



Gåstrategi

for Bergen 2020 – 2030

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Forord

Gåstrategi for Bergen 2020 - 2030 er Bergens første gåstrategi, og er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs gange- satsing. Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer i Bergen. Strategien angir delmål og satsinger for å oppnå hovedmålet. Strategien må følges opp av egne handlingsplaner.

Strategien er en oppfølging av en rekke overordnede føringer knyttet til byutvikling, transport og folkehelse.

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

Arbeidet med gåstrategien har vært ledet av en prosjektgruppe sammensatt av parter i Miljøløftet.

Strategien var høsten 2019 på høring. På bakgrunn av høringen har strategien blitt revidert med noen innholdsmessige justeringer, men først og fremst i form av spissing og nedkorting.

Det rettes en stor takk til alle som har kommet med innspill, både gjennom utarbeidelse av grunnlagsmateriale og høringsuttalelser.

Bergen, april 2020





Innhold

Forord	3
Sammendrag	6
Del 1, GÅSTRATEGI FOR BERGEN 2020- 2030	8
Fokus og målgrupper	9
Strategiens formål	10
Strategiens struktur	10
Visjon	11
Hovedmål	11
Innsatsområder med delmål og satsinger	12
- Arealbruk	13
- Offentlig innsats i gangnettet	17
- Samspill i trafikken	21
- Drift og vedlikehold	27
- Kunnskapsutvikling	31
- Gåkultur og kommunikasjon	35
Del 2, FAGLIG GRUNNLAG	39
Overordnede føringer	
- Bakgrunn for strategiarbeidet	40
- Føringer for innholdet i strategien	36
Kunnskapsgrunnlag	42
- Hvorfor satse på gange?	42
- Grunnlag for analyser og kunnskap	44
- Konkurransforhold mellom transportformer	44
- Bebyggelsesstruktur i Bergen	45
- Reisevaner i Bergen	46
- Gangtilgjengelighet	46
- Potensial for gangtrafikk	47
- Brukeropplevelse	49
- Hvordan gjøre Bergen Gangvennlig?	51

Sammendrag

Strategien har en visjon for gange i det fremtidige Bergen: Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen. Visjonen er en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: Flere skal gå mer. Hovedmålet skal oppnås gjennom å gi innbyggerne et attraktivt og sikkert gangtilbud.

Gåstrategien følger opp overordnede føringer. Nullvekstmålet innebærer at det ikke skal være vekst i personbilbruk i de store byene. Biltrafikk krever mye areal, forurensrer lokalmiljøet med støy og støv og gir klimautslipp. I stedet er målet at flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Nullvisjonen tar sikte på at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken. Hensynet til bedre folkehelse fremheves, i tråd med kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og folkehelseloven.

Satsing på fotgjengere og 'gåbyen' handler om å skape den gode byen, er bredt forankret i en rekke dokumenter på ulikt nivå, og knytter seg dermed til langt mer enn transport. Gåstrategien favner derfor bredere enn for eksempel sykkelstrategien.

Gangavstand mellom hverdagens gjøremål er en forutsetning for at innbyggerne skal velge å bruke bena, og en stram arealutvikling er en forutsetning for å skape fremtidens gåby. Samtidig må fotgjengerne ha et godt gangnettverk. Med bakgrunn i mål om flere reiser til fots satses det i det sentrale området av byen der hvor potensialet for å overføre bilreiser, og dels kollektivturer til gange er størst. Det satses også på gange til kollektivholdeplasser for å bygge oppunder kollektivsatsingen. Med bakgrunn i overordnede målsetninger om satsing i hele byen satses det også på gange i alle bydeler og på utsatte grupper. Strategien angir videre hvordan et godt tilbud til fotgjengerne bør se ut gjennom bruk, utforming og drift/vedlikehold. Kunnskap og kommunikasjon er til sist viktig for å utvikle fagfeltet og forankre gange- satsingen.

For å strukturere arbeidet er det pekt på seks tematiske innsatsområder:

- **Arealbruk**
- **Offentlig innsats i gangnettet**
- **Samspill i trafikken**
- **Drift og vedlikehold**
- **Kunnskapsutvikling**
- **Gåkultur og kommunikasjon**

Hvert innsatsområde har et delmål som bygger opp under hovedmålet. For å vurdere om man er på rett vei, er det gitt måleindikatorer til hovedmålet og delmålene. Innenfor de ulike innsatsområdene er pekt ut satsinger som konkret viser hvordan vi vil nå målene for strategien.



Føringer

- Nullvekstmålet
- Nullvisjonen
- Folkehelse

Utfordringer

- Mange korte bilreiser.
- Manglende tilgjengelighet og tilrettelegging.
- Følelse av utrygghet og manglende beskyttelse og sikkerhet. Mangel på kvaliteter/opplevelser.

Potensial

- Mange korte reiser gjøres med bil og kollektiv, som kan overføres til gange.
- Ved å bygge byen tettere kan vi gjøre byen tilgjengelig til fots.
- God fremkommelighet, beskyttelse og fokus på kvaliteter for fotgjengerne gir større attraktivitet og høyere gangandeler



VISJON: Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen

Hovedmål: Flere skal gå mer



DELMÅL :

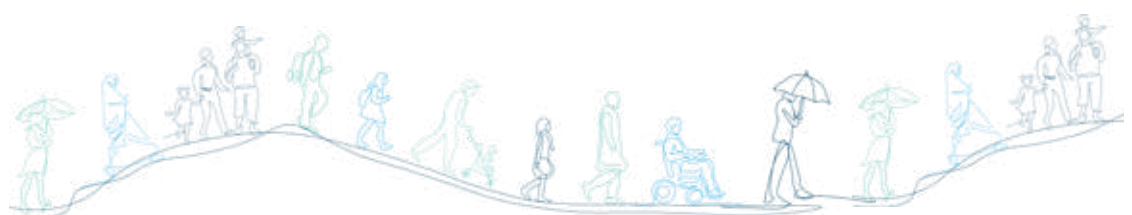
AREALBRUK	OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET	SAMSPILL I TRAFIKKEN	DRIFT OG VEDLIKEHOLD	KUNNSKAPS-UTVIKLING	GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON
Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål.	Gangnettet skal oppgraderes og utvides for å få flere til å gå.	Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming av, samhandling i, og alternativ bruk av gangareal.	Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året.	Kunnskap om gange må bedres og formidles. Metoder og verktøy skal utvikles.	Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjengersatsingen skal være tilgjengelig.

SATSINGER:

<ol style="list-style-type: none">1. Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander.2. Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående.3. Flere viktige fotgjengerforbindelser skal reguleres som offentlige.	<ol style="list-style-type: none">1. Gangnettet skal oppgraderes rundt bydelssentrene og utvidet Bergen sentrum.2. Hjertesone skal etableres for barneskolene. Prioriterte gangforbindelser til skolene skal oppgraderes.3. Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres.4. I større kollektivprosjekter skal gangforbindelser inn til holdeplassene tas med.	<ol style="list-style-type: none">1. Gående som trafikantgruppe skal prioriteres ved utforming av alle trafikkanlegg.2. Fotgjengerne skal prioriteres ved regulering av samhandlingen i trafikken.3. Fotgjengerne skal prioriteres høyt ved alternativ bruk av gangareal. (utleie, installasjoner m.m)	<ol style="list-style-type: none">1. Tilbudet for gående skal brøytes, strøs og kosteres før, eller samtidig med, kjøreveg.2. Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres først.3. Alle typer viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes.4. Politivedtektene må gjennomgås for å ivareta fotgjengerne.5. Det skal være mulig å gå til kollektivholdeplasser.	<ol style="list-style-type: none">1. Kunnskap om gange skal formidles. Det må jobbes mot en omforent faglig holdning.2. Forsknings- og utviklingsarbeid til gåendes atferd- og bevegelsesmønstre.3. Kompetanse på gateutforming må økes.4. Utviklingsarbeid til fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger.5. Bedre registre av fotgjengerulykker.6. Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak.	<ol style="list-style-type: none">1. Ved nye gangtiltak må skilting vurderes. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon.2. Miljøløftet og partene skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om satsingen på de gående.3. God varsling til forgjengerer der hvor trafikken midlertidig legges om.4. I prioriterte grupper og områder skal det motiveres til å gå.5. Partene i Miljøløftet må lokalisere tjenester og arbeidsplasser tilgjengelig til fots og stimulere sine ansatte til å gå til jobben.
---	--	--	---	--	---



Del 1. GÅSTRATEGI



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 adresserer først og fremst tema knyttet til fotgjengerinfrastrukturen (byrom, veier m.m). Utforming/ opplevelseskvaliteter i omgivelsene rundt (bygg, estetikk, form m.m.) er håndtert i blant annet Kommuneplanens arealdel og arkitekturstrategien.

Strategien tar utgangspunkt i trafikkreglens definisjon av fotgjenger og gående, der gående også inkluderer den som går på ski, rullesti, fører rullestol, spark/ake/kjelke, leier/triller sykkel og barnevogn. 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.

Strategiens formål

Satsing på gående krever felles innsats fra flere parter. Det er derfor behov for en strategi som sikrer samordning og en felles faglig plattform. Gåstrategi for Bergen 2020- 2030 skal sikre et målrettet arbeid for tilrettelegging for fotgjengere.

Gåstrategien skal være et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon, planleggere og utbyggere i kommende tiårsperiode. Den peker på virkemidler innenfor forskjellige satsingsområder, og gir samtidig grunnlag for å prioritere mellom tiltak. Ansvar for oppfølging av de ulike deler av strategiinnholdet er tydeliggjort for å sikre gjennomføring.

Det er ikke mulig å oppnå strategiens målsetninger uten at konkurranseforholdet endres til fordel for gående. Det betyr større restriksjoner på bilkjøring.

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

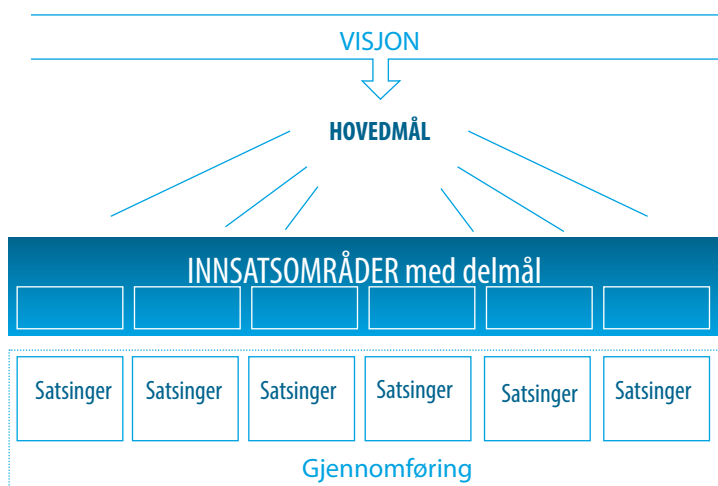
Strategiens struktur

Strategien har et målhierarki under en overordnet visjon. Visjonen er forankret i overordnede føringer og styringsdokument, og er ment å vare ut over strategiperioden. Under visjonen peker strategien ut et hovedmål med seks tilhørende delmål. Delmålene bygger opp under hovedmålet, men innenfor hvert sitt tematiske innsatsområde. Strategien peker på virkemidler eller satsinger som må gjennomføres for å sikre måloppnåelse til hvert delmål. Strategien tydeliggjør hvem som har hovedansvar for gjennomføring av den enkelte satsingen.

