

Lokale gåstrategier



Lokale gåstrategier (LG) er et grep for å nå målene i Norges Nasjonale gåstrategi (NG) om å gjøre det mer attraktivt å gå og å få flere til å gå mer. Lokale strategier må forankres i den løpende kommunale planleggingen hvis de skal ha effekt. Tilrettelegging for gåing er bra for helsen og for å få levende lokal-miljøer. Attraktive muligheter for gåing gjør det lettere å bruke kollektivtransport og å velge bort bilen. Tiltaket bygger på fakta-grunnlaget til NG, statlige veiledere og gir linker til eksempler på gårettet planarbeid.

1 Bakgrunn og formål

Å legge til rette for gåing er viktig av flere grunner. Gåing krever mindre areal, gir mindre utslipp og gir et trygt og trivelig nærmiljø. Tilrettelegging for gåing gjør det også enklere å komme til kollektivtrafikkens holdeplasser og lettere å velge bort bilen. Tilgjengelighet, helse og økt sikkerhet er andre begrunnelser. Universell utforming er vedtatt i norsk lov og betyr at alle skal gis mulighet til å ferdes i gode omgivelser og nå daglige mål med sin transportmåte. Etter Klimaforliket (2012) har alle påfølgende Nasjonale transportplaner (NTP) 2014-23, 2018 - 29 og 2022-33 slått fast at den forventede veksten i persontransport i de større byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange (Samferdselsdepartementet (SD) 2013, 2017 og 2021). Nullvekstmålet som skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavgiftene ble i 2020 utvidet til også å omfatte arealbruken:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» (SD 2020)

Måloppnåelsen i byvekstavgiftene vurderes å ha vært god. Personbiltrafikken er redusert i Oslo og tidligere Akershus, Bergen og på Nord-Jæren de siste årene. Trondheim har hatt en svak økning. Flere reiser kollektivt, og sykkelandelen i de største bykommunene går noe opp. I Norge var gange hoved-transportmiddel for 20 prosent av folks daglige reiser både i 2016 og 2018. Tilsvarende tall for sykling var 5 prosent (Epinion 2019). Lunke (2020) beskriver hvordan dette varierer mellom ulike steder og reiseformål. Se også tiltaket [Bystruktur og trafikkreduksjon](#).

Befolkningen i de største byområdene forventes å øke. Gitt nullvekstmålet vil flere gå og sykle i disse byområdene. Arbeid med trafikksikkerhet må reflektere dette, noe siste NTP understreker: «*Sikker tilrettelegging for fotgjengere og syklist er en av de viktigste utfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden.*» Det må gjennomføres et bredt spekter av tiltak, knyttet til både planlegging, drift og vedlikehold, investeringer i infrastruktur for fotgjengere og syklist, og trafikantatferd. [Nasjonal gåstrategi](#) har to hovedmål: «*Det skal være attraktivt å gå for alle*» og «*Flere skal gå mer*» (Statens vegvesen, SVV 2012). Formålet er å fastsette lokale mål, utvikle strategier for å nå målene og forankre disse i kommunale planer og styrings-dokumenter.

Utdypende forskning- og erfaringsbaserte fakta finnes i Nasjonal gåstrategi (her kalt NG2). Konkrete retningslinjer finnes i veiledere til kommunene fra SVV, referert nedenfor.

2 Beskrivelse av tiltaket

Aktuelle innsatsområder og plantyper

For å nå de nasjonale mål er det nødvendig med lokal innsats. Figur 1 bygger på innsatsområdene i NG og fokuserer på fysiske tiltak som kan være aktuelle i en lokal gåstrategi. NG2 gir et faglig grunnlag for arbeid på ulike områder, se kapittelnummer i figurens bokser. Veilederen for Lokale gåstrategier (SVV 2014a) beskriver tre planstrategier for å ivareta gåendes behov; Lokale gåstrategi, Kommundelplan for gange og en kombinasjon av disse. Alle tre må følges opp av et handlingsprogram med konkrete tiltak og finansering av disse.

Lokal gåstrategi (LG) er en overordnet strategi som bør inneholde: Begrunnelse, Visjon og mål, Statusbeskrivelse, Innsatsområder med mål/strategier, Virkemidler og tiltak, Ansvar og samarbeid samt Oppfølging/kopling til annen planlegging. En LG er egnet der flere aktører har inngått et frivillig samarbeid om innsats for gående og der flere temaer av betydning for gåing inngår. Å starte med en LG som utpeker hovedlinjer gir god fleksibilitet, men den må knyttes til planer der arealbruk og bestemmelser kan fastlegges med bindende virkning og følges opp med et handlingsprogram.

