

Trafikkregler for gående



Trafikkregler som gjelder gående har som hovedmål å sikre fotgjengere god sikkerhet og framkommelighet i trafikken. Reglene definerer både hvilke rettigheter gående har, hvilke forpliktelser de har i samspillet med andre trafikantgrupper og hvordan andre trafikantgrupper skal forholde seg til gående. For at reglene skal fungere etter hensikten, er det viktig at den fysiske utformingen av trafikkmiljøet samsvarer med og dermed støtter reglene som berører de gående.

Tiltaksbeskrivelsen inneholder en oversikt over aktuelle trafikkregler med betydning for gående samt erfaringer med og kommentarer til disse reglene. Erfaringene med «tilrettelagte kryssingssteder for gående», omtales også

1. Problem og formål

Trafikkreglene er det viktigste regelverket som tar sikte på å styre atferd og samhandling i trafikken. Mange regler har direkte eller indirekte betydning for de gående i trafikken, og påvirker derfor deres trafiksikkerhet, framkommelighet og den tryggheten de opplever. Det

er en utfordring å etablere trafikkregler som gir de gående en riktig balanse mellom sikkerhet, trygghetsfølelse og god framkommelighet.

Hvilke rettigheter reglene gir til de gående, påvirker også framkommeligheten for øvrige trafikantgrupper, med konsekvenser for trafikkavvikling og miljø som følge av dette.

Trafikkreglene endres fra tid til annen, dette gjelder også trafikkregler som berører gående. Spørsmålet er ofte på hvilken måte og i hvilken grad en skal separere fotgjengere fra motorisert trafikk eller syklist i tid og rom, og hvordan en kan forbedre fotgjengeres rettigheter og øke bilføreres oppmerksomhet overfor fotgjengerne.

2. Beskrivelse av tiltaket

I det følgende gis en kortfattet oversikt over de viktigste lovregler som har direkte betydning for de gående. Oversikten bygger på Vegtrafikkloven (1965), Trafikkreglene (1986), Statens vegvesens håndbøker om kryssingssteder for gående (Statens vegvesen, håndbok V127, 2017) og trafikkskilt (Statens vegvesen, håndbok N300, 2014), samt NA-rundskriv 2018/10, fartsgrensekriterier (Statens vegvesen, NA-rundskriv 2018/10).

Hvem er "gående" - Trafikkreglenes § 2

Trafikkreglenes § 2 forklarer at begrepet «gående» i tillegg til en fotgjenger omfatter: (1) Person som går på ski eller rulleski, (2) Person som fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke og (3) Person som leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.

Anlegg for gående - Trafikkreglenes § 1 Definisjoner

Før de viktigste reglene oppsummeres, er det nyttig med en oversikt over Trafikkreglenes definisjoner av anlegg ment spesielt for gående. Dette er å finne i § 1 Definisjoner:

- *Gangveg og sykkelveg (§ 1 nr. 1f): Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.*
- *Fortau (§ 1 nr. 1h): Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein.*

Det er verdt å merke seg at det for gangveg og sykkelveg kreves skilting, samt atskillelse fra kjørebanelen. For fortau er det tilstrekkelig med atskillelse med kantstein.

Aktsomhetsparagrafen - § 3 i Vegtrafikkloven

Vegtrafikklovens § 3 inneholder følgende grunnregel for all vegtrafikk:

- *Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke blir unødig hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.*

Denne regelen har grunnleggende betydning for hvordan trafikkreglene for øvrig praktiseres og forventes overholdt.

Kjørendes vikeplikt for gående

Samspillet mellom kjørende trafikk og gående, herunder kjørendes vikeplikt for gående, reguleres av flere paragrafer i Trafikkreglene. De viktigste er § 7 Vikeplikt, § 9 Særlige plikter overfor gående og § 19 Særlige bestemmelser for gående. Et utvalg av viktige bestemmelser er:

