

Nasjonal gåstrategi og gåregnskap



Norges Nasjonale gåstrategi skal gjøre det mer attraktivt å gå og få flere til å gå mer i hverdagen. Den bygger på regjeringens mål om bedre helse gjennom økt fysisk aktivitet, mer miljøvennlig transport, et universelt utformet samfunn og bedre miljø i byer og tettsteder. Strategien gir konkrete nasjonale mål og innsatsområder for å nå målene. Det faglige grunnlaget viser hvorfor vi bør gå mer og beskriver aktuelle tiltak. Mange aktører har ansvar for å legge til rette for gåing. Statens vegvesen har en nøkkelrolle når det gjelder koordinering og utvikling av verktøy for opp-følgning. Nasjonalt gåregnskap er et slikt verktøy.

1 Bakgrunn og formål

Problem og bakgrunn

Mange norske byområder har store trafikk- og miljøproblemer. At bilen har stått sentralt i utviklingen av norske byer og tettsteder, har medvirket til lange avstander mellom daglige gjøremål. Planlegging så vel som drift og vedlikehold av arealer for gående har ikke vært viet samme oppmerksomhet som bilistenes vegnett. Ofte er det bilistene som dominerer i trafikken, noe som gjør omgivelsene lite trivelige for andre. At det er lite attraktivt og utrygt å gå kan medvirke til at folk ikke velger gåing som transportform i hverdagen.

Flere utviklingstrekk gjør det stadig viktigere å legge bedre til rette for gåing:

- Skal globale og lokale bærekraftsmål nås, må andelen reiser med miljø- og klimavennlige transportmidler økes, ikke minst i byområdene som forventes å vokse sterkt framover.
- Det er dokumentert at folk beveger seg for lite og at den fysiske aktiviteten må økes for å ivareta folkehelsen. Med tiltak for økt daglig gåing kan en nå de som ellers ikke trimmer.
- Gåing er den transportformen som flest personer med fysisk funksjonshemning føler problematisk (Hjorthol m.fl. 2014). Tilgjengelighet for alle gjennom [universell utforming](#) er blitt et uttalt mål. Omgivelsene må utformes slik at alle trafikantgrupper kan ferdes i gode omgivelser og nå daglige mål med sin transportmåte.
- En økende andel eldre i befolkningen er også et viktig argument for å legge bedre til

rette for gåing. Eldre har større problemer med gåing enn de har med andre transportformer.

- At mange barn i dag kjøres til skole og til fritidsaktiviteter er uheldig med tanke på deres helse, deres læring på skolen og på etablering av lite miljøvennlige transportvaner.

Flere statlige nøkkeldokumenter slår fast at det skal legges vekt på gåing og sykling i planleggingen, se Folkehelsemeldingen, Nasjonal helse- og omsorgsplan, Diskriminerings- og likestillingsloven, Nasjonal handlingsplan for Universell utforming, Klimaforliket, Nasjonal Transportplan og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transport-planlegging. De tre sistnevnte har som konkret mål at: «*Veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*»

Nasjonal gåstrategi - hensikt og innhold

Som grunnlag for strategisk arbeid for gåing, ga Samferdselsdepartementet i 2011 Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en [Nasjonal gåstrategi](#) med mål for perioden 2014-2023, forslag til virkemidler for å nå målene, og et rapporteringssystem for vurdering av måloppnåelsen. Strategien (Statens vegvesen 2012a), var en del av arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023). Den er vedtatt av Statens vegvesen og hovedprinsippene også av Regjering og Storting i forbindelse med behandlingen av siste NTP (2018 - 2029). Hensikten er å øke fokuset på gående.

«Med økt fokus på gående kan vi oppnå mer miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, bedre trafikksikkerhet, bedre kollektivtransport, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse, tryggere skoleveg, bedre nærmiljø for barn og unge og et mer levende bymiljø.»
(Statens vegvesen 2012a)

Strategien retter seg mot beslutningstakere, planleggere og politikere på alle nivåer; stat, fylke og kommune. Målgruppen er ikke bare aktører innenfor transportsektoren, men alle de som har oppgaver av betydning for gåing i hverdagen i både helse-, sosial-, miljø-, skole- og politisektoren.

[Nasjonal gåstrategi](#) (Statens vegvesen 2012a) har to deler:

- *Del I Nasjonal gåstrategi* definerer hovedmål og resultatmål samt gir hovedprinsipper og mål for seks innsatsområder med tilhørende virkemidler og tiltak som kan fremme gåing.
- *Del II Faglig grunnlag* oppsummerer en rekke fakta om gåing som vil være nyttig for de som skal følge opp gåstrategien. Den gir også oversikt over aktører, nasjonale føringer, lover og regler og planleggingsprinsipper. Se innholdsfortegnelse i boks nedenfor.

[Nasjonal gåstrategi](#) - Kort omtale av kapitlene i del II Faglig grunnlag

Kapittel 1 Fordeler ved tilrettelegging for gåing, gir fakta om hvordan gåing kan bidra til mer miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, levende og trygt nærmiljø, færre trafikkulykker, mer fysisk aktivitet og bedre helse samt økonomiske gevinster.

Kapittel 2 Reiser til fots, beskriver hvem som går samt hvor og hvor mye folk går.

Kapittel 3 By- og tettstedsstrukturer, tar opp hva ulike strukturer betyr for gangavstander, funksjonsblanding og sosialt liv.

Kapittel 4 Stedskvalitet, definerer viktige kvaliteter ved stedskvalitet og aktivt byliv.

Kapittel 5 Infrastrukturen for gående gir detaljerte anvisninger på hvordan gangnett, sentrumsområder, kollektivknutepunkter og handelsområder bør utformes.

Kapittel 6 Drift og vedlikehold av gangarealer beskriver betydningen av drift og vedlikehold og hvilke krav som bør stilles til dette.

Kapittel 7 Samspill i trafikken behandler konkret utforming for å sikre bedre samspill for ulike trafikantergrupper.

Kapittel 8 Gåkultur tar opp holdninger til gåing og betydningen av gode modeller og ambassadører for gåing.

Kapittel 9 Aktører gir oversikt over de mange statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører som har ansvar for oppgaver av betydning for å gjøre det mer attraktivt å bruke beina og bidra til å øke omfanget av gåing.

Kapittel 10 Nasjonale føringer, lover og regler ser på hvilke krav til gående som stilles i stortingsmeldinger, lover, forskrifter og retningslinjer. Flere slike rammeverk omtales også i [tiltakskatalogen](#).

Kapittel 11 Planlegging fokuserer på betydningen av å få innarbeidet hensynet til gående i alle relevante plantyper i kommuner og fylker. Her beskrives også aktuelle planverktøy og hjelpemidler.

Nasjonalt gåregnskap

Et viktig resultat av gåstrategien er at Statens vegvesen fra 2015 skal utarbeide et Nasjonalt gåregnskap. Regnskapet vil gi et bedre grunnlag for oppfølging av ulike konkrete mål i NG. Regnskapet beskriver gangtrafikken, barns reiser og trafikkulykker med data fra den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen (RVU) og Statistisk sentralbyrå (SSB). Omfanget av bygging av gangareal, av drift og vedlikehold samt av bevilgninger for gående er hentet fra etatens årsrapporter. I tiltaket har vi med en del resultater fra de to siste Nasjonale gåregnskapene (Statens vegvesen 2017a og 2018).