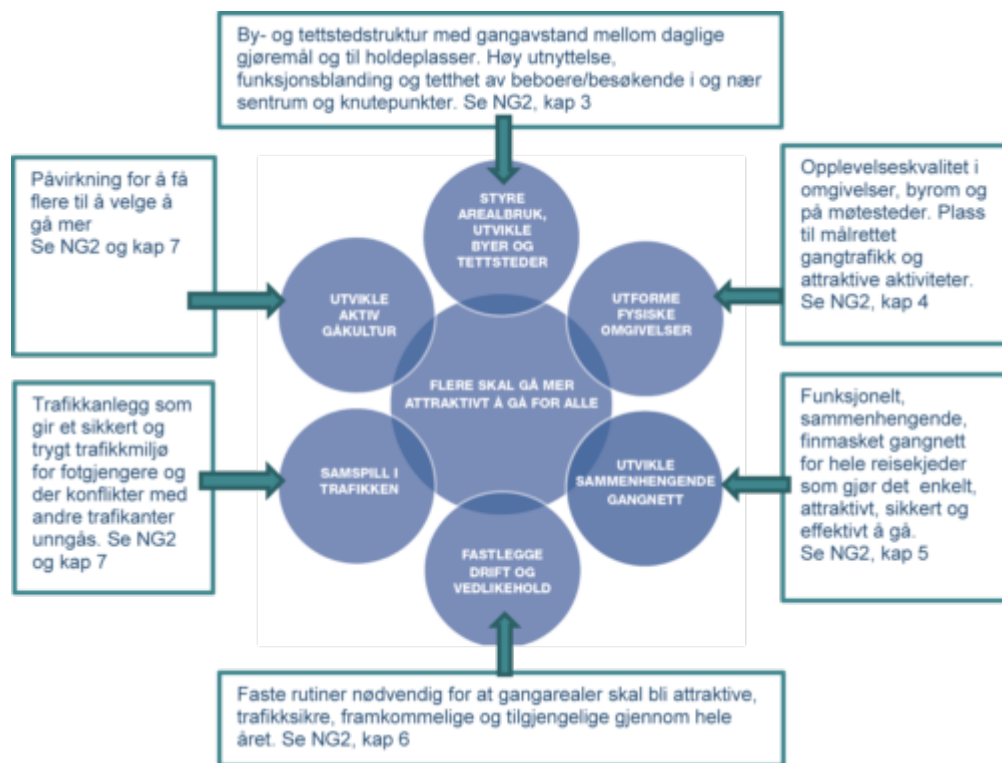


Foto: Guro Berge

Figur 1: Aktuelle innsatsområder i en lokal gåstrategi. Kilde: Statens vegvesen 2012 og 2014a.

Kommunedelplan for gange (KDG) er en juridisk bindende temaplan etter [Plan- og bygningsloven](#) (pbl), med plankart/arealkart, bestemmelser, retningslinjer og en beskrivende tekstdel. Planen kan gi føringer for kommunens virksomheter ut over arbeid med fysiske omgivelser. Eksempler på arealformål og bestemmelser til bruk i en KDG er vist i tabell 1.

En KDG er velegnet for å styre utviklingen i områder med stort utbyggingspress. Krav i planen følges opp av Fylkesmannen ved offentlig ettersyn av reguleringsplaner. Innholdet fastlegges når planen vedtas og krav til prosessen er gitt i pbl, se også [tiltaket plan og bygningsloven](#). Dette gir mindre fleksibilitet, men større sikkerhet for gjennomføring enn en LG.

Kombinasjon av gåstrategi og kommunedelplan er en tredje mulighet der en lager lokale strategier for både gåkultur og fysisk tilrettelegging, mens planer for gangvegnett og andre føringer for de fysiske omgivelsene fastlegges i en KDG

Tabell 1: Forslag til arealformål i kommunedelplan for gange. Kilde: Statens vegvesen 2014a.

Arealformål	Underformål	Kommentar vedr hva de ulike formål kan og bør brukes til
Bebyggelse og anlegg	Uteoppholdsarealer, evt øvrige underformål	Fastlegge ganglenker som ligger innenfor byggeområder.
	Alle underformål	Viktige møteplasser og aktivitetsområder

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		Fastlegge gangruter som er del av trafikkanlegg. Gangarealer er ikke definert som eget underformål, men kan angis som juridisk bindende linjer på plankartet med symboler for "gang- og sykkelveg", "gangveg" og "fortau".
Grønnstruktur	Naturområder, turdrag, friområder og parker	Fastlegge grønne gangruter. I tillegg kan aktivitetsområder spesifiseres.
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Ferdsel, natur- og friluftsområder	Fastlegge gangruter og turstier langs sjø og vassdrag

Aktiv medvirkning - registrering av lokale forhold

Medvirkning er et krav til planer etter pbl §5.1, se [plan- og bygningsloven](#), og er en god rettesnor for planlegging for gående. Gående krever spesiell tilrettelegging og loven slår fast at:

«Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge.» [Barnetråkk](#) beskriver hvordan den sistnevnte gruppen kan involveres.

Medvirkning kan omfatte registrering, referansegruppe som følger planarbeidet, folkemøter, møter for mindre grupper eller deltakelse i prosesser med samskaping. I tillegg til ulike lokale deltakere som er opptatt av tilrettelegging for gående, ser aktører fra både miljø-, transport-, helse- og skolemyndighetene økte gevinster ved gåing og kan være interessert i å bidra i ulike medvirkningsprosesser.

Et første skritt i arbeidet for en Lokal gåstrategi er å få fram kunnskap om dagens situasjon, om utfordringer og *mulige tiltak for forbedring*. Både fysiske forhold og atferd bør kartlegges og analyseres. Temaer som trafikk, reisevaner, gangatferd, gangnett, målpunkter, steds kvalitet, samt drift og vedlikehold bør dekkes. Trafikksikkerhetsdata er viktig som grunnlag for å definere risikoutsatte områder for gående. I 2020 ble 14 fotgjengere drept i trafikken (SSB). Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for fotgjengere pr. km sammenliknet med førere av personbil (SD 2021). Den offisielle statistikken omfatter ikke singel- eller fallulykker med fotgjengere, der kjøretøy ikke er involvert. Dette gjelder selv om fotgjengerne er trafikanter på offentlig veg og ulykkene er like kostbare (helsekostnader, sykefravær) som de som inngår i den offisielle statistikken (Bjørnskau 2020, Olesen m.fl. 2021). Det er anslått at de reelle tallene er 3-4 ganger høyere enn de offisielle tallene - som regjeringens ambisjon for ulykkesreduksjon bygger på. Veimyndighetene skal fram til neste NTP få etablert et system for helsevesenbasert skaderegistrering (SD 2021).

