



Arkivnr: 2019/16440-1

Saksbehandlar: Even Vaular

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		30.09.2019
Fylkesutvalet		31.10.2019

Uttale til høyring av gåstrategi for Bergen 2019-2030

Samandrag

Byrådet i Bergen vedtok å leggja gåstrategi for 2019-2030 ut på høyring i møte torsdag 8. august. Det er første gong det vert utarbeidd ein gåstrategi i Bergen. Hovudmålet er at Bergen i 2030 skal ha ein gangdel på 30 prosent, og at det skal vera trygt og attraktivt å ferdast til fots. I dag utgjer delen gangreiser om lag 25 prosent av alle reiser i kommunen. Strategien er delt inn i seks innsatsområde (*Arealbruk; Målretta offentleg innsats i gangnettet; Samspel i trafikken; Drift og vedlikehald; Kunnskapsutvikling; Gåkultur og kommunikasjon*), med tilhøyrande delmål og satsingar som saman skal bidra til at hovudmålet vert nådd.

Ny strategi har ein målstruktur med visjon, hovudmål, delmål og tilhøyrande indikatorar. Hovudgrepa i strategien er ei langsiktig arealutvikling mot ein kompakt by med fleire av kvardagens gjeremål i gangavstand, og opprusting og utbygging av gangnett i bydelssentera og eit utvida Bergen sentrum. Fleire korte reiser skal takast med gange. Gangtrasear med universell utforming vert prioriterte, saman med snarvegar. Alle barneskular skal ha Hjertesone, og prioriterte strekningar inn mot skulane skal verta rusta opp. Dei gåande skal verta prioriterte i trafikken, både i utforming av trafikkanlegg og i trafikreguleringa. Målet er å gi fotgjengarane betre trafiktryggleik og auka framkome. Drift og vedlikehald skal gi eit tilgjengeleg, sikkert og føreseieleg gangtilbod heile året. Det skal vera ein samanheng i driftsstandard, uavhengig av vegeigar. Gåstrategien peikar på eit behov for å bygga eit sterkt fagmiljø på gange, lik det ein har på sykkel- og kollektivfeltet. Det er eit stort behov for auka kunnskap om fotgjengarar si ferdsel. God informasjon og kommunikasjon kan skapa ein meirverdi av tiltak, og redusera ulemper ved stenging av det ordinære tilbodet. Haldningsskapande arbeid skal rettast inn mot sentrale område og større arbeidsplassar, og mot skular og barnehagar.

Økonomi: Gåstrategien vert styringsverktøyet for satsinga på gange i Bergen dei neste åra, og vil leggja føringar for prioritering av investeringar og drift og vedlikehald i vegnettet. Vedtak av strategien har i seg sjølv ingen konsekvensar for drifts- og investeringsbudsjett.

Klima: Satsinga på gange er eit ledd i arbeidet for meir klimavenleg og berekraftig transport i Bergen, og er kopla opp mot nullvekstmålet i byveksttale for Bergen.

Folkehelse: Strategien har som hovudmål å få fleire til å gå og gjera det trygt og attraktivt å ferdast til fots. Fleire gåande er i utgangspunktet positivt for folkehelsa. Samstundes er det ei utfordring at gåande er sårbare trafikantar. Det krev ei målretta innsats for å gi god trafikksikkerheit.

Regional planstrategi: Gåstrategien heng saman med hovudmålet i regional planstrategi om at Hordaland skal ha «ei klima- og miljøvenleg utvikling», og «eit inkluderande samfunn». Under klima- og miljømålet ligg strategien om å redusera klimagassutslepp og anna luftforureining frå transportsektoren. Fleire gangreiser kan gi færre bilreiser og såleis lågare utslepp. Under målet om eit inkluderande samfunn ligg strategien om å utvikla attraktive og meir funksjonelle regionale senter. Kompakt stadsutvikling gir fleire tilgang til møteplassar og senterfunksjonar i gangavstand frå eigen bustad.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet sluttar seg til gåstrategi for Bergen 2019-2030, og meiner dette er eit viktig styringsdokument og verktøy for å nå nullvekstmålet, styrka folkehelsa i Bergen og gi eit løft for universell utforming i gangnett og byrom.
2. Fylkesutvalet meiner gåstrategien må følgjast opp med ei satsing på kunnskap og kompetanse på gange og universell utforming, for å sikra god oppfølging og gode resultat.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Gåstrategi for Bergen 2019-2030 - Høyringsutkast
- 2 Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter i Bergen
- 3 Analyse av gangtilgjengelighet
- 4 Beskrivelse av områder for utarbeidelse av gangnettkart
- 5 Reparasjonstiltak for gangnettet i bydelscenteret Loddefjord

Fylkesrådmannen, 29.08.2019

1. Bakgrunn

Byrådet i Bergen vedtok å leggja gåstrategi for 2019-2030 ut på høyring i møte torsdag 8. august. Høyringsperioden er sett til seks veker etter offisiell kunngjering. Samstundes med gåstrategien er også sykkelstrategi for 2019-2030 lagt ut på høyring¹.