2 Hovedmål og resultatmål

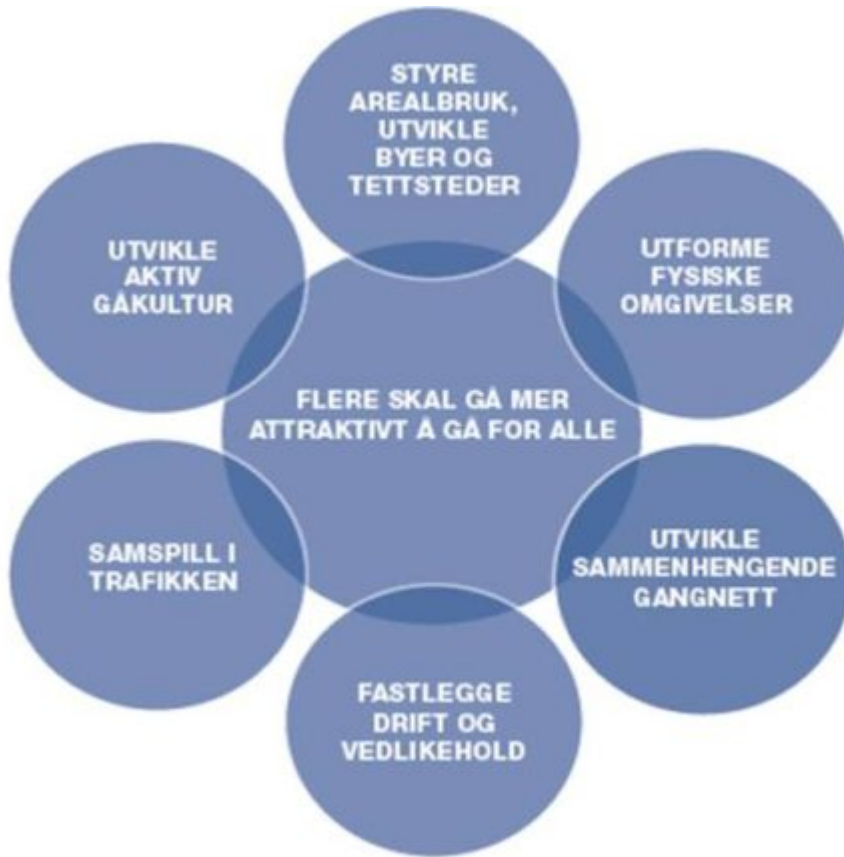
Hovedmål

Den nasjonale gåstrategien har to hovedmål, vedtatt av regjering og storting, ved behandlingen av NTP 2014-2023 og NTP 2018 – 2029:

- *Det skal være attraktivt å gå for alle.*
Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen.
- *Flere skal gå mer.* Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolknings-grupper skal gå mer i hverdagen.

Seks innsatsområder

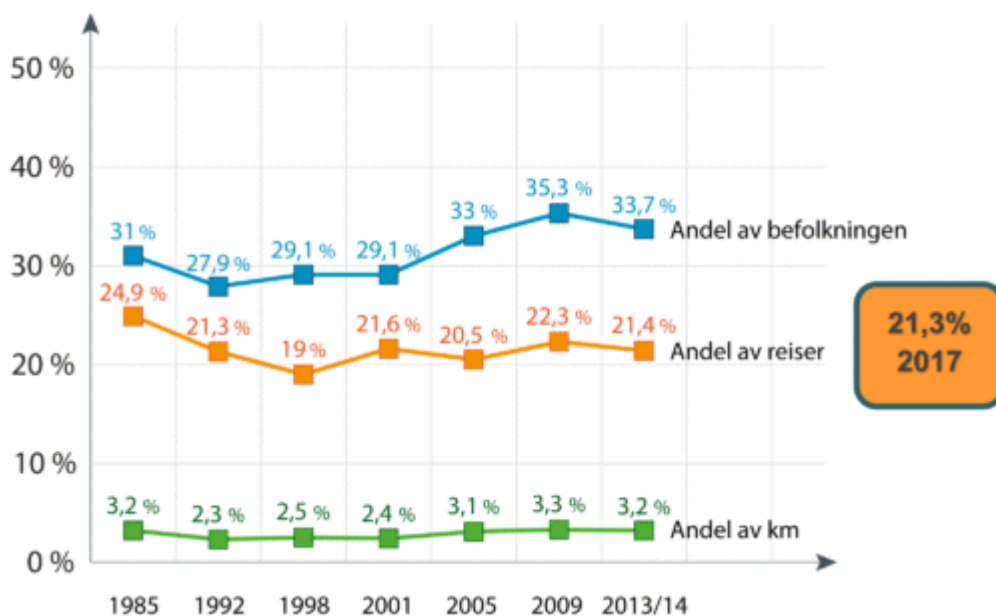
For å nå gåstrategiens mål er det nødvendig med innsats på flere områder, se figur 1. Gåstrategien omfatter seks innsatsområder med definerte målsettinger, virkemidler og tiltak. Disse blir behandlet i påfølgende kapitler. Kunnskap, formidling og oppfølging av målene er et viktig element i den Nasjonale gåstrategien og behandles i et eget kapittel.



Regjeringens mål er at alle skal gå mer.

Foto: Ellen Haug

Figur 1: Innsatsområder i Nasjonal gåstrategi som må spille sammen for å nå målene. Kilde: Statens vegvesen 2012a.



Figur 2: Utvikling fra 1985 - 2016/17 i andel av alle reiser der hele turen ble gjort til fot og andel av befolkningen som foretok slike reiser. RVU 2013/14 og RVU 2016/17. Prosent. Kilder: Nasjonalt gåregnskap 2016 og 2017.

Konkrete resultatmål fram til 2023

Gåstrategien ble først vedtatt som en del av NTP 2014 - 2023. De konkrete resultatmålene har derfor i hovedsak året 2023 som målpunkt. Resultatmålene er:

Høyere andel personer som gjennomfører en hel reise til fots

I 1985 gjennomførte 31 prosent av befolkningen en hel reise til fots på registreringsdagen og i 2013/14 hadde andelen økt til 34 prosent (Hjorthol m.fl. 2014), se figur 2. Utviklingen går m.a.o. i riktig retning for å nå målet om minst 50 prosent.

Høyere andel hele reiser til fots

I 1985 var 25 prosent av alle reiser som befolkningen hadde gjennomført, hele reiser til fots. Etter en nedgang på slutten av 1990-tallet har andelen økt noe og er nå stabilisert på ca. 21 prosent, se figur 2. Det er et mål å øke andelen, men strategien gir ikke noe konkret resultatmål da dette må sees i sammenheng med mål for sykling og kollektivtrafikk.

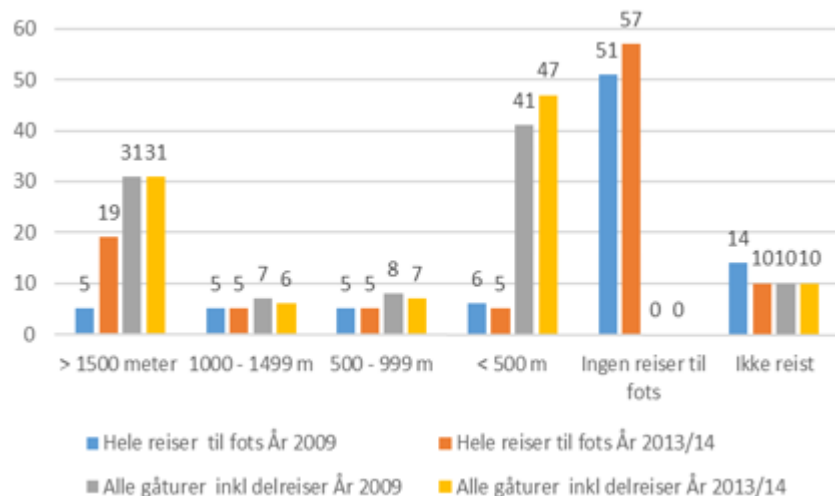
Flere skal gå og flere skal gå lengre

Gåreiser er ofte kortere enn reiser med andre transportmidler. Målet er å redusere andelen som ikke går i det hele tatt til under 10 prosent og å øke andelen som går mer enn 1,5 km om dagen til 25 prosent før 2023. I 2009 foretok 14 prosent av befolkningen ikke hele turer til fots, men i 2013/2014 var dette tallet redusert til 10 prosent og målet nådd. Hele reiser til fots økte fra 5 til 19 prosent og er på god vei mot målet. Ser man på alle gåreiser dvs. inklusive reiser som del av reiser med andre transportmidler, gikk 31 prosent av befolkningen totalt 1500 meter eller mer daglig begge år, se figur 3 (Nasjonalt gåregnskap 2016, Vågane m.fl. 2009 og Hjorthol m.fl. 2014).