For å evaluere måloppnåelsen er det gitt indikatorer til både hovedmålet og delmålene. Strategien anbefaler at indikatorer følges opp gjennom perioden.

Det er ikke mulig å oppnå strategiens målsetninger uten at konkurranseforholdet endres til fordel for gående. Det betyr større restriksjoner på bilkjøring.

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



VISJON:

Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen

Visjonen for strategien er at det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen. Visjonen knytter seg til 'gåbyen' som beskrevet i Kommuneplanens samfunnsdel Bergen 2030. Visjonen innebærer at det skal legges til rette for at alle grupper i befolkningen skal kunne ferdes til fots. Da må vi legge til rette for avstander som er mulig å forsere og infrastruktur som er attraktiv og sikker for alle å bruke.

Det skal bli enkelt å velge gange som transportform i hverdagen, til jobb, skole/studie og på fritiden. Attraktivitet innebærer en opplevelse av trygghet, god flyt og fremkommelighet og at det er lett å orientere seg. I tillegg betyr det gode opplevelseskvaliteter og lave miljøbelastninger.

Det skal være et godt samspill mellom trafikantgruppene med gode integrerte løsninger i byrommene våre.

Økt andel gangreiser skal ikke gå på bekostning av folks helse og sikkerhet.

Et fremtidsbilde i tråd med visjonen gir rammene for de mål og virkemidler strategien trekker frem for perioden. For hvert år i strategiperioden skal det bli mer attraktivt og sikrere å gå i Bergen.

HOVEDMÅL :

Flere skal gå mer

Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer. Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen. Sammen med hovedmålet er det angitt indikatorer for måloppnåelse. Måloppnåelse om 30 % gangandel innen 2030 innebærer at flere av innbyggernes reiser skal gjøres til fots. Dagens gangandel er på 25%. En økning i gangandel er samtidig en indikasjon på om det er attraktivt å gå.

Det ligger i visjonen at det skal være trygt å gå. 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.

Ytterligere indikatorer er angitt under hvert delmål. Noen indikatorer går igjen for flere delmål.

Indikatorer	Målemetode	Når
Gangandel i Bergen (Nivå 2020 25%, nivå 2030 30%).	Reisevaneundersøkelsen.	Hvert 2. år.
Alvorlige Fotgjenger ulykker .	Antall drepte og hardt skadde personer i fotgjengerulykker. JF. STRAKS registeret.	Hvert 5. år.
Andel barn og unge som går til skolen.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter.	Hvert 5. år.
Andel som opplever at forholdene for gående blir bedre.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter i Bergen.	Hvert 5. år.



Innsatsområder med delmål og satsinger

For å nå hovedmålet er det nødvendig med innsats på flere områder. Hovedmålet er derfor brutt ned i 6 delmål som retter seg mot hvert sitt innsatsområde:

- **Arealbruk**
- **Offentlig innsats i gangnettet**
- **Samspill i trafikken**
- **Drift og vedlikehold**
- **Kunnskapsutvikling**
- **Gåkultur og kommunikasjon**

Strategien forklarer kort om betydningen av og begrunnelsen for hvert innsatsområde. Ytterligere bakgrunn og dokumentasjon ligger i kunnskapsgrunnlaget.

Det er listet opp hvilke satsinger strategien anbefaler gjennomført for å nå målet til hvert innsatsområde. Hovedansvaret for satsingene er angitt slik at gjennomføringen av strategien skal bli enklere og mer forutsigbar.

Til hvert delmål er det angitt hvilke indikatorer som skal følges opp for å kunne vurdere om målene er nådd.

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. I henhold til overordnede føringer prioriterer vi nå de gående først og dernest sykkel og kollektivtransport. Dette skaper en mer aktiv, inkluderende og klimavennlig by.

Begrepet 'Gåbyen' uttrykker hovedmålet for den overordnede byutviklingen i Bergen (KPS 2030 og KPA 2018). 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 skal være kompakt og basert på gangavstander. Fokus i byutviklingsprosjekt må være på fotgjengernes interesser. KPA skal ha tydelige bestemmelser knyttet til gange og menneskelig skala.



Satsing 1:

Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander.

Det er i de befolkningstette og sentrale delene av byen vi har høye gangandeler. Om vi skal lykkes med å utvikle gåbyen for flere må den overordnede arealstrategien være stram og basert på fortetting innenfor eksisterende byggesone. Potensialet for flere gangturer og annen miljøvennlig transport er størst innenfor det som KPS definerer som utvidet Bergen sentrum. Dette området bør prioriteres i byutviklingen.

Ansvar: Bergen kommune (Plan- og bygningsetaten).

Satsing 2:

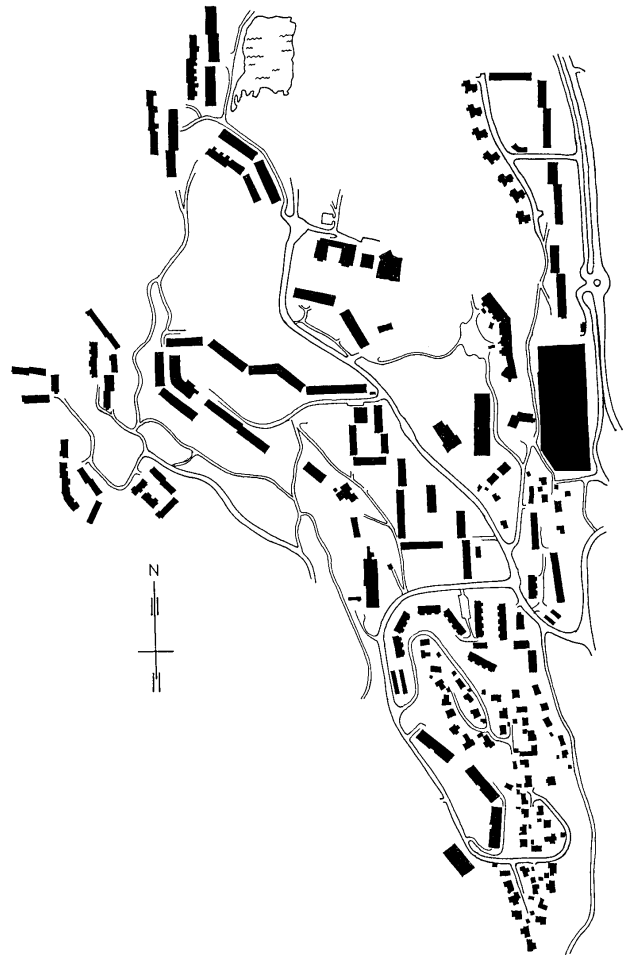
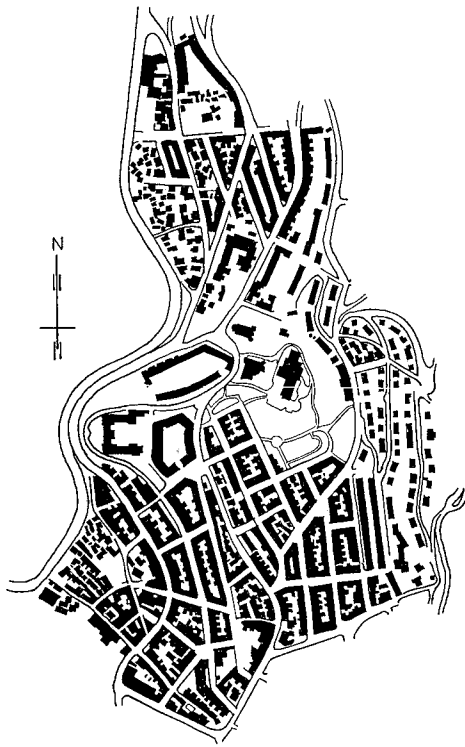
Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående.

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

KPA 2018 har fulgt opp KPS sin offensive satsing på 'gåbyen' ved at fotgjengerprioritering er vektlagt i bestemmelsene. I det følgende trekkes frem noen av KPA 2018 viktigste bestemmelser knyttet til ivaretagelse av fotgjengere:

- Gangforbindelser skal tas vare på og utbedres.
- Menneskelig skala med et finmasket byromsforløp. Krav om byromsanbefaling.
- Sammenhengende blågrønne strukturer. Eksisterende gangforbindelser skal ivaretas og sikres.
- Krav om trafiksikre gang- og sykkelforbindelser til barn og unge, og om 'hertesoner' ved grunnskoler.
- Krav om universell utforming. Snarveier kan unntas fra kravene, for å kunne etablere korte gangforbindelser.
- Bestemmelser til sentrumsområdene og byfortettingssonene: Her skal hovedvekten av fortettingen foregå og det er en reell mulighet for å kunne tilby de fleste av hverdagens målpunkt innenfor gangavstand. Det er i KPA2018 blant annet stilt krav til sammenhengende og varierte byrom, til fasader og innganger og parkering i byfortettingssonen (se også arkitektur og byformingsstrategi for Bergen 2019). Det er også eksplisitt sagt at ferdselsårer skal utformes som gater og med et finmasket byroms og gangnett med maks 70 meter mellom gangårene.

Bestemmelsene fra KPA2018 må videreføres og videreutvikles ved neste rullering av kommuneplanen. Spesielt sentrale er bestemmelsene om stedanalyse/byromsanbefaling, om gater som prinsipp og 70- meters regelen.



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



Gater er et prinsipp for utforming som prioriterer den menneskelige skala og romlige kvaliteter- og dermed også fotgjengeren. Gaten fører til sambruk mellom trafikantene og arealbruken rundt. Gaten former stedet og innbyr til kontakt mellom mennesker og omgivelsene.

En veg er segregert del av byen, tilpasset trafikanter som skal fort frem. Vegen er i liten grad utformet i sammenheng med arealene rundt. Vegen er en barriere som fører med seg en utstrakt bruk av skilting, merking og inngjerding. Gaten er sambruk, mens vegen er særbruk. 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'.

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. Bestemmelsen bør håndheves strengt. Regelen bør også ved neste rullering gjelde utenfor byfortettingssonen.

Ansvar: Bergen kommune (Plan- og bygningsetaten m.fl.).

Satsing 3:

Flere viktige fotgjengerforbindelser skal reguleres som offentlige.

Regulering av flere private gangforbindelser til offentlige vil skape større forutsigbarhet for allmennhetens ferdselsrett. Det sikrer juridisk mulighet for gjennomføring, og gir kommunen mulighet til å overta eierskap av traseen. Det er naturlig at kommunen overtar driftsansvar for de viktigste gangforbindelsene, og det må i den sammenheng påregnes økte driftsutgifter. Det må også påregnes økte utgifter til oppgradering av forbindelsene.

Ansvar: Bergen kommune.



Indikatorer	Målemetode	Når
Boliger innenfor og utenfor byfortettingssonen.	GIS.	Hvert 5. år.
Boliger og besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til større sentra/ kollektivknutepunkt.	GIS.	Hvert 5. år.
Offentlig regulerte gangforbindelser i strategiperioden.	GIS.	Hvert 5. år.
Har vi fått etablert flere gater/byrom der det før var vei?	Opptelling og faglig analyse/rapport av innhold og kvaliteter som er oppnådd.	Hvert 10. år.
Er hensynet til de gående ivaretatt i byggesaker og reguleringsplaner blant annet med overholdelse av 70- meters regelen?	Faglig analyse/rapport/kvalitativ.	Hvert 10. år.

OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET



Mål:
Gangnettets skal oppgraderes og utvides for å få flere til å gå.

Dersom vi skal oppnå målsetningen om at flere skal gå mer må veieierne bruke midler på å utvikle infrastrukturen for de gående.

Delmål 2 innebærer at det må settes av tilstrekkelig med midler til planlegging og gjennomføring av gange- tiltak. Det skal satses på sentrale områder med bakgrunn i målsetning om økt gangandel i alle bydeler, på gange til kollektivholdeplasser for å bygge oppunder kollektivsatsingen, på barn som en sårbar fotgjengergruppe og på trafiksikkerhet for å ivareta alle kommunens innbyggere og for å bygge oppunder nullvisjonen.

Dersom målsetningen skal oppnås er det nødvendig å målstyre og porteføljestyre gange- tiltakene.

Satsing 1:

Gangnettet skal oppgraderes rundt bydelssentrene og utvidet Bergen sentrum.

For å øke gangandelen er det viktig med et godt utbygd, finmasket gangnettverk med høy kvalitet. Gangnettet i Bergen har et stort potensial for forbedring med nye lenker, og oppgradering av eksisterende tilbud. KPA 2018 stiller krav ved ny utbygging. Det er likevel slik at i store deler av Bergen vil det ikke bli ny utbygging de nærmeste årene.

Det skal derfor utarbeides tiltakskart for gangnettet for utvidet Bergen sentrum og rundt bydelssentrene. Ved å prioritere bydelssentrene og rundt Bergen sentrum satser vi innenfra og ut, hvor potensiale for økt gangandel er størst. Det satses på samfunnsbygging, stedsreparasjon, og stedsutvikling gjennom å skape gode arenaer for gange i alle bydeler.

Tiltakskartene skal gi grunnlag for reparasjonstiltak av gangnettet; Det tas utgangspunkt i dagens befolkningsstruktur og behov. Behov for oppgradering og nye lenker skal identifiseres. Universell utforming og utvikling av gode sentrale byrom har høy prioritet. Identifiserte tiltak skal ligge til grunn for handlingsplaner for investeringer i gangetiltak. Krav om et finmasket gangnett og byromsanbefaling ved foretting/ny utbygging kommer i tillegg til reparasjonstiltakene.

Tiltakskartene bør også være grunnlag for prioriteringer til drift da det vises viktige gangforbindelser og ruter som bør og kan være universelt utformede.

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

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.

Ansvar: Kommunen utarbeider tiltakskart. Veierne og Miljøloftet har ansvar for regulering av, og gjennomføring av tiltak.



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



Satsing 2:

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

Barn er sårbare trafikanter spesielt utsatt for trafikkfare. Det er også i denne fasen av livet grunnlaget for gode vaner legges.

19. oktober 2016 gjorde bystyret et vedtak om at alle Bergens barneskoler skal etablere Hjertesoner, og prosjektet er etablert.

Det bør være mulig innenfor strategiperioden å innføre hjertesone med ulike tiltak (fysiske/trafikale, holdningskampanjer m.m.) for alle byens eksisterende barneskoler. Trafikksikkerhetsatsingen og hjertesonearbeidet bør samarbeide for satsing på trafikksikre skoleveier- i tråd med ambisjonene i kommunens trafikksikkerhetsplan (2018- 2021).

Ved planlegging av nye skoler må erfaringer og prinsipper fra Hjertesone- prosjektet anvendes.

Ansvar: Bergen kommune (styres fra Bymiljøetaten) i samarbeid med Vestland fylkeskommune.

Satsing 3:

Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres.

Ved alvorlige ulykker i trafikken, så er det flest drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker. Trafikksikkerhetsarbeidet bør derfor i første rekke rettes mot fotgjengerulykker (Kilde: Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Miljøløftet 2018-2021).

Miljøløftet har en trafikksikkerhetsgruppe. Trafikksikringsarbeidet i Miljøløftet bygger på nullvisjonen. Strekninger med registrerte alvorlige ulykker blir prioritert høyest. Ved prioritering mellom områder der det er registrert mindre alvorlige ulykker bør områder der det er registrert et større antall fotgjengerulykker og et stort antall fotgjengere prioriteres (det med bakgrunn i tellinger eller tetthetskart, se vedlagt gis- analyse).

Trafikksikkerhet for fotgjengere er avgjørende for å skape et trygt og attraktivt gangnett. Trafikksikkerhetsarbeidet ivaretar hele kommunen, og alle Bergens innbyggere. Det må prioriteres midler og ressurser til denne delen av satsingen på fotgjengere.

Ansvar: Miljøløftet og veieierne.

Satsing 4:

I større kollektivprosjekter skal gangforbindelser inn til holdeplassene tas med.

9 av 10 kollektivreisende går til holdeplassen. Samtidig kan faktorer som fremkommelighet, opplevelser og trygghet gjøre at avstanden vi mener det er greit å gå til en holdeplass varere med hele 70 % (forskning.no, Hihnutter). En økning i kollektivandelen betyr også at flere går.

For å få flest mulig brukere av kollektivinvesteringene, må det vurderes om gangforbindelsene inn til holdeplassene er gode nok i større kollektivprosjekt. Det vises til prosjektet 'Gangforbindelser til bybanen', samt vedlagt kartlegging for sentrumsområder som kartleggingsmetode. Det må i forkant av kollektivprosjektet settes et ambisjonsnivå for kvaliteten og maskevidden til forbindelsene.

Ansvar: Vestland Fylkeskommune og Bergen kommune.



Indikatorer	Målemetode	Når
Gangandel i sentrum og rundt bydelssentrene.	Reisevaneundersøkelsen.	Hvert 10. år.
Andel barn og unge som går til skolen.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter.	Hvert 5. år.
Andel som opplever at forholdene for fotgjengerne er bra/ eller har blitt bedre.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter.	Hvert 5. år.
Antall alvorlige ulykker med fotgjengere.	Reisevaneundersøkelsen.	Hvert 5. år.
Antall gange- kartlegginger gjennomført, og andel tiltak gjennomført.	Telling. Samt kart som viser utviklingen.	Hvert 5. år.

SAMSPILL I TRAFIKKEN



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

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

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

De ulike byrommene brukes også til funksjoner som møblering, skilting, avfallsbeholdere, handel og servering. Disse elementene er viktige for byen, men framkommelighet for fotgjengerne skal sikres før gangarealet kan tas i bruk til andre formål.

Satsing 1:

Gående som trafikantgruppe skal prioriteres ved utforming av alle trafikkanlegg.

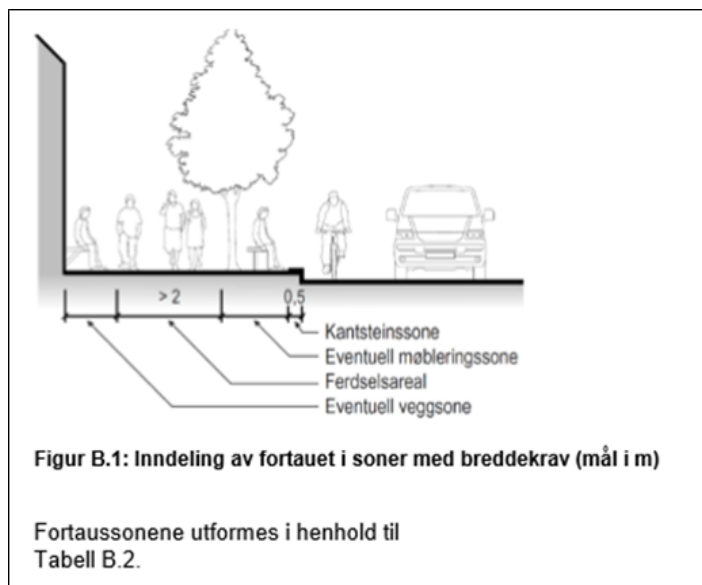
Satsing 1.1. For å sikre prioritering av fotgjengerne gis noen hovedprinsipper for utforming av gangnettet.

Generelle prinsipper:

- Ved planlegging av trafikkanlegg skal prosjektet innledningsvis avklare trafikale ambisjoner (hensikt, mål og prioriterte målgrupper). Hovedprinsipp er at forholdene for fotgjengerne skal bedres, aldri forverres.
- Prinsipper om universell utforming skal legges til grunn ved utforming av all infrastruktur for gående (håndbokV129). Avveining mellom fullstendig universell utforming og behov for korte distanser for fotgjengere kan løses ved å etablere tverrforbindelser uten full universell utforming dersom det finnes alternative ruter. (se KPA 2018).

Følgende prinsipper for utforming bør legges til grunn i hele kommunen:

- Trafikkanlegg skal utformes med kortest mulig avstand for fotgjengerne, samt holde farten nede for bilistene. Antall kjørefelt bør begrenses. Ved valg av kryssløsninger skal hensynet til fotgjengere veie tungt. T- og X-kryss anbefales foran rundkjøring.
- Økning av myke trafikanter og reduksjon av personbiltrafikk er utgangspunktet for dimensjonering.
- Fotgjengerkryssing bør skje i plan. Dersom planskilt kryssing er nødvendig bør en eventuell omveg for fotgjengere være kortest mulig.
- Det skal etableres flest mulig sikre og attraktive krysningspunkter for gående.
- Det bør være maks 70 meter mellom gangårene.
- Gangnettet skal utformes på en slik måte at det er lett å orientere seg.
- Fortau bør være tosidig og minst 2 meter brede. I bolig-gater med lav trafikk og fart 30 km/t, kan gående benytte kjørebane eller ensidig fortau.
- Der fortau skal brukes som venteareal for kollektivtransport, bør det settes av areal til dette i tillegg til ferdsselsareal 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.



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

Fortaussonene utformes i henhold til Tabell B.2.

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

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

- I henhold til KPA2018 skal ferdsselsårer her bygges som gater og utformes med hovedvekt på tilgjengelighet for myke trafikanter.
- Trafikkarealet for bil utformes med færrest mulig kjørefelt, en stram geometri og mange sikre og attraktive krysningsmuligheter for fotgjengere.
- Krysingsavstanden for de gående bør være kortest mulig, skje i plan og fortrinnsvis uten lysregulering.
- Syklister bør i størst mulig grad separeres fra fotgjengere.
- Rundkjøring bør kun unntaksvis etableres. For å sikre gode kryssinger fotgjengere bør T- og X- kryss velges.
- Gangbroer over gate bør ikke tillates.
- 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 (se også delmål 5, kunnskapsutvikling).
- Fortau bør være tosidig og utformes så brede som mulig tilpasset områdets karakter.
- 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.
- I gater med mindre aktivitet bør fortau være tosidig med et ferdsselsareal på minimum 2 meter i henhold til tabell B2 i N100. Fortau i boligveger kan etableres med 2 meters bredde. Smale bolig-gater med lav fart og liten gang-, sykkel- og biltrafikk kan etableres uten fortau.



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, kapasitetstall og en høy ambisjon for fremkommelighet og trivsel. TØI viser i sin rapport 'kunnskapsgrunnlag for gåstrategier' 2019, til en versjon av PLOS (Pedestrian levels of service) som er benyttet i London. Det gir grunnlag for å dimensjonere fortauene slik at de har tilstrekkelig bredde til å håndtere store mengder fotgjengere. Frem til Vegdirektoratet kommer med et dimensjoneringsgrunnlag bør metoden være aktuell også i Bergen.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten og veierne.