Det er første gong det vert utarbeidd ein gåstrategi i Bergen. Strategien er eit samarbeid under Miljøløftet, og har vore drive fram av ei prosjektgruppe samansett av Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. I samband med prosessen har det vore gjennomført ei spørjeundersøking om mjuke trafikantar i Bergen, som inngår som del av kunnskapsgrunnlag for strategien.

Høyringsutkastet til gåstrategi er supplert med fleire grunnlagsdokument. Her inngår rapport om gangtilgjengelegheit i Bergen, skildring av område der det er tenkt utarbeidd gangnett kart/tiltaks kart, eit døme på gangnett kart for Loddefjord og ein rapport frå spørjeundersøkinga.

2. Føremål med gåstrategien

Nullvekstmålet, som er heilt sentralt for byvekstavtalen, inneber at all vekst i persontransporten skal takast med gange, sykkel og kollektivtransport. Skal ein få dette til må det satsast på dei grøne og klimavenlege transportformene. Målet er å redusera klimagassutslepp og lokal forureining frå biltrafikken, samstundes som ein sikrar innbyggjarane og næringslivet god mobilitet. Arealpolitikken skal støtta opp om dette arbeidet, ved å leggja til rette for ei kompakt byutvikling som reduserer transportbehova. Dette inneber utbygging, fortetting og transformasjon i sentrale område og langs viktige kollektivaksar. Eit attraktivt tilbod for gåande, syklande og kollektivreisande vil gjera desse transportformene konkurransedyktige mot bilen. Satsinga på gange må også ivareta folkehelse og trafikksikkerheit. Det er grunnleggande viktig at nullvekstmålet ikkje går på kostnad av nullvisjonen – visjonen om at ingen skal verta drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. For Bergen kommune er 'gåbyen' ei viktig satsing etter kommuneplanen sin samfunnsdel (KPS) «Bergen 2030». Gåbyen femnar om arealutvikling, samferdsel, folkehelse (psykisk og fysisk helse) og tilgjengelege tenester. KPS legg vekt på transportpyramiden, der dei gåande er den høgste prioriterte transportgruppa.

Gåstrategien vert også eit felles verktøy for dei tre offentlege vegeigarane (stat, fylke, kommune), som skal syna kva retning me skal gå, og korleis me bør prioritera for å nå dei måla me set oss for satsinga på gange. Dette gjeld prioriteringar innanfor mellom anna opprusting, planlegging og utbygging av gangnett og drift og vedlikehald. Utvikling av kunnskap, gåkultur og kommunikasjon inngår også i strategien.

3. Utfordringsbilete

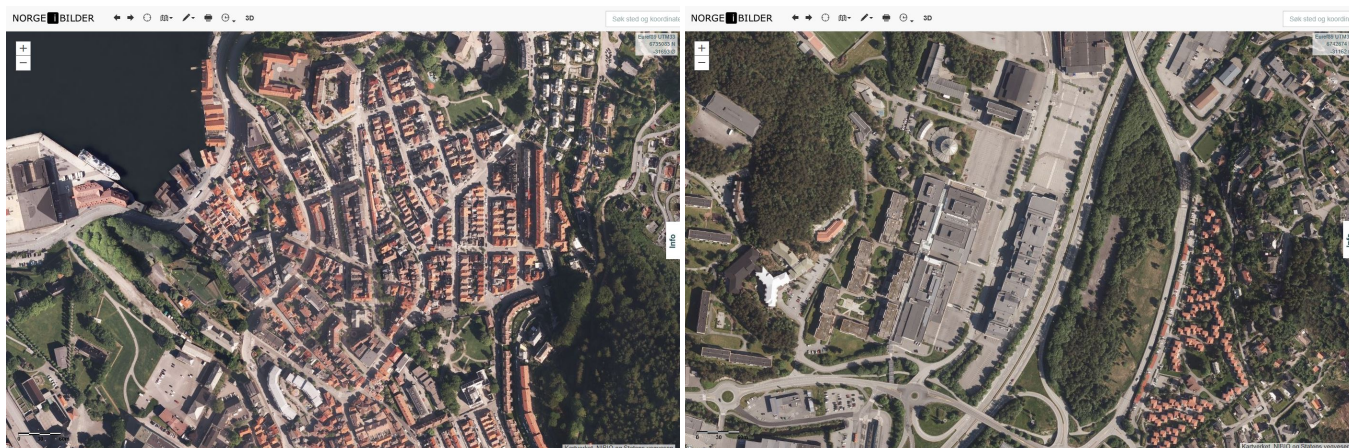
Mykje godt er gjort for gåande i sentrale delar av Bergen, med gode byrom, grøntareal og tilgjengeleggjering av sjø og byfjell. Dei høgste gangdelane² finn me i dei mest urbane områda, der ein finn tett og variert bystruktur og mange reisemål. I sentrum er nær halvparten av alle reiser gangturar. Men det er store skilnadar internt i kommunen i kor viktig gange er som transportform. I Arna er gangdelen på knappe 15 prosent, og ser ein på dei ulike bystrøka finn ein også område med lågare gangdelar³. Store delar av kommunen er bygd med utgangspunkt i bilen som viktigaste transportform. Det gir vegsystem som skapar omvegar og barrierar for fotgjengarar. Fotgjengarane kan ha få valmoglegheiter, og verta kanaliserte inn i eit fåtal, tilrettelagde gangsystem.