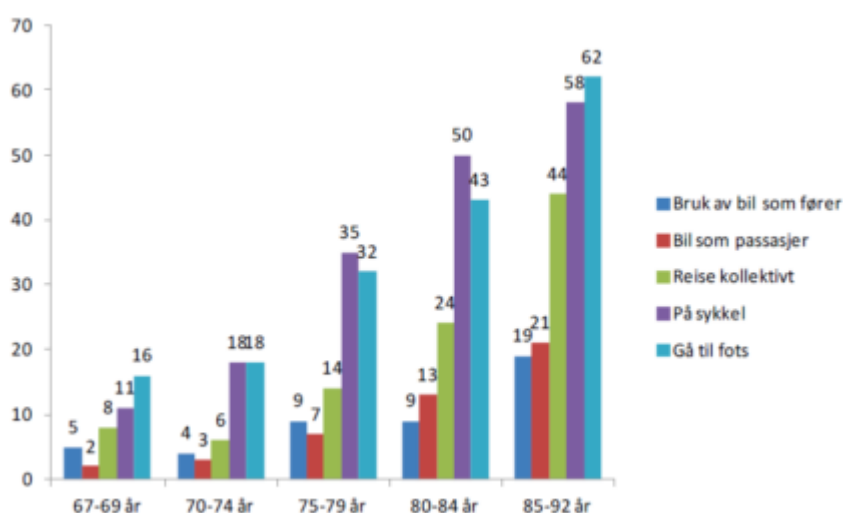
Jevnere fordeling av andel gående mellom befolkningsgrupper

Det er særlig viktig å øke andelen hele reiser til fots i de gruppene som i dag går lite, f. eks.

menn og alle i yrkesaktiv alder. Selv om eldre går mer enn andre voksne, er det et mål at flere eldre skal gå mer i 2023. De er den gruppen som har størst problemer med å gå, se figur 4, Nordbakke 2011 og Hjorthol m.fl. 2014.



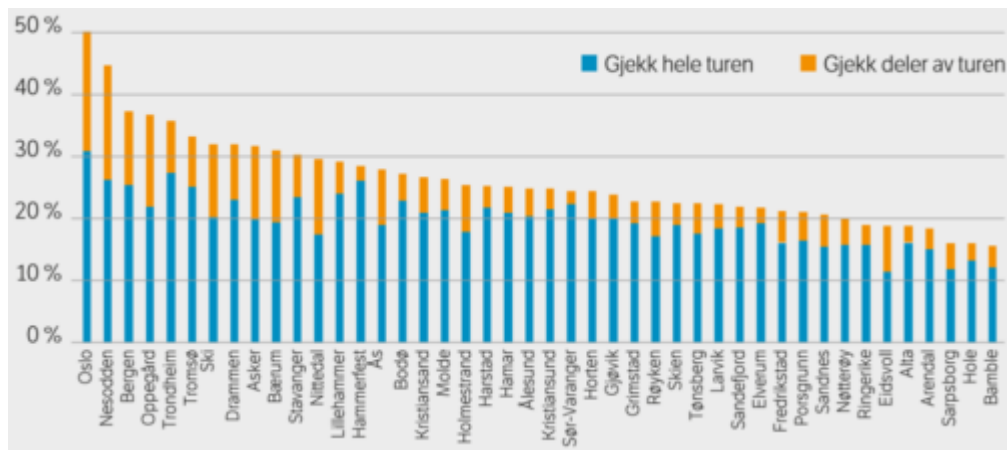
Figur 3: Utvikling i lengde 2009 - 2014 for hele reiser til fots og all gåing inklusive til/fra andre transportmidler. Prosent. Kilder: Nasjonalt gåregnskap 2016, Vågane m.fl. RVU 2009, Hjorthol m.fl.



Figur 4: Andel personer > 67 år som har noen eller store problemer med reisemåter/bruk av transportmidler i Kristiansand 2012. Prosent. RVU 2013. Kilde: Hjorthol m.fl. 2013.

Flere skal gå i sitt nærmiljø uansett hvor de bor

Målet for 2023 for andel reiser til fots av alle reiser i nærmiljøet (definert som reiser innenfor 2 km fra boligen) er satt til 68 prosent. I 2009 var andelen vel 50 prosent og i 2013/14 var den 52 prosent. 2013/14 (Vågane m.fl. 2009 og Hjorthol m.fl. 2014). Det er store geografiske forskjeller. Folk i de store byene går mest, se figur 5. Mål for gåing i byer og tettsteder må fastsettes lokalt. For forslag til lokale mål som kan brukes som utgangspunkt, se [kommunale/lokale gåstrategier](#).



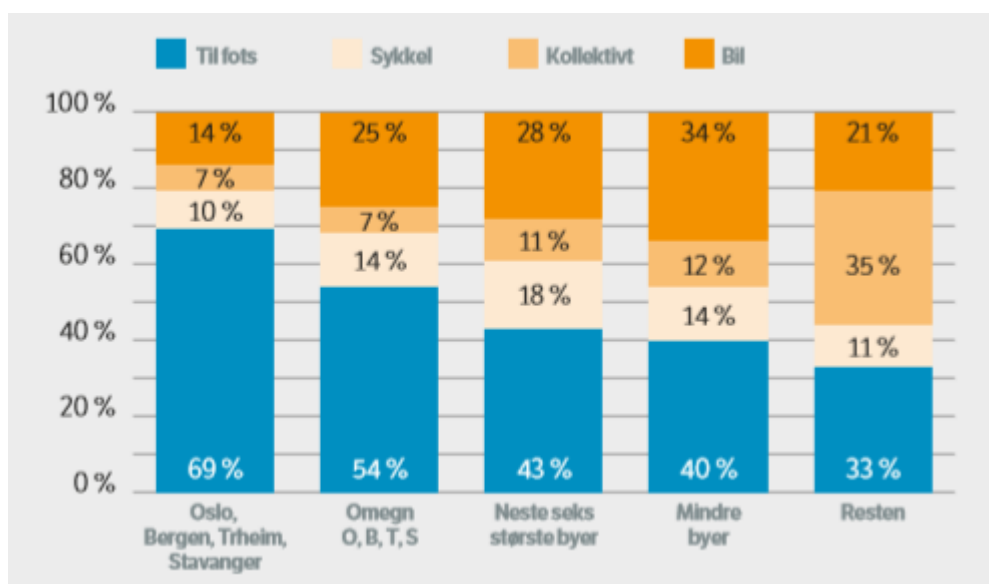
Figur 5: Andel hele reiser der

hele (blå farge) og/eller deler av vegen (gul farge) ble foretatt til fots 2013/14 etter hvor folk bor i landet. Kommuner med over 400 respondenter. Prosent. Kilder: Nasjonalt gåregnskap 2016, Hjorthol m.fl. 2014.