Satsing 1. 2.

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

Ansvar: Bergen kommune (v/Bymiljøetaten).

Satsing 1.3:

Det bør utvikles en veileder for materialbruk i sentrale byrom

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

Ansvar: Bergen kommune (Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten).

Satsing 2:

Fotgjengerne skal prioriteres ved regulering av samhandlingen i trafikken.

Satsing 2.1.

Hastighetsnivået skal senkes, og ligge under 30 km/t i store deler av kommunen

Lavere fart gir en tydelig prioritering av fotgjengere og syklistene. I tillegg til å redusere dødsrisikoen gir lavere fart også bedre fremkommelighet for fotgjengerne og mindre støypåvirkning. Det skal derfor gjennomføres fartsdempende tiltak med hensikt om å oppnå en fart på 30 km/t eller under. Boliggater og skoleveier skal spesielt prioriteres. 30 km/t bør være hovedregelen i byfortettingssonen og i sentrumsområdene.

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

Ansvar: Veieierne.

Satsing 2.2

Forgjengeres prioritering skal styrkes i lyskryss

Noen steder er lyskryss nødvendig. For å sikre fotgjengere fremkommelighet bør omløpstiden i kryss ikke overstige 60 sekunder. Det bør vurderes om signalanleggene kan hvile med grønn mann, og om det kan installeres nedtellingsbokser, samt akustisk signal med knapp for å få lyd i anlegget. Grøntiden bør være lengst mulig for fotgjengere. Det bør ikke være grønt for fotgjenger og bil samtidig.

Ansvar: Veieierne.

Satsing 2.3.

Redusere konfliktnivået mellom gående og varelevering.

Vareleveringen skaper støy og uoversiktlige situasjoner. Dette går utover fotgjengerne og bylivet. Det stilles spørsmålstegn ved om reglene for vareleveringen fungerer. Spesielt gjelder dette reglene om tidsavgrenset innkjøring på plasser og i gågater.

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 gitte tider, samt økt innsats for håndheving av restriksjoner.

Ansvar: Bergen kommune (Bymiljøetaten).



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'.

Hvorvidt allmennheten har ferdselsrett må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Det er ulike virkemidler for å åpne ulovlig stengte gangforbindelser, der Friluftsløven kan være ett av dem. Friluftsløven kan etter en konkret vurdering gi grunnlag for ferdselsrett over privat eiendom, også i by. Ferdselsretten kan også følge av annet rettsgrunnlag, for eksempel avtale eller hevd.

For å sikre at ganglenker holdes åpne for allmennheten, bør kommunen prioritere pålegg om fjerning av stengler og private forbudsskilt i gangtraseer i medhold av Friluftsløven eller annet relevant regelverk.

Ansvar: Bergen kommune (Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten).



Satsing 3:

Fotgjengere skal prioriteres høyt ved alternativ bruk av gangareal.

Satsing 3.1: Fremkommelighet for gående skal prioriteres høyt ved utleie av offentlig byromsareal. Det skal føres mer aktivt tilsyn.

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. Slikt går likevel på bekostning av fremkommeligheten flere steder i byen. Dette er ikke i tråd med Kommunedelplan sentrums bestemmelser. Regelverket tar hensyn til fotgjengernes behov, men praksis er ikke alltid i tråd med regelverket.

Praksis for utleie av byrom skal derfor skjerpes inn der det tydelig går ut over fotgjengernes behov for fremkommelighet. Enkelte byrom kan ikke leies ut, og andre må få et redusert areal til utleie. I byrom hvor det ikke er identifisert konflikt med fotgjengere kan det leies ut mer areal dersom aktiviteten beriker bylivet. Det kan også vurderes fleksible løsninger med ulike tillatelser på ulike tider av døgnet.

Terrorsikring/beredskap er ofte nødvendig, men må ikke gå ut over fotgjengernes fremkommelighet.

Det må bevilges mer midler for å føre aktivt tilsyn med at avtaler og regelverk overholdes slik at fotgjengerne har god fremkommelighet.

Det må etableres hjemmelsgrunnlag for å fjerne hindringer umiddelbart

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

Det bør prioriteres å gjennomføre fotgjengertellinger og metoder for fotgjengerdimensjonering som de lokale myndighetene kan enes om (se også satsing 1.1. om fotgjengerdimensjonering).

Ansvar: Veieierne.

**Satsing 3.2:
Det må ikke installeres hindringer i gangakser**

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

Det må settes av plass til nødvendige 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.

Installasjoner på det eksisterende ferdselsarealet til fotgjengerne skal 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 gjennomføre avbøtende tiltak.

Ansvar: Veieierne og Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune.

**Satsing 3.2.1:
Det må ikke plasseres skilt i ferdselssonen på fortau**

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



Skilting i ferdselssonen til fotgjengere er til hinder for fotgjengerne og drifting av fortau. Det kan også skape farlige situasjoner ved at fotgjengerne blir tvunget ut i kjørebane.

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 eller gjerde som vist over.

Ansvar: Veieierne.

Satsing 3.2.2.

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

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.

For å sikre de gåendes interesser må det være et overordnet prinsipp at stativer for ulike kjøretøy ikke plasseres i fotgjengerens ferdselsareal. Behovet for slike fremkomstmidler må ikke komme foran fotgjengerens 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 kan ikke tillates.

Ansvar: Bergen kommune (samt Vestland Fylkeskommune og Statens Vegvesen).

Satsing 3.2.3:

Ferdselsårer for fotgjengere må ikke hindres av bosspann.

Ferdselsårer for fotgjengere må ikke hindres eller sjeneres av bosspann. Utbygging av, og påkobling på, bosspann må prioriteres. Siden bosspann 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.

Ansvar: Bergen kommune v/Bymiljøetaten og BIR.

Indikatorer	Målemetode	Når
Er veinormalen revidert ?	Ja/nei.	Hvert 10. år.
Vurdering av vei- og gatenett.	Kvalitativ rapport om hvor mye gate og vei vi har i bergen iht. satsingen.	Hvert 10 år.
Etablert veileder for materialbruk i byrom.	Ja/nei.	Hvert 10. år.
Antall m vei med 30km/t.	GIS. Hente fra sykkelkart kartlegging.	Hvert 5. år.
Ventetid og grønttid i kryss.	Velge ut sentrale lyskryss og evaluere fotgjengerprioriteringen vha. ventetid og grønttid.	Hvert 10. år.
Etablert prosjekt om varelevering.	Ja/nei.	Hvert 10. år.
Endret praksis iht. regelverk. Utleie av byrom.	Kvalitativ rapport om praksis i strategiperioden.	Hvert 10. år.
Hindringer i gangakser.	Kvalitativ rapport om praksis i strategiperioden.	Hvert 10. år.

DRIFT OG VEDLIKEHOLD



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

Manglende drift gir ikke bare økt risiko for fotgjengerne, men medfører også at flere lar være å gå. En offensiv satsing på drift og vedlikehold vil både kunne stimulere til mer gange, samtidig som utgifter knyttet til helse 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 fotgjengere.

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 trafikanter i et grønt skifte.

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 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 samtidig med bilveier.

Fortau er en del av veien, og har blitt håndtert etter eller samtidig med kjøreveg. Det bør etableres egne roder på fortau slik at vinterdrift av fortau kan utføres på gangnettet uavhengig av tiliggende 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.

Ansvar: Veieierne.

Satsing 2:

Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres først.

Drift av fortau og gang- sykkelvei følger i dag bilveien, og det prioriteres derfor høyest der biltrafikken er størst. Hverken staten (SVV), fylket eller kommunens har definert hvor de viktige ferdselsårene til de gående er.

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. Universelt utformede 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.

Veieierne bør samarbeide om kartlegging og klassifisering av gangnettet i driftsklasser og prioriteringsklasser til vedlikehold.

Ansvar: Veieierne.

Satsing 3:

Alle typer viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes.

Mange gangforbindelser er smale og kronglete og har manglende drift og vedlikehold. Kommunen må kartlegge og kartfeste viktige gangforbindelser av alle typer. Kommunen bør også drifte og vedlikeholde viktige traseer som går over privat grunn, og samtidig sikre ferdselsrett ved avtale. Flere av traseene bør skiltes for å kommunisere at allmennheten har ferdselsrett.

Ansvar: Bergen kommune, Bymiljøetaten.

Satsing 4:

Politivedtektene må gjennomgås for å ivareta fotgjengerne

Huseier plikter å drifte gangarealet foran huset/eiendommen i området innbefattet av Politivedtektene. Resultatet er et gangnett med svært varierende driftsstandard og uten forutsigbarhet for fotgjengerne. Området som omfattes av Politivedtektene brukes av et stort antall mennesker og potensiale for flere nye gangreiser er stort. Det må gjøres en gjennomgang av politivedtektene der de er i direkte motstrid med målsetningene i gåstrategien og drifts- og vedlikeholdsstrategien til kommunen. Løsninger kan for eksempel være at kommunen overtar hele driften, tar over ansvaret for enkelte viktige akser eller pålegger huseiere skatt eller å organisere seg for å løse driften.

Ansvar: Bergen kommune, Bymiljøetaten.



Området som omfattes av Politivedtektene

Satsing 5:

Det skal være mulig å gå til kollektivholdeplasser

I drifts- og vedlikeholdsstrategien til fylkeskommunen er det en satsing at kollektivholdeplassene skal holde en høy standard. I gåstrategien vil vi også peke på at det må prioriteres drift- og vedlikehold av viktige gangakser inn mot kollektivholdeplassene.

Ansvar: Veieierne.

Indikatorer	Målemetode	Når
Eneulykker til fots (avhenger av satsing 5, delmål kunnskapsutvikling).	Rapportering, legevakten.	Hvert 2. år.
Andel fortau/gangforbindelser med høy driftsklasse.	Rapport, innhenting av tall fra veieierne.	Hvert 5. år.
Revisjon av politivedtektene.	Ja/nei.	Hvert 10. år.



KUNNSKAPSUTVIKLING



Mål:
Kunnskap om gange må bedres og formidles. Metoder og verktøy skal utvikles.

Sammenliknet med andre transportformer finnes det lite systematisk og forskningsbasert kunnskap om gange. Fagmiljøene, kunnskapen og litteraturen rundt fotgjengersatsing er fragmentert og mangslungen. Det er også lite statlige føringer og anbefalinger knyttet til fotgjengernes behov for infrastruktur sammenlignet med andre transportformer.

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. Det overordnede målet knyttet til 'gåbyen' og transportpyramiden (KPS) er etablert, men det er behov for bedre kunnskap om de gående, og hva som har effekt for å få flere til å gå.

Målsetning 5 innebærer at det i Bergen skal jobbes for å få opp kunnskap om fotgjengernes behov hos politikere og fagfolk. 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 gange skal formidles. Det må jobbes for en omforent faglig holdning.

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 kollektivtransport. Det må jobbes videre med å bli omforent om hva som er de beste løsningene for fotgjengere under ulike premisser.

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

Ansvar: Veieierne.

Satsing 2:

Forsknings- og utviklingsarbeid til å analysere gåendes atferd- og bevegelsesmønstre.

