasser og grøntarealer. Dette gikk på enkle ting som tømning av søppelkasser, generelt renhold og vinterdrift. Derfor bør man spørre brukernes, dvs de gående, om deres innspill og ønsker her. Dette kan enten være som del av et medvirkningsopplegg eller brukerundersøkelse. Rapporteringssystemer som for eksempel www.fiksgatami.no kan også tas aktivt i bruk.

Sammenstilling og analyse. Sammenstilling av resultater fra inspeksjoner og innspill fra befolkningen kan legges til grunn for analyse av situasjonen med status, behov og utfordringer. Her bør også informasjon om ulykker og andre trafikktema trekkes inn.



Vedlegg1: Making London a walkable city

Visjonen om at London skulle være en av verdens beste fotgjengerbyer innen 2015 resulterte i *The Walking Plan for London*. Et mål i planen er at flere skal benytte gange som sitt førstevalg for korte turer og at flere lengre turer skal foretas til fots i kombinasjon med kollektivtransport. I tillegg skal planen bidra til en revitalisering av det offentlige rom ved å skape byområder med høy kvalitet slik at det å gå oppleves som en verdifull og trivelig aktivitet.

The Walking plan for London (2004) hadde et kortsiktig mål som gikk på å stanse nedgangen i fotgjengerturer. I et mer langsiktig perspektiv – innen 2015 – er målene:

- Økning i andelen gående for turer under 2 miles (3,3 km) med 10 %
- Økning i gjennomsnittlig antall turer til fots per person/per år med 10 %
- Å øke Londons "walkability" – fotgjengervennlighet – med hensyn både folks opplevelse av dette og målt mot andre verdensbyer.

Planen har følgende tema:

Walking friendly city – fotgjengervennlig by – er definert til å være en by der folk foretrekker gange for å forflytte seg

Walkability – oversatt her (i mangel av noe bedre) til fotgjengervennlighet – er definert til i hvilken grad gange oppfattes som trygt, har gode tilknytninger, er lett tilgjengelig og er en hyggelig opplevelse.

Fem c-er benyttes til å beskrive forhold som gjør en by fotgjengervennlig:

Connected – Sammenhengende: Fotgjengerruter skal knytte sammen ulike områder og sentrale målområder som kollektivknutepunkter, skoler, arbeids-plasser, boligområder og fritidsarenaer. Rutene skal utgjøre et sammenhengende og forståelig nettverk.

Convivial – Trivelig: Fotgjengerruter og offentlige plasser skal være trivelige å bruke og innby til sosial omgang, inkludert andre trafikanter. De skal være trygge og innbydende og ha variasjon i aktiviteter og by på sanseintrykk langs strekningen.

Conspicuous – Oversiktig: Rutene skal være tydeligere og lesbare, om nødvendig ved hjelp av skilt og vegmerking.

Comfortable – Bekvemmelig: Høy kvalitet på belegning, tiltalende beplantning og arkitektur samt best mulig skjerming fra støy og luftforurensing fra biltrafikken, hvileplasser og leskur skal gjøre det å gå til en positiv opplevelse.

Convenient – Tilgjengelig/praktisk: Rutene skal være så direkte som mulig og by på best mulig forhold for de gående, ikke for bilistene. Dette gjelder for alle fotgjengere, også bevegelseshemmede. Fotgjengerkryssinger skal etableres som en rettighet og skal legges i ønskelinjer for gående.





Bedre design anses som nøkkelen til en urban renessanse i London

I planen erkjennes betydningen av kvalitet i det offentlige byrom. Dårlig design og vedlikehold har over tid ført til forsøpling og utrygghet i mange områder. Enkelte foregangsprosjekter har vist hvilket potensial det ligger i forgjengeraktivitet gjennom opprustning. Flere gangstrøk er allerede etablert eller utbedret som et ledd i byforskjønnelses-satsingen *100 Public Spaces Programme*.

Planretningslinjer skal sikre forholdene for gående

Improving Walkability – retningslinjer for hvordan strategiene i The Walking Plan skal følges opp gjennom den lokale planforvaltningen, ble utarbeidet året etter (2005). Den har fokus på viktigheten av sikre høy kvalitet i fotgjengerens omgivelser, herunder alle gater og plasser. Dette skal blant annet oppnås ved at det stilles krav om vurdering av forhold for fotgjengere i alle offentlige og private utviklingsplaner. Det konstateres at arbeidet med dette feltet krever en annen tilnærming enn det som er vanlig i veg- og trafikketatene og retningslinjene peker på behov for å involvere andre etater, brukergrupper og interessenter. Det er utarbeidet et sett med kriterier og krav for hva som skal vurderes i forbindelse med forhold for fotgjengere.

