

GÅSTRATEGI

FOR BERGEN 2019-2030



UTKAST MAI. 2019



BERGEN
KOMMUNE



FORORD:

Gåstrategi for Bergen 2019- 2030 skal være et styringsverktøy for tilrettelegging for gående. Strategien er utarbeidet i felleskap av partene i Miljøløftet. Gåstrategien setter fremtidsrettede mål og skisserer nødvendige satsinger for å nå målene. Hovedmålet for strategien er å øke gangandelen gjennom å gjøre det mer attraktivt og sikkert å gå. Strategien må følges opp av egne handlingsplaner.

Arbeidet med sykkelstrategien har vært ledet av en prosjektgruppe sammensatt av partene i Miljøløftet:

Bergen kommune v/plan og bygningsetaten (prosjektleder)
Bergen kommune v/bymiljøetaten
Hordaland fylkeskommune v/samferdselsavdelinga
Statens vegvesen v/planseksjonen

Strategien er ført i pennen av medarbeidere på Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune:

- Ida Hermansen (prosjektleder)
- Hilde Hovland Erstad
- Helga Rasten
- Trygve Andresen
- Christine Hvidsten

Strategien behandles i byrådet for vedtak om utlegging til offentlig høring våren 2019. Strategien skal etter planen legges på høring sommeren/høsten 2019. Foreløpig fremdrift peker mot et endelig vedtak av gåstrategien i Bergen bystyre i slutten av 2019. Det anbefales at også Fylkestinget behandler en egen sak, gjerne orienterings sak, om gåstrategien.

SAMMENDRAG



Visjon:

'Bergen er en bærekraftig gåby som kan leves og utforskes til fots.'

AREALBRUK

Delmål: Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål.

1. Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en arealutvikling basert på en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander mellom målpunkt.
2. Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående, og hensynet til de gående skal prioriteres i all planlegging.
3. I større befolkningskonsentrasjoner med få målpunkt innen gangavstand, skal det legges til rette for nye målpunkt.
4. Flere viktige fotgjengerforbindelser bør reguleres som offentlige for å sikre allmennheten tilgang og høy standard på vedlikeholdet.

SAMSPILL I TRAFIKKEN

Delmål: Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming, samhandling i, og alternativ bruk av gangareal.

1. Gående som trafikanter skal prioriteres i utforming av alle trafikkanlegg.
 - For å sikre prioritering av fotgjengerne angis noen hovedprinsipper for utforming av gangnettet
 - Vegnormalen for Bergen bør revideres for å konkretisere løsninger for de ulike trafikanter i Bergen
 - Det skal utvikles en veileder for materialbruk i sentrale byrom
2. Ved regulering av samhandlingen i trafikken skal fotgjengerne prioriteres
 - Hastighetsnivået må ligge under 30 km/t i store deler av kommunen.
 - Fotgjengernes prioritering skal styrkes i lyskruss.
 - Det skal settes i gang et prosjekt for å redusere konfliktnivået mellom gående og varelevering.
 - Ulovlig stengte gangforbindelser skal åpnes.
3. Før gangareal kan brukes til alternative formål skal fotgjengernes ferdselsareal og ferdselslinjer sikres.
 - Fremkommelighet for gående skal evalueres og prioriteres høyt ved utleie av offentlig byromsareal. Det skal føres mer aktivt tilsyn for å sikre at regler og avtaler følges.
 - Det skal ikke plasseres hindringer i gangakser. Installasjoner på gangareal krever først en analyse av fotgjengestrømmene.

MÅLRETTET OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET

Delmål : Gangnettet skal oppgraderes for å få flere til å gå.

1. Det skal gjennomføres tiltakskartlegginger og oppgraderinger av gangnettet rundt bydelsentrene og utvidet Bergen sentrum.
2. Hjertesone skal etableres for alle barneskolene. Prioriterte gangforbindelser inn til skolene skal oppgraderes.
3. Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres.
4. I større kollektivprosjekter må det gjøres en evaluering av gangforbindelsene inn til holdeplassene, og om det må gjøres kartlegginger som grunnlag for tiltak.
5. Det skal etableres en database for innspill om fotgjengertiltak.

HOVEDMÅL:

I 2030 har bergen oppnådd en gangandel på 30%, og det er trygt og attraktivt å ferdes til fots.

DRIFT OG VEDLIKHOLD

Delmål : Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året.

1. Tilbudet for gående skal brøytes/strøs/kostes før, eller samtidig med, kjøreveg.
2. Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres for drift- og vedlikehold. Det skal etterstrebes en gjennomgående vedlikeholdsstandard, uavhengig av vegtype.
3. Alle viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes.
4. Politivedtektene bør gjennomgås med tanke å ivareta fotgjengerne.
5. Kollektivholdeplasser og gangakser inn mot disse skal prioriteres.
6. Det skal sikres gode informasjon- og kommunikasjonskanaler til brukerne.

GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON

Delmål: Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjengersatsingen skal være tilgjengelig.

1. Ved alle nye gangtiltak må det vurderes om det er behov for veivisningsskiltning. Det bør utarbeides en plan for skiltning og informasjon til viktige målpunkt.
2. Det skal informeres godt om nye tilbud for gående.
3. Miljøløftet skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om den strategiske satsingen på de gående, både til innbyggerne og til beslutningstakere.
4. God varsling til fotgjengerer der hvor trafikken midlertidig legges om.
5. Det skal gjøres et arbeid inn mot prioriterte grupper og områder der formålet er å motivere til å gå.
6. Partene i Miljøløftet skal legge sine tjenester og arbeidsplasser på en slik måte at det er enkelt å komme dit til fots. Partene skal stimulere sine ansatte til å gå til jobben.

KUNNSKAPSUTVIKLING

Delmål : Kunnskap om fotgjengernes ferdsel må bedres og formidles. Metoder og verktøy for bedre fotgjengertilrettelegging skal utvikles.

1. Kunnskap om gående skal formidles mellom planleggere, forskningsinstitusjoner og beslutningstakere. Det må jobbes mot en omforent faglig holdning.
2. Jevnlige tellinger og kartlegginger av gående skal gjennomføres.
3. Miljøløftet skal prioritere forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til å analysere gåendes atferds- og bevegelsesmønstre.
4. Kompetanse på gateutforming må økes.
5. Miljøløftet må prioritere utviklingsarbeid knyttet til ulike typer fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger.
6. Forsøksprosjekter med mål om bedre forhold for fotgjengerer bør prioriteres.
7. Det bør utvikles bedre registre av ulykker der fotgjengerer er involvert.
8. Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangtiltak.

INNHOLDSFORTEGNELSE:

- 4 Sammendrag
 - 8 Bakgrunn
 - 8 Formål
 - 9 Utfordringer og muligheter
 - 9 Konsekvenser av strategien
 - 9 Føringer for innholdet i strategien
 - 10 Analyser og kunnskap
-

19 GÅSTRATEGI

- 20 Fokus og målgrupper
 - 21 Hovedmål
 - 21 Innsatsområder med delmål og satsinger
-

23 AREALBRUK

- 25 Satsing 1: Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en arealutvikling basert på en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander mellom målpunkt.
 - 26 Satsing 2: Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående, og hensynet til de gående skal prioriteres i all planlegging.
 - 29 Satsing 3: I større befolkningskonsentrasjoner med få målpunkt innen gangavstand, skal det legges til rette for nye målpunkt.
 - 29 Satsing 4: Flere viktige fotgjengerforbindelser bør reguleres som offentlige for å sikre allmennheten tilgang og høy standard på vedlikeholdet.
-

31 MÅLRETTET OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET

- 33 Satsing 1: Det skal gjennomføres tiltakskartlegginger og oppgraderinger av gangnettet rundt bydelsentrene og utvidet Bergen sentrum.
 - 34 Satsing 2: Hjertesone skal etableres for alle barneskolene. Prioriterte gangforbindelser inn til skolene skal oppgraderes.
 - 35 Satsing 3: Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres.
 - 35 Satsing 4: I større kollektivprosjekter må det gjøres en evaluering av gangforbindelsene inn til holdeplassene, og om det må gjøres kartlegginger som grunnlag for tiltak.
 - 35 Satsing 5: Det skal etableres en database for innspill av fotgjengertiltak.
-

37 SAMSPILL I TRAFIKKEN

- 39 Satsing 1: Gående som trafikantgruppe skal prioriteres i utforming av alle trafikkanlegg.
 - 42 Satsing 2: Ved regulering av samhandlingen i trafikken skal fotgjengerne prioriteres
 - 44 Satsing 3: Før gangareal kan brukes til alternative formål skal fotgjengernes ferdsels-areal og ferdselslinjer sikres.
-

51 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

- 53 Satsing 1: Tilbudet for gående skal brøytes, strøs og koster før, eller samtidig med, kjøreveg.
 - 53 Satsing 2: Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres for drift- og vedlike-hold. Det skal etterstrebes en gjennomgående vedlikeholdsstandard, uavhengig av vegeier.
 - 54 Satsing 3: Alle viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes.
 - 54 Satsing 4: Politivedtektene må gjennomgås med tanke å ivareta fotgjengerne.
 - 55 Satsing 5: Kollektivholdeplasser og gangakser inn mot disse skal prioriteres.
 - 55 Satsing 6: Det skal sikres gode informasjon- og kommunikasjonskanaler til brukerne.
-

57 KUNNSKAPSUTVIKLING

- 59 Satsing 1: Kunnskap om gående skal formidles mellom planleggere, forskningsinstitusjoner og beslutningstakere. Det må jobbes mot en omforent faglig holdning.
 - 59 Satsing 2: Jevnlige tellinger og kartlegginger av gående skal gjennomføres.
 - 60 Satsing 3: Miljøløftet skal prioritere forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til å analysere gåendes atferd- og bevegelsesmønster.
 - 61 Satsing 4: Kompetanse på gateutforming må økes.
 - 62 Satsing 5: Miljøløftet må prioritere utviklingsarbeid knyttet til ulike typer fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger.
 - 62 Satsing 6: Forsøksprosjekter med mål om bedre forhold for fotgjengere bør prioriteres.
 - 63 Satsing 7: Det bør utvikles bedre registre av ulykker der fotgjengere er involvert.
 - 63 Satsing 8: Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak.
-

65 GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON

- 67 Satsing 1: Ved alle nye gangtiltak må det vurderes om det er behov for veivisningsskilting. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon til viktige målpunkt.
 - 68 Satsing 2: Det skal informeres godt om nye tilbud for gående.
 - 68 Satsing 3: Miljøløftet skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om den strategiske satsingen på de gående, både til innbyggerne og til beslutningstakere.
 - 68 Satsing 4: God varsling til forgjengerne der hvor trafikken midlertidig legges om.
 - 69 Satsing 5: Det skal gjøres et arbeid inn mot prioriterte grupper og områder der formålet er å motivere til å gå.
 - 69 Satsing 6: Partene i Miljøløftet må lokalisere sine tjenester og arbeidsplasser på en slik måte at det er enkelt å komme dit til fots. Partene skal stimulere sine ansatte til å gå til jobben.
-



Bakgrunn

Mens arbeid med kollektivtransport og sykkel har vært målstyrt og basert på strategier, har det ikke vært utarbeidet tilsvarende styringsdokument for innsats rettet mot fotgjengere. Arbeidet med tilrettelegging for gående har vært fragmentert og manglet overordnede mål.

Byrådet vedtok i møte 06.09.2018 å sette i gang arbeid med en gåstrategi for Bergen. I saken fremheves forpliktelsene vi har gjennom byvekstavtalen om at veksten persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Videre pekes det på føringene i Kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030 med prinsippene om 'gåbyen' og transportpyramiden der gående skal prioriteres høyest. Det pekes også på at alle bydeler skal styrkes. For å lykkes med disse målene må vi legge bedre til rette for fotgjengere. Byråden fremhevet også at det er ønskelig å satse på gange til skoler og på tjenestemobilitet.

Formål

Gåstrategi for Bergen 2019- 2030 skal sikre et målrettet arbeid for tilrettelegging for fotgjengere som vil gi økt gangandel. Strategien angir mål, målgrupper, delmål og satsinger for arbeidet i kommende tiårsperiode.

Gåstrategien skal være et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon, planleggere og utbyggere. Den peker på virkemidler innenfor forskjellige satsingsområder, og gir samtidig grunnlag for å prioritere mellom tiltak.

Strategien angir virkemidler rettet inn mot de gående, men det er ikke mulig å oppnå målsetningene uten at konkurranseforholdet endres til fordel for gående. Det betyr større restriksjoner på bilkjøring.

Ambisjonene er høye. Dokumentet er også første generasjon gåstrategi, og er nybrottsarbeid i kommunen. Det blir viktig å evaluere strategien ved neste rullering.



Ufordringer og muligheter

Bergen sentrum er bygget ut i flere perioder rundt et tydelig middelaldersentrum. Det meste av Bergens sentrale deler ble bygget ut før bilen ble allemannseie på 1960-tallet. Gatenettet i disse delene av byen er dermed ikke dimensjonert eller tilpasset bilbruk.

Da Bergen ble slått sammen med omegnskommunene i 1972, ble utbyggingsmønsteret i kommunen vesentlig endret. Kommunen fikk store, spredtbygde områder innenfor kommunegrensen som kunne løse utfordringer med trangboddhet i sentrum. Samtidig opplevde byen sterk befolkningsvekst.

Nyere utbygging har hatt bilen som premissgiver. Det har ført til at en høy andel av transporten utføres med bil. Mobiliteten for grupper som ikke er bilførere er dermed begrenset i deler av kommunen. Bergen er i dag den av storbyene i Norge med størst arealforbruk pr. innbygger. Det innebærer et vegsystem som gir store omveger for fotgjengere, samt at det i deler av kommunen er begrenset med målpunkt i gang- og sykkelavstand fra boligen.

Satsing på de gående vil kunne gi en mer miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, bedre trafiksikkerhet, bedre kollektivtransport, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse, tryggere skoleveger, bedre nærmiljø for barn og unge og et mer levende bymiljø.

Konsekvenser av strategien

Dersom målsetningene i strategien skal nås er det behov for økte midler til satsing på fotgjengere. Strategien angir en rekke mål og satsinger som krever økte personalressurser, midler til drift, planlegging og gjennomføring. Strategien betyr også en prioritering av fotgjengere fremfor andre transportgrupper.

Føringer for innholdet i strategien

Som grunnlag for gåstrategien ligger flere styringsdokument som gir viktige føringer for gange-arbeidet.

Både nasjonale og lokale føringer om arealutvikling gir premisser for mer kompakt byutvikling. Det resulterer i flere kortere reiser, som gjør gange konkurransedyktig mot bil og kollektivtrafikk.

Videre vil en mer aktiv befolkning gjennom økt gangaktivitet, være et virkemiddel for bedre folkehelse. Nullvisjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken, er også et annet folkehelsemoment med klare føringer for alt transportarbeid.

Nasjonale og lokale forventninger om et samfunn som ikke bidrar til utslipp av klimagasser er også viktige premisser for arbeidet. Nullvekstmålet knytter seg til et slikt fremtidsbilde, med mål om null vekst i biltrafikken.

Viktige overordnede styringsdokument:

- **Kommuneplanens samfunnsdel 2030** ble vedtatt av Bergen bystyre i 2015. Den gir en visjon for Bergen som en aktiv og attraktiv by, og er delt i 9 hovedmål. For arbeidet med gåstrategien er særlig følgende mål relevant:
 - En kompakt by der flere har hverdagens målpunkt tett på. Det gir flere kortere reiser, og bedre mulighet for å gå og bruke sykkel i stedet for bil.
 - 'Gåbyen' uttrykker hovedmålet for den aktive byen hvor det å gå skal være den vanligste transportformen. Gåbyen Bergen skal legge til rette for at innbyggerne skal bevege seg mer i hverdagen, og ha et aktivt og nært forhold til byen og nærområdene sine. Gåbyen er et virkemiddel for å skape en mer menneskelig og likestilt by, der psykisk og fysisk helse styrkes. Samtidig bidrar gåbyen til en mer klimavennlig by.
 - Grønn by. En klimavennlig by som ivaretar økologiske faktorer. Målet er ytterligere fulgt opp i grønn strategi.
- **Grønn strategi ble vedtatt** av Bergen bystyre i september 2016. Den angir rammer for å nå målet om en fossilfri by innen 2030. Et delmål er 20 % reduksjon i privatbiltrafikken.
- **Nasjonal transportplan 2018- 2029** gir rammer for et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Det er et delmål at 8 av 10 barn og unge skal gå eller sykle til skolen.
- **Regional plan for folkehelse og Folkehelseplan for Bergen kommune 2015- 2025.** Disse planene peker på at aktive og sunne vaner er viktig for folkehelsen. Ved å få flere til å gå mer kan vi bidra til bedre helse hos den enkelte, et mer inkluderende samfunn og et renere bymiljø.
- **Miljøløftet** er en samlebetegnelse på byvekstavtalen og bompengepakken for Bergen. Disse gir grunnlag for milliardinvesteringer i transportnettene det neste tiåret. De viktigste premissene for Miljøløftet er:
 - Nullvekstmålet for biltrafikk, bruk av privatbil ikke skal øke i byområdet.
 - Bedre mobilitet ved tilrettelegging av attraktive alternativer til bil.
 - Bedre fremkommelighet for næringstransport.

Nasjonal gåstrategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet (2012)

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Målet er å gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger, og dermed få flere til å gå mer. Strategien har to hovedmål:

1. Det skal være attraktivt å gå for alle
2. Flere skal gå mer

Strategien retter seg mot hverdagsgåing, og har seks innsatsområder:

- *Utforming av fysiske omgivelser*
- *Drift og vedlikehold*
- *Samspillet i trafikken*
- *Aktiv gåkultur*
- *FoU og formidling*
- *Ansvar og samarbeid*

Kunnskapsgrunnlaget og strategidelen i Nasjonal gåstrategi har hatt stor betydning for innholdet i Gåstrategi for Bergen.

Koordinering og implementering av andre viktige dokumenter:

I arbeidet med gåstrategien har det blitt hentet føringer og kunnskap fra en rekke dokumenter og planer som retter seg inn på enkelttema. Innenfor hvert delmål og satsing redegjøres det kort for relevante dokumenter.