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 og kunne prioritere fotgjengerne i konkurranse med andre.

Det må derfor gjennomføres flere tellinger av gående. Det anbefales at man først gjennomfører flere tellinger i utvidet Bergen sentrum der 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 må samles i en kartbasert løsning der informasjon deles mellom partene i Miljøløftet.

Ved et grønt skifte bør vi operere med framskriving for myke trafikanter. Modeller for framskriving kombinert med bedre standarder og metoder for beregning av behov for areal til fotgjengere 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 forgjengerne.

Ansvar: Miljøløftet og veieierne.



Barnetråkk registrering Nykrohnborg skole



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

Satsing 3:

Kompetanse på gateutforming må økes.

Gateutforming skal være et hovedprinsipp for infrastrukturen i byfortettingssonen. 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.

Ansvar: Plan- og bygningsetaten og veieierne.

Satsing 4:

Utviklingsarbeid til fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger.

I Bergen har vi lang erfaring med ulike type fotgjenger prioritert infrastruktur. Det er imidlertid ikke gjort et systematisk og tilgjengelig arbeid på evaluering av hvordan de ulike løsningene har fungert. Ved etablering av nye gater/gateoppustning bør det gjøres før- og etterundersøkelser for å skaffe oss kunnskap om tiltakene og hva som fungerer. Informasjon bør deles mellom partene i Miljøløftet.

Ansvar: Veieierne.

Satsing 5:

Bedre registre av fotgjengerulykker

Kunnskap om ulykker og risiko er avgjørende for effektiv drift og vedlikehold av veger og gater. Ulykkesstatistikk brukes også som grunnlag for prioriteringer og fysiske løsninger. Det finnes gode ulykkesstatistikker for politirapporterte ulykker, men det er ikke noe systematisk kartlegging av ulykker der politiet ikke har vært involvert. Eneulykker med gående har et omfattende skadepotensial, og foreløpige undersøkelser tyder på at ulykker som bare involverer den forulykkede utgjør et betydelig antall.

Det er grunn til å tro at det samme gjelder for ulykker mellom syklister og fotgjengere. For å få bedre kunnskap om den totale ulykkesituasjonen, må det startes et lokalt registreringsarbeid på legevakten for alle som er skadd i forbindelse med gange.

Ansvar: Bergen kommune (i samarbeid med partene i Miljøløftet).

Satsing 6:

Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak.

For å kunne evaluere innsatsen knyttet 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 gåstrategien kan måles på ulikt vis, og hvordan er foreslått under hvert enkelt delmål med indikatorer. Noen av indikatorene skal måles underveis. Til sist må alle indikatorene samles i en rapport ved neste rullering av gåstrategien.

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?

Ansvar: Bergen kommune i samarbeid med øvrige veieiere.

Indikatorer	Målemetode	Når
Antall fotgjengeranalyser og tellinger.	Telle/analysere kvalitet.	Hvert 5. år.
Tilgjengelig informasjon om gående på nettsidene.	Ja/nei.	Hvert 10. år.
Evalueringer knyttet til gateoppustning.	Telle/analysere kvalitet.	Hvert 10. år.

GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON



Mål:

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

I Miljøløftets overordnede kommunikasjonsplan for 2018/19 er det et mål at kommunikasjonsarbeidet skal bidra til å skape synlighet, endring og koordinering. 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. Arbeidet må være målrettet inn mot grupper hvor erfaring og forskning viser at det er størst effekt. Ulike mobilitetsaktiviteter bør samordnes.

Når veieierne etablerer nye tilbud til de gående må relevante deler av befolkningen enkelt få informasjon om disse. Målsetningen innebærer også at overordnet, strategisk, informasjon om resultatene fra satsingen mot de gående skal tilgjengeliggjøres. Kunnskapsbasert og samordnet informasjon er avgjørende for å oppnå tilslutning til Miljøløftet og satsingen på gående.

Satsing 1:

Ved nye gangtiltak må skilting vurderes. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon.

Fotgjengere kan i noen tilfeller følge visning for biltrafikk og sykkeltrafikk, men i en del situasjoner er det behov for veivisning spesielt beregnet for fotgjengere. Det vises til vegdirektoratets håndbok N300 'Trafikkskilt'. Det anbefales at vi i Bergen bruker skilt 749 som kan tillates på alle offentlige veier. Skilt 749 kan brukes for å vise retning og avstand til mål som har spesiell interesse for gående.

Ved alle nye gangtiltak må det gjøres en vurdering om det er behov for veivisningsskilt. Det må også utarbeides 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, men bør spilles inn til Vegdirektoratet.

Ansvar: Veieierne.



Satsing 2:

Miljøløftet og partene skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om satsingen på de gående.

På Miljøløftets, og i relevante deler av partenes hjemmesider må det være lett tilgjengelig informasjon om satsing på fotgjengere, samt effekten av satsingen. Informasjon om nye gangtilbud må tilgjengeliggjøres for publikum.

Ansvar: Miljøløftet og veieierne

Satsing 3:

God varsling til fotgjengere 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. Håndbok N301 'Arbeid på og ved veg' må følges. Informasjon 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.

Ansvar: Veieierne.



Midlertidig stenging av fortau, der informasjon mangler og fotgjengerne utsettes for trafikkfare

Satsing 4:

I prioriterte grupper og områder skal det motiveres til å gå.

Dersom holdningsskapende arbeid skal ha effekt, bør det først og fremst kanaliseres inn mot områder hvor det eksisterer en tilfredsstillende fotgjengerinfrastruktur. Effekt kan også oppnås mot avgrensede grupperinger.

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

Ansvar: Bergen kommune og Miljøløftet.

Satsing 5:

Partene i Miljøløftet må lokalisere tjenester og arbeidsplasser tilgjengelig til fots og stimulere sine ansatte til å gå til jobben.

Partene i Miljøløftet må 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.

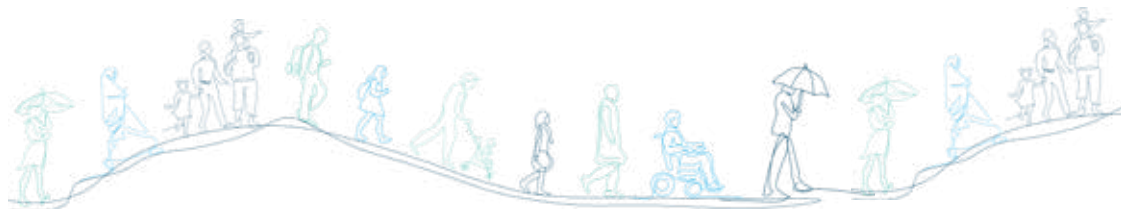
Ansvar: Partene i Miljøløftet.

Indikatorer	Målemetode	Når
Antall nye gange- skilt.	Telle/GIS.	Hvert 10. år.
Tilgjengelig informasjon på partenes og Miljøløftets informasjonskanaler.	Kvalitativ vurdering/ ja/nei.	Hvert 10. år.
Kampanjer o.l.	Kvalitativ vurdering.	Hvert 10. år.
Lokalisering av partenes arbeidsplass og tjenester. Gangandel ansatte.	Vurdering og spørreundersøkelse blant ansatte.	Hvert 10. år.



Del 2.

FAGLIG GRUNNLAG





Overordnede føringer

Bakgrunn for strategiarbeidet

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. Byråden fremhevet også at det er ønskelig å satse på gange til skoler og på tjenstemobilitet. Forslag til strategi ble utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av representanter fra partene i Miljøløftet. I møte 08.08.2019 vedtok byrådet å legge forslag til gåstrategi ut på høring. Strategien er siden høringen blitt endret med at den har tatt opp i seg noen av merknadene, samt blitt kortet ned og spisset.

Vegnettet er delt mellom tre veieiere (stat, fylke og kommune), og det er nødvendig med en felles strategi, for å sikre at veieierne jobber i samme retning.



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

Føringer for innholdet i strategien

Som grunnlag for gåstrategien ligger flere styringsdokument som gir viktige føringer for gangarbeidet.

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 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** gir en visjon for Bergen som en aktiv og attraktiv by. For arbeidet med gåstrategien er særlig følgende mål relevant:
 - En kompakt by
 - Gåbyen
 - Grønn by
- **Grønn strategi** gir rammer for en fossilfri by innen 2030.
- **Regional areal- og transportplan (RATP)** 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.
- **Folkehelse** er et premiss i all planlegging, både etter Folkehelseloven og Plan- og bygningsloven. Folkehelseplan for Bergen kommune og Regional plan for folkehelse 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** (samlebetegnelse på byveksttalen og bompengepakken) har følgende viktige premisser:
 - Nullvekstmålet for biltrafikk, bruk av privatbil ikke skal øke i byområdet.
 - Bedre mobilitet ved tilrettelegging av attraktive alternativ til bil.
 - Bedre fremkommelighet for næringstransport.
- **Nasjonal gåstrategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet (2012)**
Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Strategien retter seg mot hverdagsgåing. 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

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

Kunnskapsgrunnlag



Hvorfor satse på gange ?

Tilgjengelig

Gange er den transportformen som er tilgjengelig for flest. Det er gratis og krever ikke spesielle ferdigheter eller utstyr. De fleste av innbyggerne i Bergen foretar en eller flere gangreiser i løpet av en dag, enten som en ren gangreise, eller i kombinasjon med andre transportformer. Å legge bedre til rette for gående gir store gevinster både for samfunnet og for enkeltmennesker.



Miljøvennlig transport

Å satse på gående er viktig for å få til mer miljøvennlig transport både gjennom rene gangreiser, men også i kombinasjon med andre reiseformer og da spesielt kollektivtransport. I tillegg til å stå for en stor andel av klimagassutslippene bidrar vegtrafikken til støy og helseskadelige stoffer. Ved å redusere andelen bilturer til fordel for gangturer kan vi bidra til mer miljøvennlige, attraktive, og funksjonelle byområder. Tilrettelegging for gående bidrar også til å tilgjengeliggjøre kollektivtransporten.



Likeverdig

Bedre tilrettelegging for fotgjengere vil kunne gi alle, uavhengig av funksjonsevne og økonomi, bedre tilgang til samfunnets velferdsarenaer. Omtrent 1/10 av befolkningen har problemer (funksjonsnedsettelse) med å gå (nasjonal gåstrategi). Mange har heller ikke råd til bil eller andre transportmidler. Ved å tilrettelegge for gange for alle kan innbyggerne gis mulighet til likeverdig deltakelse i samfunnet.



Folkeliv

Tilrettelegging for gåing og uteopphold bidrar til folkeliv og sosialt liv i byområder og nærmiljø. Ved å være ute blir vi kjent med nærområdet og menneskene der, og vi motvirker sosial isolasjon og ensomhet. Folkeliv gir også trygghet ved positiv sosial kontroll.



Redusere faren for ulykker

Fotgjengere er en utsatt gruppe i trafikken og sterkt representert på ulykkesstatistikken. Bedre kunnskap om, og tilrettelegging for fotgjengere vil redusere faren for ulykker.



Folkehelse

Helsegevinstene ved gange er godt dokumentert, samtidig som inaktivitet i befolkningen er en stor utfordring for folkehelsen. Ved å få flere til å gå får vi folk ut i frisk luft og bevegelse. Fysisk aktive personer er mindre syke og lever lenger. I nasjonal gåstrategi (2012) går det frem at dersom 2 millioner nordmenn øker sitt fysiske aktivitetsnivå med 10-15 minutters daglig gange er det årlige velferdsgevinsten begrenset til 50 milliarder kroner.