¹ Byrådet i Bergen vedtok torsdag 15. august 2019 å leggja ut sykkelstrategi for 2019-2030 på høyring.

² Omgrepet 'gangdelar' syner til delen gangreiser av alle type reiser som vert gjennomført i kommunen. Reisene kan vera reiser til arbeid og skule, handel, følgjereiser til barnehage, besøksreiser til gamle slektningar, osb. Det er dei nasjonale reisevaneundersøkingane (RVU) som hentar inn desse reisetala.

³ Bygger på tal frå RVU 2013.

Åsane er eit godt døme på utfordringane for dei gåande. I det historisk sett relativt nye bydelssenteret i Midtbygda, er bilen sin plass særst tydeleg, med store areal bandlagt av større vegsystem og



Figur 1: Gåbyen (Sandviken) versus bilbyen (Åsane senter). Flyfotoa syner same målestokk. Eit tett gatenett gjer gange effektivt og attraktivt. Store veganlegg utgjer barrierar for gåande.

parkeringsplassar for kjøpesenter og varehus. Sandviken er ein motpol, med eit tett gatenett med lågt fartsnivå, variert bygningsmasse og generelt små barrierar for dei gåande. Her står fotgjengaren mykje friare til å velja trasé, og omgjevnadane gjer gåinga mykje meir attraktiv. Forsking syner at i attraktive omgjevnadar aukar avstanden ein er villig til å gå og tid vert opplevd kortare, samanlikna med stader med lite attraktive omgjevnadar⁴.

Bergen har ein relativt høg del gåande og mange kollektivreisande som går til og frå buss, båt, tog og bybane. I følgje reisevaneundersøkinga for 2018 skjer no kvar fjerde reise i Bergen til fots, medan drygt 17 prosent er med kollektivtransport. På ti år har delen gåande og kollektivdelen auka med høvesvis 3,1 og 4,3 prosentpoeng⁵. Arbeidet for nullvekst i personbiltransporten har altså fått mange fleire til å ta beina fatt. Frå 2013 har likevel veksten i gåande tilsynelatande flata ut⁶.

4. Forslag til gåstrategi

Strategien har ein visjon for korleis me ønskjer framtida for gåande skal vera i Bergen: «Bergen er en bærekraftig gåby som kan leves og utforskes til fots». Visjonen gir ramma for arbeidet med hovudmålet for strategien, som seier: «I 2030 har Bergen en gangandel på 30 %, og det er trygt og attraktivt å ferdes til fots». Dette inneber ei auke i delen gangreiser, som i dag utgjer om lag 25 prosent av alle reiser i kommunen. At fleire går meir er positivt for folkehelsa, men målsettinga må også sjåast i samanheng med nullvekstmålet.

Visjonen peikar til 'gåbyen', som er eitt av fem satsingsområde i kommuneplanen sin samfunnsdel («Bergen 2030») for å skapa ein aktiv og attraktiv by. Alle grupper i befolkninga skal kunna ferdast til fots. Det offentlege skal leggja til rette for kortare reiser og god og tilgjengeleg infrastruktur som alle kan nytta seg av. I strategien vert det lagt vekt på at det skal leggest til rette for gange i alle bydelar, som ein viktig del av samfunnsbygginga og stadsutviklinga.

Strategien trekk fram at gange er den transportforma som er tilgjengeleg for flest. Gange er gratis og krev ikkje særskilte ferdigheiter eller utstyr. Gange er ei sosial, miljøvenleg og helsefremmande transportform. Strategien er avgrensa til gange som transport i kvardagen, som rekreasjon i nærmiljøet og som del av kollektivreiser. Strategien har også eit auge for barn og unge på skuleveg. I ei rolledeling mellom forslag til ny sykkelstrategi for Bergen og gåstrategien, er det tenkt at eit tilbod til dei yngste syklistane vert løyst gjennom satsinga på gange. Gange som friluftaktivitet er handert av andre strategiar. Det vert lagt til grunn ei vid forståing av kva ein fotgjengar er, noko som mellom anna inkluderer dei som treng hjelpemiddel for å

⁴ Sjå til dømes Helge Hillnhütter (2016): Pedestrian Access to Public Transport.

⁵ Samanlikna med tal frå RVU 2008. Det må takast noko atterhald om tala for 2018, som er mellombelse.