Transportpyramiden fra KPS Bergen 2030. Fotgjengerne skal ifølge samfunnsplanen være den høyest prioriterte målgruppen i transportsammenheng.

Analyser og kunnskap

Kunnskapsgrunnlag til nasjonal gåstrategi 2013 og Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier (TØI 2019) har vært sentrale bidrag for å skaffe en helhetlig oversikt over fagfeltet og aktuelle innsatsområder.

Håndbøker fra Statens Vegvesen er viktige kunnskapsbidrag og føringer inn i arbeidet og refereres til under de ulike satsingene.

Kommunale og fylkeskommunale planer, strategier og regelverk inneholder viktige kunnskapsbidrag.

Reisevaneundersøkelsen er et sentralt lokalt og nasjonalt statistikkgrunnlag som er et grunnlag både for valg av retning og prioriteringer i strategien. For å få mer kunnskap om fotgjengernes atferd og potensiale for flere gangreiser i Bergen er det gjort egne uttrekk og beregninger på bakgrunn av reisevaneundersøkelsen for Bergen 2013.

Det er også utført GIS-analyser og foretatt en spørreundersøkelse i forbindelse med utarbeiding av strategien.

Reiser til fots- Hvem går, hvor mye, hvor og hvor langt?

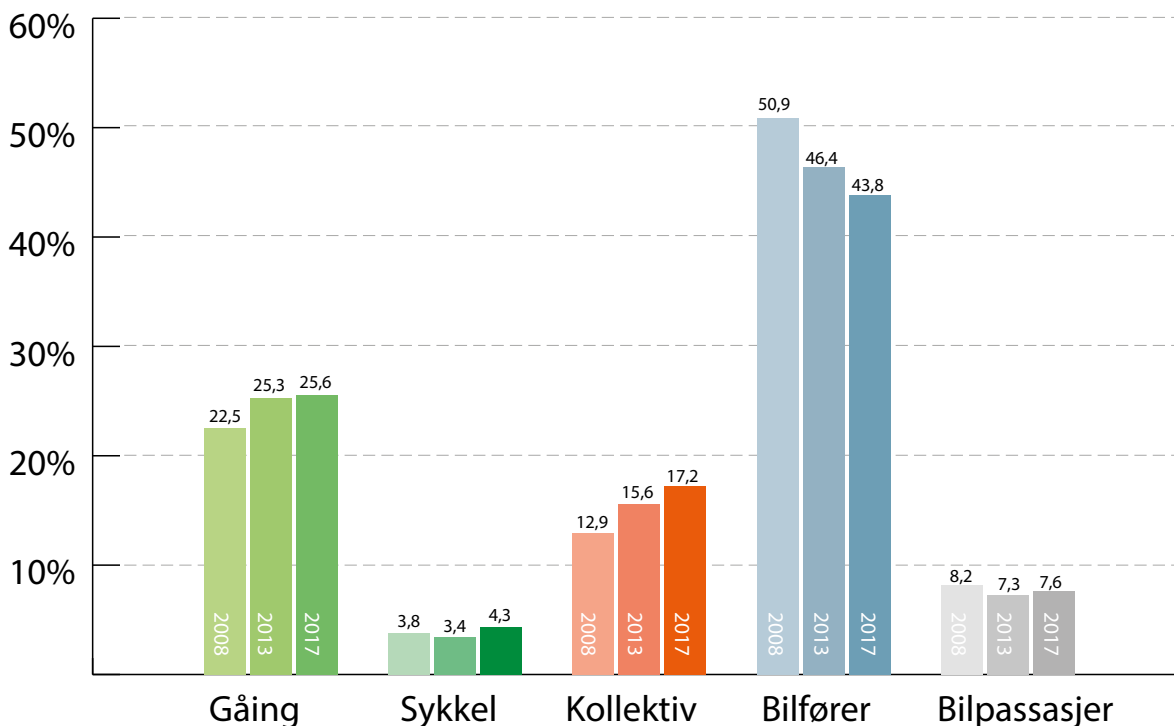
Befolkningens reiser til fots fanges opp i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU). En gangtur er i RVU definert som en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt. Siden de fleste reiser inneholder noe gange er det derfor en del gåing som ikke kommer med i nøkkelstatistikken om befolkningens reisevaner. Vi vet fra egne undersøkelser at barn og unge er de som går mest. RVU har ikke med barn under 13 år. Vi vet også at gange er en sentral del av de fleste kollektivreiser (ca. 50% i tid), men dette fanges ikke opp i reisevaneundersøkelsen.

Nasjonal statistikk:

- **De fleste gangturer er korte.**
 - Nesten halvparten av alle turer til fots er under 1 km
 - 1-1,4 km markerer en grense for om vi velger å gå eller kjøre bil
 - 81% av gangreisene er under 3 km
 - En gjennomsnittlig reise til fots tar 21 minutter.
- **Etterbilenergåing det mest brukte transportmiddelet på hele reiser (ca. 21%).**
- **Kvinner, unge, eldre, byfolk, enslige uten barn og de med lav inntekt foretar flest reiser til fots.**
- **Høyest andel gående i byer og tettsteder**
 - Dess større befolkningstetthet og sentralitet dess større gangandel
 - Fotgjengere aksepterer å gå lenger i fotgjengerprioriterte områder med et finmasket nett.
- **Voksne i aldersgruppen 35- 54 år går aller minst.**
- **Flere av gruppene som går minst er også blant de som foretar flest reiser per dag**
- **Vi går mest på fritidsreiser og skolereiser**

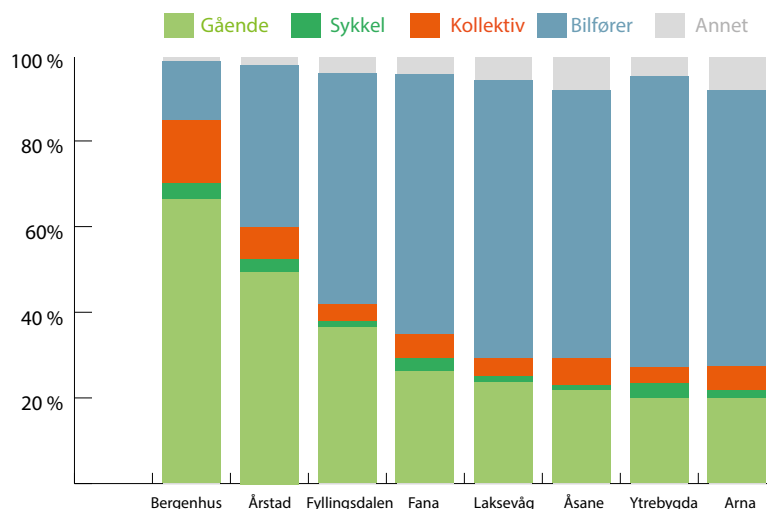
Statistikk fra Bergen:

Til tross for stor geografisk utstrekning har Bergen kommune en relativt høy gangandel (25 %, RVU 2018). I Bergen er gange det mest brukte av de miljøvennlige transportformene.

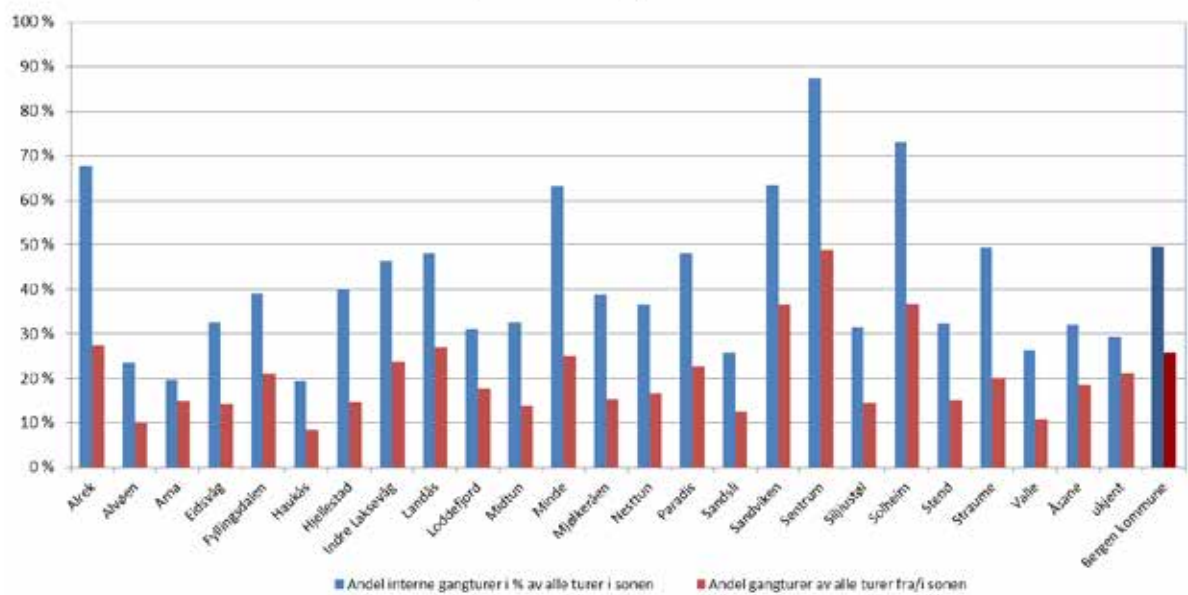


Figur: Fordeling av hovedreisemåter, av alle turer. (RVU 2008-2017)

Vi har foretatt uttrekk fra RVUen for å kunne si mer om gangandelene i deler av byen, samt undersøke hvilke formål folk velger å gå til. Analysen viser at det er store forskjeller innad i byen. De høyeste gangandelene har vi i de mest urbane områdene med tett og variert bystruktur og mange reisemål:

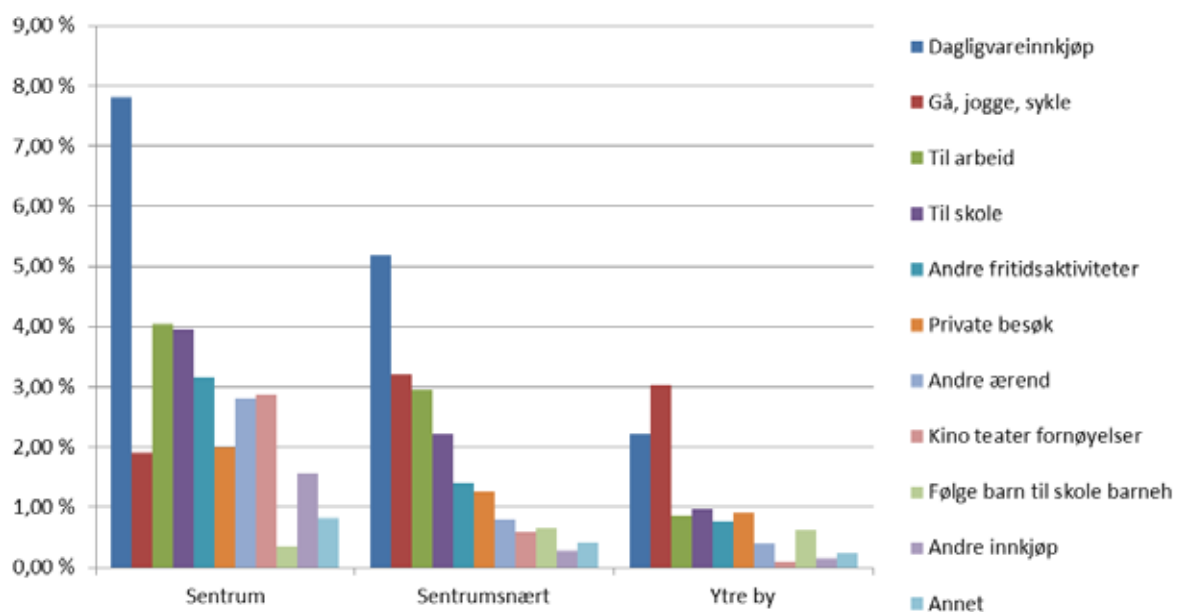


Reisemåter, turer internt i bydeler i Bergen (RVU 2013)

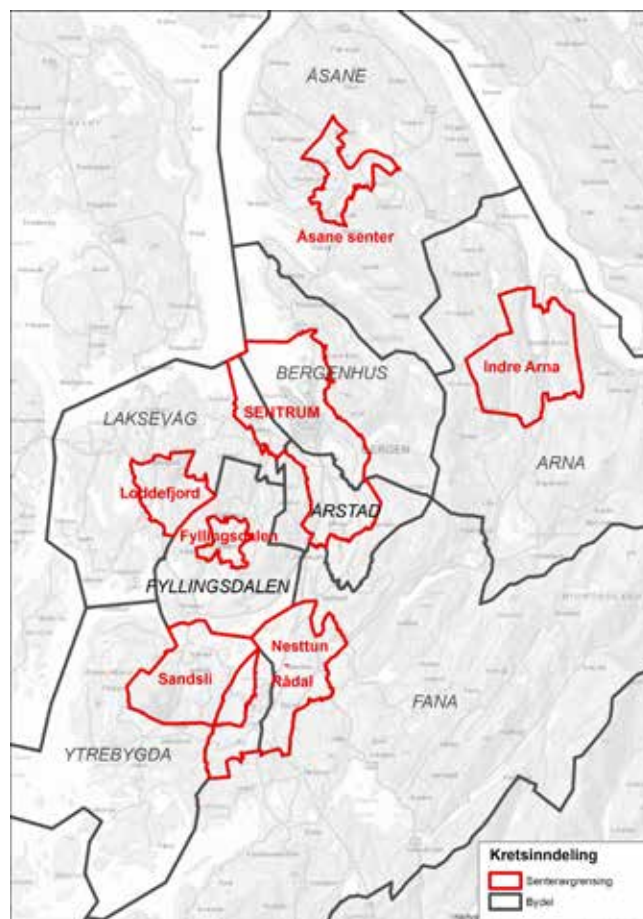


Figur: Gangandeler i Bergen etter bystrøk, etter uttrekk fra RVU 2013.

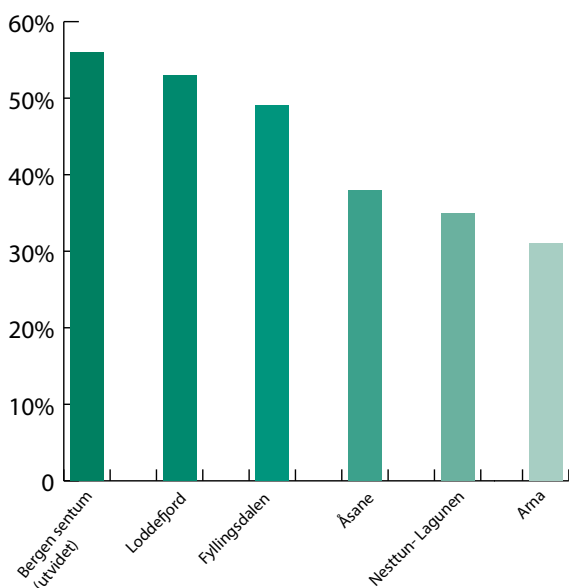
En stor del av handleturene foretas til fots i Bergen sentrum. Besøk i flere butikker med ulik beliggenhet i sentrum kan være en grunn til at antall registrerte handleturer her er relativt høyt. I sentrum er også gange til arbeid og til andre aktiviteter, skole (universitet/høgskole), kino/teater og annet høyere enn i resten av kommunen:



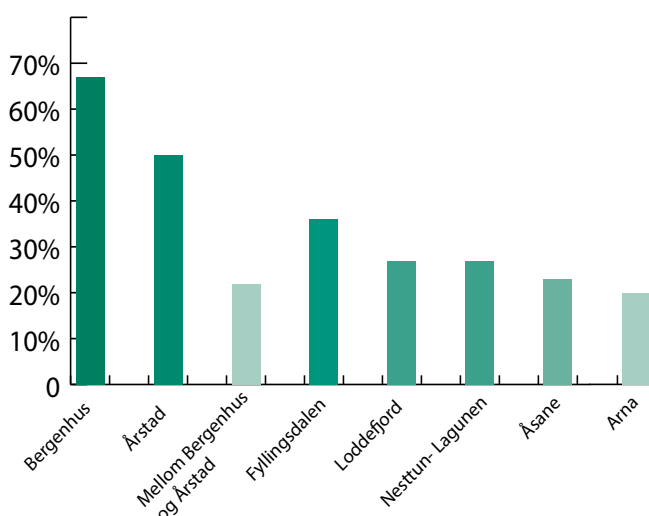
Med utgangspunkt i KPS og KPA der satsing på bydelssentrene og et utvidet Bergen sentrum står sterkt, er det undersøkt hvilke gangandeler som finnes rundt bydelssentrene. Denne øvelsen var utfordrende grunnet store grunnkretser som gjør de ulike områdene vanskelig å sammenligne. Figurene under viser hvilke gangandeler (RVU 2013) de ulike senterområdene har sammenlignet med bydelen som helhet. I Bergenhus og Årstad er det lite forskjell da utvidet senterområde inkluderer Bergenhus og Årstad, samt noe av Laksevåg bydel. I øvrige bydeler har områdene rundt bydelssentrene høyere gangandeler enn bydelen for øvrig.



Områdene som er undersøkt. Det måtte tas utgangspunkt i grunnkretsene, og som kartet viser er grunnkretsene svært ulike i omfang.