Prinsippene i gåstrategien for London er nå innarbeidet i transportstrategien for byen, *Mayor's Transport Strategy*.

Presentasjon av gåstrategien i London er basert på rapporten *Stedskvalitet i Oslo og Akershus, Temarapport* utarbeidet av Statens vegvesen Region øst, juni 2010.

Aktuelle linker:

Hovedsiden Transport for London – Walking plan for London:
<http://www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/2895.aspx>
Making London a Walkable city – The Walking Plan for London:
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/walking-plan-2004.pdf>
Improving Walkability – Good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/improving-walkability2005.pdf>
Mayor's Transport Strategy – hovedside:
<http://www.london.gov.uk/priorities/transport/vision-strategy>
Mayor's Transport Strategy – selve dokumentet ligger her:
<http://www.london.gov.uk/priorities/transport/publications/mayors-transport-strategy>
Publikasjonen Better Streets inngår i en serie med «Practical Steps». <http://www.london.gov.uk/sites/default/files/Better%20Streets.pdf>
Better Green and Water Spaces:
<http://legacy.london.gov.uk/greatoutdoors/bettergreen/>

Vedlegg 2 Flere går mer, fotgjengerstrategi for København

I prosjektet *Metropol for mennesker* arbeider København kommune med å skape økt byliv og flere fotgjengere. Som del av dette arbeidet inngår fotgjengerstrategien for København "Flere går mer". Gåstrategien er politisk vedtatt i 2011. Målet er at fotgjengertrafikken skal økes med 20 % fra 2009 til 2015.

Strategidokumentets oppbygning

Dokumentet er bygget opp med følgende hoveddeler:

1. Begrunnelse for å prioritere gående: Det skaper bedre byliv, det er miljøvennlig og det er sunt.
2. Statistikk og mål for gange. Blant annet er det et mål at lengden for gjennomsnittlig gangtur skal økes fra 10 til 12 minutter på 5 år. Her inngår også resultatene fra en undersøkelse om hva som kan inspirere befolkningen til å gå mer.
3. Fire utvalgte fokusområder hvor potensialet for vekst i fotgjengertrafikken vurderes å være høyest. Disse er omtalt under. For hvert av fokusområdene presenteres en fremtidsvisjon, forslag til tiltak frem mot 2015, eksempler fra andre byer samt inspirasjon til ytterligere tiltak.
4. Videre prosess beskrives ved å forklare hva de neste skrittene i arbeidet. Det legges vekt på å innarbeide innsatsområdene i forvaltningens drift og å fremme konkrete forslag til tiltak som kan finansieres over de kommende årenes budsjetter. I første omgang prioriteres to sammenhengende gangruter og utarbeidelse av bydelsvise planer for gangnett. Deretter vil det legges vekt på forbedring av utvalgte deler av disse gangnettene.
5. Beskrivelse av eksisterende prosjekter og vedtatte planer. Her nevnes den internasjonale fotgjengertraktaten som København sluttet seg til i 2008. Den gir en rekke retningslinjer for utvikling av omgivelser og gåkultur.

Fokusområdene

Fokusområdene i gåstrategien har ulike karakterer. De to første favner hele byen og forutsetter videre arbeid på bydelsnivå, mens de to andre er rettet mot geografisk avgrensede områder:

Utvikling av gåkulturen rettes mot at folk blir mer bevisst fordelene ved å gå, ved mer informasjon og flere arrangementer. Tiltakene frem mot 2013 er her rettet mot medvirkning i alle bydelene, adferdskampanjer som skal redusere antall korte bilturer, støtte til lokale arrangementer, informasjon i bydelene om lokale aktiviteter, gåbusser og gå-til-skolen-kampanjer, bedre tilbudet av opplevelser langs gangrutene, samt adferdskampanjer for å redusere konflikter mellom fotgjengere og syklister og syklistene og busspassasjerer.