Flere barn skal gå eller sykle til og fra skolen

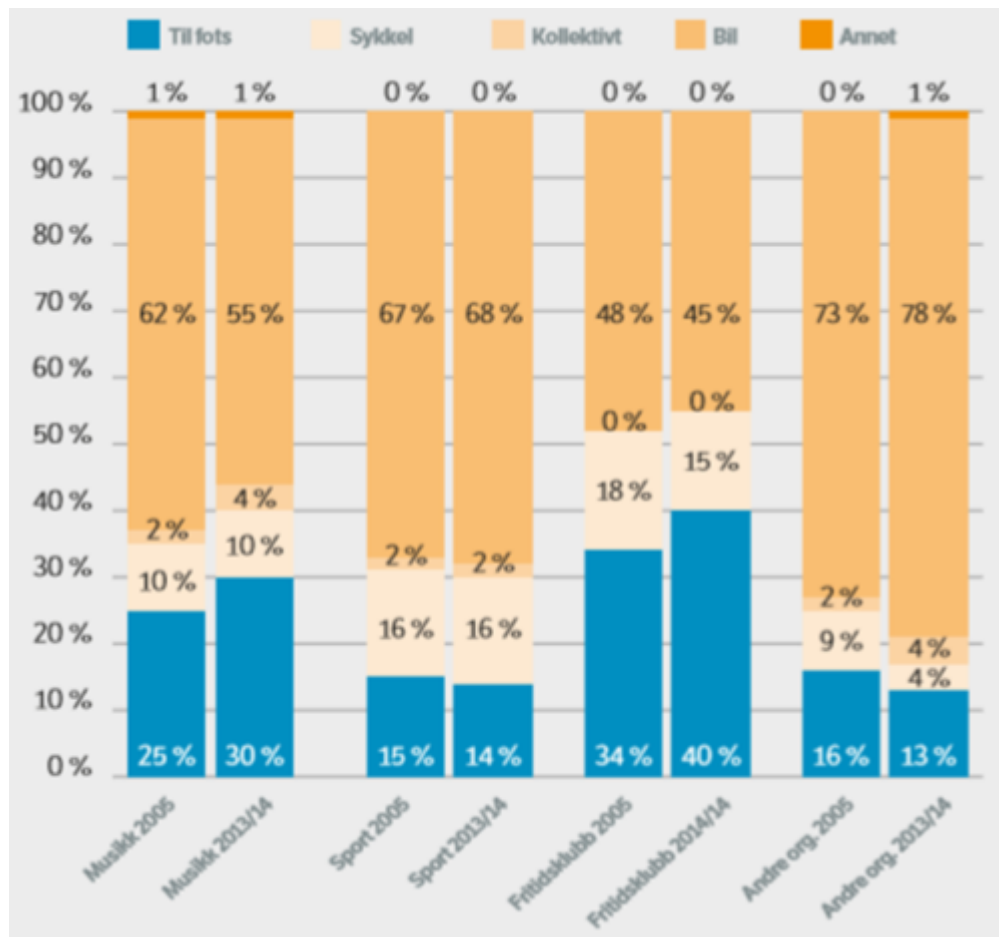
Det er et mål i Nasjonal transportplan og den Nasjonale sykkelstrategi at minst 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. I Barneåret 1979 var dette målet nesten en realitet. Tre fjerdedeler av barna gikk eller syklet til skolen og bare 3 prosent ble kjørt i bil (Kolbenstvedt 2014). Den store endringen i dette mønstret skjedde fram mot 2002 da andelen barn som gikk eller syklet var redusert til ca. 60 prosent, og 20 prosent ble kjørt i bil til skolen. Målet følges nå opp i en egen barneundersøkelse i RVU.

Andelen barn som går eller sykler har ikke endret seg vesentlig siden 2002, men andelen som blir kjørt økte til 25 prosent i 2005 og har ligget der siden. Andelen barn som kjøres er større for de mindre barna, se figur 6, og øker med avstand til skolen og skolevegens kvalitet (antall nødvendig kryssinger, andel uten fortau, farten på strekningene). Med tanke på tiltak er det viktig å merke seg at andelen som blir kjørt med bil er enda høyere på fritidsreiser, se figur 7.



Figur 6: Reisemåte til skole

etter bosted. Prosent. Nasjonalt gåregnskap 2017, Hjorthol og Nordbakke 2015.



Figur 7: Reisemåte til ulike typer fritidsreiser for barn i alderen 6-12 år i 2013/14. Prosent. Kilder: Nasjonalt gåregnskap 2017, Hjorthol og Nordbakke 201

3 Utforming av fysiske omgivelser

Målsetninger

Nasjonal gåstrategi setter opp tre målsetninger for tilrettelegging for de gående gjennom utformingen av de fysiske omgivelser:

- *Utvikle by- og tettstedstrukturene til å bli mer tilrettelagt for gåing*
- *Utvikle attraktive omgivelser med utgangspunkt i gåendes forutsetninger og behov*
- *Utvikle sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.*

Rekkevidden for gangturer er begrenset, jf figur 3. By- og tettstedstrukturen bør utvikles slik at den sikrer gangavstand mellom daglige gjøremål, til kollektivtransport og til målpunkter. Samtidig må kvaliteter i nærmiljøet ivaretas, f. eks. ved at fortetting ikke går på bekostning av leke- og rekreasjonsarealer, se [Trafikkreduserende fortetting](#) og [Fortetting med kvalitet](#). For å være attraktive for gående må omgivelsene gi tilstrekkelig opplevelseshet, f. eks. gjennom interaksjon mellom aktiviteter i bygningers første etasje og de gående på gaten. Det må både være plass til målrettet gangtrafikk, møteplasser og aktiviteter. Byrom og

møtesteder må være inviterende og bør ikke ha støy og luftforurensning over gjeldende grenseverdier. Fotgjengernes behov for framkommelighet, sammenhengende reisekjeder, [universell utforming](#) og forutsigbar standard må ivaretas både i gangnettet og i den detaljerte utformingen av gangforbindelser og holdeplasser, se tiltakene [Fysiske anlegg for gående](#), [Belysning for gående](#), [Snarveier](#), samt [Gangfelt og andre kryssingssteder](#). Tilrettelegging av skoleveg bør vektlegges spesielt.

Virkemidler og tiltak

Et hovedgrep for å nå målene er å arbeide for at hensynet til gående blir integrert i de styrings-dokumenter og planprosesser som allerede foregår. Nasjonal gåstrategi peker på flere virkemidler:

1. *Sikre at gående er tilstrekkelig prioritert i nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging og utforming trafikkanlegg*
2. *Bidra til at hensyn til gående ivaretas i all planlegging etter plan- og bygningsloven, både i arealbruks- og infrastrukturutvikling, formelle plandokumenter og i planbehandling*
3. *Bidra til at gåendes behov ivaretas ved utforming, opprusting og byggesaksbehandling av infrastrukturanlegg og bebyggelse*
4. *Bidra til utbedring av eksisterende ganganlegg og etablering nye gangforbindelser der det er behov for dette*
5. *Bidra til utvikling av trygge, sikre og attraktive skoleveger*
6. *Gjennomføre demonstrasjonsprosjekter for utforming av infrastruktur for gående og utvikling av attraktive omgivelser.*

Viktige grunnlag for prioritering og synliggjøring av de gående er også lagt inn i de første Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som kom i 2014 (Kommunal- og arbeidsdepartementet 2014), se [Areal- og transportplanlegging – Statlige føringer](#). De slår fast at planlegging etter både plan- og bygningsloven og andre lover skal styrke sykkel og gange som transportform:

«§ 4.4. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transport-systemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.»

Statens vegvesen og Kommunale og fylkeskommunale myndigheter plikter å legge retningslinjene til grunn både ved egne planer og håndtering av private planforslag. Den nasjonale gåstrategien peker også på kommunenes viktige rolle og ansvar for gående, se [Lokale gåstrategier og planer for gående](#) (Statens vegvesen 2014a og tiltaket [Lokale gåstrategier](#)).