Gangandel internturer i senterområder



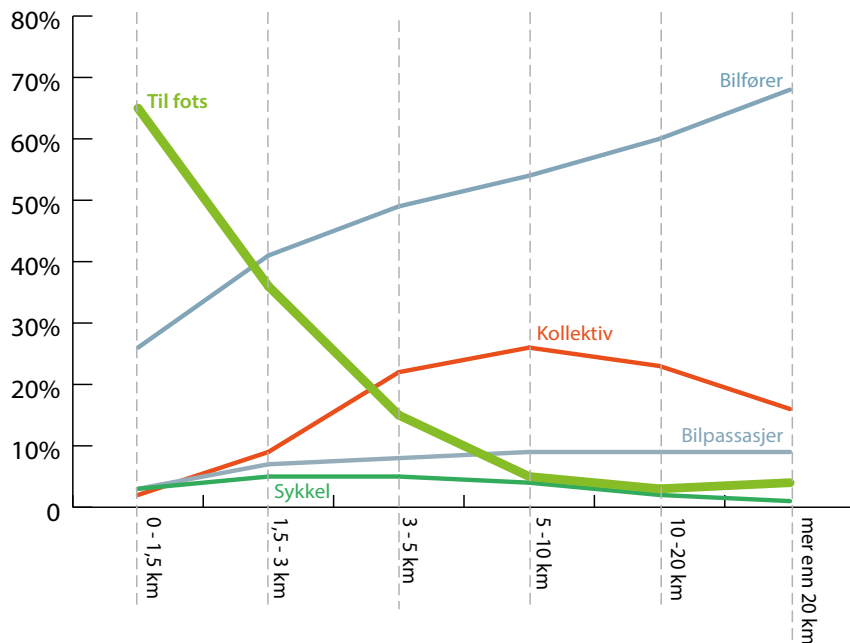
Gangandel internturer i bydelene

Modellering gjennomført av Sintef med bakgrunn i RVU 2013

SINTEF har gjort en modellering med bakgrunn i tall fra RVU 2013. Hensikten var å undersøke potensiale for å overføre bilreiser til gange, og for å vite mer om volumet av turene i de ulike delene av byen.

Merk: analysen undersøker kun dagens reise-middelfordeling. Med en stram arealutvikling og en dreining av konkurranseforholdet til fordel for gange, sykkel og kollektiv må vi kunne anta at flere reiser vil kunne bli kortere (under 3 km) og dermed mulig å foreta til fots.

Analysen viser at 24 % av internturene i kommunen er under 1,5 km, og 18 % er 1,5-3 km. På turer under 1,5 km gjøres 65 % til fots, og 26 % som bilfører. På turer under 3 km foretas 36 % av reisene til fots og 41 % som bilfører. Dette viser at det er betydelig potensiale for overføring av reiser fra bil til gange.



2A Reisemiddelfordeling for turer innen distanseintervaller - Turer innen Bergen kommune

Turkategori	Distanseintervaller						SUM
	Inntil 1,5 km	1,51-3,0 km	3,01-5,0 km	5,01-10,0 km	10,01-20,0 km	Mer enn 20 km	
Til fots	65 %	36 %	15 %	5 %	3 %	4 %	26 %
Sykkel	3 %	5 %	5 %	4 %	2 %	1 %	4 %
Bilfører	26 %	41 %	49 %	54 %	60 %	68 %	46 %
Bilpassasjer	3 %	7 %	8 %	9 %	9 %	9 %	7 %
Kollektivt	2 %	9 %	22 %	26 %	23 %	16 %	16 %
Annet	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Alle turer, inkl. ukjent reisemåte	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	5 524	4 043	3 363	4 948	4 175	811	22 864

2B Fordeling på distanseintervaller innenfor hver reisemåte - Turer innen Bergen kommune

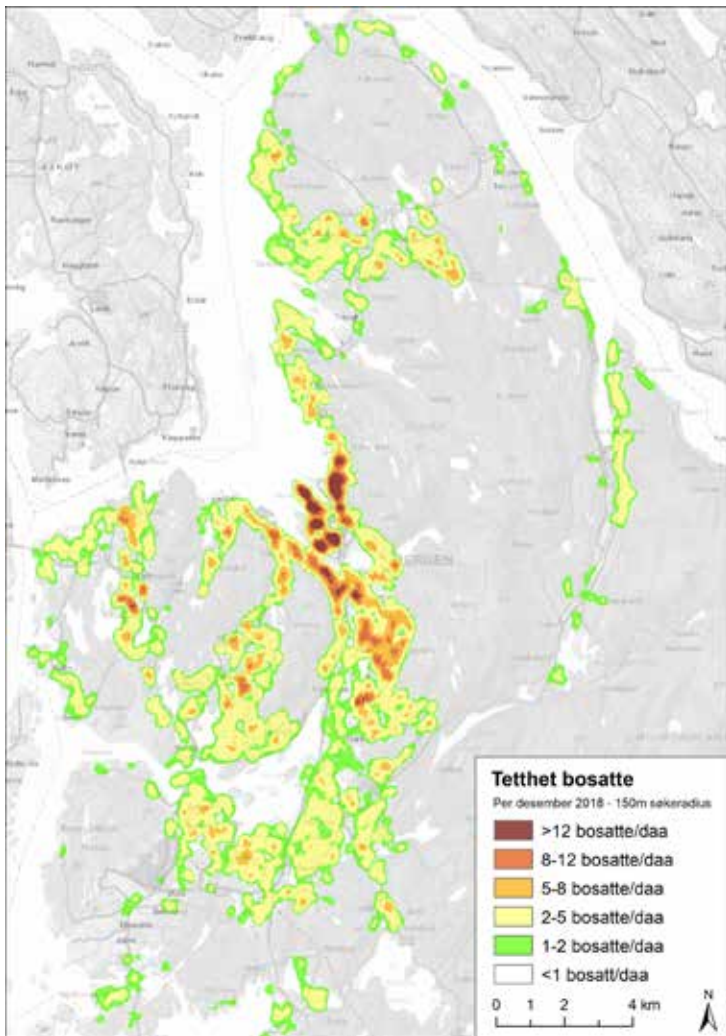
Distanseintervall	Reisemåter						SUM
	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	
Inntil 1,5 km	60 %	20 %	14 %	10 %	3 %	15 %	24 %
1,51-3,0 km	25 %	26 %	16 %	17 %	10 %	14 %	18 %
3,01-5,0 km	9 %	19 %	16 %	16 %	21 %	11 %	15 %
5,01-10,0 km	4 %	24 %	26 %	27 %	35 %	30 %	22 %
10,01-20,0 km	2 %	10 %	24 %	25 %	27 %	25 %	18 %
Mer enn 20 km	1 %	1 %	5 %	5 %	3 %	6 %	4 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	5 928	817	10 529	1 595	3 633	362	22 864

Modellering fra SINTEF på oppdrag fra Bergen kommune med bakgrunn i data fra RVU 2013.

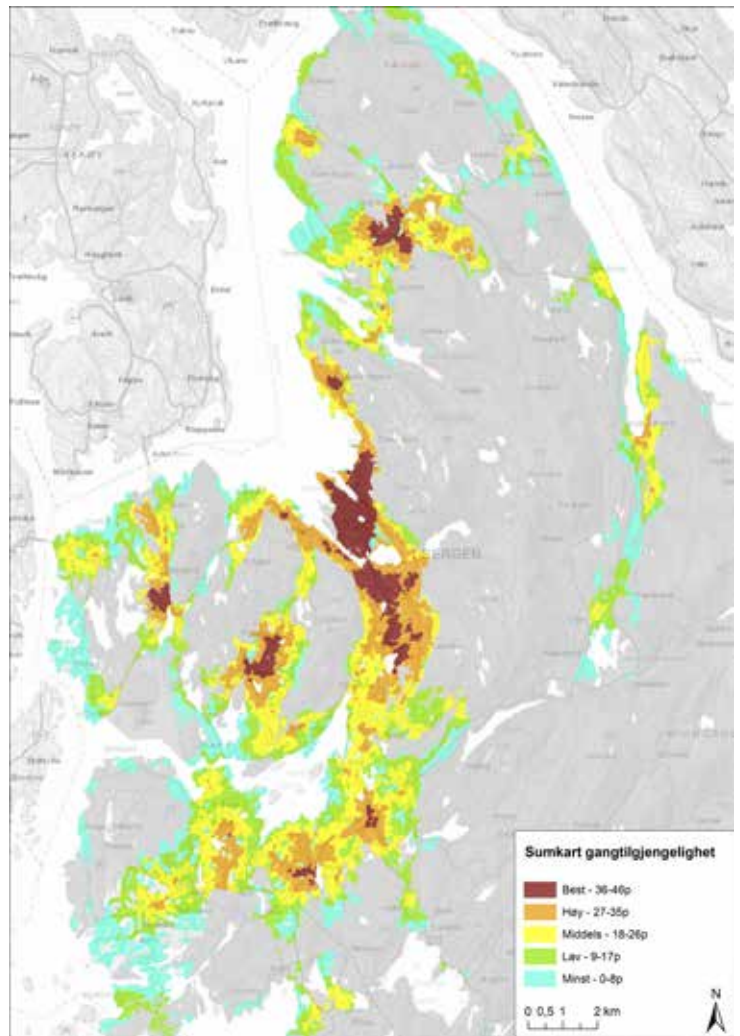


Det er også foretatt en analyse av internturene for de ulike bydelene. Nesten halvparten av alle bydelsinterne turer foretas i Bergenhus/Årstad. Her er over 50 % av alle turer under 3 km. I øvrige bydeler ligger turer under 3 km på 33-41%.

Selv om Bergenhus/Årstad har mer enn dobbelt så høye gangandeler som de øvrige bydelene er likevel omfanget av turer og totalt, og korte turer spesielt, svært høyt sammenlignet med de øvrige bydelene. Overføring av reiser fra bil til gange i dette området vil derfor kunne slå kraftig ut på den totale statistikken for kommunen. Analysen viser også at på turer mellom 1,5- 3 km er gangandelen i Bergenhus/Årstad 50% mot 7- 27% i øvrige bydeler. Dette viser både at det er et stort potensiale for å overføre enda flere lengre gangreiser i dette området, og at det er et generelt potensiale for lengre gangreiser, gitt en viss bystruktur med konkurransefortrinn for gange.



Utsnitt av befolkningstetthetskart fra GIS- analysen (vedlagt strategien).



Sumkart gangtilgjengelighet fra GIS- analysen (vedlagt strategien).

GIS- analyser: Befolkningstetthet, målpunkt og gangtilgjengelighet

Det er utarbeidet flere GIS-analyser for strategien. Noen av de viktigste premisene for høye gangtall er: høy befolkningstetthet, tetthet av målpunkt og et finmasket gangnett. Det er derfor utarbeidet et eget analysedokument med disse temaene som utgangspunkt. Analysen er vedlagt strategien og vil kunne brukes i en rekke sammenhenger, som indikator om fortetting og 'gåbyen'.

I det som KPS karakteriserer som 'utvidet Bergen sentrum' finner vi de høyeste befolkningstetthetene, med spesiell vekt på sentrum og Sandviken. Fyllingsdalen og Loddefjord bydelsentre har også relativt høye befolkningskonsentrasjoner. I resten av kommunen er befolkningen spredt utover et stort areal.

Det er undersøkt hvilke områder av byen som har god tilgjengelighet til målpunkt til fots. Her er det fastsatt parameter for hva som karakteriseres som god eller dårlig tilgjengelighet. Datasett med målpunkt er koblet sammen med datasett for hele gangnettet. Utover stigning tar ikke analysen høyde for kvalitet på gangforbindelsene. Resultatet kan sees i sin helhet i vedlagt GIS-analyse. Det er stor sammenheng mellom befolkningstetthet og tilgjengelighet i gangnettet- med unntak av enkelte områder. Analysen viser hvilke områder man kan få stor gevinst i form av mange nye brukere ved å tilgjengeliggjøre.



Spørreundersøkelse, myke trafikanter 2019

Norconsult gjennomførte våren 2019 en omfattende spørreundersøkelse for å kartlegge hvor mange som går og sykler i de ulike bydelene, og hva som hindrer flere fra å gå og sykle.

Undersøkelsen ble uformet for å kartlegge opplevelser og holdninger, og ikke for å avdekke generelle reisevaner. Siden reisevaneundersøkelsene ikke dekker reiser for befolkningen under 13 år, ble det likevel stilt spørsmål til barn/ungdoms reisemiddelvalg til de som er foreldre/foresatte. I tillegg er det forsøkt å kartlegge barrierer som hindrer barn og unge i å gå og sykle mer.

Ved å gjenta spørreundersøkelsen med visse mellomrom vil den kunne fungere som en indikator for måloppnåelse.

Undersøkelsen viser at beboere i sentrale bydeler går langt oftere til daglige gjøremål enn i øvrige bydeler. Den viktigste årsaken til ikke å gå er dårlig vintervedlikehold.

52 % av barn og unge i alderen 6-17 år går eller sykler til skolen. Det er færre enn i andre byer. Foreldre til barn i alderen 6-9 år og 10-13 år vurderer «at det ikke er nok trafiksikkert» som en viktig årsak til at barna deres ikke går eller sykler oftere. Blant foreldre til barn i alderen 14-17 år er det flere som mener at «for langt/bratt» er en viktig årsak. Det kan forklares med at ungdom har lengre reisevei.

Mer enn tre av fire i Bergen er positive til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå og sykle. 15 % er nøytrale og 8 % er negative til at det brukes ressurser på tilrettelegging for å øke gåing og sykling i Bergen.

Rapport fra undersøkelsen er vedlegg til gåstrategien.

GÅSTRATEGI

Visjon: 'Bergen er en bærekraftig gåby som kan leves og utforskes til fots.'



Hovedmål

I 2030 har Bergen en gangandel på 30 %, og det er trygt og attraktivt å ferdes til fots.



Gange er den transportformen som er tilgjengelig for flest. Det er gratis og krever ikke spesielle ferdigheter eller utstyr. Å gå fremmer sosial interaksjon, miljøvennlig transport og folkehelse. Visjonen knytter seg til 'gåbyen' som beskrevet i Kommuneplanens samfunnsdel. Visjonen innebærer at det skal legges til rette for at alle grupper i befolkningen skal kunne ferdes til fots. I det ligger det at vi må legge til rette for avstander som er mulig å forsere og infrastruktur som er mulig og attraktivt for alle å bruke.

Et fremtidsbilde i tråd med visjonen gir rammene for de mål og virkemidler strategien trekker frem for perioden.

Fokus og målgrupper:

Strategien er avgrenset til gåing i hverdagen, der gåing er et transportmiddel for å nå daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. Det legges også vekt på gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport. Gåing som friluftaktivitet i naturomgivelser på fjellet og i skog og mark er håndtert i andre strategier. Strategien har en vid forståelse av hvem den gående er. Strategien tar utgangspunkt i trafikkreglens definisjon av fotgjenger og gående, der gående også inkluderer den som går på ski, rulleski, fører rullestol, spark/ake/kjelke, leier/triller sykkel/barnevogn, moped. Dette inkluderer folk som er avhengig av hjelpemidler.

Målgruppen for strategien er beslutningstakere og planleggere på alle forvaltningsnivåer. Tiltakene er rettet mot alle grupper av befolkningen. Hovedmålet er at gangandelen skal økes og at det skal være attraktivt og trygt å gå. Oppfølging av hovedmålet knytter seg til endring i reisevaner.



Hovedmål

I 2030 har Bergen en gangandel på 30 %, og det er trygt og attraktivt å ferdes til fots.

Målet om 30 % gangandel innen 2030 innebærer at flere av innbyggernes totale reiser skal gjøres til fots. Dagens gangandel er på 25%. Målet er koordinert opp mot andre lokale reisemiddelmål og følges opp ved hjelp av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Undersøkelsen dokumenterer omfanget av reiser til fots og er samtidig en indikasjon på om det er attraktivt å gå.

Samtidig som antall brukere er en viktig del av gangsatsingen har det også tatt inn i hovedmålet at det skal være trygt og attraktivt å ferdes til fots. Dette fordi gangsatsingen bør handle om mer enn bare det som får opp gangandelen:

- Gange til kollektiv fanges ikke opp i gange statistikken. Gange er en naturlig del av nesten alle kollektivreiser. Enhver økning i kollektiv betyr en økning i gangturer. Å måle kollektivandelen vil kunne angi hvor attraktivt det er å ferdes til fots inn til kollektivholdeplasser.
- Det er i målsetning at det skal være trygt å gå. Sikkerhetssom dreier seg om registrerte ulykker vil være en måte å angi hvor trygt gangnettet er.

- Barn er en sårbar gruppe som er helt avhengig av et trygt gangnett. Andel gangreiser for barn vil være en indikator for både trygghet og attraktivitet.
- Kommuneplanens samfunnsdel fremhever at vi skal satse på alle bydelene som særegne steder og fullverdige samfunn. Tilrettelegging for gange er en viktig del av samfunnsbyggingen og stedsutviklingen. Å skape trygge og attraktive gangarener i alle bydeler ligger derfor inne i hovedmålsetning om at det skal være trygt og attraktivt å ferdes til fots.

Merk: Strategien angir mål for å tilrettelegging for gange, men målsetningene vil ikke være mulig å oppnå uten en samlet innsats på transportfeltet der konkurranseforholdet dreies fra bil til gange (ref. Byutredning for Bergen 2017).



Innsatsområder med delmål og satsinger

For å nå hovedmålet er det nødvendig med innsats på flere områder. Det foreslås derfor seks innsatsområder med definerte målsetninger og satsinger.

Under målene blir det søkt angitt indikatorer for å kunne måle strategiens resultater og leveranser. Ved rullering av strategien bør hele innsatsen evalueres samlet opp mot hovedmålet. Det må vurderes opp mot om hvorvidt gangsatsingene har blitt porteføljestyrt og målstyrt på en god måte.



AREALBRUK



Delmål 1:

Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål.



I de siste femti årene har Bergen i stor grad blitt planlagt på bilens premisser. Nå skal vi prioritere de gående først og dernest sykkel og kollektivtransport. Dette vil skape en mer aktiv og klimavennlig by.

De fleste reiser til fots er korte. Nærhet til daglige gjøremål er et avgjørende innsatsområde dersom man skal lykkes med å øke gangandelen.

Begrepet 'Gåbyen' uttrykker hovedmålet for den overordnede byutviklingen i Bergen (KPS 2030 og KPA 2018). Det skal bygges en kompakt by med funksjonsmangfold og korte avstander. Det skal skapes et nettverk av senterområder utformet på de gåendes premisser. Innbyggerne skal ha de fleste av hverdagens målpunkt innenfor gangavstand fra boligen, med gange som den mest attraktive og praktiske måte å transportere seg på.