Det utvikles stadig nye verktøy og veiledere for registrering og involvering. SVVs (2017b) rapport «Går det bra? Kartleggingsmetoder for gående» går gjennom de vanligste metodene for registrering av trafikantatferd og infrastruktur og involvering av brukerne, se tabell 2. Tabell 3 viser aktuelle registreringsmetoder for noen temaer. Mer kunnskap om samskaping kan hentes fra KS sin håndbok om samskaping.

<https://www.ks.no/contentassets/1185e99e08a441d8a1f4d4856ada6032/handboka.pdf>

Tabell 2: Kartleggingsmetoder for gående, gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser. Kilde: SVV 2017b.

Trafikanten - registrering	Trafikanten - involvering	Infrastrukturen - registrering	Infrastrukturen - involvering
Manuell fotgjenger telling			
Automatisk fotgjenger-telling	Intervju	Gangruteinspeksjon	Åpne forum og møter
Oppholdsregistrering	Spørreundersøkelse	Detaljkartlegging	Trygghetsvandring
Atferdsregistrering	Reisevaneundersøkelse	Byromsundersøkelser	
		GIS-analyse	Barnetråkk

Tabell 3: Datainnsamlingsmetoder som kan benyttes avhengig av formål og forventede effekter. Kilde: Basert på tilsvarende oversikt for sykling i Sørensen m fl 2015.

Temaer og metoder	Sikkerhet	Trygghets-følelse	Fremkom-melighet	Opplevelse, tilfredshet	Omfang gåing	Helse
Trafikkulykker – ikke fallulykker (SSB, Vegtrafikkulykker)		-	-			
Reisevaner (Nasjonale, lokale Intervjuer)	-	-	-	-		
Registrering gåtrafikk og ferdselsveger (Manuell telling og inspeksjoner)	-	-	-	-		
Atferd og konflikter (Manuell observasjon)						
Lokal støy, luftforurensning (Målinger vha eksperter)	-	-	-			
Opplevelse gåarealers kvaliteter/ mangler (Spørreundersøkelse og følgestudier)						
Infrastruktur (registrering av sammenhengende infrastruktur og universell utforming)						

Knapskog m.fl. (2021) har undersøkt egenskaper som gjør gåstrategier til gode og virkningsfulle verktøy i kommunal planlegging, og som kan hjelpe kommuner til å utarbeide gåstrategier som treffer gitte mål og målgrupper. Case-byer var Haugesund, Trondheim og Ås. De anbefaler at følgende prinsipper bør ligge til grunn når kommuner utvikler sine gåstrategier:

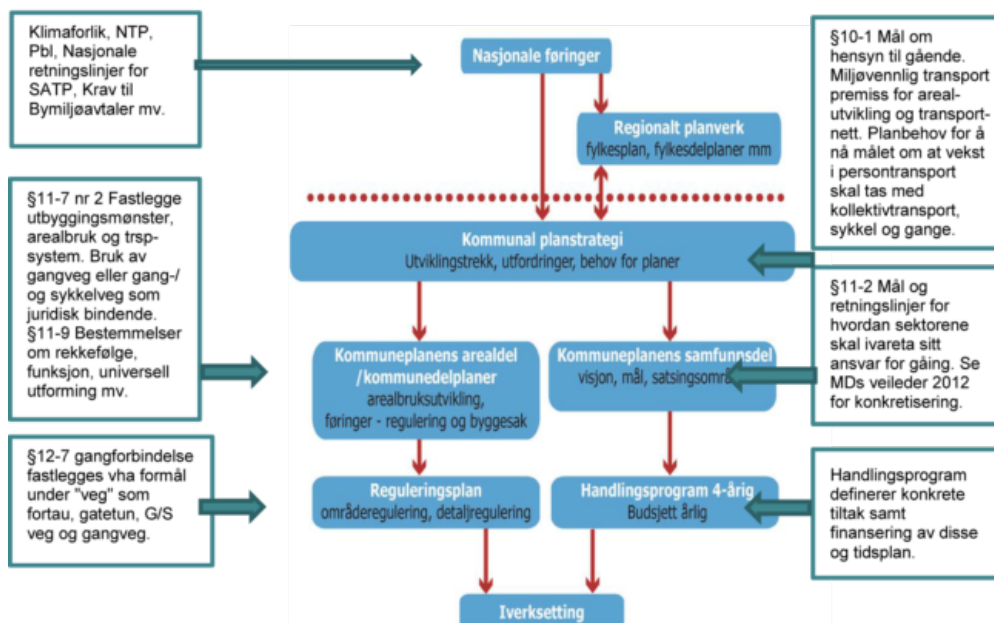
- Gåstrategien bør bestå av både en langsiktig og helhetlig strategisk del og en mer –kortsiktig og konkret tiltaksplan som revideres ofte
- Gåstrategien bør utarbeides av kommunen selv. Det bygger kunnskap, eierskap og engasjement
- Forankre gåstrategien bredt – både administrativt, politisk og i befolkningen
- Involvere flere avdelinger i kommunene og andre relevante aktører

- Inkludere medvirkning av befolkningen kan bidra til engasjement
- Inkludere arbeidet i kampanjer som uansett gjennomføres.

3 Supplerende tiltak - gåing i kommunale planer

I siste NTP understrekes at nullvekstmålet først og fremst følges opp gjennom byvekstavgiftene som de ni største byområdene inngår med staten for sikre ekstra finansiering av miljøvennlig byutvikling (SD 2020). Se også [Byvekstavgifter](#). Andre byområder har samme utfordringer, men i mindre skala. Disse har ofte en høy bilandel, og forventer en befolkningsvekst som vil øke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet, mobilitet og attraktivitet. En spredt arealstruktur gjør det utfordrende å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud. Men i flere slike områder bor en stor andel av befolkningen innenfor ti minutters sykkelavstand fra sentrum. Dette gir et potensial for å få flere til å sykle og gå.