⁶ RVU 2013 syner ein gådel på 25,3 prosent, mot 25,6 prosent i RVU 2018.

koma seg fram. Ei viktig satsing er å sikra universelt utforma gangtrasear i bydelssentera og i eit utvida Bergen sentrum. Til grunn for satsinga ligg tiltakskart for kvart ein skilde område. For å nå hovudmålet må ein leggja inn innsatsen på fleire område. Det vert presisert at det er behov for ein samla innsats på transportfeltet, for å gjera gange meir attraktivt på kostnad av bilen. Såleis ligg det viktige verkemiddel utanfor strategien som også må nyttast for at ein skal nå målsettingane. Strategien er delt inn i seks innsatsområde, med tilhøyrande delmål og satsingar som saman skal bidra til at hovudmålet vert nådd:

Innsatsområda, med delmål, er:

- Arealbruk
 - «Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål».
- Samspel i trafikken
 - «Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming, samhandling i, og alternativ bruk av gangareal».
- Målretta offentleg innsats i gangnettet
 - «Gangnettet skal oppgraderes for å få flere til å gå».
- Drift og vedlikehald
 - «Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året».
- Gåkultur og kommunikasjon
 - «Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjengersatsingen skal være tilgjengelig».
- Kunnskapsutvikling
 - «Kunnskap om fotgjengernes ferdsel må bedres og formidles. Metoder og verktøy for bedre fotgjengertilrettelegging skal utvikles».

Til kvart innsatsområde og delmål er det definert sett med indikatorar, som skal bidra til å evaluera måloppnåinga til strategien.

5. Fylkesrådmannen si vurdering

Det er svært positivt at Bergen kommune utarbeider ein gåstrategi som skal bidra til å sikra målretta, samordna og heilskapleg innsats. Gåstrategien vert eit viktig styringsdokument for tilrettelegging for gåande i Bergen. I arbeidet for ein meir miljø- og klimavenleg transport i byane vert ofte kollektivtransport og sykkel vigde mykje merksemd. I Bergen har ein snakka mykje om kor låg sykkeldel ein har. Gange får derimot ikkje den same merksemda, sjølv om dette faktisk er den største av dei «grøne» transportformene. Her har gåstrategien ein viktig misjon i å løfta fram gange som reisemiddel.

Ei enkel «lov» i areal- og transportplanlegginga er at ein får det ein legg til rette for. Difor har me både gåbyen Bergen i og rundt sentrum, og bilbyen Bergen utanfor bykjernen.

Gåbyen har også andre utfordringar. Eldre, rullestolbrukarar, svaksynte og andre har behov for eit tilpassa gangtilbod. Ein har framleis eit stort arbeid å gjera for å sikra gode gangnett med universell utforming.

Forholdet til overordna planar og føringar

Kommunane er nøkkelaktørar for å realisera ei berekraftig samfunnsutvikling og for å realisera berekraftmåla i Noreg. Gåstrategien legg vekt på gange både som reisemiddel og som reiskap for byutviklinga. Denne breie tilnærminga fangar opp sentrale omsyn som er løfta fram i formålsparagrafen til plan og bygningslova, slik som folkehelse, barn og unge sine interesser, universell utforming og estetisk utforming av omgjevnadane. Gåstrategien svarar og på sentrale utfordringar i dei nasjonale forventningane til planlegginga og følger opp NTP og nasjonal gåstrategi. Gåstrategien følger og opp kommuneplanen sin samfunnsdel, der visjonen er ein 'Aktiv og attraktiv by' og 'gåbyen' eit sentralt verkemiddel.

Regional plan for folkehelse er lagt til grunn for arbeidet. I tillegg vil fylkesrådmannen peika på *Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur, tenester og handel* (senterplanen), *Regional areal- og*

transportplan for bergensområdet og *Regional transportplan Hordaland* som viktige grunnlag og styringsdokument for det vidare arbeidet med gåstrategien. Senterplanen har eit overordna mål om at sentra skal vera tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum. Viktige delmål er at sentrum skal vera svært godt tilrettelagt for gåande og syklende og at viktige aksar mellom målpunkt skal vera universelt utforma. Dette er forankra i retningslinene for planen kap. 5-3.

Kulturminne i gåbyen

Frå Bergen vart grunnlagt i mellomalderen, og fram til dei siste 150 åra har den historiske bykjerna i stor grad vore bygd kring dei gåande. Det er først dei siste 50 åra at bilen har sett premissane for utviklinga. I dag kan ein sjå at dette har kravd store areal og gitt negative konsekvensar for kulturmiljø mange stader i kommunen. Det er difor positivt for kulturmiljøa at kommunen no lagar ein strategi som legg til grunn at det å gå skal prioriterast i seinare planarbeid. Me kan ikkje sjå at strategien har tatt opp temaet kulturminne- og miljø, og drøfta dei premissa som vil legga føringar for fortetting og transformasjon.

I *Regional kulturplan for Hordland 2015-2025 Premiss : Kultur* står det at endring i busetnad og infrastruktur er eit av innsatsområda. Gåstrategien kan vera ein måte å svara på desse utfordringane.

Gåstrategien viser til at *kommuneplanens arealdel* (KPA) skal legga til rette for ei arealutvikling basert på ein kompakt by med funksjonsmangfald og gangavstand mellom målpunkt. For kulturmiljøa vil større fokus på det å gå i dei fleste tilfella vera positivt.