- *Vikeplikt (§ 7 nr. 3): Kjørende som vil svinge, har vikeplikt for gående eller syklende som skal rett fram på kjørebane eller vegens skulder. Kjørende som vil svinge inn over fortau har vikeplikt for gående og syklende som ferdes på fortauet. Kommentar: Dette gjelder selv om det ikke finnes gangfelt.*
- *Særlige plikter overfor gående (§ 9 nr. 1): Kjørende skal la gående få tilstrekkelig plass på vegen.*
- *Særlige plikter overfor gående (§ 9 nr. 2): Kjørende som krysser gangveg eller fortau, har vikeplikt for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun. Ved gangfelt hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det. Kommentar: § 9 nr 1 og nr 2 gjelder ikke for fører av sporvogn i henhold til Trafikkreglenes § 2 nr 5.*
- *Særlige bestemmelser for gående (§ 19 nr. 1): Gående skal nytte gangveg, fortau eller vegens skulder. Er det ikke rimelig på grunn av farten m.v. eller mulig å gjøre dette, kan gående nytte sykkelveg, sykkelfelt eller kjørebane. Gående som nytter kjørebane, skal gå ytterst til venstre i gangretningen, men ytterst til høyre dersom han leier sykkel. Motsatt side av kjørebane kan nyttes dersom den gående ellers ville bli utsatt for fare, eller hvis særlige forhold tilsier det.*
- *Særlige bestemmelser for gående (§ 19 nr. 2): Gående skal krysse kjørebane i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Ellers skal gående gå rett over kjørebane og fortrinnsvis ved vegkryss. Før kryssing av kjørebane utenfor gangfelt skal gående forvisse seg om at det ikke volder fare eller unødig hindrer eller forstyrrer annen trafikanter. Bestemmelsene i dette nummer gjelder tilsvarende for sykkelveg.*

Den regelen som volder størst problemer i praksis, er utvilsomt regelen i § 9 nr 2 som bestemmer at kjørende har vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det, se figur 1. Overholdelsen av denne regelen varierer mye, og det oppstår ofte konfliktsituasjoner. Årsakene til dette kan være mange - typiske eksempler er manglende respekt for regelen fra bilførers side, mangelfull oppmerking eller fysisk utforming av gangfeltet (dårlig sikt, mangelfull belysning) eller ulik oppfatning av om de involverte parter faktisk har sett hverandre eller ikke.



Figur 1. Eksempel på bilist som viker for fotgjengere i fotgjengerfelt i Oslo (Foto: M. Sørensen).

Sykling på fortau - forhold til gående

Syklister er definert som kjørende, og er undergitt de samme regler i forhold til gående som for motorisert trafikk. Et viktig forhold i tillegg til dette er at Trafikkreglenes § 18, Særlige bestemmelser for syklende, også tillater syklister å sykle på fortau, under visse betingelser. Reglene som regulerer bruk av sykkel på fortau lyder som følger:

- 18 nr. 3: Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.
- 18 nr 4: Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.

Norge er ett av svært få, om ikke det eneste, land som gir en slik generell tillatelse til å sykle på fortau, se figur 2. En del andre land tillater dette for barn/ungdom (f.eks. under 12 år), men ikke for voksne. Denne regelen ble innført ved trafikkregelreformen i 1978 og gjelder fremdeles.



Figur 2. Eksempel på syklist som sykler tett forbi fotgjengere på fortau i Oslo (Foto: M. Sørensen).

Regler for gående i signalregulerte gangfelt i kryss eller på strekning

Regelverket knyttet til regulering av trafikken med trafikklyssignaler (heretter kalt signalregulering) er å finne i Skiltforskriftenes § 24. Også gåendes rettigheter og plikter er beskrevet der. Utdrag med viktige regler som berører gående er:

- 24 1086: *Rødt signal betyr at gående ikke må begynne kryssing av kjørebane hvis dette vil være til hinder for kjørende, eller innebære fare. Gående som allerede er kommet ut i kjørebane kan fortsette kryssingen.*

Det er viktig å merke seg at § 24, i motsetning til hva som gjelder for kjørende trafikk, ikke inneholder et absolutt forbud for fotgjengere mot å krysse mot rødt lys, se figur 3. Det er imidlertid heftet en klar "fareanvisning" til slik kryssing, nemlig at dette ikke skal være til hinder for kjørende, eller innebære fare.



Figur 3. Eksempel på fotgjengere i Oslo som krysser mot rødt lys (Foto: M. Sørensen).