Kommuneplanlegging, etter pbl, er kommunenes sentrale styringsverktøy for å samordne utvikling innenfor kommunenes ulike områder. Egne gåstrategier og planer for gåing vil stå sterkere om de er forankret og innarbeidet øverst i det kommunale planhierarkiet (SVV 2014a). Det kommunale plansystemet omfatter Kommunal planstrategi, Kommuneplanens arealplandel og samfunnsdel, et fireårig Handlingsprogram og Reguleringsplaner, se figur 2.



Figur 2: Momenter relatert til gående som kan tas inn og fastlegges i ulike kommunale plantyper med referanse til aktuell paragraf i pbl. Kilde: Basert på tekst i SVV 2014a.

4 Hvor er tiltaket egnet

Norges Nasjonale gåstrategi er særlig rettet mot byer og tettsteder, men å øke omfanget gåing er viktig alle steder. Lokale strategier kan gjelde hele eller deler av kommuner eller enkelte strekninger.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018 viser at 21 prosent av de daglige reisene skjer til fots, 5 prosent med sykkel, 11 prosent kollektivt, 54 prosent som bilfører og 9 prosent som bilpassasjer (Epinion. 2019). Tallene var de samme i 2013/14 (Hjorthol m.fl. 2014) og 2016/17 (SVV 2018b). Dette er gjennomsnittstall, men det er særlig på de korte reisene at potensialet for flere gående er størst. Av alle reiser under 1 km gjøres ca 70 prosent til fots. Av reiser til fots er 80 prosent kortere enn 3 km. Samtidig ser vi at på reiser mellom en og tre km er det flere som velger å kjøre bil enn å gå (Hjorthol m.fl. 2014). På reiser under tre km er det derfor et stort potensial for å få flere til å gå.

Avstanden mellom målpunkter påvirker omfanget av gåing og andelen gåturer øker med bebyggelsestetthet. I byer med > 50.000 innbyggere der tetthet er på over 10 bosatte per da, har de en gangandel på 40 prosent av alle reiser. Synker tettheten til fem personer per da blir gangandelen 20 prosent (Lunke 2020). Det trengs derfor korte gangavstander til viktige aktiviteter for å få flere til å gå. Se [Bystruktur og trafikkreduksjon](#).

Reiseformålet er av stor betydning for valg av transportmåte. Andelen hele reiser til fots var både i 2013/14 og 2018 høyest for fritidsreiser (41prosent) og skolereiser (31 prosent), (se Hjorthol m. fl. 2014 og Epinion 2018). For innkjøps- og besøkreiser er andelen 23 hhv 21 prosent. For reiser til arbeid og i arbeid er den 11 prosent. Omsorgsreiser har den laveste gangandelen på 9 prosent. Potensialet for å få flere til å gå er derfor avhengig av reiseformålet og tiltakene må tilpasses disse.

For barn er det store forskjeller mellom skole- og fritidsreiser. På vei til skolen blir 25 prosent av barn i alderen 6-12 år kjørt, men på vei til ulike fritidsaktiviteter ligger denne andelen på mellom 45 og 78 prosent avhengig av aktivitet, se [Nasjonalt gåregnskap 2017](#) (SVV 2018b), [Barnas transportplan](#).

5 Eksempler på bruk av tiltaket

Flere kommuner arbeider med lokale gåstrategier men det finnes ikke noen mekanisme som gjør at kommunene rapporterer at de har en lokal gåstrategi og dermed ingen samlet oversikt. Det er heller ikke foretatt en samlet evaluering av arbeid med gåstrategier (Hagen m. fl. 2019). Tabell 4 gir linker til 8 strategier for 14 kommuner som kan illustrere arbeid for gående med ulike plantyper i noen norske kommuner. Selv om kommuner ikke har laget en spesifikk gåstrategi så har de gående etter hvert fått en mer sentral plass i andre lokale planer.

Kilder til beskrivelser av gåstrategier i andre land er f. eks. Veågvesenets [veileder](#) (2014a) som ser på London, Stockholm og København. Hagen (m. fl. 2019) ser på hvordan byer med en høy andel fotgjengere som Oslo, Helsinki, Barcelona og Valencia har arbeidet for å få til dette.

Tabell 4: Arbeid med gåstrategier på ulike nivåer i en del norske byområder

By- område Link til Gåstrategi	Plantype, forankring	Tematisk fokus	Mål for gangandel
-----------------------------------	-------------------------	-------------------	----------------------

Strategi og plan for myke trafikanter i

Grenland (2014 Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner. (SVV og fylkeskommunen)

	Regional strategi	Myke trafikanter	17,4 - 23 % 2009 - 2023
Gåstrategi for <u>Trondheim</u> (2016),	Byutviklingsstrategi for Trondheim	«Gå mer - kjør mindre» Snarveier	40.000 flere gående i 2025
<u>Gåstrategi for Bergen 2020-2030</u> (2020)	Flere overordnede strategier	Byutvikling, transport og folkehelse	
Forslag til gåstrategi for Lillehammer	Oppfølging byroms-analyse og kommunedelplan	Nøkkelprinsipper for gode gater	
Gåstrategi for Haugesund (2014) Transnova/Norsk form	Underlag til kommuneplanen	Aktiv hverdag, livskraftig sentrum. Attraktive gåarealer. Holdninger/gåkultur.	
<u>Gåstrategi for Nord-Jæren</u> 2018-33 (2018) Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, SVV og Rogaland fylke) Sandnes/Sola/Randaberg	Reguleringsplan	Skille gående og syklende	
Gåstrategi for eldre i Kristiansand. Hjorthol m.fl. 2013. TØI rapp 1265/2013	Forsknings-verksted	Fakta om gåendes behov	
Gåstrategi for Skedsmo (2014)	Strategisk plan med prinsipper	Nullvekstmålet Tilrettelegging for hverdagens gående	
<u>Gåstrategi for Tromsø 2016-2030</u> . Transportnett Tromsø. (Tromsø. SVV og fylkeskommunen)	Strategi med mål og tiltak	Konsentrert byvekst kortere avstander	Fra 25 - 30% 2013 - 2030
<u>Syssel- og gåstrategi for Ås kommune 2018-2030</u> (2018)	Strategi og tiltaksplan	Øke sykling og gåing	