Gevinstene av tilrettelegging for gange er mangefasettert og potensielt store.



Grunnlag for 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 (RVU) 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 forgjengernes atferd og potensiale for flere gangreiser i Bergen er det gjort egne uttrekk og beregninger på bakgrunn av reisevaneundersøkelsen for Bergen 2013.

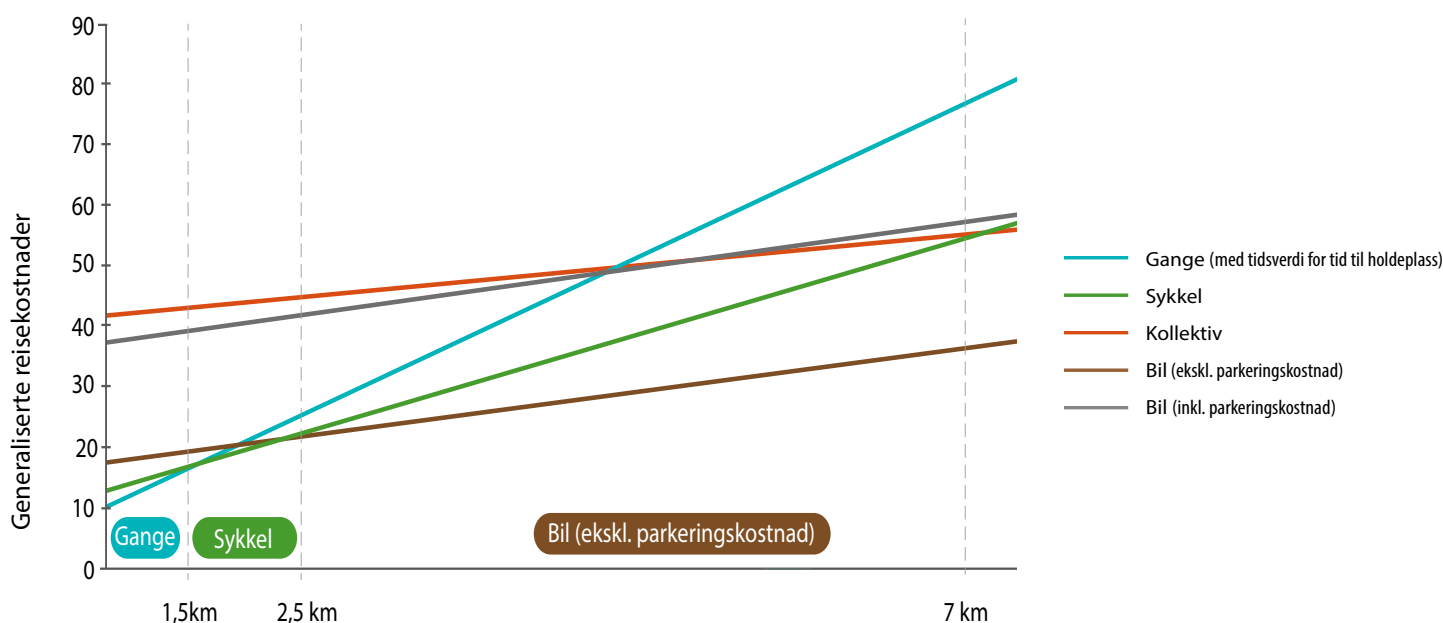
En gangtur er i RVU definert som en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt. Siden de fleste reiser

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.

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

Konkurransforhold mellom transportmidler

Gange har størst konkurransefortrinn på strekning opp til 1,5 km mot bil, og inntil ca. 3,5 km på kollektivtransport og bil der det er høye parkeringskostnader. Strategien tar utgangspunkt i at det store potensialet er overføring av reiser opp til 2 km til gange.



Figur: Linjene i figuren viser generaliserte reisekostnader for ulike transportformer etter reisedistanse. Generalisert reisekostnad er et mål på hvor belastende en reise er for trafikanten. Kilde: UA rapport 51, 2014.

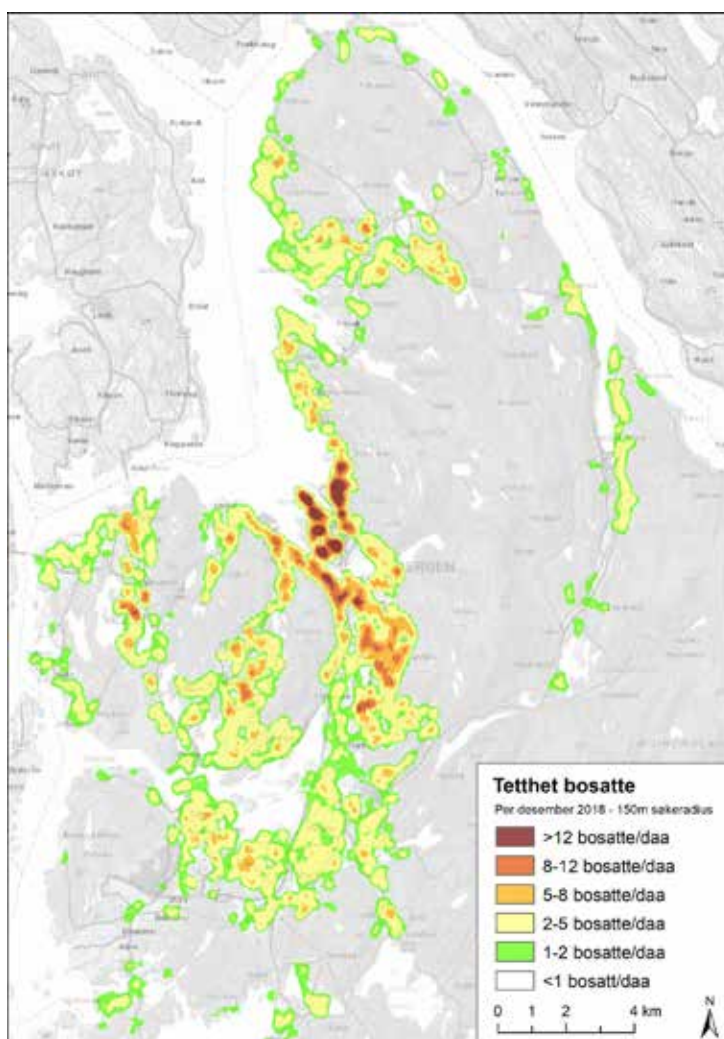


Bebyggelsesstruktur i Bergen

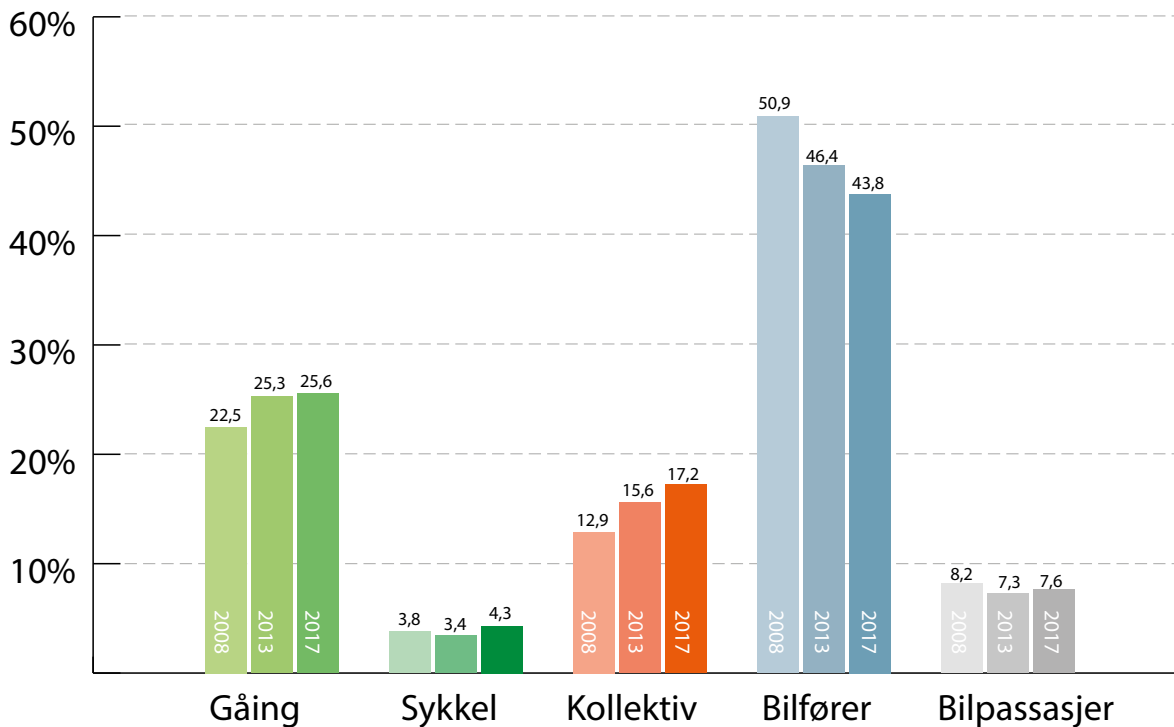
Bergen er en sammensatt by. Sentrale deler ble bygget ut i flere perioder rundt et tydelig middelaldersentrum. Det meste av det utvidede sentrumsområdet ble bygget ut før bilen ble allemannseie på 1960-tallet. Gatenettet i disse deler av byen er ikke dimensjonert og tilpasset bilbruk.

Da Bergen ble slått sammen med omegnskommunene i 1972, ble utbyggingsmønsteret i kommunen vesentlig endret. Kommunen fikk store, rurale områder innenfor kommunegrensen. Samtidig ble nye områder tilgjengelig for å løse utfordringer med trangboddhet parallelt med sterk befolkningsvekst. Den nyere utbyggingen har vært bilbasert. Mobiliteten for grupper som ikke er bilførere er dermed begrenset. Bergen er i dag den av storbyene i Norge med størst arealforbruk pr. innbygger. Det innebærer at det i deler av kommunen er få målpunkt/destinasjoner i gangavstand fra boligen. Drift av kollektivsystem er relativt dyrt i slike områder.

Gjennom kommuneplanens samfunnsdel BERGEN2030 er det angitt at Bergen skal utvikles med nye boliger innenfor eksisterende byggesone. Offentlige møteplasser og andre målpunkt skal plasseres slik at de bidrar til at mest mulig av hverdagens behov kan dekkes i gangavstand fra boligen. En dreining mot at våre daglige reiser kan bli kortere, er viktig i arbeidet med gangesatsingen.