3. Supplerende tiltak

Sammenstillingen av relevante trafikkregler og kommentarene til disse peker på et par viktige problemområder, nemlig overholdelsen av vikeplikt for fotgjengere i gangfelt og forhold knyttet til sykling på fortau.

Viktige rammebetingelser for overholdelsen av vikeplikt for fotgjengere i gangfelt er de kriterier en anvender for etablering og utforming av gangfelt, samt det fartsnivået en legger opp til gjennom valg av fartsgrense og valg av utforming. Her foreligger det to kilder som gir støtte til god utforming og tilstrekkelig lavt fartsnivå i gangfelt – Håndbok V127 Kryssingssteder for gående (Statens vegvesen 2017) og NA-Rundskriv 2018/10.

Fartsgrensekriterier (Statens vegvesen 2018). Fartsgrensekriterier fra 2018 anbefaler fartsgrense 30 km/t på atkomstveger i bolig- og forretningsområder og i sentrumsområder. Fartsgrense 30 km/t anbefales også på samleveger der det ikke finnes fortau. Se «[30 km fartsgrenser i by og boligområder](#)».

Sykling på fortau er først og fremst et problem der fotgjengertrafikken er betydelig, det vil si i en del by- og tettstedsentra. Etablering av sykkelfelt er et tiltak som vil begrense behovet for å sykle på fortau i slike områder. Behovet for og retningslinjer for etablering av sykkelfelt er beskrevet i Håndbok V122 Sykkelhåndboka (Statens vegvesen 2013), se «[Sykkelveg og sykkelvegnett](#)».

4. Hvor tiltaket er egnet

Vegtrafikkloven og trafikkreglene gjelder for alle offentlige vegtrafikkanlegg i Norge.

5. Bruk av tiltaket - eksempler

Overholdelse av vikeplikt for gående i gangfelt

Det er tidligere nevnt at bilføreres overholdelse av vikeplikten for fotgjengere i gangfelt til dels er lav og varierer mye. Det er godt dokumentert at overholdelsen av vikeplikten ("vikeandelen") øker med avtakende fartsnivå, se for eksempel tabell 1, som gjengir resultatene fra en omfattende undersøkelse i seks svenske byer (Jonsson og Hyden 2005). Hovedkonklusjonene fra denne undersøkelsen er:

- Vikeandelen holder seg på et høyt nivå (70 - 80 %) og relativt uendret i de to hastighetsområdene "mindre enn 30 km/t" og "30 - 40 km/t"
- I hastighetsområdet "40 - 50 km/t" synker vikeandelen merkbart (ca 50 % overholdelse)
- Vikeandelen ved opphøyde gangfelt (76 %) er signifikant høyere enn i gangfelt som ikke er opphøyd (68 %). Fartsnivået er også markert forskjellig i disse to situasjonene.

Registreringer i Trondheim i 2015 og 2016 som ledd i en undersøkelse av virkninger av et blinkende lyssignal («See me») som varslet bilførere om kryssende fotgjengere viste at 76-81% overholdt vikeplikten i gangfelt der det blinkende lyset ikke ble satt opp og 77-82% i gangfelt der det blinkende lyset ble satt opp (Høye mfl. 2016).

Erfaringer med tilrettelagte kryssingssteder for gående

De siste årene er en del oppmerkede gangfelt fjernet. På steder der det har vært gangfelt, eller der kriteriene for å anlegge gangfelt ikke er oppfylt, kan det anlegges tilrettelagt kryssing. Ifølge Statens vegvesens Håndbok V127, kryssingssteder for gående, er en tilrettelagt kryssing et kryssingspunkt med nedsenket fortauskantstein. Kryssingspunktet kan også ha en trafikkøy. En tilrettelagt kryssing er ikke skiltet med gangfeltskilt og har ikke et oppmerket gangfelt. Gående eller syklende som krysser vegen i en tilrettelagt kryssing har vikeplikt for kjørende.

En studie av erfaringer med tilrettelagte kryssinger (Høye mfl. 2019) fant at 30% av de kryssende hadde en interaksjon med en annen trafikant, som regel en bil de lot passere før de krysset. 28% av fotgjengerne krysset utenfor den tilrettelagte kryssingen. 12% av de kryssende løp over vegen. En del kjørende stanset for fotgjengere selv om de ikke har vikeplikt for fotgjengere ved tilrettelagte kryssinger.