Grenland- regional strategi for myke trafikanter

Grenland var en av de første som fulgte opp NG. Statens vegvesen, kommunene Bamble, Porsgrunn, Skien, Siljan samt Telemark fylkeskommune laget sammen en strategi og plan for myke trafikanter. De så på prioritering av gående og syklende og et mer universelt utformet transportsystem. Strategien peker på viktige innsatsområder som arealbruk, bymiljø, trygghet, informasjon, holdningsskapende arbeid, drift, vedlikehold og samarbeid. De foreslo tiltak for ca. 1 mrd kr langs det definerte hovednett for myke trafikanter, se boks

Prinsipper og tiltak i Grenlands strategi for myke trafikanter.

Lokale ruter i sentrum og rundt lokalsentra oppgraderes slik at de gir myke trafikanter attraktive ruter med best mulig universell utforming.

- *Snarveger etableres med god standard slik at myke trafikanter opplever at det blir mer attraktivt og enklere å ferdes.*
- *Turveger langs elva etableres som sammenhengende ruter både på tvers og langsmed elva*
- *De overordna og lokale rutene vedlikeholdes og driftes slik at myke trafikanter opplever et universelt utformet lokalt nett og en sammenhengende universelt utformet reisenett året rundt.*
- *Overordna ruter oppgraderes for å gi myke trafikanter attraktive og sammenhengende ruter*
- *Øvrige turveger etableres med god standard slik at myke trafikanter får lavere terskel for fysisk aktivitet i nærmiljøet.»*

"Gå mer - kjør mindre" - gåstrategi for Trondheim



Spesialsilt: *Slik markerer Miljøpakken de oppgraderte snarveiene. Det er viktig at fotgjengerne forstår at byen satser på dem.*

Trondheim blinket ut snarveger som prioritert område. De kartla over 350 «shortcuts», og vurderte 60 som gode. 13 ble satt på en prioritert liste for oppgradering. De skal nå målet i Miljøpakken ved god kommunikasjon, holdningsskapende arbeid og etablere helhetlig gangnett for alle med attraktive omgivelser, og god drift og godt vedlikehold. For å se om gåstrategien virker, er det satt opp flere målindikatorer, se tabell 5.

Tabell 5: Indikatorer som skal følge opp Gåstrategi for Trondheim. Kilde: «Gå mer- kjør mindre» Gåstrategi for Trondheim 2016.

Mål: Enkelt å gå hele året	2015	2020	2025
Andel turer til fots pr. dag i Trondheim (RVU 13/14) (Antall turer til fots per dag)	27% (140 000)		30% (180 000)
Andel økt bruk av oppgraderte snarveger/annet gånnett		10%	12%
Andel økning av gående i tellepunkter over bruene		15%	30%

Gåstrategi for Bergen 2020 - 2030

Gåstrategi for Bergen 2020 – 2030 er en oppfølging av en rekke overordnede føringer knyttet til byutvikling, transport og folkehelse. Arbeidet har vært ledet av en prosjektgruppe sammensatt av parter i Miljøløftet. Visjonen er at det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen. Føringene for arbeidet med strategien har vært nullvekstmålet, nullvisjonen og folkehelse. For å strukturere arbeidet er det pekt på seks tematiske innsatsområder: Arealbruk, Offentlig innsats i gangnettet, Samspill i trafikken, Drift og vedlikehold, Kunnskapsutvikling, Gåkultur og kommunikasjon. For å vurdere om de er på rett vei, er det gitt måleindikatorer til hovedmålet og delmålene.

Gåstrategi Lillehammer

Lillehammer har laget et forslag til en gåstrategi for det sentrale byområdet som et veikart mot et attraktivt fortgjengernettsverk. Det er en videreføring av «Byromsanalysen» (2017), «Byutvikling 2044» og «Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse». Strategidokumentet har en analyse av eksisterende tilrettelegging, målpunkter, målområder, kollektivtransport, eksisterende ganglinjer og avstand mellom sentrale målpunkter. Dokumentet inneholder også nøkkelp prinsipper for gode gater og hovedkriterier for fotgjengernettsverk.

Lokal gåstrategi for Haugesund kommune

Haugesund kommune laget 2014 en Lokal gåstrategi med støtte fra Transnova og Norsk form. Den utgjør et underlagsdokument til kommuneplanen. Ut fra hensyn til miljø, folkehelse og en attraktiv by, kom en tverrfaglig arbeidsgruppe fram til at sykkel og gange var to ønskelige satsingsområder. Haugesunds strategi retter seg mot beslutningstakere og planleggere på alle nivåer samt til de som utfører daglig drift og vedlikehold. Private aktører som arkitekter, gårdeiere, næringsliv og arbeidsgivere og hele befolkningen inngår i målgruppen for tiltakene. Man har ikke tidfestet tiltakene som skal gjenspeiles i andre planprosesser.