Fotgjengerruter og møtesteder. Dette knyttes til å utvikle et sammenhengende nett av gangruter med møtesteder. Tiltakene frem mot 2013 er her rettet mot at alle bydelene



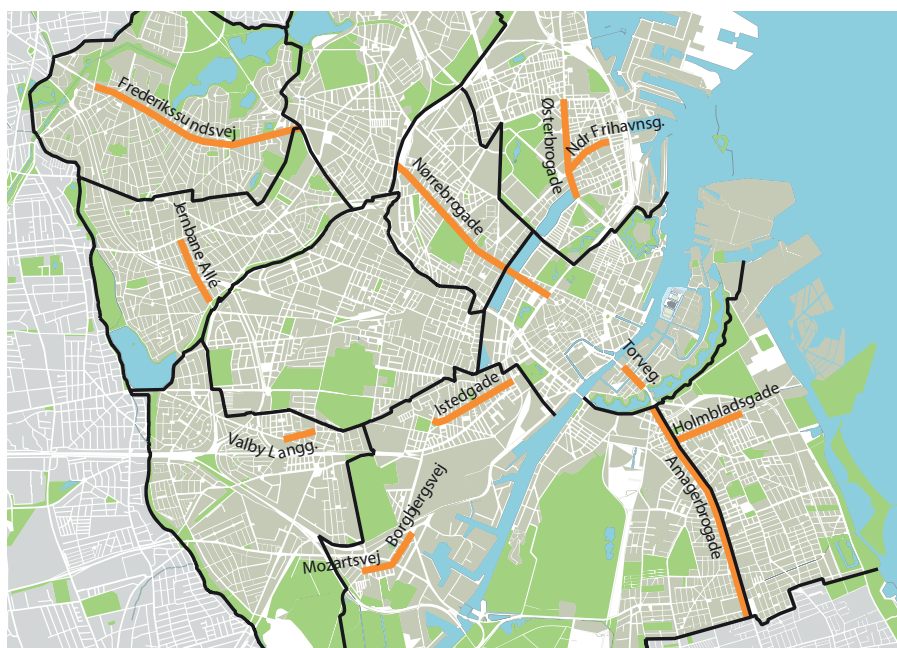
skal definere det lokale gangnettverket og møtestedene, etablere nye snarveger og gangforbindelser der det er "missing links", koordinere fotgjengerrutene med løperuter, grønne sykkelruter og lommeparker, etablere god belysning, etablere aktivitetsområder, prøve ut nye små møtesteder på rutenettet, heve standarden på renhold og snørydding, etablere flere grønne fotgjengerruter, plassere ut flere benker og gi gangrutene universell utforming.

Strøkgater har stor konsentrasjon av handel og service. Her er det stort potensiale for vekst gjennom å øke fotgjengernes komfort. Tiltak knyttes til 12 gater som er utpekt som strøkgater i kommuneplan 2009. Det er allerede utarbeidet egne retningslinjer for utvikling av strøkgatene. Tiltakene frem mot 2013 er her rettet mot ombygging av et utvalg strøkgater, innføring av 30 km/t fartsgrense, utvide fortausarealer, fotgjengervennlig belegg på fortau, høy standard på renhold og vinterdrift, samt flere toaletter, drikkefontener og benker.

Trafikknutepunkter. Komforten for fotgjengerne kan økes ved å skape bedre sammenheng med nettverket av gangruter samt å etablere lett tilgjengelige plasser. Tiltakene frem mot 2013 er her rettet mot definerte trafikknutepunkter, med god fremkommelighet i knutepunktet, integrasjon mellom knutepunktet og nærliggende nettverk av gangruter, lengre grøntid for fotgjengere ved signalregulering, tilrettelegge ved ventea-realene med benker og overdekkede, godt belyste oppholdsarealer, skilte gangavstan-der samt innarbeide hensyn til fotgjengere i alle Metro forplass-prosjekter.

Referanser:

Gåstrategien kan finnes her:
<http://www.kk.dk/da/om-kommunen/indsatsomraader-og-politikker/byplanlaegning-og-anlaeg/byplanlaegning/udviklingsplaner/metropol-for-mennesker/flere-gaar-mere-fodgaengerstrategi>



Københavns strøkgater, illustrasjon fra fotgjengerstrategien.

Vedlegg 3: Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm

Struktur på plandokumentet

Oversiktsplanen er på samme nivå som en norsk kommuneplan. Planen er vedtatt som veiledende for arealutviklingen og har et formelt plankart. Utgangspunktet for planen er at byen må utvikles for å gi rom for stor befolkningsvekst.

Oversiktsplanen er også et strategidokument for langsiktig utvikling ut fra en visjon for 2030. Visjonen vektlegger at byen skal være mangfoldig og rik på opplevelser, innovativ og voksende samt en by for byborgerne. Planen har ni fokusområder med retningslinjer for planlegging. På bakgrunn av disse er det definert fire byutviklingsstrategier med tilhørende veiledning. Planen beskriver også utpekte geografiske områder og trafikale tiltak.