Kompakt byutvikling og fortetting kan også vera utfordrande for dei kjende landskapa og kulturmiljø våre. Gåstrategien viser til utrekningar basert på KPA2018 at ein intensiv fortettingsstrategi kan gi reduksjon i veksten av køyretøykilometer med ca. 45 prosent, samanlikna med KPA 2010. Dei same områda som legg opp til sterk fortetting har i mange tilfelle også omsynssone kulturmiljø i KPA 2018. I desse områda legg planen opp til, både i kart og føresegner, at fortetting skal skje på kulturminna sine premissar. Dette gjeld kulturmiljø med både lokal, regional og nasjonal kulturminneverdi.

For kulturmiljøet i Bergen vil strategien kunna gi mange positive verknader, men i fortettingsområda må ikkje strategien svekka kulturminneverdiane som kommunen sjølv har peikt på som lokalt viktige i KPA, eller kulturminne av regional eller nasjonal interesse.

Gåstrategien som styringsverktøy

Gåstrategien fangar opp sentrale overordna mål og føringar, og omset desse i eigne satsingar. Dette er ein viktig del av rolla til ein slik strategi. Vidare er det avgjerande at valde mål, delmål og satsingar for gåstrategien møter dei utfordringane og problemstillingane ein ønskjer å løysa. Gåstrategien har ei brei tilnærming, og eit godt innhald i form av ulike satsingar som fremmar gange. Samstundes har strategien litt å henta på å vera tydeleg i målstruktur, prioriteringar og språk. Strategien kan oppfattast noko uklar og utflytande, og detaljrikdomen er tidvis for stor for eit dokument på strategisk nivå. Figuren på side 5 som er meint å gi ei oversikt over strategien, kan her tena som eit døme. Den gir eit tydeleg bilete om at for mange detaljar er komen med. Strategien omtalar vidare mellom anna relativt detaljerte tiltak og retningsliner. Det bidrar til at strategien er eit omfangsrikt dokument. Ein del detaljar, drøftingar og lengre grunngjevingar kan med fordel takast ut av sjølv strategidokumentet, og heller inngå i eit eige kunnskapsgrunnlag eller liknande.

Når statistikk og figurar vert presentert, bør det koma tydeleg fram kva dei fortel, og kvifor dei er relevante. Eit slankare og tydelegare strategidokument som held seg på eit strategisk og overordna nivå, vil fungera betre som styringsdokument. Innhaldet ligg allereie i stor grad i strategien, men det er trong for ei betre formidling.

Hovudmålet til gåstrategien er at Bergen i 2030 har «en gangandel på 30 %, og det er trygt og attraktivt å ferdes til fots». Her er fleire mål blanda inn i eitt, noko som skapar ein utydeleg målstruktur. Hovudmålet syner både til del reiser, trafikktryggleik og brukarane si oppleving av å gå i Bergen. Sjølv om det er ein viss samanheng mellom desse tre elementa, vil ein gjerne innretta delmål og satsingar på ulike måtar for å

lykkast med å oppnå dei ulike elementa i hovudmålet. Det er også trong for ein gjennomgang av indikatorane som er sett til måla i strategien. Indikatorane skal fortella kva og korleis ein skal måla om måla er nådd, og dei må gi svar som er relevante for måla. Slik mange av indikatorane står no i strategien, er dei anten ikkje konkrete nok, ikkje treffsikre nok eller er formulert meir som opne spørsmål, noko som gjer det uklart kva som er tenkt.

Strategien må få tydelegare fram dei prioriteringar og val (strategiske grep) ein gjer for å lykkast med gåsatsinga. Vidare bør strategien vera tydelegare på ansvar for oppfølging av dei ulike satsingane. Det vil letta arbeidet med oppfølging av strategien. Sjølv om ein skal satsa på gange, vil det vera avgrensingar på tilgjengelege ressursar. Strategien prioriterer på nokre område, men ikkje på alle. Det bør vera strategien si oppgåve å fortelja oss korleis me bør prioritera når me ikkje har midlar til å dekkja over alt.

For opprusting, planlegging og utbygging av gangnett er det ein fordel å kunna differensiera på standard. Det gjer det lettare å gjennomføra tiltak. Gåstrategien skil mellom gangtilbod med universell utforming og snarvegar som kan ha enklare standard. Vidare er opprusting, skilting og drift av eksisterande gangtrasear del av arbeidet for eit betre gangnett. Slik finn strategien fleire vegar til målet om å gi dei gåande eit betre gangtilbod.

Overordna transportstrategi

Strategien legg vekt på behovet for ein samla innsats på transportfeltet, for å gjera gange meir attraktivt på kostnad av bilen. Såleis ligg det viktige verkemiddel utanfor strategien som også må nyttast for at ein skal nå målsettingane. Her har ein nok mellom anna tenkt på restriktive tiltak for å få ned bilbruken. Erfaringane syner at å berre auka attraktiviteten til gange, sykkel og kollektiv, ikkje er nok til å få folk til å leggja om reisevanane sine og parkera bilen. Såleis hadde det vore ein fordel om ein gjennom Miljøløftet hadde utarbeidd ein overordna transportstrategi, som kunna handtert dei ulike verkemiddela i samla. Samstundes har ein rammer gjennom nasjonale, regionale og lokale føringar i overordna planverk, og nullvekstmålet i byvekstavtalen, som skal sikra at transportsatsinga går i rett retning.