Delmål 1 innebærer at den overordnede arealstrategien i strategiperioden må være kompakt og basert på gangavstander. Fokus i alle byutviklingsprosjekt må være på fotgjengernes interesser. KPA skal ha strenge bestemmelser knyttet til gange og menneskelig skala.



En kompakt byutvikling- prinsippsskisse fra planbeskrivelsen til KPA 2018.

Satsing 1:

Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en arealutvikling basert på en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander mellom målpunkt.

Det er i de befolkningstette og sentrale delene av byen vi har høye gangandeler. Om vi skal lykkes med å utvikle gåbyen i andre bydeler bør den overordnede arealstrategien være stram og basert på fortetting innenfor eksisterende byggesone. På den måten kan vi ta ut det fulle potensialet i de tetteste områdene av byen, samt utnytte potensialet rundt øvrige senterområder.

En intensiv fortettingsstrategi støttes av beregninger som viser at KPA 2018 gir en reduksjon av veksten i kjøretøykilometer med ca. 45 %, sammenlignet med KPA2010 der utbygging av nye feltområder inngår (Rambøll- transporteffekter av ny KPA, 2017).

En analyse utarbeidet i forbindelse med gåstrategien (se vedlegg), viser at det er innenfor byfortettingssonen (KPA2018) vi har best gangtilgjengelighet. En fortetting her vil også kunne utnytte det eksisterende gangnettet best.

Begge analysene, samt befolkningstetthetskart (se vedlegg), viser at potensialet for gangturer er størst innenfor det som KPS definerer som utvidet Bergen sentrum. Dette området bør derfor få et spesielt sterkt fokus i byutviklingen.



Satsing 2:

Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående, og hensynet til de gående skal prioriteres i all planlegging.

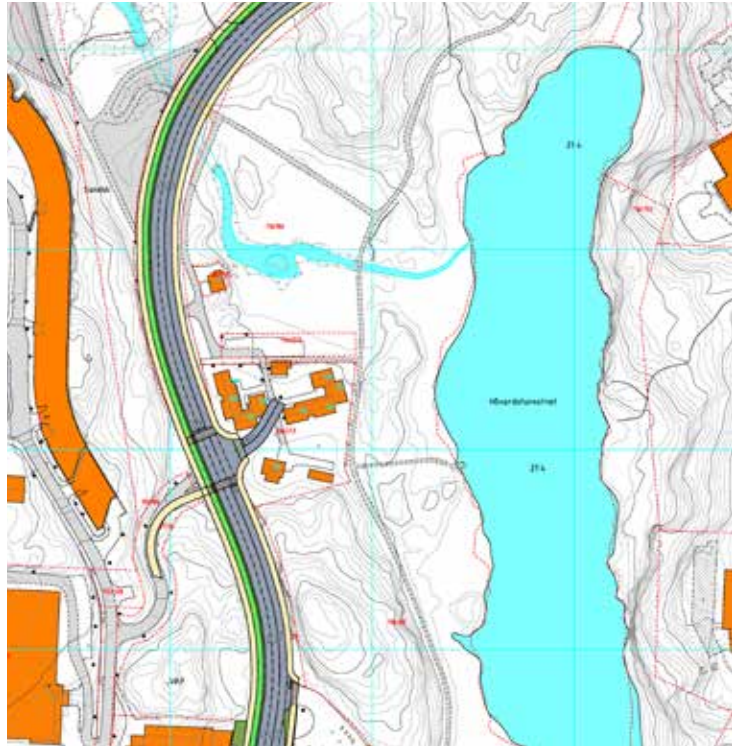
Dersom fotgjengernes interesser skal ivaretas i de enkelte plan- og byggeprosjektene, er det avgjørende at KPA stiller strenge krav og følger opp gåstrategien.

Forslag til KPA2018 har fulgt opp KPS sin offensive satsing på 'gåbyen' ved at fotgjengerprioritering gjennomsyrrer bestemmelsene. Det innebærer at hensynet til de gående prioriteres i alle utbyggingsprosjekt. Enkelte ambisiøse bestemmelser bør løftes og vektet tungt. I det følgende trekkes frem noen av KPA 2018 viktigste bestemmelser knyttet til ivaretagelse av fotgjengere:

- **Mobilitet:** Miljøvennlige transportformer skal prioriteres i utforming av transportsystemet. Gangforbindelser skal tas vare på og utbedres.
- **Byform og arkitektur;** Planleggingen skal foregå i en menneskelig skala med et finmasket byromsforløp. Krav om stedsanalyse med en byromsanbefaling løfter fotgjengernes behov tidlig i planprosessen.
- **Blågrønne strukturer og rekreasjon og friluftsliv:** Sammenhengende blågrønne strukturer skal sikres. Dette er elementer som gir gode opplevelser for fotgjengerne. Eksisterende gangforbindelser skal ivaretas og sikres for allmenn ferdsel.
- **Barn og unge:** Det stilles krav om trafiksikre snarveger og gang- og sykkelforbindelser mellom bolig og viktige målpunkter, samt at det stilles krav om 'hertesoner' ved grunnskoler.
- **Universell utforming:** KPA2018 stiller krav om universell utforming ved utarbeidelse av reguleringsplaner. Det påpekes at snarveier kan unntas fra kravene, noe som er viktig for å kunne etablere korte gangforbindelser.
- **Bestemmelser til sentrumsområdene og byfortettingssonene:** Her skal hovedvekten av fortettingen foregå. Det er også her det er en reell mulighet for å kunne tilby de fleste av hverdagens målpunkt innenfor gangavstand fra boligen. Bestemmelsene knyttet til disse områdene er derfor, og bør være, spesielt ambisiøse og konkrete når det gjelder fotgjengertilrettelegging. Det er i KPA2018 blant annet stilt krav til sammenhengende og varierte byrom, til fasader og innganger og parkering. Det er også eksplisitt sagt at ferdselsårer skal utformes som gater og med et finmasket byroms og gangnett med maks 70 meter mellom gangårene.



Til venstre planforslag på Sandsli som viser veiutforming med rundkjøring. Til høyre vises hvordan planforslaget ser ut dersom bestemmelsen i KPA 2018 om gateutforming som prinsipp blir overholdt. Rundkjøring er blitt til kryss, geometrien er strammet opp- resultatet er blant annet at avstandene for fotgjengerne er blitt kortet ned, og bilen må ferdes mer på de gåendes premisser.



Bestemmelsene fra KPA2018 må videreføres og videreutvikles ved neste rullering av kommuneplanen. Ved implementering av ny kommuneplan trengs det også en bevisstgjøring blant planlegger og beslutningstakere. Spesielt sentrale er bestemmelsene om stedanalyse/byromsanbefaling, gater som prinsipp og 70- meters regelen.

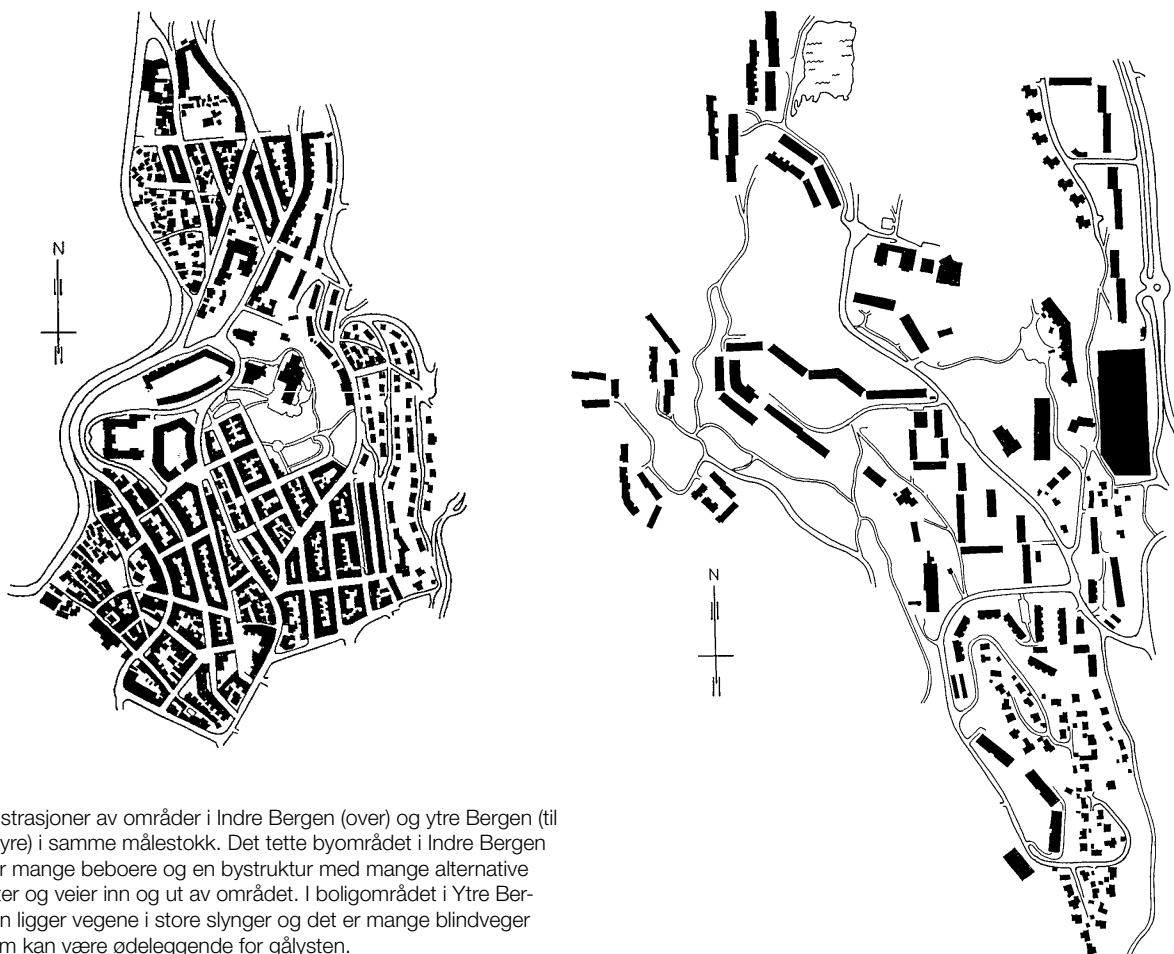


Gater er, i motsetning til veier, et prinsipp for utforming som setter de gående øverst i prioriteringshierarkiet. I det utvidede Bergen sentrum har vi en rekke gater, mens i bydelene finnes det nesten utelukkende veier. Det at vi nå skal ta gater i bruk som utformingsprinsipp i større deler av kommunen, er en god måte å operasjonalisere ambisjonen om 'gåbyen'. At vi klarer å utforme planer og fysiske omgivelser etter gateprinsipper er avgjørende for om vi lykkes med å tilrettelegge ferdselsårene på fotgjengernes premisser.



Foto: Loddefjord, Vestkanten storsenter sammenhengende lukket fasade 290 meter.

Regel om maksimalt 70 meter mellom gangårene skal sikre et finmasket gangnett med nødvendige tverrforbindelser uten at bygninger utvikles som barrierer for fotgjengere. For KPA2018 gjelder bestemmelsen for sentrumsområdene og byfortettingssonen. Denne bestemmelsen bør håndheves strengt. Regelen bør også ved neste rullering gjelde hele kommunen for å sikre gode gangforbindelser og motvirke barrierevirkninger ved utbygging utenfor byfortettingssonen.



Illustrasjoner av områder i Indre Bergen (over) og ytre Bergen (til høyre) i samme målestokk. Det tette byområdet i Indre Bergen har mange beboere og en bystruktur med mange alternative ruter og veier inn og ut av området. I boligområdet i Ytre Bergen ligger vegene i store slynger og det er mange blindveger som kan være ødeleggende for gålysten.

Figur, fra Nasjonal gåstrategi 2012

Satsing 3:

I større befolkningskonsentrasjoner med få målpunkt innen gangavstand, skal det legges til rette for nye målpunkt.

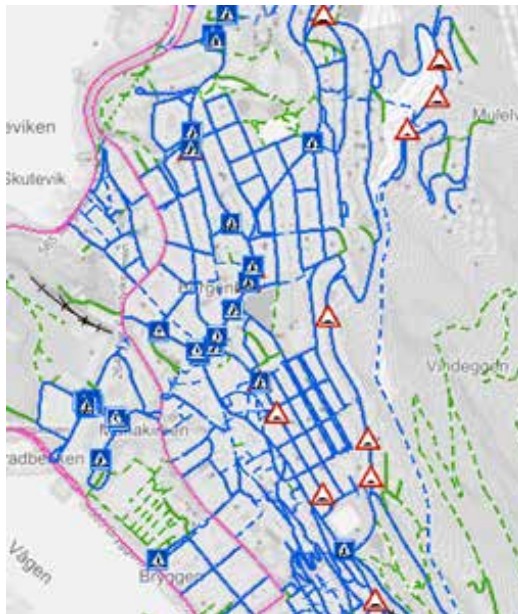
Store deler av kommunen har blitt bygget ut etter prinsipper om funksjonsdeling. En stor etterspørsel etter boliger har resultert i større befolkningskonsentrasjoner uten gangtilgjengelighet til daglige målpunkt. I slike områder bør det etableres tjenestetilbud som gjør det lettere for folk å gå i hverdagen (se også KPS Bergen 2030, satsing 3 'Gåbyen').

Satsing 4:

Flere viktige fotgjengerforbindelser bør reguleres som offentlige for å sikre allmennheten tilgang og høy standard på vedlikeholdet.

I og rundt Bergen sentrum er hovedandelen av gangtraseene eid av det offentlige. I bydelene er imidlertid store deler av gangveinettet privat eid og driftet. I mange tilfeller kan slike private gangforbindelser fungere godt. Allmennhetens ferdsel gjennom private gangforbindelser kan også være konfliktfylte. Det kan være usikkerhet om hvorvidt man har rett til å ferdes, drift og vedlikehold, uenighet om standard og oppgradering.

Regulering av flere private gangforbindelser til offentlige vil skape større forutsigbarhet for allmennhetens ferdselsrett. Det sikrer tvangsgrunnlag for gjennomføring, og gir kommunen mulighet til å overta eierskap av traseen. Det er naturlig at kommunen overtar driftsansvar for viktige gangforbindelser, og det må i den sammenheng påregnes økte driftsutgifter. Det er samtidig en naturlig del av fortettingen.



Fjellsiden/sentrum til venstre og Åsane bydelssenter til høyre. Røde og rosa er riks- og fylkesveg. Blå farge er kommunal veg. Grønn er private veier. Ved siden av at maskevidden er stor er også en svært liten andel av veiene er offentlig eid og driftet i bydelene- her vist ved Åsane.

Indikator for måloppnåelse, delmål 1:

- Er hensynet til de gående ivaretatt i byggesaker og reguleringsplaner ?
- Har vi fått flere offentlig regulerte gangforbindelser?
- Andel av befolkningen som bor i områder med god gangtilgjengelighet. Kan måles underveis med ny gangtilgjengelighetsanalyse hvert 4 eller 5 år.
- Andel av byfortettingssonen med god gangtilgjengelighet. Kan måles underveis med ny gangtilgjengelighetsanalyse hvert 4 eller 5 år.
- **Samt, tilsvarende indikatorer som oppfølging av Byvekstavtaler og bymiljøavtaler:**
Indikator for areal: Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt (km), og besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt (km), for følgende områder:
 1. Utvidet sentrum
 2. Ytrebygda
 3. Fyllingsdalen
 4. Indre Arna
 5. Åsane
 6. Fana
 7. Loddefjord

MÅLRETTET OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET



Delmål 2:

Gangnettet skal oppgraderes for å få flere til å gå.

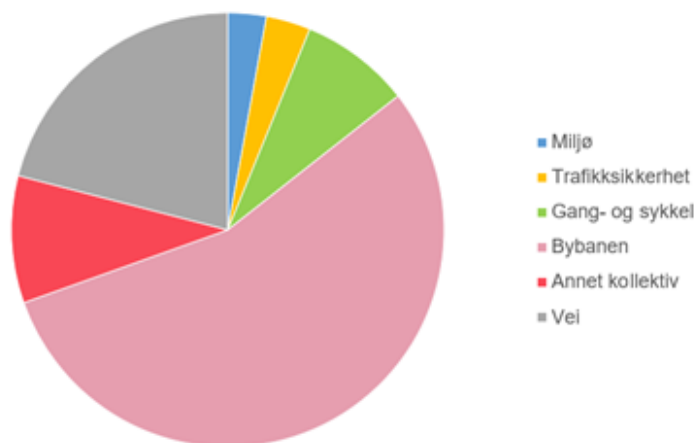


I tillegg til å sikre bilens fremkommelighet, har det siden Bergensprogrammets oppstart blitt jobbet målrettet og strategisk for å få flere til å sykle og reise kollektivt. Den offentlige satsingen på fotgjengerne har vært mer fragmentert.

Bergensprogrammets (nå Miljøløftet) ressursbruk på de ulike innsatsområdene 2010- 2017 er illustrert på figuren under. Gang- og sykkeltiltak har hovedsakelig blitt rettet mot målsetning om økt sykkelandel. Trafikksikkerhetstiltak ivaretar hele kommunen og alle transportgrupper. Innenfor dette feltet har det likevel blitt satset mye på fotgjengere med målsetning om økt trafikksikkerhet. Miljøtiltak har for det meste vært gjennomført i sentrum. Disse har hatt fotgjengere som prioritert gruppe, samtidig som brukerne av tilbudene har vært mange. Opprustning av gangforbindelser til bybanen er et marginalt prosjekt i kostnadssammenheng som har vært finansiert med belønningsmidler, og er ikke dekket inn av figuren. Kollektiv- og veisatsingen har stått sterkt i Bergen. Satsingen på kollektiv har vært svært kostbart, men den har ført til økte kollektivandeler og nedgang i bilbruken. Tiltak rettet mot fotgjengere har vært marginal, og de siste årene har også gangandelen stått stille.

Dersom vi skal oppnå målsetningen om økt gangandel og trygge og attraktive gangforbindelser, må partene og Miljøløftet bruke midler på å utvikle infrastrukturen for de gående.