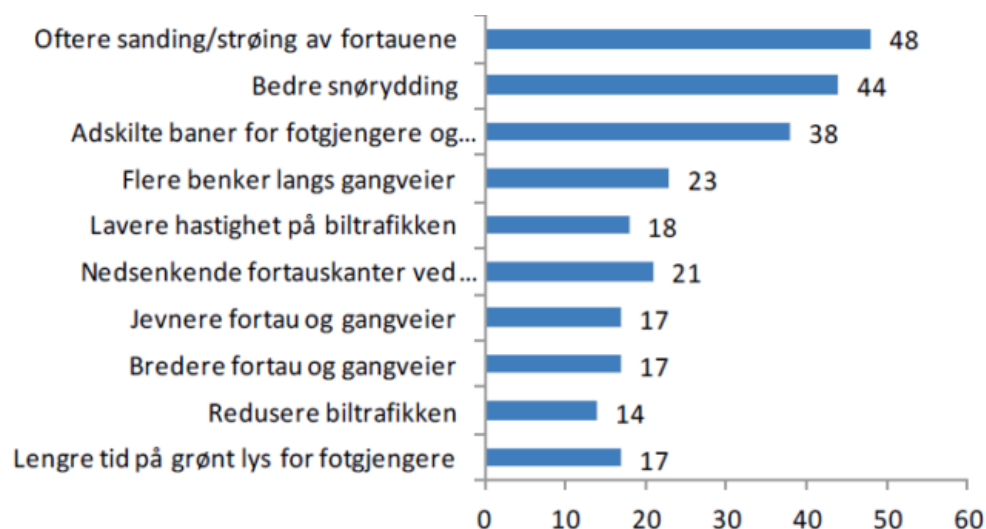
Konsekvensanalyse gående i Reguleringsplan Stavanger/Sandnes

Tradisjonelt har gående og syklist i forbindelse med planlegging ofte blitt sett på som én gruppe. Man har snakket om felles gang/sykkelveger, planlegging for myke trafikanter mv. Med en økende andel «transportsyklister» med høy fart er det flere steder behov for å skille gående og syklende av hensyn til sikkerhet og framkommelighet. I tilknytning til planlegging av en ny sykkelstamveg Stavanger-Sandnes, som skal være forbeholdt syklist med en snittfart på 30 km/t, utarbeidet Statens vegvesen Region vest (2015) en konsekvensanalyse av forholdene for gående. Hovedkonklusjonen er at med økt gang/sykkeltrafikk vil den nye

sykkelvegen avlaste den gamle og dermed forbedre situasjonen for fotgjengerne.

Kristiansand gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag

Forskjellige grupper har ulike behov for tilrettelegging for gåing. I Kristiansand kommune valgte de å starte med spørreundersøkelser og et forskningsverksted sammen med eldre for å få et grunnlag for en gåstrategi for eldre. Figur 3 viser forutsetninger for å gå mer som eldre i Kristiansand oppgir.



Figur 3: Andel som svarer at disse tiltakene er "Svært viktig" for at de skal gå mer. De ti viktigste. Prosent. Kristiansand 2012. Kilde: Hjorthol m. fl. 2013.

Prosjektet fikk fram en rekke tiltak som kan forbedre omgivelsene slik at eldre med redusert fysisk mobilitet vil kunne bevege seg på en enklere måte. Tiltakene ble delt i fire områder: Vedlikehold, Fysisk utforming, Trafikantgrupper og Overordnet planlegging/kollektivtransport.

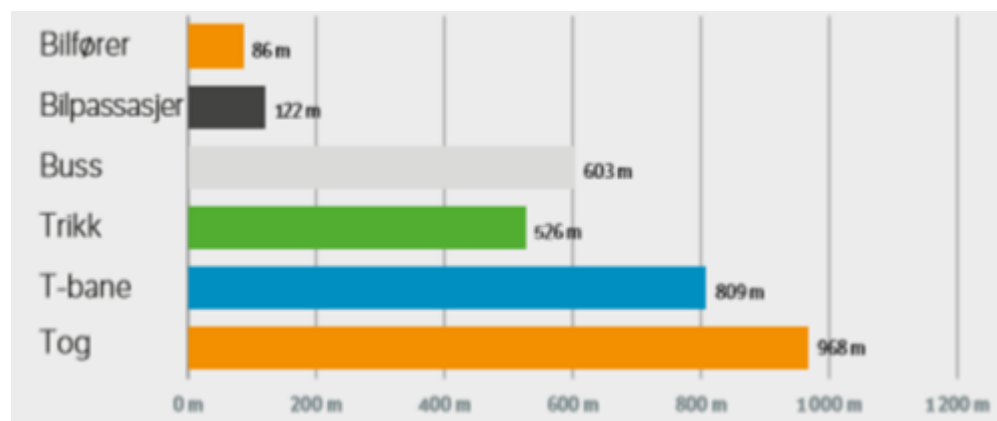
6 Miljø- og klimavirkninger

Nullvekstmålet har vært etablert politikk i de større byområdene siden Stortingets klimaforlik (2012). Å angi miljøeffektene av ulike typer lokale gåstrategier er ikke enkelt, fordi:

- Det er primært på tiltaks- og detaljnivå en kan måle miljøeffekter og foreløpig finnes det ikke noen effektvurderinger av arbeid med LG.
- Faktisk effekt avhenger av hvor mye lokale og nasjonale myndigheter vil satse på tilrettelegging, dvs at en primært har teoretiske anslag for miljø- og klimagevinster.