Hovudgrep i strategien

Ei langsiktig arealutvikling mot ein meir kompakt by som gjer at fleire får dei daglege gjeremåla i gangavstand frå eigen bustad, er eitt av dei viktigaste, overordna grepa for å få fleire til å gå. Fleire korte reiser er venta å gi fleire gangreiser. Det er KPA 2018 som legg opp til denne utviklinga, og resultatata vil best synast på lang sikt. Saman med føresegner i KPA 2018 om tilrettelegging for gåande, kvalitetar i omgjevnadane (byrom, arkitektur, tilgang til sjø og grøntareal, m.m.) og gåstrategien si opprusting og utbygging av gangnettet, kan ein utvikla eit godt og attraktivt tilbod til dei gåande, samstundes som ein fortettar byen. Satsinga på gangnettet er, i tillegg til oppfølging av arealplanen, eit hovudgrep som det offentlege må følgja opp for å nå måla i strategiperioden. Det fordrar at ein set av ressursar til planlegging og gjennomføring, og prioriterer regulering av gangprosjekt med høgt potensiale for å få fleire til å gå.

Utbygging og reparasjon av gangnettet

Det er fornuftig av strategien å innretta hovudsatsinga på opprusting og etablering av ganginfrastruktur til bydelssentera og eit utvida Bergen sentrum. Då får alle bydelane ta del i gangesatsinga, samstundes som ein brukar pengane der det er størst potensiale for korte reiser. Universelt utforma trasear og snarvegar vert prioriterte. Gangtilbod med universell utforming må ta omsyn til mellom anna stigning. I ein by med mange høgdeskilnadar kan det gi lengre trasear. For snarvegar er det derimot ikkje krav til universell utforming. Slik kan eit UU-tilbod og snarvegar utfylla kvarandre og behova til ulike grupper gåande og rullande. Tiltakskarta som skal utviklast skal identifisera moglege utbetnings- og utbyggingsprosjekt og prioritera dei ut frå måloppnåing. Samstundes skal trafikksikringsarbeidet i Miljøløftet og kommunen ta hand om tryggleiken for fotgjengarar og barn på skuleveg også utanfor bydelssentera.

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at gåstrategien trekk fram gange til kollektiv som ei satsing. Gange og kollektiv lev i symbiose som reisemåtar. Det store fleirtalet av kollektivreiser startar og sluttar med ei gangreise. Betre og meir attraktive gangtrasear til kollektivknotepunkt kan gi auka kundegrunnlag for kollektivtransporten. På same måte vil eit meir attraktivt kollektivtilbod gi fleire brukarar og fleire gangturar til og frå. Dette er eit godt døme på det gode samspelet mellom dei klima- og miljøvenlege transportformene me treng for å ha konkurransedyktige alternativ til bilen på ulike reiselengder.

Prioritet til fotgjengarane i trafikken

Både ved utforming av trafikkanlegg og regulering av trafikken kan ein påverka i kva grad fotgjengarane kjenner seg som likeverdige trafikantar eller som statistar i trafikkbiletet. Gåstrategien har som satsing at fotgjengarane skal verta prioritert ved regulering av samhandlinga i trafikken. Satsinga inkluderer eit lågare fartsnivå på biltrafikken i kommunen, prioritering av fotgjengarar i lyskryss, tenleg regulering av varelevering og opning av ulovleg stengde gangtrasear. Dette er gode tiltak som vil gi gåande betre framkome og trafikksikkerheit. Fylkesrådmannen er særleg positiv til at det vert jobba for eit jamt over lågare fartsnivå i kommunen ved hjelp av ulike fartsdempande tiltak.

Ei av satsingane under innsatsområde «Samspill i trafikken» er at dei gåande skal verta prioritert i utforming av alle trafikkanlegg. Under satsinga vert det lista opp ei rekke prinsipp som skal gjelda. Her ligg det mykje gode tankar, men desse prinsippa bør løftast ut av strategien og vurderast opp mot ein eventuell revisjon av vegnormalen for Bergen. Ønsker ein at prinsippa ikkje berre skal gjelda for kommunal veg, bør det inngå i ein prosess under Miljøløftet.

Gangesatsinga som eit grep for ein meir inkluderande by

Fylkesrådmannen meiner det er naturleg at gangesatsinga har rolla som pådrivar for å sikra at langt meir av gatenettet får ei universell utforming. Gangesatsinga er såleis ikkje berre ei satsing for å få fleire til å gå, men også ei satsing på ein inkluderande by, med infrastruktur som gjer at grupper med særskilte behov i større grad kan delta i samfunnet på lik line med funksjonsfriske. Eit tilgjengeleg gangnett er, saman med eit tilgjengeleg kollektivsystem, på mange måtar ein del av demokratiets fysiske infrastruktur. Det tillèt eller avgrensar deltaking i samfunns- og arbeidsliv for grupper med særskilte behov.

