

9.3. Tiltaksoversikt, bedre livskvalitet

ID	Tiltak innenfor målområde Bedre livskvalitet	Beskrivelse
C1	<p>Redusere barrierevirkning for mobilitet</p>	<p>Barrierer som reduserer mobilitet, kan skyldes mange forhold. Det kan være jernbanelinja, hovedveien, elva, kaiområdet, industriområdet eller annet. Barriereeffekten kan reduseres med snarveier (se C2) og mer langsiktige tiltak som endret arealbruk eller kostbare investeringer som ny infrastruktur (tunnel etc). Det er viktig å kartlegge barrierer i eget område og virkningen på mobilitet. Ved lokalisering av ny virksomhet er det viktig å ta hensyn til dette.</p> <p>Eksempler: Gratis elve-ferje og gangbru i Fredrikstad Bruene i Drammen Sjøgangen bru i Trondheim Gangbru mellom Operaen og Sørenga i Oslo</p>
C2	<p>Snarveier</p>	<p>Snarveier er et glimrende tiltak for smart mobilitet. De eksisterende er blitt til pga. behov og mulighet for gående og syklist uten plan eller vedtak hos myndighet. Generelt kan tre typer tiltak bidra til effektive og nyttige snarveier.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Kartlegge alle aktuelle snarveier og ta de inn i kartverk/geodatabase slik at de kan benyttes av reiseplanleggere (2) Etablere snarveier for å bryte barrierer og som utløser effektiv forbindelse for gående/syklende. Det kan være gangbru over bane/vei eller elv, buss eller ferje i skyttel, gang-/sykkelvei for bedre forbindelse til stoppested eller terminal og annet. (3) Forbedre kvalitet på eksisterende uformelle snarveier med avtaler med grunneiere, enkel opparbeiding, belysning eller annet som forbedrer kvalitet og fremmer bruken. Enkle driftstiltak på vinterstid kan også avtales med grunneier for å opprettholde bruk. <p>Eksempler: Tiltakskatalogen (TØI) har en fylldig artikkel om Snarveier. Miljøpakken i Trondheim har kartlagt snarveier som presenteres i en kartløsning.</p>

<p>C3</p>	<p>Etablere sykkelruter og gangstrøk</p>	<p>Sammenhengende korridorer for syklende og gående er viktig for å fremme sykling og gåing som transportform. Kombinasjon av trafikkregulering, sykkelfelt, gang- og sykkelvei, belysning, forsterket drift og vedlikehold samt skilting og informasjon er vanlige virkemidler. Det er viktig at slike korridorer for syklende og gående gir fullstendig og sammenhengende forbindelse mellom viktige målpunkter på en mest mulig direkte rute.</p> <p>Eksempel: Tilrettelegging for økt sykling, Sykkelplan for Moss/Rygge.</p>
<p>C4</p>	<p>Torg og vrimleplasser</p>	<p>Slike plasser bør i størst mulig grad være skjermet for biltrafikk og parkering. De fungerer som sosiale møteplasser og tiltrekker seg ofte attraktive tilbud (kaféer etc.). Plassene kan fremme bruk av bærekraftig transport (kollektiv, sykling og gåing). Tiltaket kan gå ut på å fjerne biltrafikk, forbedre kvalitet, tilføre møblering og vegetasjon eller for eksempel sikker sykkelparkering.</p> <p>Eksempler: KMD har utarbeidet en idéhåndbok for utvikling av byrom i byer og tettsteder. Se Tiltakskatalogen (TØI) om Benker og hvileplasser.</p>
<p>C5</p>	<p>Tilrettelegge for grupper med nedsatt mobilitet og universell utforming (UU)</p>	<p>Se også B2 og B8. Nedsatt personlig mobilitet kan skyldes fysisk handikapp, alder eller bosted uten kollektivdekning. Brukervennlige bestillingstjenester med tilpasset materiell kan øke mobiliteten for slike grupper. Også andre virkemidler bør vurderes. Stoppesteder med adkomst, informasjon og vognmateriell skal utformes og driftes i tråd med prinsippet om universell utforming.</p> <p>Eksempler: Informasjon om UU fra Blindforbundet. Se også rapporten «Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten» fra TØI.</p>