Fordeling
Bergensprogrammet 2010-2017



Figur: Omtrentlig beregning av ressursbruken i Bergensprogrammet 2010- 2017, fordelt på tiltaksområder (Kilde: basert på årsmeldinger fra Bergensprogrammet).

Målsetning 2 innebærer at det må settes av tilstrekkelig med midler til planlegging og til gjennomføring av gange-tiltak. Premissene er en satsing på sentrale områder med bakgrunn i målsetning om økt gangandel i alle bydeler, på gange til kollektiv for å bygge opp under kollektivsatsingen, på barn som en sårbar fotgjengergruppe og på trafikksikkerhet for å ivareta alle kommunens innbyggere og for å bygge opp under nullvisjonen.

Dersom målsetningen skal oppnås er det nødvendig å målstyre og porteføljestyre alle gange-tiltak. Med bakgrunn i det ovenstående foreslås det innsats innenfor 4 satsinger med hver sine prioriteringskriterier. Prosjektene bør porteføljestyres innenfor hvert sitt område.

Satsing 1:

Det skal gjennomføres tiltakskartlegginger og oppgraderinger av gangnettet rundt bydelssentrene og utvidet Bergen sentrum.

For å øke gangandelen, er det viktig at det eksisterer et godt utbygd og finmasket gangnettverk med høy kvalitet. Gangnettet i Bergen har et stort potensial for forbedring med nye lenker, og oppgradering av eksisterende tilbud. KPA2018 stiller krav ved ny utbygging. Det er likevel slik at i store deler av Bergen vil det ikke bli nevneverdig ny utbygging de nærmeste årene, samtidig som det er behov for å oppgradere gangnettet dersom vi skal oppnå målsetninger om økt gangandel.

Det burde satses nesten utelukkende på utvidet Bergen sentrum dersom målet kun er en økning av den totale gangandelen for kommunen. Gåstrategien har imidlertid med seg en rekke andre overordnede føringer og mål. Det skal derfor utarbeides tiltakskart for gangnettet for utvidet Bergen sentrum og rundt bydelssentrene (ca. 1 km radius). Bakgrunnen er KPS og en uttalt satsing på alle bydeler kombinert med målsetning om økte gangandeler i alle bydeler. Ved å satse på bydelssentrene og rundt Bergen sentrum satser vi innenifra og ut. Det satses på samfunnsbygging, stedsreparasjon, og stedsutvikling gjennom å skape gode arenaer for gange i hver bydel.

Tiltakskartene skal gi grunnlag for reparasjonstiltak av gangnettet i Bergens mest sentrale områder. Det tas utgangspunkt i dagens befolkningsstruktur og behov. Manglende lenker og behov for oppgradering på eksisterende lenker skal identifiseres. Universell utforming og utvikling av gode sentrale byrom har høy prioritet. Identifiserte tiltak skal ligge til grunn for handlingsplaner for investeringer på gange. Et finmasket gangnett og byromsanbefaling ved fortetting i KPA2018 kommer i tillegg til reparasjonstiltakene.

Tiltakskartene bør også ligge til grunn for prioriteringer til drift da det vises ruter som bør og kan være universelt utformede- disse bør prioriteres ved drift.

Vedlagt strategien er metodebeskrivelse, og kort beskrivelse av anbefalte tiltaksområder, samt eksempel på gjennomført kartlegging fra Loddefjord. Metodikken med prioriteringskriterier og fremstillingen bør brukes når det skal utarbeides gangnettkart for øvrige områder.



Tiltaksområder for reparasjon av gangnettet. For nærmere avgrensinger se ved vedlegg til strategien.

Gangnettkartene kan enten utarbeides som selvstendige prosjekt, eller i forbindelse med større planarbeid.

Det bør tidsmessig være mulig å utarbeide samtlige gangnettkart og gjennomføre en rekke tiltak innenfor strategiperioden. De tiltakene som ikke blir gjennomført bør videreføres til neste strategiperiode.

Investerte kroner i strategiperioden bør gjenspeile antall innbyggere og målpunkt. Det vil si at områdene med flest målpunkt og innbyggere bør få størst investeringer.



Hjertesone ved Fridalen skole

Satsing 2 :

Hjertesone skal etableres for alle barneskolene. Prioriterte gangforbindelser inn til skolene skal oppgraderes.

Barn er sårbare trafikanter. De er også spesielt utsatt for trafikkfare da de kan mangle nødvendige ferdigheter for å ferdes trygt alene i trafikken. Det er også i denne fasen av livet grunnlaget for gode vaner legges. Satsing på barns mobilitet og sikkerhet i trafikken er i tråd med overordnede statlige og kommunale målsettinger.

19 oktober 2016 gjorde bystyret et vedtak om at alle Bergens barneskoler skal etablere Hjertesoner. Etablert arbeidsgruppe mener den beste tilnærmingen for å lykkes er:

- *Reguleringer av biltrafikk eller tilrettelegging for biler utenfor skolens område*
- *Endre holdninger og adferd gjennom samarbeid mellom skole og hjem*
- *Øke kunnskap og bevissthet for at flest mulig skal gå og sykle*
- *Finne løsninger som er gjennomførbare i gjeldende trafikkmiljø rundt skolene.*

Skolene i Bergen har ulike utfordringer med hensyn til

trafiksikkerhet og muligheter for trygg av- og påstigning. Derfor er det hensiktsmessig med en tilnærming som fanger opp felles utfordringer som alle skolene kan ha. I tillegg arbeides det med en veileder for utforming av uteområder ved planlegging av nye skolebygg.

Satsingen er et allerede igangsatt prosjekt som sammenfaller godt med målsetningene i gåstrategien om trygge og attraktive gangforbindelser. Det bør være mulig innenfor strategiperioden å innføre hjertesone med tiltak for alle byens barneskoler. Det anbefales videre at det etableres samarbeid mellom trafiksikkerhetsatsingen og hjertesone- arbeidet for satsing på trafiksikre skoleveier i tråd med ambisjonene i kommunens trafiksikkerhetsplan (2018- 2021).

Satsing 3:

Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres.

I Bergen er det flest ulykker med påkjøring bakfra, deretter fotgjengerulykker, kryssulykker og utforkjøring. En sammenligning mellom fem-årsperiodene 2007- 11 og 2012-16 indikerer at det er størst reduksjon i antall påkjøringer bakfra, kryssulykker og utforkjøringsulykker, mens det er mindre reduksjon i antall fotgjengerulykker. Når vi ser på de alvorlige ulykkene, så er det flest drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker. I forhold til dette bør trafikksikkerhetsarbeidet i første rekke rettes mot fotgjengerulykker (Kilde: Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Miljøløftet 2018-2021).

Miljøløftet har en trafikksikkerhetsgruppe (TS-gruppen) som hvert fjerde år legger frem en tiltaksplan. Målsetting i trafikksikringsarbeidet i Miljøløftet bygger på nullvisjonen. Trafikksikkerhet for fotgjengere er en viktig del av det å skape et trygt og attraktivt gangnett, og fotgjengere er også en prioritert gruppe i ts-arbeidet til Miljøløftet.

Prioriteringskriteriene til ts- tiltak for myke trafikanter i Miljøløftet sammenfaller i stor grad med kommunens prioriteringskriterier:

1. *Der det er registrert eller høy risiko for fotgjengerulykker.*
2. *Der mange yngre krysser veg.*
3. *Der det er mange fotgjengere med særskilte behov som krysser veg.*
4. *Eksisterende gangfelt der det er større sikkerhetsmessige avvik.*
5. *Strekninger som mangler god separering mellom gående, syklende og kjørende.*
6. *Strekninger med registrert høyere fartsnivå enn ønskelig, og med høy grad av utrygghet.*

Strekninger med registrerte alvorlige ulykker blir naturligvis prioritert høyest. Ved prioritering mellom områder der det er registrert mindre alvorlige ulykker anbefales det at det prioriteres der det er registrert et større antall mindre alvorlige fotgjengerulykker og/eller stort antall fotgjengere (det med bakgrunn i tellinger eller tetthetskart, se vedlagt gis- analyse).

Trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig del av satsingen på fotgjengere, og dette arbeidet ivaretar hele kommunen, og alle Bergens innbyggere. Det må prioriteres midler og ressurser til denne viktige delen av satsingen på fotgjengere.

Satsing 4:

I større kollektivprosjekter må det gjøres en evaluering av gangforbindelsene inn til holdeplassene, og om det må gjøres kartlegginger som grunnlag for tiltak.

Omtrent 50 % av en kollektivreise i tid er gange og 9 av 10 kollektivreisende går til holdeplassen. Samtidig kan distansen vi mener det er greit å gå til en holdeplass variere med hele 70 % . Når folk er villig til å gå lengre, betyr det at kundegrunnlaget kan økes uten endring i kollektivinfrastrukturen. (Hilnhutter 2016)

Gange er nær knyttet til kollektivtrafikken. Enhver økning i kollektivandelen betyr også en økning i andel gående.

Til tross for dette, har gange til holdeplasser fått en liten plass i den kostbare og omfattende kollektivsatsingen gjennom Bergensprogrammet. Fokuset har stort sett dreid seg om utforming av selve holdeplassen.

Rapportene 'Gangveier til bybanen' (2011- 2012) var de første i sitt slag som tok for seg temaet gangforbindelser til holdeplass i Bergen. Rapportene ble utarbeidet i etterkant av regulering av bybanen, og som separate prosjekt. I Bergensprogrammet var det lite interesse for temaet. Rapportene om gange til kollektiv 'falt mellom alle stoler'. Det lykkes imidlertid å få belønningsmidler til prosjektet, og Bymiljøetaten i Bergen kommune har gjennomført tiltak under tittelen 'snarveier til bybanen'.

For å få flest mulig brukere ved kollektivinvesteringer, må det å vurderes om gangforbindelsene inn til holdeplassene er gode nok ved større kollektivprosjekt. Det vises til prosjektet gangforbindelser til bybanen som kartleggingsmetode, samt vedlagt kartlegging og metodebeskrivelse for sentrumsområder. Det bør i forkant av prosjektet settes et ambisjonsnivå for kvalitetet og maskevidden til forbindelsene.

Satsing 5:

Det skal etableres en database for innspill av fotgjengertiltak.

I forbindelse med planarbeid kommer det innspill fra innbyggere om ønskede tiltak for fotgjengere. Spesielt i forbindelse med utarbeiding av kommunens trafikksikkerhetsplan gjøres det et omfattende medvirkningsarbeid. En rekke av innspillene er ikke nødvendigvis trafikksikkerhetstiltak, men de kan likevel være gode tiltak for å forbedre forholdene for fotgjengere.

For å sikre medvirkning og ivaretagelse av verdifulle innspill må det etableres en tverrfaglig og tverretattlig innspillsdatabase for fotgjengertiltak.

Indikator for måloppnåelse, delmål 2:

- **Økt gangandel i utvidet sentrum og rundt bydelssentrene (RVU).**
- **Andel tiltak i kartleggingene som er gjennomført.**
- **Færre trafikkulykker med fotgjengere og økt opplevd trygghet.**
- **Flere barn og unge som går til skolen.**
- **Økt kollektivandel.**

SAMSPILL I TRAFIKKEN



Delmål 3:

Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming, amhandling i, og alternativ bruk av gangareal.



Prioritering av biltrafikk foran de gående innebærer ofte omveger, kø, lange ventetider og dårlig miljøkvalitet for de gående. Gåendes fremkommelighet skal være utgangspunktet ved utforming av trafikkanlegg.

Et godt samspill mellom trafikantene må ta hensyn til stedets karakter og ulike transportbrukere og prioritere fotgjengernes trygghet, sikkerhet, og framkommelighet.

De ulike byrommene brukes til funksjoner som møblering, skilting, avfallsbeholdere, handel og servering. Disse elementene er en viktig del av trafikken og bylivet, men fremkommelighet for fotgjengerne skal sikres før gangareal kan tas i bruk til andre formål.



Satsing 1:

Gående som trafikantgruppe skal prioriteres i utforming av alle trafikkanlegg.

Satsing 1.1. For å sikre prioritering av fotgjengerne angis noen hovedprinsipper for utforming av gangnettet.

Generelle prinsipper:

- Ved all planlegging av trafikkanlegg bør prosjektet innledningsvis avklare trafikale ambisjoner og viktige målgrupper. Hovedprinsippet er at forholdene for fotgjengerne fortrinnsvis skal bedres, aldri forverres.
- Prinsipper om universell utforming (Håndbok V129) skal legges til grunn ved utforming av all infrastruktur for gående. Avveining mellom fullstendig universell utforming og behov for korte distanser for fotgjengere løses ved at det kan etableres tverrforbindelser uten full universell utforming dersom det finnes alternative ruter. (se KPA 2018).

Med utgangspunkt i transportpyramiden som vist i KPS skal fotgjengerne prioriteres høyt ved utforming av alle typer trafikkanlegg. Dette innebærer at følgende prinsipper for utforming bør legges til grunn i hele kommunen:

- Trafikkanlegg for bil skal utformes slik at det gir så korte avstander som mulig for fotgjengerne, samt holde farten nede for bilistene. Antall kjørefelt bør begrenses og T- og X -kryss bør velges fremfor rundkjøring.
- Økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk er utgangspunktet for dimensjonering av infrastruktur.
- Kryssing av vei bør skje i plan. Dersom planskilt kryssing er nødvendig, bør dette foregå i bro over veien. En eventuell omveg for fotgjengere bør være kortest mulig.
- Det skal etableres flest mulig sikre og attraktive krysningspunkter for gående.
- Det skal være maks 70 meter mellom gangårene.
- Fortau bør være tosidig og minimum 2 meter. I boliggater med lav trafikk og fart 30 km/t, kan gående benytte kjørebane eller ensidig fortau.
- Syklister skal i størst mulig grad separeres fra fotgjengere.
- Der fortau skal brukes som venteareal for kollektiv, bør det settes av areal til dette i tillegg til ferdseareal til fotgjengere.
- All planlegging må ta stilling til om det er behov for areal til tekniske installasjoner og møblering på fortau slik at den faktiske bruken ikke går på bekostning av fremkommeligheten til fotgjengerne.

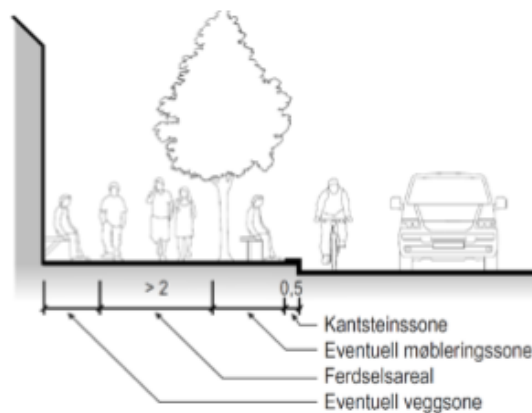


I byfortettingssonen og sentrumsområdene bør prinsippene være strengere, og følgende tillegg bør gjelde her:

- I henhold til KPA2018 skal ferdselsårer her bygges som gater og utformes med hovedvekt på tilgjengelighet for myke trafikkanter. Trafikkarealet for bil utformes med færrest mulig kjørefelt, en stram geometri og mange sikre og attraktive krysningsmuligheter for fotgjengere.
- Kysningsavstanden for de gående bør være kortest mulig, skje i plan og fortrinnsvis uten lysregulering.
- Rundkjøring skal kun unntaksvis etableres. For å sikre gode kryssinger fotgjengere skal T- og X- kryss velges.
- Gangbroer over gate tillates ikke.
- Det skal etableres et finmasket byroms- og gangnett med maks 70 meter mellom gangårer.
- Det bør etableres flest mulig bilfrie områder i form av plasser og gågater.
- Bruk av sambruksgater kan etableres på grunnlag av erfaringer og evalueringer.
- Fortau bør være tosidig og utformes så brede som mulig.
- I gater med mange gående og aktive fasader bør det benyttes en fortausbredde på 4-10 meter for å gi plass til fri gangbredde med møblering og sideaktivitet.

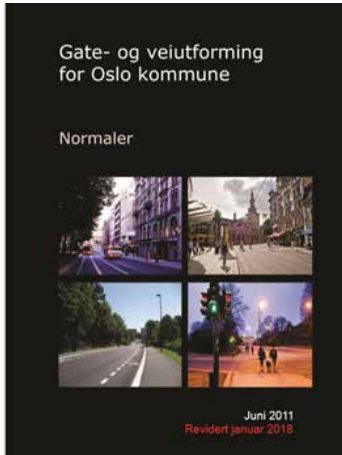
En rekke gater i Bergen har over tusen gående i makstimen. Det vil derfor være behov for å angi ferdselsareal med utgangspunkt i et høyt antall brukere. I gater der nåværende og fremtidig gangtrafikk er høy bør det tas utgangspunkt i dimensjoneringsmetoder og en høy ambisjon for fremkommelighet og trivsel. TØI viser i sin rapport 'kunnskapsgrunnlag for gåstrategier' 2019, til en versjon av PLOS som er benyttet i London. Frem til Vegdirektoratet kommer med et dimensjoneringsgrunnlag bør denne metoden være aktuell også i Bergen.

- I gater med mindre aktivitet bør fortau være tosidig med et *ferdselsareal* på minimum 2 meter i henhold til tabell B2 i N100. (se figur B1 under)
- Fortau i boligveger kan etableres med 2 meters bredde. Smale boligveger med lav fart og liten gang-, sykkel- og biltrafikk kan etableres uten fortau.



Figur B.1: Inndeling av fortauet i soner med breddekrav (målt i m)

Figur: Prinsippkisse fra del B Gater i Veg- og gateutformingshåndboken, N100



Figur A.1: Områder i Oslo som omfatter henholdsvis den tette og den åpne by.

Oslo kommune har en relativt omfattende gatenormal som blant annet angir prinsipper for tilrettelegging for ulike grupper og hvor gater og veier er hovedprinsipper for utforming.