I vegkantintervjuer svarte 35% at de følte det var svært utrygt eller utrygt å krysse i en tilrettelagt kryssing. 21% svarte at de kjørende alltid stanset for dem når de skulle krysse vegen. 29% oppga at de hadde opplevd en konflikt (det vil si at de selv eller kjørende måtte

brems, endre retning eller løpe for å unngå en ulykke) ved kryssing. 26% trodde feilaktig at de kjørende hadde vikeplikt.

Tabell 1. Sammenstilling av data fra observasjoner i 38 gangfelt i 6 svenske byer (hentet fra Johannessen (2007), med Jonsson og Hyden (2005) som originalkilde). Parentes angir 85 %-fraktil for hastighet.

Kriterium for gruppering		Antall observerte vikesituasjoner	Andel bilførere som overholder vikeplikten
Kryss og strekning samlet og gjennomsnittshastighet:			
	<= 30 km/t	822	77 %
	30 - 40 km/t	586	73 %
	40 - 50 km/t	476	52 %
Type kryssingssted:			
	Strekning	709	67 %
	3-armet kryss	216	62 %
	4-armet kryss	517	71 %
	Rundkjøring	442	76 %
Strekning og gjennomsnittshastighet			
	<= 30 km/t (30 km/t)	174	85 %
	30 - 40 km/t (43 km/t)	301	72 %
	40 - 50 km/t (52 km/t)	234	48 %
3-armet kryss og gjennomsnittshastighet			
	<= 30 km/t (35 km/t)	108	62 %
	30 - 40 km/t (40 km/t)	72	62 %
	40 - 50 km/t (51 km/t)	36	64 %
4-armet kryss og g gjennomsnittshastighet			
	<= 30 km/t (29 km/t)	151	82 %
	30 - 40 km/t (40 km/t)	160	77 %
	40 - 50 km/t (52 km/t)	206	58 %
Rundkjøring og gjennomsnittshastighet			
	<= 30 km/t (28 km/t)	389	75 %
	30 - 40 km/t (37 km/t)	53	83 %
	40 - 50 km/t (—)	—	—
Opphøyd eller ikke opphøyd gangfelt			
	Opphøyd gangfelt (7 stk, snitthastighet 25 km/t)	308	76 %
	Ikke opphøyd gangfelt (31 stk, snitthastighet 34 km/t)	1.576	68 %
Rundkjøring - inn- og utkjøring*			
	Innfart, vikelinje	8	100 %
	Innfart, ikke vikelinje	15	92 %
	Utfart, vikelinje	11	82 %
	Utfart, ikke vikelinje	12	66 %

*)To kryss, usikre data, små tall.

Eventuelt forbud mot å gå mot rødt lys

Dagens trafikkregler (§ 23 nr 7) inneholder en betinget tillatelse til å krysse på rødt lys, forutsatt at dette ikke skal være til hinder for kjørende, eller innebære fare.

Et forbud mot kryssing på rødt lys er vurdert, men foreløpig er bestemmelsen som tillater kryssing på rødt hvis det ikke er til hinder eller innebærer fare beholdt.

Sykling på fortau

Erfaringer fra flere byer tyder på at sykling på fortau foregår på steder med mer fotgjengertrafikk enn det Trafikkreglenes § 18 legger opp til. Det er også åpenbart at syklistens passering av fotgjengere på fortauet ofte skjer i ganske stor fart og med liten

avstand, til fotgjengernes ubehag.

Dette har ført til en del diskusjon om hensiktsmessigheten av å tillate sykling på fortau. En SINTEF-utredning av problemstillinger knyttet til vikepliktsreglene for syklistar (Flø mfl. 2006) konkluderte med at en *på lang sikt* bør innføre et generelt forbud mot å sykle på fortau, med unntak for barn under 10-12 år. Et slikt forbud ville være betinget av et bedre alternativt tilbud til syklistene enn i dag, for eksempel i form av flere sykkelfelt og nedsatt fartsgrense i by- og tettstedssentra. *På kort sikt* ble det anbefalt å forby sykling på fortau der fartsgrensen var 40 km/t eller lavere.

Det foreligger per i dag ingen vedtak om å endre dagens regelverk på dette punkt.