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



Utvikling i reisemiddelfordeling siste 10 år med tall fra lokal RVU for 2008 og 2013, samt nasjonal RVU 2017

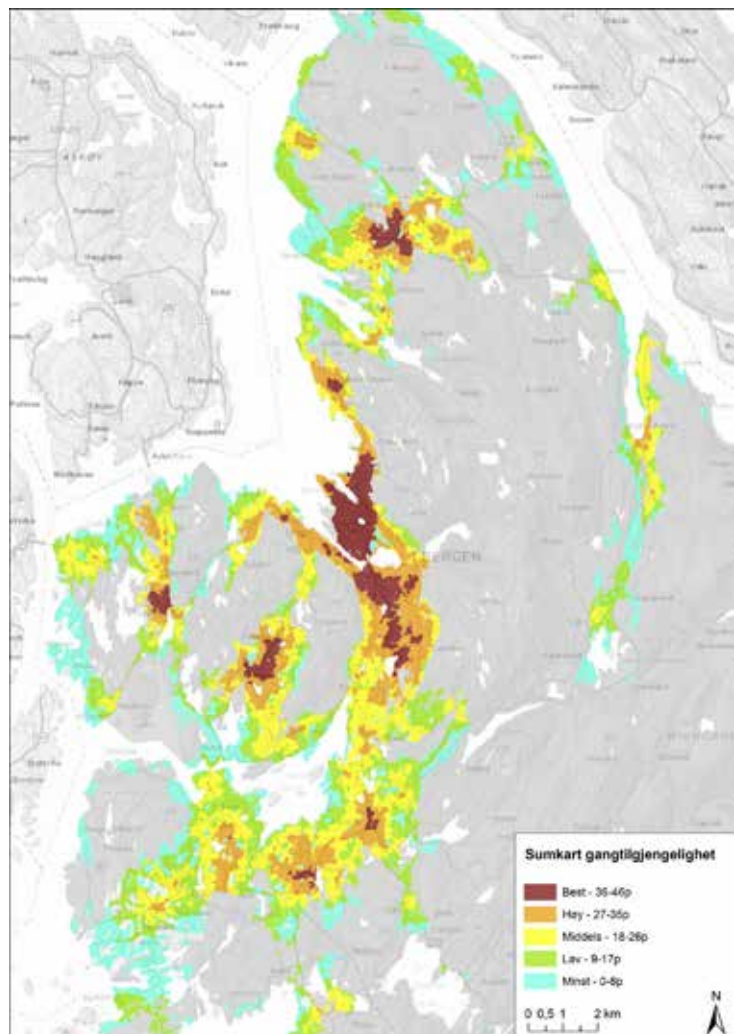
Reisevaner i Bergen

Som for alle norske byer og byområder er bilen det mest brukte reisemiddelet. Nesten halvparten av alle turer som gjennomføres i Bergen foregår som bilfører. Til tross for stor geografisk utstrekning har likevel Bergen kommune en relativt høy gangandel (hele reiser til fots, 25,6 %, RVU 2017) og er dermed det mest brukte av de miljøvennlige transportformene målt i antall turer.

Trenden med økt bruk av bil har vedvart de siste 50 årene. De siste 6 år har vi sett en nedgang i bilens dominans. Utviklingen i materialet i reisevaneundersøkelser gjenspeiles i trafikktegninger langs veinettet og gjennom bomsnittet. Det siste tiåret har kollektivbruken i kommunen økt med 50 %. Også her er det samsvar mellom det som oppgis i undersøkelser og billettsalg hos Skyss. Gangreiser har vært stabil, med en noe stigende kurve.

Gangtilgjengelighet

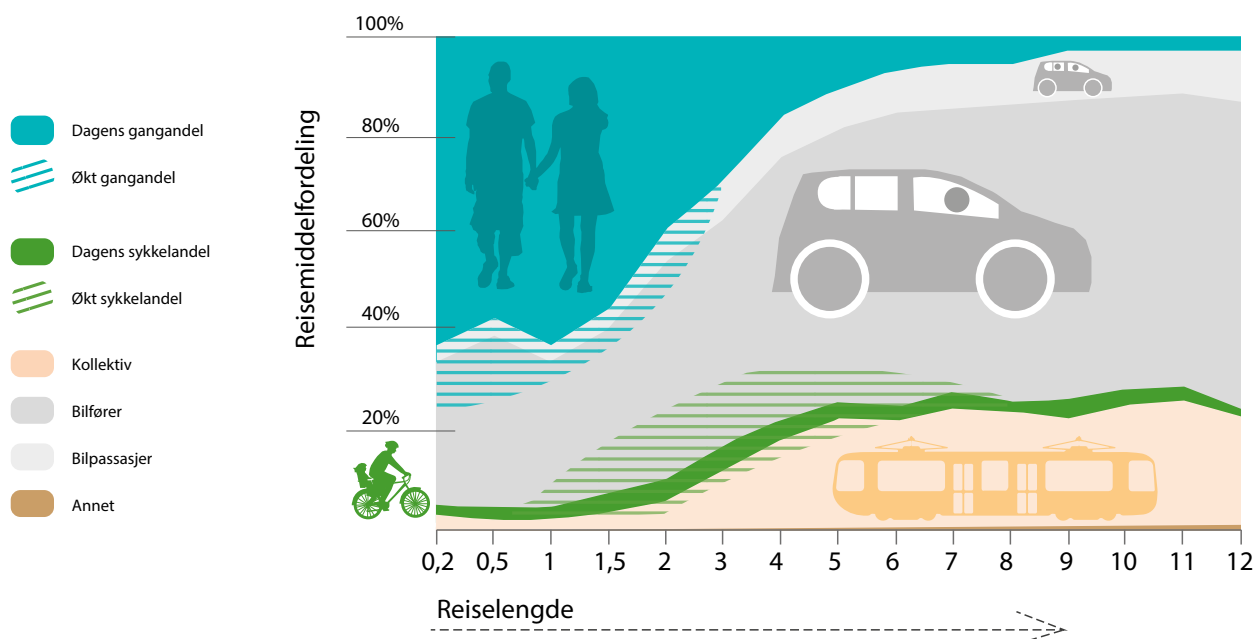
Det er undersøkt hvilke områder av byen som har god tilgjengelighet til målpunkt til fots. Her er det fastsatt parameter for hva som karakteriseres som god eller dårlig tilgjengelighet. Datasett med målpunkt er koblet sammen med datasett for hele gangnettet. Utover stigning tar ikke analysen høyde for kvalitet på gangforbindelsene. Resultatet kan sees i sin helhet i vedlagt GIS-analyse. Det er stort sammenfall 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.



Sumkart gangtilgjengelighet fra GIS- analyse (vedlagt strategien).

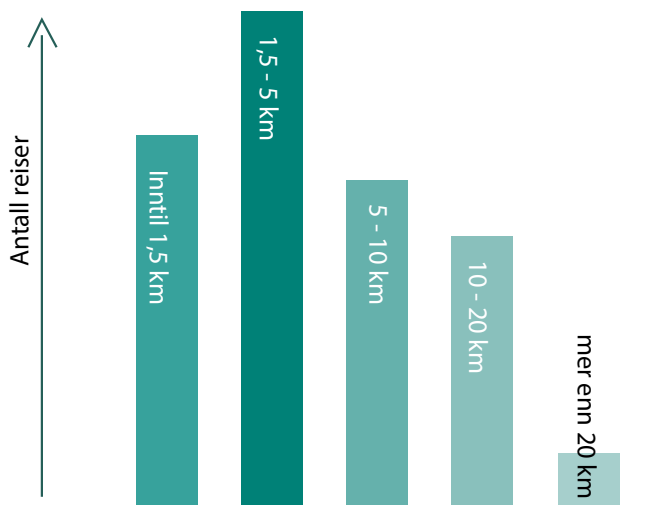
Potensial for gangtrafikk

Figuren over viser at gangandelen i Bergen er størst på de korte reisene under 2 km. Den speiler konkurranseflatene slik vi ser igjen fra andre byer. Samtidig er hovedtyngden av reiseaktiviteten korte reiser.



Reisemiddelfordeling etter reiselengde. Dagens reisemiddelfordeling ligger i bunn, med potensiell ny fordeling i skravur. Kollektivandel er også forventet å øke, uten at det er vist i figuren.

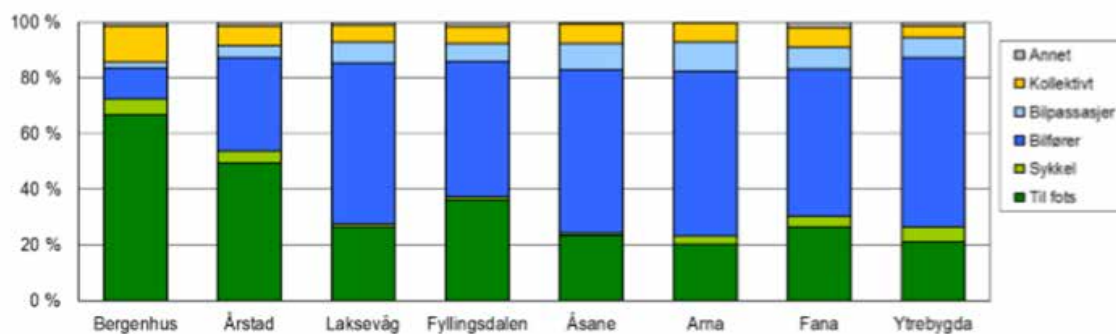
Figur. Diagrammet viser fordelingen av reiser etter reiselengde for alle reiser i Bergen uavhengig av transportmiddel. Datagrunnlaget er RVU 2014. Merk at søylene ikke er knyttet til like lange avstander. De fleste turene vi tar i Bergen er under 5 km, og det er her potensialet for å overføre reiser er vurdert å være størst.



Det er store forskjeller mellom bydelene, og innad i bydelene, når det gjelder gange. De høyeste gangandelene har vi i de mest urbane områdene med tett og variert bystruktur og mange reisemål. Det er for eksempel høye gangandeler i bydelene Bergenhus og Årstad bydeler.

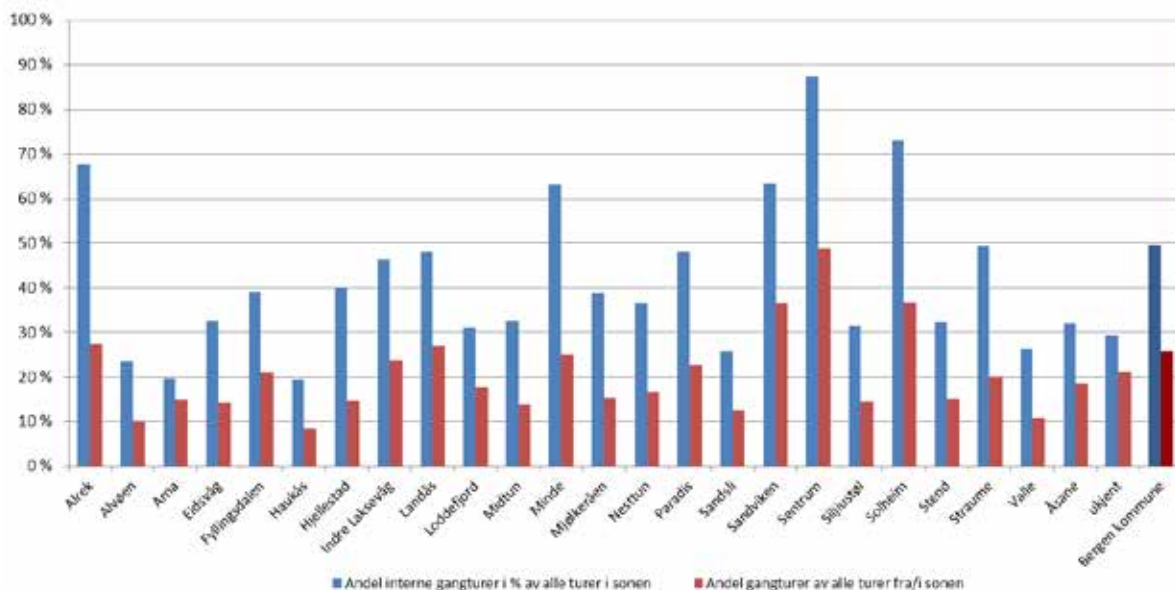
Analysene viser videre at reisehensiktene er mye mer variert i tette bystrøk enn i områder av Bergen der innbyggerne går lite- i de tette bystrøkene er gange en naturlig transportform til de fleste formål. Folk er også villig til å gå lengre gangturer i de tette delene av byen. På turer mellom 1,5- 3 km er gangandelen i Bergenhus/Årstad 50% mot 7- 27% i øvrige bydeler. Det viser at det er et generelt potensiale for lengre gangreiser, gitt en viss bystruktur med konkurransefortrinn for gange. Høy befolkningstetthet,

høy tetthet av målpunkt og et godt gangnett er de viktigste forutsetningene for å kunne oppnå høye gangtall. Det er også i de tetteste/ mest urbane områdene det foretas flest reiser, samtidig som omfanget av korte reiser er stort. I Bergenhus/Årstad er nesten 50% av alle turer under 3 km. I øvrige bydeler som sådan ligger turer under 3 km på 33- 41 % (modellering av SINTEF med bakgrunn i RVU). Rundt bydelssentrene finner vi samme tendens som i Bergenhus/ Årstad. Potensialet for å overføre gangreiser er derfor størst i de tette delene av byen.