Satsing 1.2. Vegnormalen for Bergen bør revideres for å konkretisere løsninger for de ulike trafikantgruppene

I punktene over er det forsøkt å konkretisere noen prinsipper for utforming for fotgjengere i Bergen. Behovet for avklaring og ambisjoner i forhold til løsninger er også i aller høyeste grad til stede for de andre transportformene. Det anbefales derfor at det utvikles en utfyllende gate- og vegnormal for Bergen.

Gate- og vegnormalen bør angi standarder for utforming for bil, kollektiv, sykkel og fotgjengere i de ulike delene av byen, og knyttes opp til overordnede målsetninger for areal- samfunnsutvikling og miljø.

Et slikt prosjekt kan eventuelt være en del av et arbeid med en overordnet transportstrategi for Bergen.



Satsing 1.3: Det skal utvikles en veileder for materialbruk i sentrale byrom

Nasjonal gåstrategi peker på at tiltalende omgivelser har betydning for både opplevd distanse og valg om å gå.

I sentrumsområdene er målpunktene tette og bylivskvaliteter vil tiltrekke seg mange brukere. Bergen sentrum har vakre byrom i form av blant annet gater og plasser. En av grunnene til at disse byrommene anerkjennes som vakre både nasjonalt og lokalt er solide og eksklusive materialer med utstrakt bruk av naturstein.

Det må utvikles en veileder for materialbruk i sentrale byrom. Veilederen skal sikre at estetikk og kvalitet vektlegges samtidig som hensynet til fotgjengere, syklistene og universell utforming ivaretas. I bydelene vil hensikten være å heve kvaliteten og ta i bruk erfaringene fra opprustning av byrommene i sentrum.

Satsing 2:

Ved regulering av samhandlingen i trafikken skal fotgjengerne prioriteres

Satsing 2.1. Hastighetsnivået må ligge under 30 km/t i store deler av kommunen.

Over 65 prosent av fotgjengere vil overleve dersom de blir påkjørt av en bil som kjører i 30 km/t. Kjører bilen i 50 km/t vil kun 10 prosent ha stor sannsynlighet for å overleve.

Lavere fart gir en tydelig prioritering av fotgjengere og syklister. I tillegg til å bidra til nullvisjonen vil lavere fart gi bedre fremkommelighet for fotgjengerne og mindre støypåvirkning.

Det skal derfor gjennomføres flere fartsdempende tiltak i hele kommunen med hensikt om å oppnå en fart på 30 km/t eller under. Boliggater og skoleveier bør bli spesielt prioritert. 30 km/t skal være hovedregelen i byfortettingssonen og i sentrumsområdene.

Med til fartsdempende tiltak regnes skilting av lavere fartsgrense, fartshumper/fartsputer, opphøyde gangfelt, fartsvisningstavler, rumlefelt/sinusmerking, sideforskyving, oppstramming av kryss, innsnevring av kjørebane m.m.

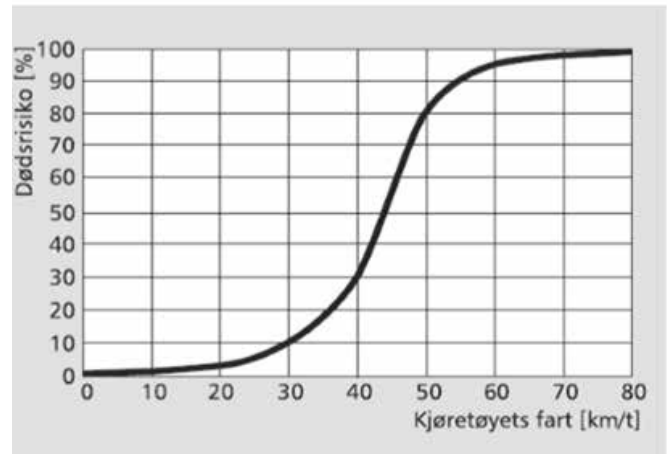
Det er ikke anledning etter skiltnormalen å skilte veier med fartsgrense 20 km/t. I flere eksisterende gater i Bergen vil en maksimal fartsgrense på 20 km/t være mest forsvarlig og egnet. Det anbefales derfor at det opprettes en dialog med Vegdirektoratet om å kunne benytte skilt med 20 km/t.

Det kan avslutningsvis nevnes at selv om satsingen har ambisjon om områder med hastighet under 30 km/t vil enhver reduksjon av fartsnivået kunne komme fotgjengere til gode.

Et eldre 20 km/t skilt i Lille Øvregate. Dette vil ikke kunne tillates gjenopsatt under gjeldende regelverk (2019).

Satsing 2.2 Forgjengeres prioritering skal styrkes i lyskryss.

Noen steder er lyskryss nødvendig. For å sikre fotgjengere fremkommelighet bør omløpstiden i kryss bør ikke overstige 60 sekunder. Det bør vurderes om signalanleggene kan hvile med grønn mann, og om det kan installeres nedtellingsbokser.



Prinsskisse for dødsrisiko for gående ved påkjørsel av motorkjøretøy (Kilde: Håndbok 127)





Satsing 2.3. Det skal settes i gang et prosjekt for å redusere konfliktnivået mellom gående og varelevering.

Tjenesteyting, spisesteder, handel og kulturaktivitet er en viktig del av bylivet. Det må legges til rette for virksomheter som krever en enkel og logisk avvikling av varelevering. Vareleveringen må likevel ikke gå på bekostning av fotgjengernes fremkommelighet, trivsel og trygghet.

Vareleveringen utgjør en betydelig andel av støyen i sentrum, og skaper uoversiktlige situasjoner. Dette går utover fotgjengerne og bylivet. Det må også stilles spørsmålsteget ved om reglene for vareleveringen fungerer. Spesielt gjelder dette reglene om tidsavgrenset innkjøring på plasser og i gågater. Tidsbegrensninger og mangel på parkeringsplasser er sannsynligvis også en utfordring for transportørene.

Det er behov for mer kompetanse om denne typen bylogistikk. Det må settes i gang et prosjekt som undersøker hvor de største utfordringene knyttet til varelevering er, og hvilke muligheter som finnes for å redusere konfliktnivået. Prosjektet må ha som ambisjon å ivareta fotgjengerne, men med god avvikling av varelevering.

Mulige løsninger som kan utredes kan være samleterminal for varedistribusjon kombinert med regler om levering i gitte tidsrom og sluser med hev- senk- pullerter som kan senkes til satte tider.

Satsing 2.4. Ulovlig stengte gangforbindelser skal åpnes.

Store deler av gangnettet i kommunen er i privat eie. Kommunen gjøres fra tid til annen kjent med at ferdselsårer over privat grunn er stengt eller skiltet av grunneier med 'ingen gjennomgang'.

Vi mener at friluftsløven gjelder i by og kan gi grunnlag for ferdselsrett på privat eiendom under nærmere vilkår. Ferdslsretten kan også følge av annet rettsgrunnlag, som for eksempel avtale eller hevd.

Hvorvidt allmennheten har ferdselsrett må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Stengsler som hindrer allmennhetens rett til å ferdes, kan dermed være ulovlig etter § 13 i friluftsløven. For å sikre at ganglenker holdes åpne for allmennheten, bør kommunen prioritere pålegg om fjerning av stengsler og private forbudsskilt i gangtraseer, jf. friluftsløven § 40.





Satsing 3:

Før gangareal kan brukes til alternative formål skal fotgjengernes ferdselsareal og ferdselslinjer sikres.

Satsing 3.1: Fremkommelighet for gående skal prioriteres høyt ved utleie av offentlig byromsareal. Det skal føres mer aktivt tilsyn for å sikre at regler og avtaler følges.

Uteservering, gatesalg, torghandel og arrangementer i byrommene er en del av bylivet som foregår på fotgjengernes trafikkareal. Det er ønskede aktiviteter, men det kan ikke gå utover fotgjengernes behov for fremkommelighet.

Bruk av offentlige byrom til overnevnte aktiviteter er underlagt en rekke ulike regelverk. Dersom noen ønsker å leie offentlige byrom er det aktuell veg/arealforvalter som gir tillatelse til utleie, mens Bergen kommune inngår leieavtale og fører tilsyn. Bergen havn leier selv ut det arealet de disponerer.

Bergen kommune har p.t. to byvektere som skal sikre at regelverk og avtaler overholdes. Byvekterne har et stort ansvarsområde, og klarer ikke dekke over alt til alle døgnets tider.

Skjenkekontroller er et annet virkemiddel for å følge opp på brudd på avtaler om uteservering.

Kommunedelplan sentrum (2001) ligger som utgangspunkt for bestemmelser om utleie av byrom og uteservering, som gjelder for kommunal grunn. Sammen med Vegloven er KDP sentrum utgangspunkt for utleie av riks- og fylkesveger. Kommunedelplan sentrum har under bestemmelsene til arealformålet Gangareal med byromsbruk definert en fotgjengerstandard. Etter det er det åpnet for bruk av byrommene til handel og servering på visse vilkår:

6.3 Gatesalg og uteservering Butikker og serveringssteder gis mulighet for gatesalg og uteservering i inn til 1 meters bredde langs fasade dersom krav om fri fotgjengerarealbredde på min. 3 meter, og eventuelt areal for holdeplass, varelevering og andre prioriterte aktiviteter er ivaretatt.

Frittstående gatesalg og større serveringsareal kan tillates der alle overordnede krav til fotgjengerbredde, salgsareal langs fasade, sykkelareal, kollektivtraseer og holdeplasser, varelevering, bilfremkommelighet, utrykning og nødvendig parkering, lokalt oppholdsareal og viktige visuelle og kulturhistoriske sammenhenger er ivaretatt.

Forutsetningen for tildeling av byromsareal til salg og servering, er et faglig skjønn med en samlet vurdering av alle de primære behovene. Dersom disse behovene er ivaretatt kan det leies ut i henhold til regelverket. Forutsetningen i forhold til gangbredde er at det skal være minimum 3 meter gangareal. Det betyr at dersom situasjonen tilsier at det er behov for et større gangareal må det settes av plass til det.

Gatesalg, torgaktivitet og uteservering går flere steder ut over fotgjengernes fremkommelighet. Dette er ikke i tråd med kommunedelplanens bestemmelser. Varer og skilt utenfor butikker tar stedvis en så stor del av fortauet at det er lite igjen til ferdselsareal. Torgaktivitet og arrangementer tar ikke nok hensyn til ferdselslinjene og behov for gangareal. Uteservering er etablert på fortau der fotgjengerstrømmene krever at hele arealet settes av til ferdsel for gående. Fortau leies ut uten at forflytningshemmede har en alternativ ferdselsrute.



Kompetanse om, og prioritering av, fotgjengernes behov for ferdselsareal må økes hos myndighetene som innvilger søknader om utleie. Dette innebærer at enkelte byrom ikke bør leies ut, og at andre kan få et redusert areal. I byrom hvor det ikke er identifisert konflikt med fotgjengere kan det leies ut mer areal dersom uteserveringen beriker bylivet. Det kan også kunne vurderes fleksible løsninger med ulike tillatelser på ulike tider av døgnet.

De ulike myndighetene/vegeierne må være koordinert slik at man er omforent om hva som er akseptable løsninger.

Sikring mot terror er høyaktuelt, spesielt ved større arrangementer i byrom. Det bør utarbeides gode prinsipper og løsninger for terrorsikring som samtidig ivaretar fotgjengernes fremkommelighet.

Det er må bevilges mer midler for å føre aktivt tilsyn med at avtaler og regelverk overholdes slik at fotgjengerne har god fremkommelighet. Uten tilstrekkelig bemanning på kontrollsidene, vil vi vanskelig kunne etterleve ambisjonene i strategien, ei heller få tilstrekkelig legitimitet for regelverket.

Det må også etableres hjemmelsgrunnlag for å fjerne hindringer umiddelbart. I dag kreves forhåndsvarsling etter Forvaltningsloven, noe som er problematisk når det er snakk om hindringer som går ut over trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Skjenkekontrollørene bør prioritere å ilegge prikker til aktører som skjenker på areal utover det det er leieavtale på.

I områder med mange fotgjengere er det naturlig nok attraktivt å drive med ulike former for salg, servering og arrangement. Flere steder ser vi at fotgjengerne må stå i kø for å komme seg frem. Det bør prioriteres å gjennomføre fotgjengertellinger og metoder for fotgjengerdimensjonering som de lokale veieierne kan enes om.



Satsing 3.2: Det skal ikke plasseres hindringer i gangakser. Installasjoner på gangareal krever først en analyse av fotgjengestrømmene.

I denne satsingen adresseres fastmonterte offentlige installasjoner av ulik karakter som er plassert på fotgjengerareal. Tekniske installasjoner knyttet til skilt, elektrisitet, avfall, lading, bysykler og installasjoner for beredskap i byrom omfattes her.

Det bør settes av plass til tekniske installasjoner på gangareal ved planlegging av ny infrastruktur for å unngå at ferdselsarealet til gående forringes. Det må også settes av tilstrekkelig plass til varelevering og renovasjon for å unngå parkering eller kraning over fortau.

Eksisterende fotgjengerareal er under konstant press ved utbygging av andre allmenntilretteleggende formål. I en tid med flere tekniske nyvinninger som krever installasjoner i byrommene er dette spesielt aktuelt.

For å sikre attraktive og trygge fotgjengerforbindelser må installasjoner på ferdselsarealet til fotgjengerne unngås. Sideareal, parkeringsareal eller trafikkareal for bil må velges foran gangareal. Dersom det ikke lar seg gjøre å plassere installasjonene utenom gangarealet bør det foretas en analyse av fotgjengerstrømmene, og gjennomføres avbøtende tiltak.

Krysset Strømgaten x Kaigaten er et av byens mest fotgjengertrafikkerte snitt. Ved etablering av installasjoner knyttet til bossnett er den naturlige fotgjengeraksen bygget igjen, noe som gjør at fotgjengerne må gå en unaturlig omvei eller ferdes over blomsterbed eller innimellom bossnettet. Her burde bossnettet blitt plassert et annet sted, og hvis ikke det var mulig burde vært gjennomført kompenserte tiltak som for eksempel sanert parkeringsplassen på bildet og lagt en ny gangakse over p- plassen og blomsterbedet.



Fra Råstølen. Oppstillingsplass for kranbil på fortau. Varelevering og kunder til butikk parkerer også opp markert areal på fortau.

Satsing 3.2.1.: Det bør ikke plasseres skilt i ferdssonen på fortau.

Skilting på fortau er omfattende i omfang, og behandles derfor som et eget underpunkt til satsing 3.2.

N300 gir detaljerte bestemmelser om oppsetting av skilt, men praksisen er svært varierende. Det er en utfordring at skilting blir satt opp midt i ferdssonen til fotgjengerne på smale fortau. Dette er til hinder for fotgjengerne og drifting av fortau. Det kan også skape farlige situasjoner ved at fotgjengerne blir tvunget ut i kjørebanelen.

Trafikkskilt må ikke settes opp på en slik måte at de er til hinder for fotgjengerne og drift av fotgjengerarealet.

Ved å sette opp skilt festet til en horisontalt utkraget arm fra husveggen unngås bruk av vegareal, samtidig som det blir enkelt å drifte fortau. En alternativ løsning på smale fortau kan være skilt, fra stolpe som står inntil husveggen som vist under.



Foto: skilt plassert midt i ferdssonen, noe som medfører at fotgjengere kan bli tvunget ut i veibanen.



Foto: alternativ, og anbefalt, skiltløsning, som også ivaretar fotgjengernes interesser.



3.2.2. Plassering og bruk av nye fremkomstmidler på gangareal må ikke være til hinder for fotgjengere

Nye miljøvennlige transporttilbud er høyaktuelt. I denne undersatsingen til satsing 3.2 behandles bysykler og små elektriske kjøretøy spesielt. Hensikten er å unngå at gode formål som å tilby befolkningen en miljøvennlig og effektiv transportmiks går negativt ut over fotgjengerne.

Bysyklene ble etablert i Bergen i 2018 i regi av Bergen kommune med samarbeidsparter. Ordningen har vist seg å bli svært populær, og er under stadig utvidelse. Stativene til bysyklene plasseres typisk på plasser/allmenninger, fortau og tidligere parkeringsplasser.

Små elektriske kjøretøy ble sidestilt med sykler i lovverket 10.april 2018. Dette betyr at brukere av disse kan, på linje med syklist, ferdes på fotgjengerareal på de gåenes premisser. I Oslo har flere kommersielle aktører etablert seg med utleie av elektriske løperhjul. Utleievirksomheten fører til et stort antall brukere av slike kjøretøy. Den økende bruken av slike fremkomstmidler i hovedstaden har fra flere hold blitt uttrykt som problematisk for fotgjengerne, i form av økt reell og opplevd utrygghet. Løperhjulene brukes i hovedsak på fotgjengerareal i stor fart. Blindedeforbundet har vært særlig kritisk. Hensettingen av løperhjulene etter bruk går også ut over fotgjengernes fremkommelighet og trygghet. De kan plasseres hvor som helst, og blir gjerne stående i gangareal.

For å sikre de gåendes interesser må det være et overordnet prinsipp at stativer for ulike kjøretøy ikke plasseres i fotgjengernes ferdselsareal. Behovet for slike fremkomstmidler må ikke komme foran fotgjengernes behov. På linje med øvrige installasjoner bør det heller ta av parkeringsareal eller kjørebane for bil.

Når det gjelder spørsmålet om å la kommersielle aktører slippe til med leievirksomhet av små miljøvennlige kjøretøy i offentlige byrom bør vi styre dette på en måte som ivaretar fotgjengerne. Eventuelle tillatelser bør være styrt og basert på kunnskap og erfaringer fra andre byer. Hensetting av kjøretøy på fortau bør ikke tillates.