<p>C6</p>	<p>Regulerte og sikre tjenester for mikromobilitet</p>	<p>Se også B5. Ulemper som skyldes bruk og hensetting av for eksempel el-sparkesykler kan undergrave nytte av slike tjenester og være negativt for innbyggerne generelt. Det er åpenbare behov for en viss grad av myndighetskontroll med slike tjenester for å unngå at de reduserer trivsel og mobilitet for andre (svaksynte, eldre etc), at ulykkesnivået øker eller at de fører til økt motstand hos innbyggerne. Tydelige avtaler som regulerer ryddighet, data, driftsopplegg, enkelhet med få tilbydere og sikker bruk er en fordel.</p> <p>Det er foreløpig ikke et tilstrekkelig juridisk hjemmelsgrunnlag for å kunne stille krav til slike avtaler. Inntil videre må det baseres på frivillighet og dialog. Det er i gang et arbeid i Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet for ny regulering av mikromobilitet.</p> <p>Eksempel: SINTEF-rapport: Regulering av mikromobilitet.</p>
<p>C7</p>	<p>Sykkelparkering med kvalitet</p>	<p>Mange tør ikke sette fra seg sin kostbare sykkel selv med god lås. Det finnes gode eksempler på sikker og brukervennlig sykkelparkering i andre land og etter hvert noen steder i Norge. Slike parkeringsanlegg bør i første rekke etableres nær kollektivknutepunkt og i bykjerner. Tiltaket fremmer bruk av sykkel som transportmiddel og innbyggernes trivsel og trygghet.</p> <p>Eksempel: Se Tiltakskatalogen (TØI) om Sykkelparkering.</p>
<p>C8</p>	<p>Trafikksikkerhet</p>	<p>Smart mobilitet betyr også trafikksikkerhet. Det er viktig at det beholdes et fokus på ulykkesrisiko og følges med på utviklingen når nye mobilitetstjenester og tiltak innføres. Data fra legevakt og forsikring kan supplere tradisjonell trafikksikkerhetstall.</p> <p>Eksempler: Handlingsplan for trafikksikkerhet i Viken fylkeskommune. Temaplan for trafikksikkerhet, Gran kommune.</p> <p>Antallet virkemidler for trafikksikkerhet er omfattende og behandles ikke i denne sammenheng.</p>

C9	Drift og vedlikehold	<p>En godt driftet infrastruktur som prioriterer kollektivtrafikk, sykling og gåing fremmer bærekraftig transport og livskvalitet. Det er viktig å ha hensiktsmessige drift- og vedlikeholdsavtaler med entreprenører som fremmer måloppnåelse for mobilitet og miljø.</p> <p>Eksempler: Se Tiltakskatalogen (TØI) om Drift og vedlikehold av ganganlegg og Drift og vedlikehold av sykkelanlegg. Sykkelbynettverket har samlet litteratur om Drift og vedlikehold. Vegdirektoratets FoU-program BEVEGELSE omhandler drift og vedlikehold for å få flere til å gå og sykle.</p>
C10	Stimulere bærekraftige arbeidsreiser	<p>Informasjon, koordinering og virkemidler kan bidra til mer bærekraftige arbeidsreiser. Kampanjer og kommunikasjon via tradisjonell media og sosiale media kan gjøre innbyggerne mer bevisst på egen transportadferd, på muligheter for bærekraftig egentransport og pågående prosjekter for smart mobilitet. Det er ofte virkningsfullt at dette knyttes til konkrete, synlige og aktuelle tiltak og nyheter.</p> <p>Eksempler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • HjemJobbHjem Nord-Jæren • HjemJobbHjem Trondheim • TØI (2016): Policies for sustainable commuting • Mer klimavennlige arbeidsreiser, Oslo kommune 2018
C11	Trygge skoleveier	<p>De fleste kommuner har aksjoner og prosjekter knyttet til dette. Det er viktig at både elever og foreldre/foresatte opplever at skoleveien er trygg nok til at barna ikke kjøres til skolen, men at de kan sykle eller gå selv. Trafikk for å bringe og hente skolebarn er i seg selv en sikkerhetsrisiko og ulike tiltak kan redusere dette.</p> <p>Eksempler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hjertesone – tryggere skolevei • Statens vegvesen beskriver tiltak for barn og unges reiser. • Se Tiltakskatalogen (TØI) om Gående skolebuss og Barnas transportplan.
C12	Natur i byen	<p>Det er en trend internasjonalt for å bringe natur inn i byer og tettsteder. Det kan benyttes et mangfold av elementer som bryter ensformige strøk og plasser med kun betong/asfalt. Dette er ikke direkte et mobilitetstiltak, men kan bidra til økt trivsel og fremme lysten til å gå eller sykle i byen. Kan kombineres med tiltak C3 (sykkelruter og gangstrøk).</p> <p>Eksempler: Mange kommuner har en oversikt over parker og friområder på egne nettsider, f.eks. Parker og grøntområder i Hamar. Se Tiltakskatalogen (TØI) om Vegetasjonsutforming for trygghet i parker.</p>