Plandokumentet er et omfattende dokument på nesten 90 sider. Det følges nå opp på en rekke felt, blant annet med en arkitekturstrategi og en strategi for byens grønne arealer og karakter.

Innhold som kan være til inspirasjon for andre planer og strategier

Oversiktsplanen legger vekt på å utvikle bykvaliteter og drive strukturell byreparasjon slik at byens ulike områder skal ha god sammenheng. Dette er viktige aspekter for gående.

De fire byplanstrategiene skal til sammen bidra til å skape en tettere og mer sammenhengende by:

Strategi 1: Fortsette å styrke det sentrale Stockholm

Innsatsområder innenfor strategi 1 med relevans for gåstrategier og -planer:

- Skape tette og attraktive bydeler med funksjonsblanding og offentlige miljøer med høy kvalitet.
- Bedre sammenkobling mellom byutviklingsområdene og omgivende bydeler
- Planlegge for en sammenhengende og levende bymiljø i Stockholms indre bydeler
- Sikre behovet for innholdsrike parker, attraktive offentlige miljøer og strøk.

Strategi 2: Satse på attraktive tyngdepunkter

Innsatsområder innenfor strategi 2 med relevans for gåstrategier og -planer: Videreutvikle eksisterende kollektivknutepunkter i ytre by som tyngdepunkter med mangfoldige, tette og flerfunksjonelle bymiljøer. Her vektlegges blant annet:

- Øke forbindelsene mellom tyngdepunkter og omgivende bydeler
- Videreutvikle mangfoldige bymiljøer med utgangspunkt i områdenes kvaliteter
- Arbeide for et bredt tilbud av kommersiell service



Strategi 3: Koble sammen byens deler

Innsatsområder innenfor strategi 3 med relevans for gåstrategier og -planer: Strategien innebærer sammenkobling av byens deler med bedre infrastruktur for kollektivtrafikk, sykkel og gange, samt å etablere nye sammenhenger i bystrukturen, nye parker og nye møteplasser mellom byområdene.

Strategi 4: Fremme et levende bymiljø i hele byen

Innsatsområder innenfor strategi 4 med relevans for gåstrategier og -planer: Strategien innebærer en suksessiv utvikling av bybebyggelsen i hele byen for å møte lokale behov og skape et trygt og levende bymiljø.

Planens fokusområder med planretningslinjer som er spesielt relevante for gåstrategier og -planer:

Fokusområde	Planretningslinjer med relevans for gåstrategier og -planer:
Stockholm som byen på vannet	Skape attraktive strøk og bedre muligheter til rekreasjon ved byens vann - Utbygging av promenader skal fortsette og manglende lenker skal om mulig suppleres - I forbindelse med transformasjon av havne- og industriområder skal det skapes tilgjengelige, levende og tilstrekkelig brede strøk.
En sosialt sammenhengende og livlig by	Skape en by for alle ved å styrke det sosiale perspektivet i planleggingen Basere fysisk planlegging og endringer på kunnskap om befolkningens behov (undersøkelser og dialog). Øke forutsetningene for et tilgjengelig servicetilbud over hele byen Det legges vekt på å styrke både sentrum, knutepunkter og ytre bydeler ved blant annet opprusting av offentlig miljø, om- og tilbygg og å øke kundegrunnet med kompletteringsbebyggelse. Skape trygge og allsidige møteplasser og strøk i hele byen Det skal tilrettelegges for en rekke attraktive, sikre og "grenseoverskridende" møteplasser både utendørs og innendørs. Disse skal utformes ut fra ulike grupper behov og distriktets karakter. Steder som i dag er overfylt prioriteres, for eksempel som sentrumsområder, parker og torg, skoler og biblioteker, samt kollektivknutepunkter.
Idrett, rekreasjon og attraktive grøntområder	Sikre god tilgang av attraktive parker og grøntområder Her vektlegges blant annet trygghet, barn og ungdoms oppvekstmiljø og behovet for områder med ro.
Moderne transportsystem og bærekraftig transport	Innrette planleggingen på økt mobilitet for gående og syklister Et viktig utgangspunkt i planlegging for forbindelser og kommunikasjon i oversiktsplanen er å gi fotgjengere og syklister gode forhold i Stockholm.