Solheimsgaten

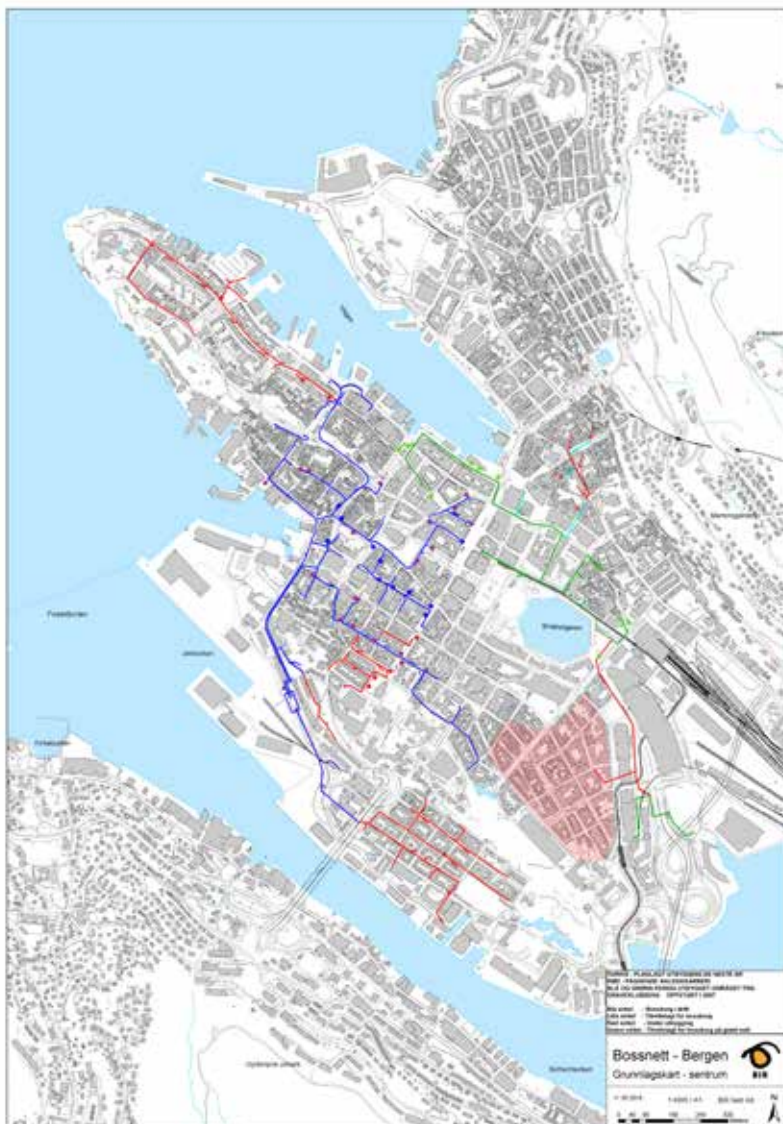
Satsing 3.3: Ferdelsårer for fotgjengere må ikke hindres av bosspann.

I nye byggeprosjekter stilles det krav i KPA2018 om renovasjonsteknisk plan. Avfallsløsninger må i minst mulig grad oppta areal i byrom. I tilknytning til en rekke eksisterende næringslokaler og boligbygg er det imidlertid ikke satt av egen plass til utsetting og oppbevaring av bosspann. Som et resultat blir bosspann satt ut på fortau, og står både på tømmedag og øvrige dager. Flere steder til hinder for fotgjengerne, i tillegg representerer de risiko og ulempe knyttet til skadedyr, lukt, brannfare og trafikkrisiko ved henting av boss. Dette er spesielt utfordrende i sentrumsområdene.

Med målsetning om å redusere de negative konsekvensene for fotgjengerne, samt oppnå en rensligere by, ble det i 2008 satt i gang prosjekt med bosspannett i Bergen sentrum. Bosspannet er bygget ut for 7000 husstander. 200 næringsdrivende har frivillig valgt å slutte seg til systemet. Dette er et godt tiltak for bymiljøet og fotgjengernes fremkommelighet, forutsatt at de tekniske installasjonene ikke plasseres til hinder for fotgjengere.

Ferdelsårer for fotgjengere må ikke hindres eller sjeneres av bosspann fra eksisterende og nye husholdninger og næringsdrivende. Utbygging av, og påkobling på, bosspannett må prioriteres. Siden bosspannett er et kostbart infrastrukturtiltak å bygge, vil det sannsynligvis kun være aktuelt å prioritere i enkelte sentrale områder. Det må derfor også jobbes med alternative løsninger for å samle og fjerne bosspann fra fotgjengerareal. I tillegg bør det prioriteres å bøtelegge dersom bosspann står ute i byrom utenom tømmedag.

Informasjon og holdningsskapende arbeid knyttet til dette temaet bør også prioriteres.



Utbygget og planlagt bosspannett i Bergen 2018.

Indikator for måloppnåelse, delmål 3:

- **I hvilken grad utformes trafikkanlegg etter prinsippene angitt i strategien?**
- **Har partene i Miljøløftet blitt enig om prinsipper for utforming av infrastruktur for gående?**
- **Er tiltakene for samhandling i trafikken gjennomført?**
- **Har fotgjengerne fått bedre fremkommelighet ved alternativ bruk av gangareal?**
- **Er det gjennomført mer kontroller av byromsbruk?**

DRIFT OG VEDLIKEHOLD



Delmål 4:

Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året.



Fallulykker blant fotgjengere er et stort trafikksikkerhets- og samfunnsproblem. Bakgrunn for fall kan være alt fra løs grus og skadet dekke til glatt underlag. Manglende vinterdrift medfører også at mange går ut i kjørebane, noe som oppleves utrygt og kan medføre en ulykkesrisiko. Manglende drift gir ikke bare økt risiko, men medfører også at flere lar være å gå. For handicappede og eldre kan det innebære at de lar være å gå ut i det hele tatt- noe som går ut over mobiliteten og livskvaliteten. For andre vil gange ikke være konkurransedyktig i forhold til andre transportmidler.

En offensiv satsing på drift og vedlikehold vil både kunne stimulere til mer gange, samtidig som utgifter knyttet til helse vil kunne reduseres.

Bergen bystyre vedtok den 30.01.2019 Strategi for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet i Bergen kommune 2019- 2028. Den kommunale drifts- og vedlikeholdsstrategien er spesielt ambisiøs og fremoverlent i sin prioritering av myke trafikkanter.

Hordaland Fylkeskommune har vedtatt Strategi for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet fram mot 2029 hvor de myke trafikantene skal prioriteres i Bergensområdet gjennom høy kvalitet på vinterdrift av gang- og sykkelveier. Kollektivholdeplasser skal også holde en høy standard gjennom tett oppfølging av drift og vedlikehold.

Begge strategiene peker på behov for betydelige økte bevilgninger for å stoppe forfallet, og for å kunne prioritere drift for myke trafikkanter i et grønt skifte.

Riks- og fylkesvegene i Bergen har generelt bedre drift- og vedlikehold enn kommunens veier, og det er behov for et større løft på de kommunale veiene. Det er likevel slik at for alle vegtypene følger drift av gangaksene driftsklassen til kjøreveien, selv om det ikke nødvendigvis er slik at der det kjører flest biler går det flest mennesker. Det er behov for en prioritering på de gåendes premisser for alle vegtyper.

Fylkeskommunens drifts- og vedlikeholdsstrategi er ikke like konkret, fremoverlent og ambisiøs på de gåendes vegne som den kommunale strategien. Innhold i mål og satsinger for gåstrategien er her derfor i stor grad hentet fra Bergen kommunes drifts- og vedlikeholdsstrategi, men det forutsettes at alle partene i Miljøløftet stiller seg bak disse.

Målsetning 4 innebærer et ekstra fokus på drift, og spesielt vinterdrift, samt at det skal jobbes med vedlikehold for å skape sikre og attraktive forhold for de gående. Det må likevel foretas prioriteringer. Målsetningen innebærer derfor også at det skal kommuniseres og være forutsigbart hvor og hvorfor standarden varierer.

Satsingene under har tatt opp i seg de foreliggende drifts- og vedlikeholdsstrategiene, med suppleringer i forhold til fotgjengernes behov.



Satsing 1:

Tilbudet for gående skal brøytes, strøs og kostes før, eller samtidig med, kjøreveg.

I kommuneplanens samfunnsdel fremgår det at gangveier og sykkelveier skal brøytes før eller koordinert med bilveier.

Fortau er en del av veien, og blir i skrivende stund håndtert etter eller samtidig med kjøreveg. Det bør etableres egne roder på fortau slik at vinterdrift av fortau kan utføres på gangnettet uavhengig av tilliggende kjørebane. Materiell og gjennomføring av slike roder må håndtere utfordringer som parkerte biler langs fortau. Fortau skal heller ikke benyttes som (primært) snølagringssted.

For at denne satsingen skal oppnås må rutinene endres. Det innebærer endringer i gjennomkjøringstider på driftssiden, nye føringer i driftskontraktene og behov for økte bevilgninger. Dersom det ikke blir bevilget mer penger kan en konsekvens være at driftshyppigheten til enkelte traseer for bil må reduseres.

Satsing 2:

Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres for drift- og vedlikehold. Det skal etterstrebes en gjennomgående vedlikeholdsstandard, uavhengig av vegeier.

Drift av fortau og gang- sykkelvei følger i dag bilveien, og det prioriteres derfor høyest der biltrafikken er størst. Hverken staten (SVV), fylket eller kommunen har definert hvor de viktige ferdselsårene til de gående er. Det foreligger ikke en systematisk oversikt over tellinger eller beregninger av antall gående.

Det bør utføres en grundigere kartlegging med tellinger, og eventuelt modellering av viktige ferdselsårer. Foreløpig tas det utgangspunkt i gangtilgjengelighetsanalysen og kart som viser befolkningstetthet- det bør prioriteres høyest der det er høyest befolkningstetthet og der det er tett med viktige målpunkt. Universelle forbindelser bør prioriteres først for å kunne gi et tilbud til alle.

Tilgjengelige og trafikksikre skoleveier er også en satsing i gåstrategien, og disse bør prioriteres høyt for drift og vedlikehold.

Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune, Statens vegvesen og private grunneiere bør samarbeide om kartlegging og klassifisering av gangnettet i driftsklasser og prioriteringsklasser til vedlikehold.

Satsing 3:

Alle viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes.

Ved siden av fortau, gangveier og gang- sykkelveier, består gangnettet også av stier, trapper og turveier. Mange er smale og kronglete og lider ofte av manglende drift og vedlikehold. Flere ligger på privat grunn og forvaltes ikke i regi av det offentlige, selv om de kobler kommunale tilbud sammen og utgjør viktige lenker i de kommunale gangnettene.

Satsingen krever at kommunen kartlegger og kartfester viktige forbindelser. Kommunen må også drifte og vedlikeholde viktige traseer som går over privat grunn, og samtidig sikre ferdselsretten ved avtale. Flere av traseene bør skiltes for å kommunisere at allmennheten har ferdselsrett.

Viktige gangakser uavhengig av type forbindelse bør driftes- og vedlikeholdet slik at de er tilgjengelig.



Satsing 4:

Politivedtektene må gjennomgås med tanke å ivareta fotgjengerne.

Huseier plikter å drifte gangarealet foran huset i området innbefattet av Politivedtektene. Dersom huseier ikke overholder pliktene sine kan kommunen dele ut bøter. Kapasiteten til å dele ut bøter er begrenset og huseier har rett på å få varsel før bot blir skrevet ut. I tillegg er folk ofte ute av huset når det begynner å snø. Resultatet er et gangnett med svært varierende driftsstandard og uten forutsigbarhet for fotgjengerne.

Området som omfattes av Politivedtektene brukes av et stort antall mennesker. Gangnettet her er finmasket, og målpunktene er mulig å nå til fots. Potensiale for flere nye gangreiser er stort. Det er derfor et paradoks at man strategisk skal satse på gående, men at det i det området der det går flest mennesker er lagt opp til et uforutsigbart og lite enhetlig system for drift.

Det er ressurskrevende for kommunen å overta driften av et finmasket gangvegnett med et stort antall viktige forbindelser. Dette er likevel en viktig problemstilling dersom man skal satse på de gående. Det må gjøres en gjennomgang av politivedtektene der de er i direkte motstrid med målsetningene i gåstrategien og drifts- og vedlikeholdsstrategien til kommunen. Løsningen kan for eksempel være at kommunen overtar hele driften, tar over ansvaret for enkelte viktige akser eller pålegger huseiere å organisere seg for å løse driften.

Området som omfattes av Politivedtektene





Satsing 5:

Kollektivholdeplasser og gangakser inn mot disse skal prioriteres.

I drifts- og vedlikeholdsstrategien til fylkeskommunen er det en satsing at kollektivholdeplassene skal holde en høy standard. Tilfredsstillende standard og god utforming av knutepunkt og holdeplasser er viktig for å heve den totale kvaliteten i kollektivtilbudet. I gåstrategien vil vi også peke på at det må prioriteres drift- og vedlikehold av viktige gangakser inn mot kollektivholdeplassene.

Satsing 6:

Det skal sikres gode informasjon- og kommunikasjonskanaler til brukerne.

Å vite hvorvidt gangaksen er brøytet er viktig for å kunne planlegge hverdagen. Det skaper forutsigbarhet og forståelse for prioriteringene blant publikum. Det må legges til rette for gjensidig kommunikasjon for å oppnå dette.

Synliggjøringen av statusen på drift- og vedlikehold bør være digital og oppdateres kontinuerlig, for eksempel ved bruk av GPS i driftskjøretøyene. Det bør også være enkelt å melde inn feil og se hvordan innmeldinger følges opp.

Indikator for måloppnåelse, delmål 4:

- **Reduksjon i antall eneulykker til fots.**
- **Antall kilometer gangforbindelser med høy driftsstandard sett opp mot antall brukere.**
- **Like god eller bedre dekkekvalitet på ganganlegg som på tilstøtende kjøreveg.**
- **Bedre drift av smale/trinnfrie/private gangforbindelser.**
- **Bedre drift i området innbefattet av Politivedtektene.**
- **God drift og vedlikehold inn til, og av kollektivholdeplasser.**
- **God kommunikasjon om drift og vedlikehold.**

KUNNSKAPSUTVIKLING



Delmål 5:

Kunnskap om fotgjengernes ferdsel må bedres og formidles. Metoder og verktøy for bedre fotgjengertilrettelegging skal utvikles.



Sammenliknet med andre transportformer finnes det lite systematisk og forskningsbasert kunnskap om gående- både internasjonalt, nasjonalt og lokalt.

Kunnskapsgrunnlaget til nasjonal gåstrategi (2013) og Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier (TØI 2019), peker på internasjonale, nasjonale og lokale kunnskapsmangler på strategisk satsing på fotgjengere- og evaluering av suksesskriterier. Fagmiljøene, kunnskapen og litteraturen rundt fotgjengersatsing er også fragmentert og mangslungen. På nasjonalt nivå er det begrenset med forskning, og det er også lite statlige føringer og anbefalinger knyttet til fotgjengernes behov for infrastruktur. Både evaluering og anbefaling av ulike løsninger, samt dimensjonering for fotgjengertrafikk (se N100) er langt mer begrenset enn for alle de andre transportformene.

Hensynet til de gående er som regel søkt implementert i de fleste prosjekter, men det er jobbet lite med ren prioritering og målrettet arbeid for å få flere til å gå og miljøene har lite dialog seg mellom.

Det overordnede målet knyttet til 'gåbyen' og transportpyramiden (KPS) begynner å få fotfeste blant fagfolk og politikere. Bevisstheten, kunnskapen og tanker om hvilke prioriteringer dette impliserer, og en omforent idé om hva som skal til er imidlertid ikke tilstede. Det er behov for bedre kunnskap om de gående, forhold for gående og hva som har effekt for å få flere til å gå.

Målsetning 5 innebærer at det i Bergen skal jobbes med å få opp kunnskap om fotgjengernes behov hos politikere og fagfolk i offentlig og i privat sektor. Det skal jobbes aktivt med å dele og implementere ny, og etablert kunnskap, samtidig må det utvikles lokal kunnskap som er tilpasset Bergen sine behov.



Satsing 1:

Kunnskap om gående skal formidles mellom planleggere, forskningsinstitusjoner og beslutningstakere. Det må jobbes mot en omforent faglig holdning.

Rapporten Barrierer mot mer bærekraftig mobilitet (2001-2019) fra Nordlandsforskning undersøker hvilke barrierer som hindrer utforming og gjennomføring av tiltak for mer bærekraftig mobilitet i Bodø, Bergen og Trondheim. Erfaringene er ikke at det mangler visjoner, ideer og politisk enighet, men at problemet oppstår når konkret politikk skal utformes og implementeres. Kunnskapsrelaterte barrierer er en utfordring.

Det er nødvendig at partene i Miljøløftet bevisstgjøres om målsetninger og tiltak angitt i gåstrategien og det må jobbes med å få opp et sterkt fagmiljø på gange på linje med fagfelt for sykkel og kollektiv. Gåstrategien angir en del satsinger og prinsipper, men fagfeltet må utvikles. Det må jobbes videre med å bli omforent om hva som er de beste løsningene for fotgjengere under ulike premisser. Kunnskapen og bevisstheten må formidles til alle relevante deler av organisasjonene slik at en kompetent vurdering av fotgjengernes interesser blir en del av alle prosjekt som kan ha en innvirkning på fotgjengernes fremkommelighet.

Samarbeid med relevante forsknings- og utdanningsinstitusjoner om temaet bør vurderes for å utvikle økt kunnskap.

Satsing 2:

Jevnlige tellinger og kartlegginger av gående skal gjennomføres.

Gjennom å vite mer om gåvaner, effekten av tiltak og behov er det lettere å finne gode løsninger for fotgjengerne. Ved å vise til konkrete analyser og tellinger vil man også kunne argumentere sterkere og mer effektivt ovenfor beslutningstakere.

Det eksisterer få forgjengertellinger i kommunen og det som finnes er ikke systematisert. Tellinger av gående kan brukes til flere ulike formål;

- gi tilstrekkelig plass til de gående
- gi input til simuleringsmodeller
- måle hvor attraktive ulike områder er for gående
- gi grunnlag for prioriteringer og kost- nytteberegninger
- gjennomføre evalueringer av konkrete tiltak
- måle endringer over tid
- analysere betydning av vintervedlikehold

Det er også nyttig å foreta følgende analyser og registreringer:

- oppholdsregistreringer
- adferdsregistreringer
- intervjuer
- byromsanalyser
- eldretråkk
- trygghetsvandring
- barnetråkk

Det er foretatt barnetråkkregistreringer på en rekke barneskoler i kommunen i forbindelse med områdesatsing og planarbeid. Det er også foretatt flere oppholds- og atferdsregistreringer opp gjennom årene i forbindelse med ulike prosjekter for opprustning av byrom. Resultatene av denne kunnskapsinnhenting er et bedre grunnlag for å forstå fotgjengernes behov og utarbeide løsninger basert på faktisk kunnskap om behov.