Bilkilometer som blir erstattet med gange gir i prinsipp en miljøgevinst. De daglige reisene er vanligvis korte. Det gjelder ikke bare gåing, men også bilreisene. I snitt utføres 24 prosent av reisene under 1 km og 59 prosent av reisene mellom 1 og 3 km som bilreiser (fører eller passasjer). Mye lokal forurensning og en del CO₂ utslipp kunne vært spart hvis folk hadde byttet ut bilen på en del av disse korte lokale reisene. Tilrettelegging for gange er også en forutsetning for å velge kollektivtrafikk, se figur 4 som illustrerer at gåing er en del av alle

reiser. Bedre forhold for gåing vil dermed gi økt valgfrihet mht transportmåte. «Gåing er limet for all mobilitet» skriver Hihnütter (2017) som argumenterer for at alle delreiser som fotgjenger må med i diskusjon om ressurser til ulike transportformer. Dette forutsetter at reise til parkeringsplasser, holdeplasser mv blir registrert og synliggjort.



Figur 4: Gjennomsnittlig ganglengde i forbindelse med reiser med andre transportmidler. Meter. Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2013/14. Nasjonalt gåregnskap 2016 (SVV 2017a).

7 Andre virkninger

Helsevirkninger: Det er godt dokumentert at å gå er viktig for å opprettholde god helse. Fysisk aktive personer er mindre syke og lever lenger enn fysisk inaktive (Helse- og omsorgsdepartementet 2019). Fysisk inaktive 30-åringer vil øke levealderen sin med 3-8 år dersom de kommer i gang med regelmessig fysisk aktivitet (Folkehelseinstituttet 2019). Mer om effekter i [Helseeffekter av fysisk aktivitet – FHI](#).

Økt tilgjengelighet, universell utforming: Bedre tilrettelegging for gående vil kunne gi alle, uavhengig av funksjonsevne og biltilgang, bedre tilgjengelighet til arbeid, skole, offentlige tilbud og andre servicetilbud. 9 – 10 prosent av den norske befolkningen har varige og 2 prosent midlertidige problemer som gjør det vanskelig for dem å gå (Hjorthol m. fl. 2014 Epinion 2019). Å gå og sykle er de mest problematiske transportformene for denne gruppen. Ved å fjerne eksisterende barrierer og hindre at nye oppstår og ta høyde for trafikantenes ulike forutsetninger, kan alle gis mulighet til likeverdig deltakelse i samfunnet.



Foto: Knut Opeide

Trafikksikkerhet og sikrere gåmiljø: Fotgjengerulykker utgjorde i 2020 15 prosent av ulykkene med dødelig utgang i vegtrafikken (SSB 2021). Det er små endringer i risiko pr personkm fra 2009. Dødsrisikoen for fotgjengere er ca. fire ganger høyere enn for bilførere (Bjørnskau 2020). De fleste trafikkulykkene skjer når fotgjengere krysser eller oppholder seg i kjørebane. Bedre tilrettelegging for fotgjengere og redusert hastighet for biltrafikken i byer og tettsteder vil kunne redusere risikoen, se Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 – (SVV m. fl. 2017) og [Trafikksikkerhetshåndboken](#) (Høye m. fl.).

Trafikkulykkesstatistikken omfatter ikke *singel/fall-ulykker med fotgjengere*, selv om de kan skyldes vegrelaterte forhold som asfalthull, glatte veger, mangelfull strøing og høye kantstein. 80 prosent av fallulykkene skjer på snø- eller isdekket underlag og utgjør mellom 35 og 45 prosent av alle skadde i fotgjengerulykker per år (Sundfør og Bjørnskau 2017).

8 Kostnader

Vi har ikke tall for hva ulike tilnærminger til arbeidet med lokale gåstrategier har kostet.

Reduserte ulykkeskostnader finnes det data om, se f. eks. TØIs Trafikksikkerhetshåndbok og veilederen for Konsekvensanalyser (SVV 2018a). I sistnevnte er samfunnets nytte ved å unngå skader i trafikken (i 2016-kr) beregnet. Kostnad (kr. per tilfelle) er for dødsfall 30,2 mill, for meget alvorlig skade 27, 1 mill, for alvorlig skade 9,6 mill og for lettere skade 0,77 mill. «Meget alvorlig skade» og «Alvorlig skade» blir i noen sammenhenger slått sammen under betegnelsen «Hardt skadet» med en kostnad på 11,2 millioner kr per skadetilfelle (i 2016-kr).

Velferdsgevinsten beregnes til å være 250 mill kr per år hvis 10 000 innbyggere i en kommune øker sitt fysiske aktivitetsnivå med 10-15 minutter daglig gange av moderat intensitet (Helsedirektoratet 2014). Hvis 2 mill nordmenn øker sitt fysiske aktivitetsnivå med 10-15 minutters daglig gange, så er den årlige velferdsgevinsten beregnet å være 50 mrd kr. Den samlede velferdsgevinsten i et livsløps-perspektiv kan være 4 mill kr for en person som er moderat aktiv med 30 minutter daglig gåing.

Restiden ved gåing ble i hht den norske verdsettingsstudien verdsatt til 152 kr/time (Ramjerdi m. fl. 2010). I SVVs (2018a) siste håndbok V712 om konsekvensutredninger er det lagt inn at gåing gir 52,44 kr/km i reduserte kostnader.

9 Formelt ansvar

I Norge er eierskapet og ansvaret for veger fordelt mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Dette gjør det nødvendig med samarbeid om planer og prioriteringer på tvers av forvaltningsnivåene. I tillegg gjør gåingens betydning både for framkommelighet, helse og miljø det viktig å spille på lag med aktører på tvers av sektorer.

Erfaringer fra sykkelbyprosjektet i Statens vegvesen tyder på at et nært samarbeid på tvers kan styrke kompetansen og bidra til at en får mer ut av ressursene. I de største byområdene er det gjennom byvekstavtalene etablert et godt samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og staten om areal- og transportutviklingen.