6. Miljø- og klimavirkninger

Endring av gåandel

En innskjerping av trafikkreglene som støtter fotgjengere og overholdelsen av disse reglene vil trolig ha liten påvirkning på andelen som går. Et viktig unntak kan være trafikken av barn til og fra skolen. Etablering av sikre gangruter og spesielt kryssingssteder, kan føre til at flere skolebarn går til og fra skolen, i stedet for å bli transportert av sine foreldre, se også "[30 km fartsgrenser i by og boligområder](#)".

Effekter på lokalmiljøet

Innskjerping av trafikkregler og andre tiltak som prioriterer gående vil ha indirekte betydning for lokalmiljøet i den utstrekning slike tiltak påvirker fartsnivå og kødannelser. Nedsatt fartsgrense til 30 eller 40 km/t benyttes primært der det er blandingstrafikk med fotgjengere, syklistar og biltrafikk for å sikre kryssende fotgjengere best mulig. Nedsatt fartsnivå vil da føre til reduksjon av utslippskomponenter, støy og energibruk for biltrafikken, samt redusert mengde svevestøv i vinterhalvåret.

7. Andre virkninger

Helse

Ingen spesiell virkning av skjerpet regeloverholdelse og praksis, bortsett fra at økt gangandel blant skolebarna vil ha en positiv effekt.

Trafikksikkerhet

Etablering eller oppgradering av gangfelt der en samtidig sørger for at fartsnivået holdes lavt, øker overholdelsen av vikeplikten, reduserer risikoen for å bli påkjørt, og, ikke minst, senker risikoen for å bli drept ved påkjørsel betydelig.

Et problem som muligens er økende, er at mange gående hører på musikk, ser på en mobilskjerm eller gjør begge deler. Horberry, Osborne og Young (2019) fant at 20% av fotgjengere som krysset gater i Melbourne, Australia, benyttet mobiltelefon under kryssing. Blant disse var 31% utsatt for en konflikt under kryssing, mot 19% blant dem som ikke brukte mobiltelefon. Trafikkreglene fra 1978 inneholdt en regel om at gående som går ut i gangfelt, skulle vise slik aktsomhet som følger av farten og avstanden til de kjøretøyer som nærmer seg gangfeltet (Statens vegvesen 2000). Denne regelen finnes ikke nå fordi den ble ansett som overflødig ved siden av grunnreglene ellers. Økende distraksjon blant fotgjengere tilsier likevel at en bør vurdere en viss innskjerping og tydeliggjøring av gåendes aktsomhetsplikt i regelverket.

Trafikkreglene fra 1978 inneholdt også en bestemmelse om at gående om nødvendig skulle gi tegn ved å strekke fram armen for å vise at han eller hun ville gå ut i gangfeltet. Denne regelen er senere fjernet, blant annet fordi det ga særlig barn en falsk trygghetsfølelse.

Trygghetsfølelse

En god balanse mellom trygghetsfølelse og faktisk sikkerhet, er spesielt viktig i gangfelt. Manglende overholdelse av vikeplikten for fotgjengere i gangfelt vil uvilkårlig føre til trafikkulykker. De gående, unge som gamle, forventer feilaktig at kjøretøyene i stor grad stanser, noe de ikke alltid gjør. Dette gjelder særlig der fartsnivået er for høyt, det vil si høyere enn 40 - 45 km/t. Dette er årsaken til at gangfeltkriteriene (Statens vegvesen 2017) ble endret, slik at bruken av gangfelt på veier med fartsgrense 60 km/t er blitt mer restriktiv.

I Sverige er det gjort omfattende studier som illustrerer problemstillingen rundt de gåendes trygghetsfølelse (Thulin 2006 og 2007). 1. mai 2000 ble det i Sverige innført en ny lovregel om bilføreres vikeplikt for gående på/ved oppmerket, ikke signalregulert gangfelt. Hensikten med denne regelendringen var å forbedre framkommeligheten for gående. Noe av bakgrunnen var at målinger viste at det tidligere bare var omlag 20 % av førerne som lot fotgjengerne krysse foran. Den nye regelen innebar også et endret syn på gangfeltet – fra å ha blitt betraktet som et trafiksikkerhetstiltak, blir gangfeltet nå i første rekke sett på som et framkommelighetstiltak.