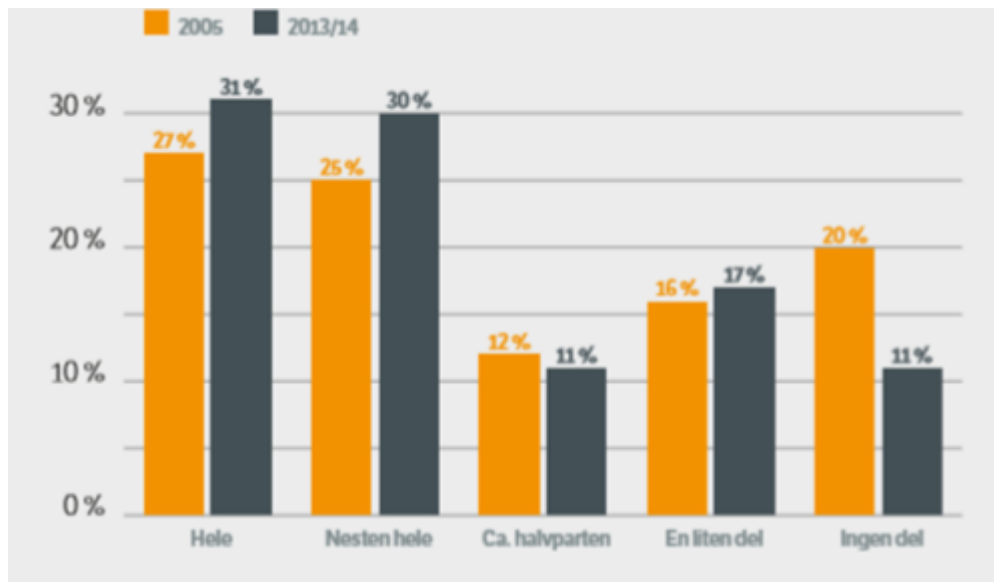
For å være attraktive for gående må omgivelsene gi tilstrekkelig opplevelsesholdning, f. eks. gjennom interaksjon mellom aktiviteter i bygningers første etasje og de gående på gaten. Foto: Guro Berge

Resultater

Nasjonal gåstrategi har medvirket til at rammene til investeringer for gående langs riksveg har økt fra 580 mill kr årlig i perioden 2014 - 2017 til 982 mill kr i perioden 2018 - 2023. Anlegg for gang og sykling langs riksveg har økt fra ca. 1 350 km ved utgangen av 2014 til 1504 km ved utgangen av 2017. I planperioden 2013 - 2023 skal det bygges 750 km gang/sykkelveg langs riksveg. Forventet utvikling fram til 2017 var 175 km. Nasjonalt gåregnskap 2017 viser at det ble bygget litt mer, 188 km (Statens vegvesen 2018). Også langs fylkesvegene ble planlagt innsats oppfylt.

For å bidra til raskere gjennomføring av tiltak for bedre framkommelighet for gående og syklende vedtok Stortinget i 2014 en tilskuddsordning som for gang- og sykkelveier. Nasjonalt gåregnskap 2017 viser at det i NTP 2018 - 2029 er lagt opp til en årlig tildeling på 100 mill kr de første seks årene og deretter 353 mil kroner pr år (Statens vegvesen 2018). Kommunene som søker om midler må selv dekke halvparten av kostnadene. Som grunnlag for kommunenes arbeid med å få hensynet til gående inn i den løpende kommunal planlegging, er det nødvendig å kartlegge dagens gangnett og få dette lagt inn i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Antall km gang- og sykkelveg som kommunene har ansvar for og som er lagt inn i NVDB øker hvert år og omfattet 4239 km i 2017.

Når det gjelder trygging av barns skoleveg, satte St.meld. 26 (2006-2007) *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand* et mål om å få bygd ut gang- og sykkelveger i en radius på 2 km ved alle landets skoler. NTP 2014 - 2023 slår fast at «*Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.* Dette målet skal legges til grunn for arbeidet og sikres ved utvikling av sammenhengende gangnett, og gjennom arbeidet med nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg. En illustrasjon på at det har blitt en del bedre på dette området er de foresattes vurdering av forekomsten av fortau eller gang/sykkelveg langs skolevegen, se figur 8.



Figur 8: Andel av skolevegen som hadde fortau eller gang/sykkelveg i 2005 og 2014 vurdert av foresatte til barn 6-12 år sammen med barna. Prosent. RVU. Kilder: Nasjonalt gåregnskap 2016 (Statens vegvesen 2017a) og Hjorthol og Nordbakke 2015.

4 Drift og vedlikehold

Målsetninger

Faktadelen i Nasjonal gåstrategi dokumenterer at dårlig drift og vedlikehold av gangvegnettet er en viktig barriere for økt gåing. De har derfor satt opp tre hovedmål for dette:

- Bedre generelt vedlikehold av gangarealer med omgivelser
- Bedre vinterdrift av gangarealer
- Bedre framkommelighet for gående ved anleggsarbeid.



Dette er ikke en ønsket situasjon hvis man skal øke gåingen. Foto: Guro Berge

[Drift og vedlikehold av gangarealer](#) bør gjøres jevnlig og med generelt bedre kvalitet enn dagens praksis. Både funksjonelle og estetiske aspekter bør ivaretas. For å styrke fotgjengernes trygghet bør det legges spesiell vekt på å sikre at belysningen fungerer, jf. [Belysning for gående](#). Omgivelsene til ganganleggene bør også vedlikeholdes slik at de oppleves som attraktive og velstelte, f.eks. ved stell av grøntanlegg, renhold og fjerning av søppel. Vinterdriften må gi fotgjengerne gjennomgående god kvalitet på gangnettet uavhengig av ansvarsforhold. Gangarealer bør derfor prioriteres ved brøyting, strøing og annet vintervedlikehold, se [Drift og vedlikehold av gangarealer](#).

God framkommelighet og trafiksikkerhet for gående bør også sikres når det pågår anleggsarbeid på og langs gangarealet. Lokale politivedtekter angir ofte krav om å sette opp avvisere som gjør det tydelig at ferdselen er forbundet med fare eller ulempe i forbindelse med vedlikehold av bygninger eller anlegg på eller ved offentlig sted. Dette gir imidlertid ikke tilstrekkelig god framkommelighet for fotgjengere. Det må også lages alternative framkomstveger i anleggsperioden.

Virkemidler og tiltak

Statens vegvesens [Standard for drift og vedlikehold av riksveier](#) (Statens vegvesen 2012b) gjelder primært riksvegnett, men har også krav som er relevante for kommunale veger. Håndboken anbefaler blant annet barvegsstrategi (driftsklasse GsA) for ferdselsareal for gående og syklende (vinterdrift) i bymessige strøk med høy gang- og sykkeltrafikk, på hovednett for sykkeltrafikk og på gangarealer med ledelinjer. Krav til barvegsstrategi for gangnettet må stilles uavhengig av hvem som er driftsansvarlig eller vegeier. Alle vegeiere og driftsansvarlige bør ta ansvar for dette innenfor sine ansvarsområder.

Resultater

Gåstrategien pekte på viktigheten av å foreta *kartlegging og evaluering* av dagens praksis som grunnlag for å utvikle kriterier for krav til oppfølging av drifts- og vedlikeholdskontrakter. Nasjonalt gåregnskap 2017 viser at omfanget av inspeksjoner av gang- og sykkelveger og utbedringer økte fra 2012 - 2017 (Statens vegvesen 2018). I perioden økte også oppfølgingen av driftskontrakter for gang- og sykkelveg langs riksveg, fra 3080 kontroller i 2013 til 5113 i 2017. Antall kontroller og mangler rapporteres nå årlig.