10 utfordringer og muligheter

Det er et stort potensial for økt gåing og sykling. Nasjonale føringer, lover og regelverk gir både støtte og forankring for å fremme hensynet til gående. Likevel er innsatsen mange steder ikke tilstrekkelig for å sikre attraktive gangarealer og for å øke omfanget av gåing. Skal målene for 2023 nås, må:

- Aktører innenfor både samferdsel, miljø, helse, skole og politi sørge for å synliggjøre gåingens betydning innenfor egen sektor og å samarbeide mer på felles aktiviteter for å styrke gåingens plass i byer og tettsteder.
- Krav basert på gåenes behov og forutsetninger i trafikken tas med i planer på alle nivåer så vel som i egne gåstrategier, og kommunedelplaner for gåing.
- Registreringsmetoder og indikatorer for å registrere utvikling i gåing.
- Staten og fylkeskommunene følge opp sitt ansvar for støtte arbeidet i kommunene.

11 Referanse

Bjørnskau, T. 2020

Risiko i veitrafikken 2017/2018. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1782/2020.

Bystrategi GRENLAND 2013 (rev. 2014)

Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland. Prioritering av gående og syklende i og et mer universelt utformet transportsystem. Samarbeid SVV, Bamble, Porsgrunn, Skien, Siljan, Telemark fylkeskommune. Asplan Viak.

<https://www.skien.kommune.no/globalassets/bdk/byutvikling/bypakka/strategi-og-plan-myke-trafikanter.pdf>

Epinion Statens vegvesen 2019

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018. Hovedrapport, revidert.

Folkehelseinstituttet 2019

Helseeffekter av fysisk aktivitet. Artikkel 11.12.2019

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

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

Haugesund kommune, Transnova og Norsk Form 2014

Gåstrategi for Haugesund kommune.

<https://www.haugesund.kommune.no/om-kommunen/beredskap/beredskapsplan/lokaldemokrati/kommuneplan/1352-gastrateg>

Helse- og omsorgsdepartementet 2019.

Meld. St. nr. 19 (2018-2019). Folkehelsemeldinga - Gode liv i et trygt samfunn. 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.

Hilnhütter, H. 2017

Gåing - undervurdert mobilitet. I. Plan 3-4/2017

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

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1383/2015.

Høye, A. m. fl.

Trafikksikkerhetshåndboken. ISBN978-92-480-1399-0. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Klimaforliket 2012

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

Knapskog, M., Peters, Tennøy, A. 2021

Egenskaper ved gåstrategier som påvirker deres nytte og effekt. Undersøkelser av gåstrategier for Haugesund, Trondheim og Ås. TØI rapport 1839/2021

Lillehammer kommune:

- 2017 Byromsanalyse

- 2044 Byutvikling.

Lunde, E, 2020

Bystørrelse og reisevaner. TØI rapport 1786/2020.

Olesen, A. V., Petersen, K.D. og Lahrman, H.S. 2021

Attributable hospital costs, homecare costs and risk of longterm sickness benefits following traffic injuries by road user type. Journal of Transport & Health.

Samferdselsdepartementet:

- 2013: Meld. St. 21 (2011-2012). Nasjonal transportplan 2014-2023. Oslo.
- 2017: Meld. St. nr. 33 (2016-2017). [Nasjonal transportplan 2018-2029](#).
- 2020: Videreutviklet nullvekstmål fastsatt. Pressemelding 8.6.2020.
- 2021: Meld. St. nr. 20 (2020-2021). [Nasjonal transportplan 2022-2033](#).

Statistisk sentralbyrå (SSB) 2021

Trafikkulykker med personskade, 28 mai 2021.

SVV, Politiet, Trygg trafikk, Kommunenes Sentralforbund, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet 2017

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021.

Statens vegvesen Region sør 2014

Nasjonal gåstrategi. Tiltaksplan. Tønsberg, SVV Region Sør.

https://www.vegvesen.no/_attachment/1009455/binary/1055730?fast_title=Planbeskrivelse%2C+datert+26.05.2015.pdf

Statens vegvesen Region Vest 2013/2015

Konsekvensanalyse av forholdene for gående. Vedlegg 8 til Reguleringsplan. Prosjekt E 39 Sykkelstamveg Stavanger-Forus/Lura-Sandnes. SVV Region Vest.

LINK. https://www.vegvesen.no/_attachment/1009455/binary/1055730?fast_title=Planbeskrivelse%2C+datert+26.05.2015.pdf

Statens vegvesen:

- 2012: [Nasjonal gåstrategi](#). Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Oslo, Vegdirektoratet, Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen, Transportplanlegging.
- 2014a: [Lokale gåstrategier og planer for gående](#). Veiledning for kommuner. Statens vegvesens rapporter Nr.2809. Utgitt av Vegdirektoratet, Trafikksikkerhets, miljø- og teknologiavdelingene.
- 2017a: Nasjonalt gåregnskap 2016. Per 13.12.2016 2017b: Går det bra? Kartleggingsmetoder for gående: Gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser. Rapport Nr. 535.
- 2018a: Konsekvensanalyse. Veiledning. Håndbok V712
- 2018b: Nasjonalt gåregnskap 2017. Per 13.12.2017.

Sundfør, H.B. og Bjørnskau, T. 2017

Fotgjengerskader i Oslo. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1609/2017.

Sørensen, M. W. J., Bjørnskau, T., Fyhri, A. og de Jong, T. 2015

Før- og etterundersøkelser av sykkeltiltak. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 1392/2015.

Trondheim kommune 2016

Gåstrategi «Gå mer kjør mindre».

https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga?strategi-for-Trondheim_høringsutkast_18feb2016.pdf.