Regelendringen som ble gjort, innebærer at en nå har omlag samme regel i Sverige og Norge om bilføreres vikeplikt for fotgjengere i/ved gangfelt, og at gjennomsnittlig overholdelse av vikeplikten ved gangfelt i 50 km/t-sone økte fra 20 % til ca 50 %.

Studier av trafiksikkerhetseffekten av denne regelendringen i 50 km/t-sone viste at antall alvorlig skadde fotgjengere økte med 10 %, antall skadde fotgjengere totalt økte med 15 % og at antall skadde bilførere og passasjerer i ulykker med påkjøring bakfra økte med ca 70 %. Forklaringen på dette mente man var at den nye regelen skapte en for stor økning av trygghetsfølelsen og mindre årvåkenhet, noe som ga farlige situasjoner.

En viktig konklusjon som ble trukket på dette grunnlaget var at gangfelt i hovedsak bør anlegges for å øke gåendes mulighet for å krysse en gate eller en veg med sterk trafikk, og at gangfelt ikke primært bør anlegges av trafiksikkerhetshensyn, men for å øke framkommeligheten for fotgjengere.

Svenske og norske resultater viste også nødvendigheten av å sikre et lavt fartsnivå forbi gangfeltet for å sikre god overholdelse av vikeplikten og dermed en mer balansert trygghetsfølelse og bedre sikkerhet (Elvik mfl. 2013, Johannessen 2007, Jonsson og Hyden 2005, Statens vegvesen 2017, Thulin 2006 og 2007).

Framkommelighet og tilgjengelighet

Problemstillingen med tanke på gående er ofte i hvilken grad og hvordan disse skal prioriteres i tid og rom. Etablering av signalregulert gangfelt på strekning for å sikre god framkommelighet og sikkerhet for kryssende gående, eller etablering av såkalt vrimlefas i lyskryss, vil for eksempel føre til økt tidsforbruk for annen motorisert trafikk, både personbiltrafikk og kollektivtrafikk. En sideeffekt av dette vil også være økt kødannelse med retardasjoner og akselerasjoner, og dermed økt mengde lokal forurensning. Dette er et typisk eksempel på de avveininger som må gjøres når en vil prioritere gående i tid og rom framfor biltrafikken.

8. Kostnader for tiltaket

Ingen foreliggende data om relevante kostnader knyttet til etablering av eller endring av regelverket.

9. Formelt ansvar

Vegtrafikkloven og *Trafikkreglene* er begge fastlagt ved Kongelig resolusjon etter forslag fra Samferdselsdepartementet. Alle lover og forskrifter kan finnes i databasen lovdata (<https://lovdata.no>)

Skiltforskriften er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven.

Vegvesenets håndbøker er fra 2014 ordnet i ni hovedgrupper etter tema. Det skilles mellom håndbøker som er en del av vegnormalene (N-håndbøker), retningslinjer (R-håndbøker) og veiledninger (V-håndbøker). Håndbøkene har nummer fra 100 til 900 alt etter hvilket hovedtema de behandler. Alle håndbøker finnes på Statens vegvesens hjemmeside (<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-etter-hovedtema>).

10. Utfordringer og muligheter

Utfordringene knyttet til regelverk med betydning for gående er i første rekke:

- Hvordan kan en skape forståelse og respekt for reglene, og dermed økt overholdelse av disse?
- Hvordan kan en etablere et regelverk og en utforming av trafikksystemet som sammen

tydeliggjør hvilken regel som gjelder på stedet og hvilken atferd en ønsker at trafikantene skal velge der og da?

Kommentarene i avsnittene foran understreker noen av de problemer en står overfor, for eksempel knyttet til utforming av og atferd ved gangfelt, eller dagens tillatelse til å sykle på fortau. Et annet typisk og velkjent eksempel av denne art er de ofte uklare vikepliktsreglene for syklist, se «[Trafikkregler som støtter sykkeltrafikk](#)»

Mulighetene ligger i første rekke i en kontinuerlig oppfølging av trafikantatferd. Spredte data kan tyde på at overholdelsen av vikeplikten for gående i gangfelt er blitt bedre over tid. Registreringer på 1990-tallet (Elvik 1997) tydet på en overholdelse på litt over 50%. De siste tallene tyder på en overholdelse på omkring 80 % (Høye, Laureshyn og Vaa 2016). Det er imidlertid ukjent hvordan sammenhengen mellom overholdelse av vikeplikt for gående i gangfelt og antall ulykker er. Ved en lav overholdelse, vil mange gående forvente at kjøretøy ikke viker for dem og tilpasse sin atferd til dette. Ved meget høy overholdelse, kan mange gående handle ut fra en forventning om at alle overholder vikeplikten. De få som da ikke overholder vikeplikten kan representere en ekstra høy risiko for de gående.