Statens vegvesen har også arbeidet med å utvikle retningslinjene, f.eks. rapport 457 *Fokus på drift og vedlikehold for gående og syklende- Anbefalte tiltak for å dekke gapet mellom håndbok og virkelighet* (Statens vegvesens 2016) og tiltaket [Drift og vedlikehold av gangarealer](#) i 2018.

Dette gjelder både dagens helårsdrift og forholdene for gående ved anleggsarbeid. I de fleste byer og tettsteder pålegges grunneiere og gårdeiere gjennom politi-vedtektene å sørge for renhold og snørydding av fortau, men det foreligger ingen landsomfattende oversikt over praksis eller hvilke konsekvenser ulike praksis har for framkommeligheten for fotgjengere. Slik kunnskap er nødvendig for å kunne utvikle bedre kriterier for krav til og oppfølging av drifts og vedlikeholdskontrakter knyttet til infrastruktur for gåing.

5 Samspill i trafikken

Samhandlingen i trafikken må i større grad prioritere gåendes trygghet, sikkerhet, framkommelighet og helse.

Målsetninger

- *Prioritere fotgjengere høyere ved utforming av trafikkanlegg*
- *Bedre interaksjonen mellom trafikantgrupper med mer vekt på prioritering av gående.*



Fotgjengere er en sårbar og ubeskyttet

trafikantgruppe. Foto: Guro Berge

Ved planlegging må det tas utgangspunkt i godt samspill mellom trafikantene, hensyn til stedets karakter, antall ulike transportbrukere og universell utforming. Prioritering av biltrafikk foran gangtrafikk gir ofte lange ventetider, omveger og dårlig miljøkvalitet for gående. Gåendes framkommelighet bør derfor gis høyere prioritering i utformingen av trafikkanlegg. En balansert avveining mellom ulike transporthensyn, miljøforhold samt befolkningens helse krever ofte at det finnes en overordnet gatebruksplan for området. En kan her trekke på erfaringene fra Statens vegvesens arbeid med miljøgater og tilsvarende prosjekter, se [Miljøgater](#).

Virkemidler og tiltak

Statens vegvesen skal gjennomgå regler og lovverk som gjelder samspill mellom de gående, syklende og andre trafikanter i trafikken for å sikre at gående og syklende er tilstrekkelig prioritert utredningsarbeidet. De enkelte vegeiere må bidra til at:

- Det gjennomføres fartsreducerende tiltak i byer og tettsteder, se tiltak [30 km/t fartsgrenser](#) og [Fysisk fartsregulering](#)
- Det etableres sikre og attraktive krysningspunkter av veg for gående for å ivareta hele reisekjeder, se [Gangfelt og andre kryssingssteder](#)
- Gateløsninger med høyere prioritet for gående ved utbygging og ombygging av gater i

byer og tettsteder, se [Miljøgater](#) og [Signalregulering i kryss](#).

- Nye samhandlingsformer som sambruksgater ([Sambruksareal/Shared space](#)) og lignende bør prøves ut gjennom demonstrasjonsprosjekter
- Eksisterende løsninger for samspill mellom gående og syklende bør evalueres.

Resultat

Ett resultat av den Nasjonale gåstrategien er at Statens vegvesen har bevilget midler til flere nye gåtiltak i Tiltakskatalogen i 2018 og 2019 og en revisjon av eldre tiltak utarbeidet i perioden 2011 - 2017.

6 Aktiv gåkultur

Målsetninger

En aktiv gåkultur på alle nivåer er en forutsetning for å nå andre mål. Nasjonal gåstrategi har satt opp følgende mål:

- *Heve statusen til gåing som transportform og fysisk aktivitet i hverdagen*
- *Påvirke folk til å gå mer,*

Alle befolkningsgrupper (barn, unge, voksne og eldre) bør påvirkes til å gå mer, både som transportform og hverdags-aktivitet. Dette kan knyttes både til den enkeltes ansvar for å ta vare på egen helse og til miljøaspekter som aktivt byliv, levende nærmiljø, trygghet ved sosial kontroll og miljøvennlig transport.



Alle skal påvirkes til å gå mer. Foto: Slawomir Kruz, kilde

Kulturen med normer og verdier bør påvirkes slik at gåing i større grad foretrekkes som transport- og aktivitetsform. Flere gående blant voksne i arbeidsfør alder, i høyinntektsgrupper og blant menn som i dag går relativt lite, vil kunne bidra til økt status for gåing. Samtidig bør det arbeides for større bevissthet i befolkningen om de mange praktiske, miljømessige og helsemessige fordeler ved å gå.

Virkemidler og tiltak

Statens vegvesen vil ta et særskilt ansvar for å nå disse målene gjennom å:

- *Utvikle en nasjonal kommunikasjonsstrategi for en mer aktiv gåkultur*
- *Stimulere til gjennomføring av lokale aksjoner og tiltak for å påvirke ulike befolkningsgrupper*
- *Kartlegge, evaluere og forbedre bruk av skilting og informasjon*
- *Evaluere og forbedre dagens kart og reiseplanleggingsverktøy for gående.*

Det trengs flere virkemidler for å påvirke befolkningen slik at gåing får høyere anseelse og for at folk skal gå mer. En trenger både kampanjer, påvirkningsaksjoner og annen kommunikasjon tilpasset de mange forskjellige målgrupper. Det er viktig å avklare hva som kan gjøres på nasjonalt nivå og hva som bør inngå i lokale gåstrategier, se [Lokale gåstrategier](#).

Statens vegvesen skal også kartlegge hvilket behov folk har for skilting og informasjon i ulike sammenhenger og hvordan ulike reiseplanleggingsverktøy fungerer for de gående. Det bør spesielt legges vekt på skilting til målpunkter og kollektivtransport. Statens vegvesen må vurdere hva som kan knyttes til etatens reiseplanleggingsverktøy.

Resultat

Det årelange arbeidet for å tilrettelegge for og påvirke barn og unge til å gå til skolen, har vist at konsentrert arbeid med bruk av flere virkemidler rettet mot en reisehensikt og en befolkningsgruppe kan gi resultater, se [Kampanjer for sykling og gåing blant barn](#). Arbeidet videreføres, både knyttet til skoleveg og nærmiljø og ved at voksne går sammen med barn til daglige gjøremål, for eksempel til barnehage og skole (se [gående skolebuss](#)).



God krok skal bøyes i tide. Det

7 Ansvar og samarbeid

Målsetninger:

- *Stimulere myndigheter og private aktører til å følge opp sitt ansvar for gående*
- *Etablere samarbeid om tilrettelegging for gåing og utvikling av en aktiv gåkultur.*
- *Stimulerer til og støtte flere Lokale gåstrategier, slik at en har 50 slike i 2023.*

Ansvar for gående og gangnettet er delt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter og private aktører. Sektoransvarsprinsippet ligger til grunn, det vil si at alle sektorer har et selvstendig ansvar for gående innen sine områder. Fordi ansvaret for gående er delt på flere aktører og berører flere politikkområder er det nødvendig med samarbeid. Det må samarbeides om nasjonale føringer og veiledninger, regional samordning, utvikling av fysiske omgivelser og gåkultur lokalt i byer og tettsteder.