Fotgjengarane som gåstrategien er retta mot, er ei mangfaldig gruppe med ulike utfordringar. Mange eldre har trong for eit tilrettelagt gatenett, svaksynte har særskilte utfordringar, og ein del av dei som ferdast på gangnettet går slettes ikkje – dei rullar i rullestol eller vert trilla i barnevogn. Ein kan godt sjå på gåstrategien som ein *gå- og rullestrategi*, det ligg i føresetnadane til strategiarbeidet, og ein kan sjå det gjennom satsingane i strategien. Kan hende hadde det vore disiplinerte for oppfølginga av strategien om ein faktisk hadde gitt den eit slikt namn. Fylkesrådmannen vil vektlegga viktigheita av at universell utforming ikkje endar opp som eit pryddord eller ein god intensjon. Det krev at fylkeskommunen, Bergen kommune og Statens vegvesen tar ansvar for å sikra seg tilstrekkeleg kompetanse på UU i sine organisasjonar.

KPA 2018 stiller krav til universell utforming i reguleringsplanar, med unntak for snarvegar. Gåstrategien ser behovet for at det vert utvikla ein rettleiar for materialbruk i sentrale byrom, som syter for å ta vare på estetikk og kvalitet, samstundes som omsynet til fotgjengarar, syklistar og universell utforming vert tatt i vare. Dette kan vera eit fornuftig grep. Fylkesrådmannen vil framheva viktigheita av at universell utforming vert sikra i overgangane mellom ulike ganganlegg, og mellom ganganlegg og byrom. I byromma må ein også sikra god orientering og veifinning.

Kampen om areala

I ein tett by er det ulike arealinteresser, også for vegareala og ferdselsarealet for dei gåande. Vegarealet skal delast mellom ulike transportgrupper. Fylkesrådmannen meiner ein må vera villige til å velja vekk kapasitet for biltrafikken, til gode for gange, sykkel og kollektiv. Samstundes må ein levande by ha eit framkomeleg vegnett for varelevering og utrykkingskøyretøy. Fortausareala delast mellom gåande og rullande, folk som ventar på bussen, uteservering, møblering (med benkar, trær, osb.), med meir.

Satsing 3 under «Samspill i trafikken» legg til grunn at ferdselsareal og ferdselslinjer for gåande skal sikrast før gangarealet vert nytta til alternative føremål. Fylkesrådmannen meiner dette er eit viktig, grunnleggande prinsipp. Framkoma og trafikksikkerheita til fotgjengarane må vega tyngst. Det same må omsynet til ventareal på kollektivhaldeplassane. I dei mest sentrale delane av Bergen er det særleg høg gangtrafikk, kollektivhaldeplassar med tusenvis av daglege av- og påstigingar, og mange stader er det knapt med gangareal. Her må til dømes serveringsstader kunne leva med at andre omsyn er viktigare for eit vel fungerande byliv, enn deira ønske om større uteservering. Samstundes er det viktig at det i dei konkrete tilfella er rom for eit visst skjønn. Uteservering er også ein viktig del av ein levande by.

Fotgjengarar heile året

Strategien har som mål (for innsatsområdet «Drift og vedlikehold») at drift og vedlikehald skal gi enkle, sikre og føreseielege tilhøve for gåande heile året. God drift og godt vedlikehald er viktig både for framkoma og trafikksikkerheita. Strategien meiner gangtilbodet må ha ein samanheng i drift- og vedlikehaldsstandard, uavhengig av vegeigar. Fylkesrådmannen meiner dette er eit viktig prinsipp, då det tar utgangspunkt i funksjonen til gangtilbodet og brukarperspektivet, heller enn eigedomsgrensene.

Gåstrategien legg opp til at viktige ferdselsårar og gangsamband skal verta prioritert, og at tiltakskarta som skal utarbeidast vert lagt til grunn for prioriteringar av drift. Av viktige ferdselsårar nemner strategien spesifikt UU-trasear, skuleveg og viktige koplingar i gangnettet. Drift av kollektivhaldeplassar og gangaksar inn til desse bør også prioriterast. Fylkesrådmannen støttar dette. Fylkesrådmannen vil understreka at drift og vedlikehald av fylkeskommunalt gangtilbod er underlagt fleirårige driftskontraktar, og at endringar i prinsipp og føringar i kontraktane vil krevja ein brei fagleg diskusjon. I eit utvida Bergen sentrum har huseigarane, etter politivedtektene, plikt til å drifta gangarealet framanfor huset. Det gir ei lite føreseieleg drift i områda med flest gangreiser. Særleg vinterstid kan dette vera utfordrande. Fylkesrådmannen støttar forslaget om ein gjennomgang av politivedtektene for å sjå korleis ein kan sikra ei betre drift. Drift og vedlikehald av trafikkanlegga våre er ei viktig og formidabel oppgåve. Å sikra høg kvalitet på vinterdrifta krev kompetanse, ressursar til oppfølging og økonomiske midlar. Det vil vera vanskeleg å sikra like høg kvalitet alle stader. Fylkesrådmannen legg til grunn at ein i tråd med hovudprinsippa i strategien må gjera tydelege prioriteringar av drift- og vedlikehaldsmidlane.