11. Referanser

Elvik, R. 1997.

Vegtrafikklovgivning, kontroll og sanksjoner. TØI-notat 1073. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Elvik, R., Sørensen, M., Nævestad, T-O. 2013.

Factors influencing safety in a sample of marked pedestrian crossings selected for inspection in the city of Oslo. Accident Analysis and Prevention, 59, 64-70.

Flø, M., Bertelsen, D., Fjerdings, L., Sakshaug, K. 2006.

Utredning om problemstillinger knyttet til vikepliktsreglene for syklist. SINTEF-rapport STF50 - A06066, SINTEF Teknologi og samfunn, Transportforskning juni 2006, Link til rapporten:

<http://www.sintef.no/Teknologi-og-samfunn/Transportforskning/Arkiv/Publikasjoner2/Publikasjoner-20062/>.

Horberry, R., Osborne, R., Young, K. 2019.

Pedestrian smartphone distraction: Prevalence and potential severity. Transportation Research Part F, 60, 515-523.

Høye, A., Berge, S. H., Øksenholt, K. V., Karlsen K. 2019.

Tilrettelagte kryssinger for fotgjengere - trafikksikkerhet og universell utforming. Rapport 1743. Oslo, TØI.

Høye, A., Laureshyn, A., Vaa, T. 2016.

Evaluerer av et fotgjenger-aktivert varslingsystem i gangfelt: «See me». Rapport 1496. Oslo, TØI

Johannessen, S. 2007

Sammenheng mellom utforming, fart og vikepliktpraksis i ikke signalregulerte gangfelt, Institutt for bygg, anlegg og transport, NTNU, august 2007.

Jonsson, L., Hydén, C. 2005

Utformning och separering av gående och cyklande. Rapport 7205 / 7000, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, LTH 2005.

Statens vegvesen:

- 2000: Trafikkreglene. Fortolkninger, praksis mv. Håndbok 060.
Link til håndboken: http://www.vegvesen.no/_attachment/61424/binary/14131
- 2013: Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg. Veiledning. Håndbok V122.
Link til håndboken:
http://www.vegvesen.no/_attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf
- 2014: Håndbok N300. Trafikkskilt. Link til håndboken:
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-etter-hovedtema/trafikksignalanlegg-vegoppmerking-trafikkskilt-arbeidsvarsling>
- 2017: Håndbok V127. Kryssingssteder for gående. Link til håndboken:
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-etter-hovedtema/veg-og-gateutforming-rekkverk>
- 2018: NA-Rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier. Link til rundskriv:
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-etter-hovedtema/trafikksignalanlegg-vegoppmerking-trafikkskilt-arbeidsvarsling>

Thulin, H.

- 2006: Väjningsplikten mot fotgängare på obehavakad övergångsställe. Reformens genomförande och erfarenheter. VTI-notat 17-2006, Linköping Link til rapporten: vti.se/templates/Report___2796.aspx?reportid=5478.
- 2007: Uppföljning av regeln om vājningsplikten för fordonsförare mot fotgängare på obehavakad övergångsställe. VTI rapport 597, Linköping. Link til rapporten: vti.se/templates/Report_2796.aspx?reportid=8207.

Veitrafikklovgivningingen av 1965. Ajour per 1. april 2019

- Veitrafikkloven. Link til loven: <http://www.lovdato.no/all/nl-19650618-004.html>
- Trafikkreglene - Forskrift om kjørende og gående trafikk. Link til forskriften: <http://www.lovdato.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19860321-0747.html>.
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger. Oslo, Cappelen Damm Akademisk (papirutgave).
Link til forskriften: <http://www.lovdato.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20051007-1219.html>.