Virkemidler og tiltak

Den Nasjonale gåstrategien ser felles arbeid med gåstrategier på regionalt og lokalt nivå som et viktig grep for å få flere til å følge opp sitt ansvar for gående, konkretisert som følger:

1. *Utarbeide nasjonale og regionale handlingsplaner i samarbeid med nasjonale og lokale aktører for å følge opp gåstrategien*
2. *Bidra til å få utarbeidet lokale gåstrategier med mål om økt gåing og strategier for hvordan kommuner, fylkeskommuner, statlige og private aktører skal samarbeide for å nå disse*
3. *Integrere gåendes interesser i aktuelle statlige, regionale og lokale satsninger og programmer*
4. *Utarbeide nasjonale og regionale kommunikasjonsplaner for å engasjere aktuelle aktører, se kapittel 8.*

Regjeringens handlingsprogram for universell utforming. NTP 2014-2023 sier f. eks. klart at det skal settes krav relatert til gåing i forbindelse med Bymiljøavtalene: «Ved utforming av helhetlige bymiljøavtaler skal det legges vekt på å tilrettelegge for gåing» (kap. 9.7).

Resultat

Flere av Statens vegvesens regioner har laget eller i ferd med å lage handlingsprogram i samarbeid med regionale og kommunale aktører (Statens vegvesen Region Sør 2014, Asplan Viak 2013). Kommunene har hovedansvaret for lokale gåstrategier som må utvikles ut fra lokale forhold og flere kommuner er i gang med dette, se [Lokale gåstrategier](#) og grunnlagsdokumentet for Oslo kommunes arbeid med dette (Hagen m.fl. 2019).

De gåendes behov er i dag integrert i flere pågående statlige, regionale og lokale satsinger og programmer rettet mot utvikling av byer og tettsteder, se [Forpliktende avtaler stat-](#)

[kommune.](#)

«Det legges også opp til bedre samspill i trafikken, og transportetatene vil i samarbeid med helsemyndighetene stimulere til gjennomføring av lokale aksjoner og tiltak for å påvirke ulike befolkningsgrupper til å gå mer.»

8 Kunnskap, formidling og oppfølging

Målsetninger

- Utvikle bedre kunnskap om gående
- Formidle kunnskap og resultater fra satsing på gående
- Utvikle verktøy og metoder for bedre tilrettelegging for gående.

Sammenliknet med andre transportformer finnes det lite systematisk og forskningsbasert kunnskap om gående. Det bør derfor gjennomføres en systematisk og målrettet satsing på dette feltet for å bedre kunnskap om gående, forhold for gående og hva som har effekt for å få flere til å gå mer.

Hensikten med gåstrategien er å få endret praksis både blant ansvarlige aktører som politikere og planleggere, men også i befolkningen generelt. Det trengs kommunikasjonsplaner for å formidle kunnskap, påvirke ulike aktører til å ta sitt ansvar for gående og for å endre befolkningens reisevaner. I tillegg er det et stort behov for verktøy og metoder spesielt utformet for å arbeide med tilrettelegging for gående. Selv om dette må gjennomføres ut fra lokale forhold, er det behov for hjelpemidler til alt fra kartleggings- og planleggingsverktøy, til metodikk for gjennomføring av medvirkning i planprosesser.



Det trengs mye mer kunnskap om befolkningens gangbehov og hva de mener er viktige omgivelseskvaliteter. Foto: Guro Berge

Virkemidler og tiltak

Arbeid for å fremme gåing er et relativt nytt felt: Det må derfor legges vekt på å utvikle kunnskap og vinne erfaring gjennom evaluering av arbeid som igangsettes. Dette understrekes i NTP 2014 - 2023: «Statens vegvesen vil utvikle kompetanse og drive kunnskapsformidling slik at det legges til rette for at det blir enklere å være fotgjenger» (Kap.

9.7).

Statens vegvesen, som faginstans for samferdsel, har et hovedansvar for utviklings- og formidlingsarbeidet innen hele vegsektoren, inklusive for gående. Staten vil klarlegge hvor det er behov for ny kunnskap og være en pådriver i arbeidet med å:

1. *Innarbeide kunnskap om gående og anlegg for gående i nasjonale registre. Foreta telletinger av gangtrafikk på linje med annen trafikk og etablere registre for dette.*
2. *Evaluer demonstrasjonsprosjekter og andre tiltak for å fremme gåing*
3. *Igangsette forsknings- og utviklingsarbeid med fokus på gåendes behov og preferanser*
4. *Utvikle bedre verktøy for kartlegging og planlegging for tilrettelegging for gående*
5. *Utarbeide en kommunikasjonsplan rettet mot planleggere og beslutningstakere i kommunene*
6. *Innarbeide kunnskap om gående i relevant undervisning og som et eget fagfelt innen høyere utdanning.*

Selv om det finnes en del kunnskap om fotgjengernes trafiksikkerhet og universell utforming, er det generelt lite kunnskap om hva tilrettelegging for gående innebærer eller om hva som er viktig for gående og som kan bidra til å få flere til å velge å gå framfor å bruke bil.

Resultat

SSBs kommunedatabase KOSTRA har utvidet registrering av gang- og sykkelveger og har nå tall for km gang/sykkelveg lang riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Statens vegvesen gjennomførte forskningsprogrammet BEST (Bedre Sikkerhet i Trafikken) i perioden 2013-2017. Forskning på gående var en viktig del av dette.

Ulykker for gående (fallulykker) der kjørende ikke er involvert, blir i liten grad registrert, men er langt flere enn de trafikkrelaterte ulykkene. Som en del av BEST-programmet ble alle fotgjengerskader og fallulykker som kom inn på Oslo Legevakt registrert og analysert. Dette ga verdifull ny kunnskap. Norsk pasientskaderregister er også nå i ferd med å etablere et register der fotgjengerulykker

Statens vegvesen gjennomfører nå (2017-2021) forskningsprogrammet BEVEGELSE (Bedre drift og vedlikehold for å få flere gående og syklist). Det omhandler innsatsnivå og metoder for drift og vedlikehold som fører til økt gang- og sykkeltrafikk.

Lokale inspeksjoner av kvaliteten på gangforbindelser og driften av gang- og sykkelveger er økt i antall, se kapittel 4.

Når det gjelder registrering av gangnettstandard, kartlegging av befolkningens gangbehov og vurdering av omgivelseskvalitet har man gitt støtte til [barnetråkk](#) registreringer og utvikling av et tiltak for dette. DOGA arbeider med å utvikle et Folketråkkverktøy.

Nettkatalogen tiltak.no er et formidlingsverktøy rettet mot planleggere og beslutningstakere særlig i kommunene. Med støtte fra Statens vegvesen har tiltak.no nå utarbeidet ca. 20 tiltak om tilrettelegging for gåing.



Det finnes et stort potensial

for å øke gåingen. Foto: Guro Berge

9 Oppfølging og rapportering

Ifølge mandatet for utarbeidelse av den Nasjonale gåstrategien skal det utarbeides et «*rapporteringssystem for vurdering av måloppnåelse*." (Statens vegvesen 2012a, forordet). Dette vil gi grunnlag for å sammenlikne utviklingen mellom byer og tettsteder med og uten spesielle tiltak for gående. Byer og tettsteder med gåstrategier og demonstrasjonsprosjekter vil følges opp spesielt. Et slikt nasjonalt rapporteringssystem er et viktig grep for å bidra til måloppnåelse og faktisk forbedring av de gåendes vilkår i transportsystemet.

Hovedmålene skal v.h.a. data fra (RVU) følges opp jevnlig i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan. De indikatorer på gåing som vil bli fulgt opp er, jf. målene i kapittel 3, andel personer som gjennomfører en hel reise til fots, andel hele reiser til fots, andel personer som ikke går, andel personer som går 1500 m eller mer og andel som går hele reiser til fots i ulike befolkningsgrupper.