Trong for meir kunnskap og betre verktøy

Gåstrategien har eit innsatsområde retta mot auka kunnskap og kompetanse innanfor gange, og mot utvikling av metodar og verktøy for tilrettelegging for fotgjengarar. Strategien peikar på eit behov for å bygga eit sterkt fagmiljø på gange, slik ein etter kvart har på sykkel og kollektiv. Fylkesrådmannen er samd i at kompetanse og kunnskap må tilfalla alle relevante ledd i organisasjonane, om ein skal sikra at omsynet til fotgjengarane vert godt tatt hand om. Dei tre offentlege vegeigarane i Bergen (stat, fylke og kommune) bør også ta ansvar for utvikling av ny kunnskap om fotgjengarane sin ferdsel.

Gåkultur og kommunikasjon

Å bygga gåkultur er ikkje berre noko ein vedtar, og det er heller ikkje ei handfast storleik som ein utan vidare kan måla. Gåkultur kan handla om at gange i større grad vert tatt på alvor som transportform, og som ein viktig del av samfunnsbygginga i byen. Det kan handla om at me – både offentlege etatar og innbyggarar – vert meir medvitne om betydinga av å gå og får meir kunnskap om gange. Det kan også handla om at våre haldningar og reisevanar vert endra, og gange vert ei meir aktuell transportform.

Gåstrategien legg vekt på at innbyggarane skal verta motiverte til å gå meir, og at informasjon om gangesatsinga skal vera tilgjengeleg. Eit viktig grep under innsatsområdet «Gåkultur og kommunikasjon» er satsinga på vegvisingsskilt for gåande. Desse kan til dømes visa kva gangtrasear som er universelt utforma, visa vegen til senterområde, kollektivhaldeplassar eller gjennom «bortgøymd» gangsamband. Fylkesrådmannen meiner skilting er ei god og rimeleg tilgjengeleggjering av gangnettet, som også, isolert frå eventuelle forbetringar i gangtilbodet, truleg vil kunna gi positive resultat for delen gåande. God informasjon om eksisterande og nye gangtilbod til publikum, inkludert alternative gangtilbod ved arbeid på eller ved veg, er også satsingar som innbyggarane truleg vil ta vel i mot. Gåstrategien peikar på sentrumsområde, større arbeidsplassar, skular og barnehagar som målområde og målgrupper for eit haldningsskapande arbeid, der målet er å motivera folk til å gå meir. Dette synest som ei grei innretting.

6. Fylkesrådmannen si tilråding

Gåstrategien er eit dokument med mykje bra innhald, og satsingar som vil vera viktige for å få fleire til å gå. Dei strategiske grepa må gjerast tydelegare. Det må jobbast vidare med struktur, fokus på strategisk nivå, og eit meir presist og tilgjengeleg språk i strategien.

Fylkesrådmannen vil gje følgjande råd i det vidare arbeidet:

- I det vidare arbeidet vil det truleg vera ein føremon å skilja tydelegare mellom langsiktige visjonar og strategiar, der prinsipielle diskusjonar og kan ha ein plass, og meir kortsiktige handlingsplanar og tiltak.
- Det vil vere viktig for heilskap og gjennomføring at gåstrategi og sykkelstrategi vert tett samordna, og godt koordinert mot ny arkitekturpolitikk.
- Plan- og bygningslova er i stor grad ein prosesslov. Overordna strategiar kan forankrast gjennom å legge grunnlaget for krav til dokumentasjon både i form av kunnskapsgrunnlag og konsekvens i plan og byggesak.
- Fylkesrådmannen peikar på barn og unge som ei prioritert gruppe i planlegginga og rår til at ein styrker kunnskapsgrunnlaget til gåstrategien med omsyn til denne brukar,- og målgruppa. Bergen kommune har gjort bruk av medverknad gjennom Barnetråkk, noko som kan bidra med kunnskap om denne gruppa sine behov, til dømes knytt til skuleveg.
- Fylkesrådmannen peikar på eldre som ei gruppe me treng auka kompetanse om i planlegginga. Me rår til at kommunen styrker kunnskapsgrunnlaget til gåstrategien med omsyn til denne brukar,- og målgruppa.
- Dei nasjonale råda for fysisk aktivitet for vaksne og eldre er minimum 150 minutt med moderat intensitet eller 75 minutt med høg intensitet per veke. Korleis kan gåstrategien bidra til å nå dette målet?
- Det er bra at strategien har fokus på styrking av målpunkt, men det er og viktig å ta omsyn til at gåande ikkje alltid har ein funksjonell destinasjon, men går for å oppleve, for fysisk aktivitet og for å treffa andre menneske. Difor er det også viktig med uformelle møteplassar knytt til gangvegstrukturen og gjerne i samband med grønnstruktur, grønnkorridorar og kulturminne.
- Ein bør sjå på prinsipp for utforming av trafikkanlegg i eigna prosessar, utanfor sjølve strategien. Ønskjer ein at prinsippa ikkje berre skal gjelda for kommunal veg, bør det inngå i ein prosess under Miljøløftet.
- Det må sikrast ein betre samanheng i målstrukturen. Det er trong for å gå gjennom og laga meir treffande indikatorar.