Det må gjennomføres flere tellinger av gående. Dette vil gi bedre grunnlag for å prioritere denne gruppen i konkurranse med andre transportgrupper, samt gi gode grunnlag for løsninger. Det anbefales at man først gjennomfører flere tellinger i utvidet Bergen sentrum siden det er her behovet er størst.

Barnetråkk, oppholds- atferdsregistreringer og andre registreringer og analyser må gjennomføres der man ser at det er et behov for ivaretagelse av enkelte grupper eller et større kunnskapsbehov inn i enkeltprosjekter.

Tellinger og øvrige analyser og registreringer av gående må samles i en kartbasert løsning der informasjon deles mellom partene i Miljøløftet.

Satsing 3:

Miljøløftet skal prioritere forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til å analysere gåendes atferd- og bevegelsesmønster.

I 'Byutredning for Bergen' (2017) er Regional transportmodell (RTM) brukt for å beregne effekt av ny gang- og sykkelbro Dokken – Laksevåg. RTM vil kun egne seg for å beregne gangtiltak som gir en avstandsreduksjon. Siden gangandeler påvirkes sterkt av kvaliteten på gangturen er det behov for verktøy for også å kunne måle effekt av kvalitetsforbedring av gangtilbudet. Utvikling og kunnskap rundt måling av kvalitetsforbedringstiltak for gående bør derfor også prioriteres i strategiperioden.

Ved etablering av infrastruktur for bil brukes det ofte framskriving for å etablere en standard som står seg ved en eventuell økning i trafikk. Ved et grønt skifte bør vi kunne snu på det og operere med framskriving for myke gående i henhold til overordnede mål om reduksjon av biltrafikk og økning av fotgjengertrafikk. Modeller for framskriving kombinert med bedre standarder og metoder for beregning av behov for areal til fotgjengerer bør prioriteres.

Ved å bruke geografiske informasjonssystemer (GIS) kan man bruke kartdata for å kartlegge forhold som kan påvirke gangtrafikken. Det kan brukes som et verktøy i arbeidet med å utvikle bedre kunnskap om de gående. GIS-analyser krever imidlertid et godt kartgrunnlag, og det er behov for mer kartlegging av infrastrukturen til fotgjengerne.

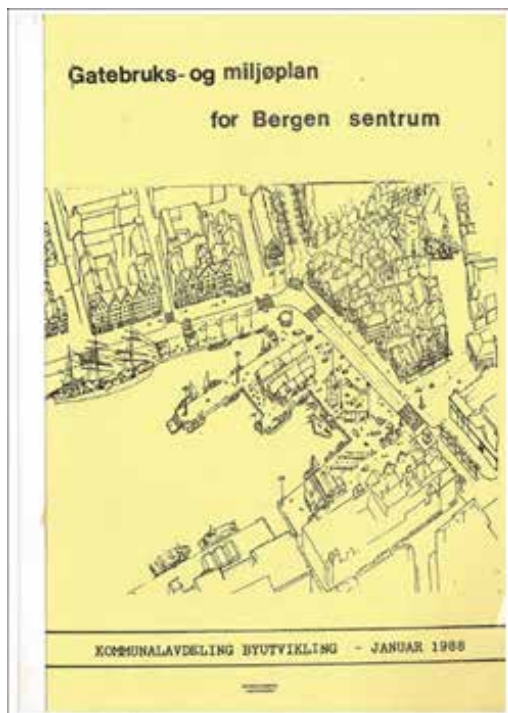


Satsing 4:

Kompetanse på gateutforming må økes.

I forbindelse med at Bergen startet opp arbeid med byfornyelse på 1970- tallet ble det etablert et sterkt tverretattlig samarbeid og fagmiljø på gate- og byromsutforming for sentrumsnære områder. Mens man i resten av kommunen konsentrerte seg om å bygge veier, var det forvaltning av gatenett som var utgangspunktet her. Fra 1970- tallet og frem til slutten av 1990- tallet ble det gjort store løft i gatenettet, og kompetansen og miljøet var stort. På et tidspunkt var til og med Bergen i front i Norge på gate- og plassutforming, og var forbilder for andre byer. Mens kompetansen på veiutforming har vokst fra 1970- tallet og frem til i dag har imidlertid miljøet rundt gate- og byromsutforming gradvis blitt mindre de siste 15- 20 årene.

Gateutforming skal være et hovedprinsipp for infrastruktur i byfortettingssonen. Kompetanse på gateutforming blir et viktig virkemiddel for å kunne utvikle en infrastruktur på fotgjengernes premisser. For at dette skal bli implementert i strategiperioden må kompetansen til gateutforming økes hos partene i Miljøløftet. Kunnskap og kompetanse innenfor geometrisk utforming, materialvalg, dimensjonering og systembetraktninger må utvikles. Det må settes inn større ressurser og flere ansatte innenfor dette fagfeltet.



Torgallmenningen 1986 og i skrivende stund. Parkeringssanering og plassopprustning til fordel for de gående.



Kongs Oscars gate som er blitt utformet som en sambruksgate, såkalt 'shared space'.

Satsing 5:

Miljøløftet må prioritere utviklingsarbeid knyttet til ulike typer fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger.

Som tidligere nevnt, tilbyr Vegdirektoratets håndbøker begrenset med verktøy dersom vi skal legge til rette for en infrastruktur der vi offensivt satser på de gående. I Bergen har vi lang erfaring med ulike typer fotgjengerprioritert infrastruktur. Det er imidlertid ikke gjort et systematisk og tilgjengelig arbeid på evaluering av hvordan de ulike løsningene har fungert og hvilke løsninger som er optimale under forskjellige forutsetninger.

Ved etablering av nye gater/gateoppustning anbefales det derfor at det gjøres før- og etterundersøkelser for å skaffe oss kunnskap om tiltakene og hva som fungerer. Analysene bør samles i en kartbasert løsning der informasjon deles mellom partene i Miljøløftet.

Satsing 6:

Forsøksprosjekter med mål om bedre forhold for fotgjengere bør prioriteres.

Det foregår en rivende utvikling på ny teknologi innenfor de fleste felt i samfunnet. Partene i Miljøløftet bør prioritere å utvikle og ta i bruk smarte transportløsninger. Ulike prosjekter kan dreie seg om fotgjengerprioritering i kryss, vegbelysning med sensorer for å samle inn informasjon om gående, bosnett med sensorteknologi osv. Bergen kommune er i skrivende stund involvert i 'Smart City', og har også sammen med blant annet Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, opprettet laboratorium for smarte transportløsninger, MUST.

Partene i Miljøløftet bør i strategiperioden satse på å utvikle teknologi for å bedre forholdene for fotgjengere.

Satsing 7:

Det bør utvikles bedre registre av ulykker der fotgjengere er involvert.

God kunnskap om ulykker og risiko er avgjørende for god tilrettelegging og drift og vedlikehold av veger og gater. Selv om vi i stor grad har statistikk over ulykker med gående hvor andre trafikanter er involvert vet vi lite om eneulykker med gående.

Eneulykker blant fotgjengere har tradisjonelt fått liten oppmerksomhet ettersom de ikke inngår i definisjonen av trafikkulykker (påkjørslar). Mens SSB sin offisielle statistikk viste at det bare var 104 ulykker skadde fotgjengere i Oslo i 2016, viste en registrering gjennomført av Oslo skadelegevakt i samarbeid med Helsedirektoratet og Statens Vegvesen at det reelle tallet var over 6000 (www.vegnett.no). Hele 97 prosent av disse var eneulykker. Om vinteren er det mer enn dobbelt så mange fotgjengerskader som om sommeren. De fleste skadene om vinteren skjer pga. fall på is og snø.

I en artikkel fra TØI (www.tøi.no) blir det pekt på noe av det samme med bakgrunn i svenske data. Pasientdata for 2017 fra samtlige svenske akuttstusykehus viser at 10 ganger flere syklistar og 15 ganger flere fotgjengere skades alvorlig i ulykker på veiene enn det som oppgis i deres offisielle politibaserte trafikkulykkeregister.

Ulykkesstatistikk brukes som grunnlag for prioriteringer og fysiske løsninger. Rapportene fra Oslo og fra TØI viser at det er behov for bedre statistikk knyttet til fotgjengerulykker som grunnlag for prioriteringer lokalt. Det anbefales derfor at det settes i gang tiltak for bedre innhenting av skadetail av fotgjengere i Bergen.

Satsing 8:

Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak.

For å kunne evaluere innsatsen til gåstrategien må innsatsen måles både underveis og i slutten av perioden for å se om en eventuell gjennomføring av tiltakene har hatt ønsket effekt i forhold til målsetningen. På et overordnet nivå, og i forhold til hovedmålsetningen om økt gangandel er det RVU for Bergensregionen som er det beste verktøyet for å måle måloppnåelse. De ulike delmålene i gåstartegien kan måles på ulikt vis, og hvordan er foreslått under hvert enkelt delmål med indikatorer.

Til slutt må hele innsatsen vurderes opp mot om hvorvidt gangtiltakene har blitt porteføljestyrt og målstyrt på en god måte. Har prioriteringskriteriene til strategien blitt fulgt, og har arbeidet blitt vurdert opp mot målsetningene på en god måte?

Indikator for måloppnåelse, delmål 5:

- **Har vi fått bedre tall og analyser som grunnlag for bedre kunnskap om fotgjengerne?**
- **Er kunnskapen lett tilgjengelig?**
- **Hva har vi oppnådd med forsøksprosjekter knyttet til de gående?**
- **Har kunnskapen, kompetansen og bevisstheten blant politikere og planleggere økt om fotgjengeres behov og hva som skal til for å oppnå økte gangandeler?**
- **Er det gjennomført evaluering av innsatsen til gåstrategien?**

GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON



Delmål 6:

Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjenger-satsingen skal være tilgjengelig.



I Miljøloftets overordnede kommunikasjonsplan for 2018/19 er det et mål om at kommunikasjonsarbeidet skal bidra til å skape synlighet, endring og koordinering. Ved å være synlig er ambisjonen å øke kunnskap og bygge tillit. Endring peker på en ambisjon om å påvirke flere til å reise miljøvennlig. Ønske om koordinering knytter seg til ønske om å være omforent og ha god informasjonsflyt innad i Miljøloftet. Målsetning 6 har tatt opp i seg de tre hovedpilarene i kommunikasjonsplanen og konkretiserer et langsiktig mål for hvordan det skal jobbes med gåkultur og kommunikasjon knyttet til gange.

Målsetningen innebærer at det skal jobbes med holdningsendrende kommunikasjon for å få flere til å gå. Dette arbeidet må være målrettet inn mot grupper hvor erfaring og forskning viser at det er størst effekt. Ulike mobilitetsaktiviteter bør samordnes for å få større effekt av tiltakene og få mer igjen for de ressursene som blir brukt hos de enkelte aktørene.

Når Miljøloftet etablerer nye tiltak for de gående må relevante deler av befolkningen enkelt få informasjon om disse for å kunne benytte seg av nye tilbud. Slik informasjon kan også være viktig for å få tilslutning til Miljøloftet. Målsetningen innebærer at overordnet, strategisk, informasjon om resultatene fra satsingen mot de gående skal tilgjengeliggjøres. Kunnskapsbasert og samordnet informasjon er avgjørende for å oppnå tilslutning til Miljøloftet og satsingen på gående.



Satsing 1:

Ved alle nye gangtiltak må det vurderes om det er behov for veivisningsskilting. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon til viktige målpunkt.

Skilting er et rimelig og enkelt tiltak.

Flere byer har produsert egne veivisningsskilt for de gående. Det anbefales at vi i Bergen holder oss til vegdirektoratets håndbok N300 'Trafikkskilt' og bruker skilt 749. Disse kan tillates på alle offentlige veier. Ved å bruke offentlige veiskilt anerkjenner man også fotgjengerne som en trafikantgruppe. Skilt 749 kan brukes for å vise retning og avstand til mål som har spesiell interesse for gående.

Det finnes i dag ytterst få veivisningsskilt for gående i Bergen. Fotgjengere kan i noen tilfeller følge visning for biltrafikk og sykkeltrafikk. Rekkevidden, tilbudet og behovet til fotgjengerne skiller seg likevel fra øvrige trafikantgrupper og i en del situasjoner er det være behov for veivisning spesielt beregnet for fotgjengere:

- For å vise hvilke forbindelser som er tilrettelagt for rullestolbrukere og forflytningshemmede.
- I sentrumsområder, for å vise til servicetilbud og severdigheter.
- I parker og større gangvegområder hvor fotgjengere er hovedbrukergrupper og det er vanskelig å orientere seg.
- For å vise traseer som bare kan benyttes av fotgjengere.
- Til kollektivholdeplasser. 9 av 10 går til holdeplass, samtidig kan det tidvis være utfordrende å finne frem til holdeplassene.
- For å tydeliggjøre at allmennheten har rett til å ferdes gjennom en forbindelse som kan fremstå som uklar i forhold offentlig tilgjengelighet.

Ved alle nye gangtiltak i regi av Miljøløftet må det gjøres en vurdering om det er behov for veivisningsskilt.

Det må gjøres en kartlegging for å utrede hvor det kan være behov for veivisningsskilt for gående, og utarbeide en plan for skilting til viktige målpunkt.

Det er behov for å bruke tabellveivisningsskilt for gående. En slik mulighet ligger ikke inne i håndboken i dag. Dette bør spilles inn til Vegdirektoratet.



Eksempel på utforming av veivisningsskilt '749'.

Satsing 2:

Det skal informeres godt om nye tilbud for gående.

Informasjon om nye gangtilbud vil bevisstgjøre eksisterende og nye brukere. I noen tilfeller er det snakk om å synliggjøre et oppgradert tilbud, i andre tilfeller at en forbindelse har blitt åpnet opp for allmenn ferdsel, eller at det har blitt etablert en helt ny forbindelse. Slik informasjon vil også kunne være med på å forankre Miljøloftets arbeid hos befolkningen. Det må informeres godt om nye gangtilbud.

Satsing 3:

Miljøloftet skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om den strategiske satsingen på de gående, både til innbyggerne og til beslutningstakere.

På Miljøloftets hjemmeside og i andre kanaler må det være lett tilgjengelig informasjon om satsing på fotgjengere, med kart eller tabell over tiltak som er gjennomført og planlagt gjennomført.

Vi må formidle effekt av satsingen ved å vise til gangandel (tellingene eller reisevaneundersøkelse).

Satsing 4:

God varsling til forgjengere der hvor trafikken midlertidig legges om.

Ved veiarbeid og annen byggeaktivitet finnes det mange eksempler på at fotgjengere må gå uforholdsmessige lange omveier, utsettes for trafikkfare eller manglende fremkommelighet. Strategien viser her til håndbok N301 'Arbeid på og ved veg' og peker på at denne må følges. Informasjonen må være god og synlig. I tillegg til trafiksikkerhet, må det ved anleggsarbeid også fokuseres på at fotgjengere skal få kortest mulig omveg, og at fotgjengere og syklistene som utgangspunkt bør skilles.



Bymiljøetaten arbeider med å oppgradere og lage nye snarveier til Bybane. Bildet er fra markeringen av oppgradert snarvei på Skjold 27. april 2018.
Bilde: Anne Kringstad

Snarveiprojektet

Nå er 17 snarveier for å komme seg til Bybanen i Fana og Ytrebygda oppgradert.

Egen side på hjemmesiden til Bergen kommune om 'Snarveier til bybanen'.





Satsing 5:

Det skal gjøres et arbeid inn mot prioriterte grupper og områder der formålet er å motivere til å gå.

Dersom holdningsskapende arbeid skal ha effekt, bør det kanaliseres inn mot områder hvor det eksisterer en tilfredsstillende infrastruktur.

Nordmenns daglige reiser blir lengre (RVU 2013). Ved siden av å oppfordre folk til å la bilen stå kan det derfor også være hensiktsmessig å oppfordre folk til å gjøre flere korte reiser ved å bruke nærmiljøet og bruke butikkene, tjenestene, turmulighetene og fritidstilbudet som eksisterer i gangavstand fra boligen. Dette vil også få positive konsekvenser som et ledd i å skape bedre lokalmiljø, samtidig som man sparer klimaet.

Holdningsskapende arbeid for å få flere til å gå må kanaliseres inn mot sentrumsområder og større arbeidsplasser. Det må også jobbes mot skoler og barnehager siden disse er en prioritert gruppe med spesielle behov for opplæring og informasjon.

Satsing 6:

Partene i Miljøløftet må lokalisere sine tjenester og arbeidsplasser på en slik måte at det er enkelt å komme dit til fots. Partene skal stimulere sine ansatte til å gå til jobben.

Partene i Miljøløftet har selv et ansvar som arbeidsgiver og tjenesteyter å bidra til å oppnå nullutslippsmålet. Dersom vi skal oppfylle målsetningen om å være 'gåbyen', må partene sørge for at tjenester og arbeidsplasser blir lokalisert slik at flest mulig kan nå disse til fots. Videre bør partene stimulere sine ansatte til å gå til jobben- det vises her til erfaringer med 'sykle til jobben'- aksjoner.

Indikator for måloppnåelse, delmål 6:

- **Antall skilt.**
- **Tilgjengelig informasjon om nye gange- tilbud**
- **Tilgjengelig overordnet informasjon om gange- satsing.**
- **Antall feil/mangler i stikkprøvekontroller ved vegomlegging i forbindelse med anleggsarbeid.**
- **Har det vært gjennomført ulike kommunikasjons/gåkultur- tiltak for å få ulike grupper i befolkningen til å gå mer, og hvor vellykket har innsatsen vært?**
- **Hvordan har partene i Miljøløftet fulgt opp strategien ved å legge opp til at ansatte skal gå til jobb og tjenester?**