Vedlegg 4: Den internasjonale traktaten for fotgjengere

Den internasjonale traktaten kan brukes som en rettesnor for arbeidet med å tilrettelegge for gange og få flere til å gå mer og an lastes ned på blant annet engelsk og dansk fra nettsiden www.walk21.com. Den egner seg også for politisk behandling, ved at en kommune kan slutte seg til den. For eksempel har København kommune gjort det. Traktaten har både en forside med hovedpunkter og plass for underskrift, og deretter et noe lengre dokument med utdyping av temaene. Forsiden er presentert i den nasjonale gåstrategien del 2 kapittel 8.8.

Traktaten kan sammenfattes på følgende måte:

Visjon

Å skape en verden der folk velger å gå og har mulighet til å gå som transport, for å være sunn og for å koble av. Å skape en verden der myndigheter, organisasjoner og enkeltpersoner:

- anerkjenner verdien av å ferdes til fots
- forplikter seg til samfunnsutvikling hvor sunnhet, effektivitet og bærekraftighet står sentralt
- samarbeider for å overvinne fysiske, sosiale og institusjonelle barrierer for at folk skal velge å gå.

Prinsipper og tiltak

Traktaten identifiserer gåendes behov og gir et felles rammeverk for å hjelpe myndigheter til å rette politikk, aktiviteter og samarbeid mot å skape en kultur der folk velger å gå. Hvert prinsipp er konkretisert med forslag til en rekke konkrete forbedringstiltak:

1. Økt inkluderende mobilitet. Tiltakene rettes mot universell utforming, sosial inkludering og høy kvalitet på drift og vedlikehold.

2. Godt utformet og vedlikeholdte byrom og offentlig tilgjengelige arealer. Tiltakene rettes mot å utforme og prioritere gatene for folk fremfor biler, drift som sikrer rene og godt belyste gater, trafikkikker gatekryssing i plan, ivareta behov for ulike fasiliteter og informasjon, samt sikre og videreutvikle grønne arealer og tilgjengelighet til vann.

3. Forbedret nettverk av gangruter. Tiltak rettes mot å skape og vedlikeholde et sammenhengende funksjonelle og sikre nettverk av gangruter av høy kvalitet mellom folks daglige gjøremål og målpunkter i lokalmiljøene. Videre å tilrettelegge for kollektivtransport og -knutepunkter med universell utforming og som er lett tilgjengelige, sikre og bekvemme for fotgjengere.

4. Fotgjengervennlig arealplanlegging og by- og tettstedsutvikling. Tiltak rettes mot å prioritere gående og syklende foran biltransport og prioritere lokal trafikk foran transport over lengre avstander. Boliger, forretninger og arbeidsplasser lokaliseres slik at folk kan gå til daglige gjøremål.

5. Færre farer i vegtrafikken. Tiltakene rettes mot å redusere trafikkfaren for fotgjengere fremfor å separere fotgjengerne og begrense fotgjengernes bevegelsesfrihet, utvikle en fotgjengervennlig kjørekultur, redusere biltrafikkens fart, tilrettelegge for gangkryssing av trafikkerte gater som gir minimal ventetid for fotgjengerne, samt sikre at tilrettelegging for sykkel ikke begrenser fotgjengernes sikkerhet og komfort.

6. Mindre kriminalitet og mindre frykt for kriminalitet. Tiltakene rettes mot å sikre "øyne på gaten" ved overblikk fra bygninger over gater og uteområder, intervjuundersøkelser for å avdekke utfordringer knyttet til personlig sikkerhet samt å trene ansatte i kollektivtrafikken for å øke bevisstheten om personlig sikkerhet for passasjerene.

7. Mer støtte fra myndigheter. Tiltakene rettes mot å utarbeide handlingsplaner for gående, basert på følgende: Involvere alle aktuelle representanter på alle nivåer (særlig fra transport, planlegging, helse, utdanning og politi), jevnlig rådføre seg med lokale organisasjoner som representerer fotgjengere og andre relevante interesseorganisasjoner (inkl unge, eldre og funksjonshemmede), innsamle kvalitative og kvantitative data om ferdsel til fots, integrere hensyn til gående i opplæring av fagpersoner innen trafikk, transport, helse, byplanlegging og byforming, skaffe nødvendige bevilgninger til å gjennomføre handlingsplanen, gjennomføre pilotprosjekter for å få frem gode eksempler og støtte opp under forskning, samt måle effekten av gjennomførte tiltak.

8. Gåkultur. Tiltakene rettes mot informasjon og kampanjer for å oppmuntre befolkningen til å gå, skape positiv innstilling til å gå som del av kulturarv og som kulturell aktivitet, tilrettelegge for oppdagelsesreiser til fots ved god skilting og forbindelser til offentlig transport, samt gi økonomiske insentiver og belønning til folk som går mer.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen