

# Snarveier



Snarveier er viktige ferdselsårer i nærmiljøene, og bidrar til effektive og raske gangforbindelser med mange valgmuligheter. Snarveiene er ofte sårbare forbindelser, og det er lite som skal til før de blokkeres eller blir lite fremkommelige. Snarveier er gjerne ukjente for planleggerne, dvs at det trengs registreringer som utgangspunkt for forbedring og bevaring. Om kommunen eller andre ønsker å bedre kvaliteten på en snarvei, må ikke dette nødvendigvis skje etter kravene til universell utforming. Da er det i tilfelle viktig at det finnes alternative trasevalg med universell utforming i nærheten.

## 1. Problem og formål

[Nasjonal transportplan](#) (2014 - 23 og 2018 - 2019) slår fast at veksten i trafikken i de store byene skal tas av gange, sykkel og kollektivtransport. Økt gåing fremmer folkehelsen og bidrar til tryggere skoleveier, bedre nærmiljø og et mer inkluderende samfunn. I tillegg krever gående mindre areal enn biler og andre kjøretøy (Aklestad 2014).

I 2012 kom rapporten [Nasjonal gåstrategi](#) (Statens vegvesen 2012). De to hovedmålene i strategien er:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

Å gjøre det mer attraktivt å gå kan skje på flere måter. Vern av eksisterende *snarveier* og

etablering av nye snarveier kan være en viktig del av dette arbeidet.

En snarvei kan for eksempel defineres som (Aklestad 2014): *En farbar forbindelse som er snarere enn en eller flere alternative forbindelser*. I denne sammenheng er en snarvei en forbindelse mellom to veier eller gangveier som er snarere i tid eller lengde enn alternative forbindelser. Snarveier kan variere i lengde fra et par meter over en grøftekant, til flere kilometer. Snarveiene fungerer som et supplement til resten av gangnettet, og bidrar til effektive og raske gangforbindelser (Statens vegvesen 2012). Snarveiene er viktige ferdselsårer i nærmiljøet, og bidrar til å binde sammen områder og lage et gangveinettverk med flere valgmuligheter.

Siden snarveiene bare fungerer som et supplement til resten av gangnettet, kan de i følge Nasjonal gåstrategi (Statens vegvesen 2012) ha lavere opparbeidelsesgrad og krav til vedlikehold enn resten av gangveinettet. Kravet om [universell utforming](#) (Statens vegvesen 2014a) vil imidlertid tre i kraft dersom det ikke finnes en universelt utformet hovedrute.

Mer informasjon om gåstrategi fins også i tiltakene [Nasjonal gåstrategi](#) og [Lokale gåstrategier](#).

## 2. Beskrivelse av tiltaket

Snarveier er sårbare, og ofte i liten grad kjent av planleggere. Kartlegging av snarveier kan derfor være med på å synliggjøre dem både for potensielle brukere og for planleggere i kommunen. I rapporten «Går det bra? (Statens vegvesen 2017) gis en oversikt over ulike metoder for registrerings- og involvering og referanser til videre lesing. Tabell 1 viser hvilke metoder som beskrives.

Tabell 1: Kartleggingsmetoder for gående, gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser. Kilde: Statens vegvesen 2017.

| <b>Trafikanten - registrering</b> | <b>Trafikanten involvering</b> | <b>Infrastrukturen registrering</b> | <b>Infrastrukturen involvering</b> |
|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Manuell fotgjengertelling         | Intervju                       | Gangruteinspeksjon                  | Åpne forum og møter                |
| Automatisk fotgjengertelling      | Spørreundersøkelse             | Detaljkartlegging                   | Trygghetsvandring                  |
| Oppholdsregistrering              | Reisevaneundersøkelse          | Byromsundersøkelser                 | Barnetråkk                         |
| Atferdsregistrering               |                                | GIS-analyse                         |                                    |

Kartlegging av snarveier kan gjøres på flere måter, bla:

- [Digitale barnetråkk](#)  
Metoden inviterer barn og unge til å delta aktivt i planprosessen. Barn og unge bidrar med å registrere snarveier til blant annet skole, lekeplasser, og fritidsaktiviteter i sine nærmiljø. Registreringene kan samles i et kart. Metoden er utviklet av Norsk Form.
- Kartlegging i felt

En eller flere personer befarer det aktuelle området til fots eller på sykkel, og tegner inn aktuelle snarveier på et kart. Denne metoden ble blant annet benyttet i Trondheim kommune (se kapittel 5).

- [OpenStreetMap](#)

Er en digital karttjeneste på internett. Kartene lages kontinuerlig ved at medlemmer over hele verden kan logge seg inn og bidra i kartleggingen. Medlemmene kan blant annet legge inn snarveier. GPS-enheter blir ofte brukt i forbindelse med kartleggingen. Oslo kommune benyttet seg av dette verktøyet i forbindelse med sin [kartlegging av sykkelveinettet i 2011](#).

For å gjøre snarveiene mer tilgjengelige for flere kan skilting og digitale kart inkludert snarveier være aktuelle tiltak.



*Fotografert av: [Regine S. Aklestad](#)*

*Figur 1: Skilting av snarvei i et boligområde. Fotografert av Unni Haugtun, s 93 i Nasjonal gåstrategi*

Flere av dagens snarveier er viktige ferdselsårer i nærmiljøene. En opprustning av disse vil medføre at snarveiene kan tas i bruk av flere grupper av befolkningen. Bedre dekke, belysning, bearbeiding av utsiktspunkter og utplassering av [benker](#) kan være med på å gjøre snarveiene tilgjengelig og mer attraktive for flere. Økt vintervedlikehold kan også være aktuelt på flere snarveier. Se tiltakene [Belysning for gående](#) og [Drift og vedlikehold gangarealer](#).



Figur 2: Glatt snarvei/sti. Fotografert av: Regine S. Aklestad

### 3. Supplerende tiltak

Det hjelper lite å gjennomføre gode fotgjengertiltak hvis de ikke følges opp med tilstrekkelig [vinterdrift og vedlikehold](#). De mange fallulykkene blant fotgjengere understreker viktigheten av dette. Det er også avgjørende at tiltakene i den grad det er mulig har [universell utforming](#) slik at det er god tilgjengelighet for syns- og funksjonshemmede (men det kan gjøres unntak for enkelte av snarveiene). For å oppfylle målsettingen om å få flere til å gå og sykle til skolen må skolebarn gis særskilt omtanke ved planlegging og utbygging av fotgjengertiltak.

Fotgjengertrafikken er i mange tilfeller en del av en lengre transportkjede. For å få flere til å gå er det derfor avgjørende at andre deler av transportkjeden fungerer på en god måte. Det gjelder især [kollektivtrafikken](#). Samtidig medvirker fysisk tilrettelegging for fotgjengere også til at det blir mer attraktivt å bruke kollektive transportmidler, se tiltakene [Fysiske anlegg for gående](#) og [Gangfelt og andre kryssingssteder](#).

### 4. Hvor tiltaket er egnet

I byer og tettsteder anbefales det å planlegge sammenhengende nett for fotgjengere. Snarveier i form av trapper, stier og smug er i tillegg viktige ledd i et effektivt nett for fotgjengere (Statens vegvesen 2013).

### 5. Bruk av tiltaket - eksempler

I *Trondheim kommune* er det opprettet en egen «snarvei-gruppe» på syv personer med

representanter fra kommunen, fylkeskommunen, Statens vegvesen med flere. Disse har gått rundt i Trondheim sentrum, og kartlagt hvor folk faktisk går og hva som er de raskeste veiene for å komme seg frem til fots. I løpet av kartleggingsperioden ble 310 snarveier funnet. Snarveiene går ofte på tvers av parker, og fra gater eller veier til holdeplasser.

Målet er å få folk i Trondheim til å gå mer, blant annet ved å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå. Målet er at snarveiene skal rustes opp med blant annet bedre underlag, og belysning på kveldstid. Snarveier som reduserer ganglengde til viktige målpunkter som arbeidsplasser, skoler, lokalsentre og holdeplasser skal prioriteres. Som en del av Miljøpakken i Trondheim er det avsatt 150 millioner til opprustingen av snarveiene.



Figur 3: Kart med noen av snarveiene i Trondheim

inntegnet. Foto: Erland Knutsen / NRK

I 1999-2001 ble det utført en kartlegging av snarveiene i Sandnes kommune. Kartleggingen ble utført ved hjelp av barn i alderen 10-12 år, via prosjektet Barnetråkket. I forbindelse med prosjektet ble det blant annet registrert 525 snarveier og 1265 lekeplasser, som nå er lagt inn i digitale kart. Disse kartene er innarbeidet i kommunens sjekklister for reguleringsplaner. Planen er å bruke resultatene i videre planarbeid i kommunen. Dette er forankret i kommuneplanen for 2007-2020 (Sandnes kommune 2007).

Også i andre byer er det utført kartlegging av snarveier, for eksempel i Hamar, Narvik og på Tromsøya.

## 6. Miljø- og klimavirkninger

Gitt at tiltaket fører til økt gange, vil tiltaket være positivt for miljø og befolkningens fysiske helse. Les mer i tiltaket [Fysiske anlegg for gående](#) og [Gangfelt og andre kryssingssteder](#).

## 7. Andre virkninger

Snarveiene representerer ofte bilfrie områder, og kan derfor være med på å bedre trafiksikkerheten.

Bedre tilrettelegging av snarveiene kan bedre fremkommeligheten både for dagens og nye



brukergrupper.

## 8. Kostnader for tiltaket

Kostnadene vil være avhengig av omfanget av kartleggingen og tilretteleggingen. Gitt at tiltaket fører til økt gange, kan det gi besparelser i form av bedret helse i befolkningen

## 9. Formelt ansvar

Kartlegging, bevaring og vedlikehold av snarveiene vil i hovedsak være et kommunalt ansvar. Arbeidet kan forankres i kommuneplan, kommunedelfplan eller i lokale gåstrategier (Statens vegvesen 2014) og tiltaket [Lokale gåstrategier](#).

## 10. Utfordringer og muligheter

Snarveiene er med på å skape attraktive gangområder fordi de forkorter avstanden mellom målpunktene og bidrar til at man kommer lengre på kortere tid.

Snarveiene danner ofte et uformelt gangnettverk og inkluderer blant annet stier og trapper som i liten grad er nedtegnet på kart. Snarveiene er sårbare, og det skal lite til før de blokkeres av brøytekanter, parkerte biler eller overgrodde hekker. Snarveier kan også forsvinne helt ved omreguleringer eller endret arealbruk. Fortettingsprosjekter i byer og tettsteder kan for eksempel være en trussel for enkelte snarveier. En kartlegging av dagens snarveier kan være med på å gjøre snarveiene mer synlige for planleggere, slik at disse ferdselsårene i størst mulig grad kan vernes når områder omreguleres.

Nå som flere og flere har smarttelefoner er apper med kart og veibeskrivelser lett tilgjengelige for gående ute i felt. Det kan være aktuelt å lage apper der snarveiene er integrert i gangnettet, slik at snarveiene kan vises som alternative gangruter i for eksempel en veibeskrivelse. Det vil da være aktuelt å ta hensyn til kvaliteten på de ulike snarveiene, da ikke alle snarveier er aktuelle for alle grupper av gående.

En økt tilrettelegging av dagens snarveier, samt å gjøre disse snarveiene kjent for nye brukergrupper kan være med på å øke andelen brukere av området. I mange av dagens byer og tettsteder er gangarealene utformet som spisse kurver eller store vide kurver som sjelden gir raskeste vei mellom to punkt. Det som ser best ut på tegnebordet, er ikke nødvendigvis det folk vil ha. Gående (på vei til skole, jobb, butikk, holdeplass) ønsker gjerne raskeste vei fra A til B. Får de ikke det de vil ha, vil de hvis mulig opprette egne snarveier. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner (gitt at snarveien krysser en vei på et uoversiktlig sted). Enkelte ganger kan det bli visuelt skjemmende om det opprettes flere snarveier på kryss og tvers over for eksempel et gresskledd område. Da er det bedre at alternative snarveier

legges inn i planene på et tidlig stadium.

I flere tilfeller vil snarveiene helt eller delvis befinne seg på privat grunn. Da kan det være viktig med et godt samarbeid mellom kommuner og private for å prøve å ivareta alles interesser.

## 11. Referanser

Aklestad, R. S. 2014

[Vet du om en snarvei?](#) Undersøkelse av hvordan kartlegging av snarveier kan bidra i arbeidet med lokale gåstrategier. Ås, Norges miljø og biovitenskapelige universitet, Institutt for landskapsplanlegging. Masteroppgave.

Samferdselsdepartementet 2013

Meld. St. nr. 26 (2012-2013). [Nasjonal transportplan 2014-2023](#).

Sandnes kommune 2007

[Miljøplan for Sandnes 2007-2020](#).

Statens vegvesen

- 2012: [Nasjonal gåstrategi](#). Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Oslo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Rapport nr. 87.
- 2014a: [Universell utforming av veger og gater](#). Veiledning. Håndbok V129.
- 2014b: Lokale gåstrategier og planer for gående. Veiledning for kommuner. Oslo, Statens vegvesen Vegdirektoratet. Rapport nr. 280.
- 2017: Går det bra? Kartleggingsmetoder for gående: Gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser. Rapport Nr. 535.
- 2018: [Veg- og gateutforming](#). Normal. Håndbok N100.