Andre aktuelle data på nasjonalt nivå, er blant annet indikatorer fra ulykkesstatistikken, f. eks. antall fotgjengerulykker samt NTP indikatorer om antall holdeplasser på riksveg, jernbanestasjoner og ferjesamband i riksvegnettet og antall store kollektivknutepunkter som er universelt utformet. Nye typer data om forhold av betydning for gåing i som må utvikles og legges inn i NVDB, er f. eks.:

- Antall km riksveg/fylkesveg tilrettelagt for gående og andel km skoleveg tilrettelagt for barn på riksveg og i radius på 2 km rundt skoler
- Indikatorer for tilfredsstillende helårsdrift og vedlikehold av gangarealer med omgivelser langs riksveg, fylkesveg og kommunale veger
- Antall km riksveg, fylkesveg med tilfredsstillende trygghet og estetisk kvalitet for gående
- Antall km riksveg og fylkesveg som har lokale barriereeffekter for gående og syklende.

Nasjonal gåstrategi peker også, som vist i kapittel 8, på at det må settes av ressurser til forskning, evaluering av demonstrasjonsprosjekter: utvikling av bedre verktøy for registrering av gåendes situasjon og undervisningsopplegg om gåing ved Universitet og Høgskoler.

Informasjon om den Nasjonale gåstrategien er viktig for å stimulere til økt satsing på gåing i hverdagen og bruk av de mange virkemidler strategien anbefaler. Denne tiltaksbeskrivelsen bygger i all hovedsak på den Nasjonale gåstrategiens Del I. Del II i strategien oppsummerer på en utmerket måte foreliggende forskning om gåing, hva som er av betydning for å øke

denne transportformen og hvordan nytten av gåtiltak kan beregnes. Det henvises derfor til Del II for utdyping av det faglige grunnlaget for gåstrategien.

Statens vegvesen (2014) har utarbeidet en veiledning til kommunene; [Lokale gåstrategier og planer for gående](#), som beskriver og gir eksempler på lokale gåstrategier og der ansvarsdelingen mellom stat og kommune er tydeliggjort, og har oppdatert flere relevante håndbøker (Statens vegvesen 2014b, 2016, 2017b og 2019). Tiltakskatalogen har også en rekke enkelttiltak for [bedre tilrettelegging for gående](#). Nyttig oppsummering av nyere forskning på feltet finns i «*Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier*» utarbeidet av TØI på oppdrag fra Oslo Bymiljøetat (Hagen m.fl. 2019).

10 Muligheter og utfordringer

Målet om økt gange er en del av klimaforliket 2012 (Klima- og miljøverndepartementet 2011). Både der og i Nasjonal transportplan (NTP 2014 - 2023 og 2018 - 2029) slås det fast at all vekst i de større byene skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing. Alle bilkilometer som blir erstattet med gange vil gi gevinst, men man kan ikke forvente de store klimaeffekter siden de fleste gåreiser er meget korte. På den annen side er tilrettelegging for gående viktig også for å få flere til å velge å reise kollektivt. Dette er en viktig forutsetning for å muliggjøre redusert bilbruk, noe som igjen kan gi større klimaeffekter. I tillegg er økt gåing viktig for folks helse og det blir et bedre og triveligere lokalmiljø eller bymiljø med flere gående og færre biler, se også tiltaket [Lokale gåstrategier](#). Betingelser for at målene kan nås er:

- At aktører innenfor både samferdsel, miljø, helse, skole og politi sørge for å synliggjøre gåingens betydning innenfor egen sektor og samarbeider mer på felles aktiviteter for å styrke gåingens plass og betydning i byer og tettsteder.
- At krav basert på gåendes behov og forutsetninger i trafikken kommer inn i planer på alle nivåer så vel som i egne gåstrategier, og kommunedelplaner for gåing.
- At det etableres registreringsmetoder og indikatorer som kommunene enkelt kan bruke til å registrere utvikling i gåing og fotgjengeraktiviteter.

En større statlig ordning som kan gi kommunene tilskudd til utprøving av ulike tiltak og gjennomføre demonstrasjonsprosjekter, ville trolig også styrke arbeidet.

11 Referanser

Asplan Viak 2013

Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland. Prioritering av gående og syklende i og et mer universelt utformet transportsystem. Samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, kommunene Bamble, Porsgrunn, Skien, Siljan, Telemark fylkeskommune.

Barne- og likestillingsdepartementet 200

Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2009-2013.

Barne- og likestillingsdepartementet 2017

Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven)

Bjørnskau, T. 2011

Risiko i trafikken 2009-2010. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1164/2011.

Brechan, I. 2011

Gjennomgang av mål for Gåstrategien. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1162/2011.

Denstadli, J. M. 2012

Faktaark om gående. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet 2013

[Diskriminerings-og tilgjengelighetsloven](#). Lov av 2.1 juni 2013, nr 61.

DTU 2010

Transportvaneundersøgelsen 2005-2009. Lyngby, Danmarks transportforskning.

Hagen, O.H., Tennøy, A. og Knapskog, M. 2019

Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1688/2019.

Helsedepartementet 2002

Meld. St. nr 16 16 (2002-2003). Resept for et sunnere Norge (Folkehelsemeldingen). Oslo.

Helse- og omsorgsdepartementet 2010

Meld. St. nr. 16 (2010-2011). Nasjonal helse- og omsorgsplan (2011-2015). Oslo.

Hjorthol, R, Krogstad, J. R. og Tennøy, A. 2013

Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1265/2013.

Hjorthol R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T.P. 2014

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1383/2014.

Hjorthol, R. og Nordbakke, S. 2015

Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014. TØI rapport 1413/2015.

Klimaforliket 2012

Innst. 390 S (2011-2012). Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen. Oslo.

Klima- og miljøverndepartementet 2011

Meld. St. nr. 21 (2011-2012). Norsk Klimapolitikk. Oslo.

Kolbenstvedt, M.2014

Mer aktiv transport blant barn - hvilke effekter har kampanjer? TØI rapport 1310/2014.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2014

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fastsett ved kgl. Res. Av 26.09 2014, jf pbl v 27.juni 2008 § 6-2. Oslo.

Miljøverndepartementet 2006

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

Nordbakke. S. 2011

Fysiske problemer med å bruke transportmidler. Omfang, kjennetegn, reisevaner og opplevelse av barrierer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1148/2011

Statens vegvesen Region Sør 2014

Nasjonal gåstrategi. Tiltaksplan. Tønsberg, Statens vegvesen Region Sør.

Samferdselsdepartementet 2013

Meld. St. 21 (2011-2012). Nasjonal transportplan 2014-2023. Oslo.

Samferdselsdepartementet 2017

Meld. St. 33 (2018-2029). Nasjonal transportplan 2018-2029. Oslo.

Statens vegvesen:

- 2012a: [Nasjonal gåstrategi](#). Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Oslo, Vegdirektoratet, Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen, Transportplanlegging.
- 2012b: [Standard for drift og vedlikehold av riksveier](#). Retningslinje. Håndbok R610. Oslo, Statens vegvesen vegdirektoratet.
- 2014a: [Lokale gåstrategier og planer for gående](#). Veiledning for kommuner. Statens vegvesens rapporter Nr.2809. Utgitt av Vegdirektoratet, Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingene, Transportplanlegging. Oslo.
- 2014b: [Universell utforming av veger og gater](#), Håndbok V129.
- 2014c: Kollektivhåndboka. Tilrettelegging for kollektivtransport langs veg, Håndbok V123.
- 2016: Fokus på drift og vedlikehold for gående og syklende- Anbefalte tiltak for å dekke gapet mellom håndbok og virkelighet. Statens vegvesens rapport 457.
- 2017a: Nasjonalt gåregnskap 2016.
- 2017b: [Kryssingssteder for gående](#). Håndbok V127.
- 2018: Nasjonalt gåregnskap 2017.
- 2022: [Veg- og gateutforming](#), Håndbok N100
-

Vågane, L., Brechan, I. og Hjorthol, R 2011

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – Nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1130/2011.