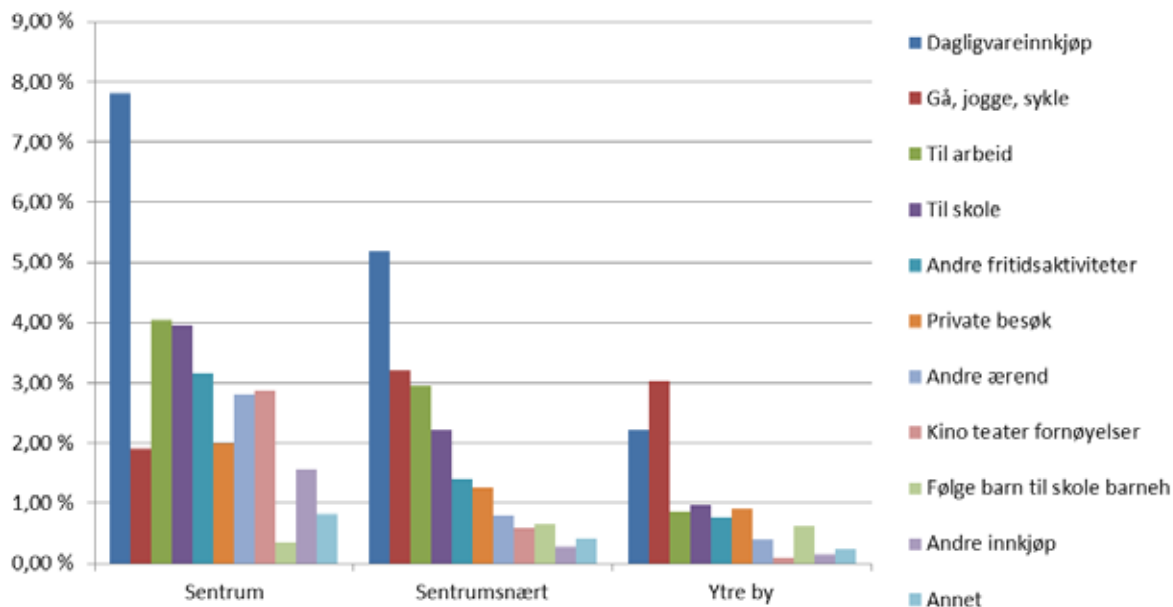


Figur 33: Reisemåter, turer internt i bydeler i Bergen; Bergensområdet 2013

Figur. RVU 2013



Gangandeler (internturer) i Bergen etter bystrøk, etter uttrekk fra RVU 2013.



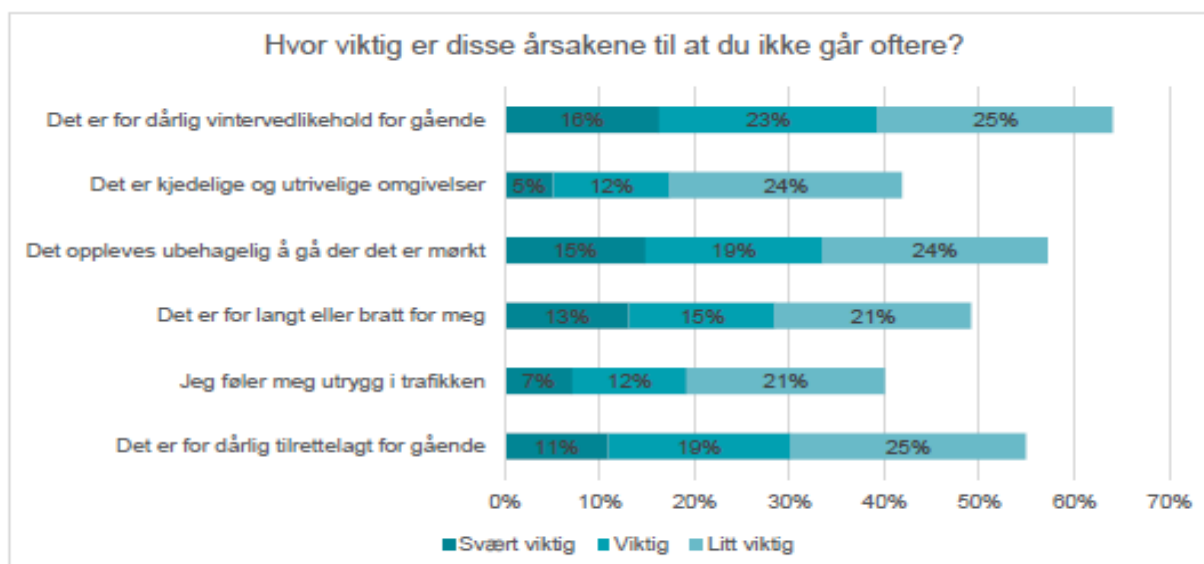
Reisehensikt for gangturer i ulike deler av byen.

Brukeropplevelse

Som en del av arbeidet med gå- og sykkelstrategiene er det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse blant et representativt utvalg av befolkningen mellom 18 og 70 år. En egen rapport for undersøkelsen ligger som vedlegg til strategien. Det er rett i underkant av 7000 svar som ligger til grunn for materialet.

Det ble spurt om hvor viktig forskjellige årsaker er for hvorfor man ikke går oftere. Av disse var den viktigste

årsaken dårlig vintervedlikehold for de gående. Over 60 prosent oppgir dette som en litt viktig, viktig eller svært viktig årsak. Over 50 prosent mener at det er for dårlig tilrettelagt for gående, og oppgir dette som en årsak for at de ikke går oftere. 40 prosent oppgir at de føler seg utrygge i trafikken som en årsak, og nesten halvparten oppgir at det er for langt eller bratt å gå. Det er nesten 60 prosent som oppgir årsaken at det oppleves ubehagelig å gå der det er mørkt. At det er kjedelige og utrivelige omgivelser oppgis som årsak for litt over 40 prosent.



Undersøkelsen er utformet 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.

Resultatene er delt for aldersgruppene 6-9, 10-13 og 14-17 år. Barns vanligste reiseform er gange. 52 % av barn og unge i alderen 6-17 år går eller sykler til skolen. Det er færre enn i andre byer. Å bli kjørt med bil er vanligst i den yngste gruppen og avtar med alder. Sykkelbruk er vanligst i aldersgruppen 10-13, og minst vanlig i den eldste gruppen.

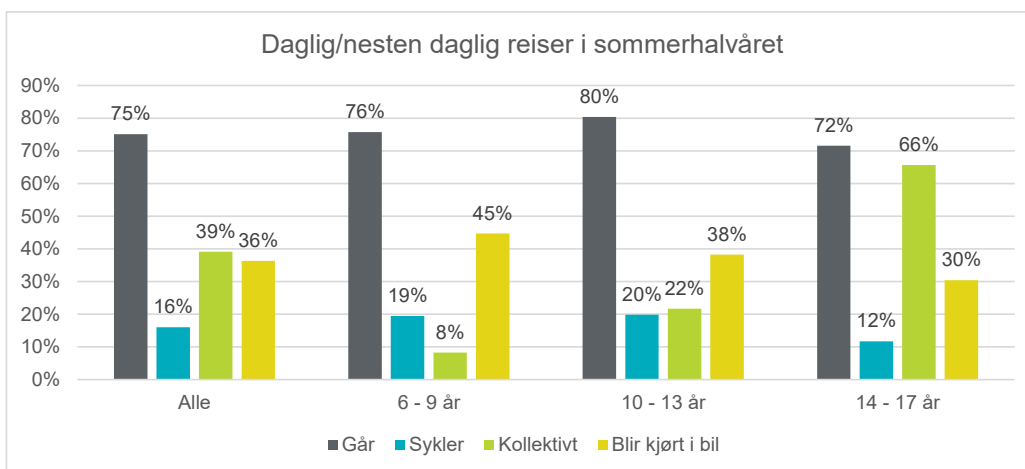
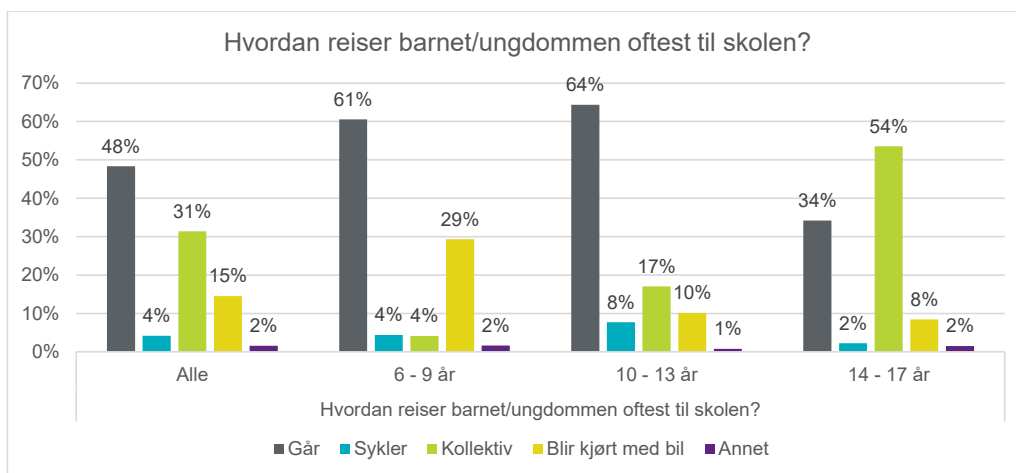
Reiselengde til skole og fritidstilbud, og dermed også vennekrets øker idet elevene går ut av grunnskolen. Dette er trolig en hovedårsak til sterk økning i kollektivbruk.

Det ble stilt spørsmål om grunner til at barna ikke går eller sykler oftere. 40 % oppga «enklere å bringe/hente med bil» som viktig eller svært viktig, mot bare 30 % «for langt/bratt». Trafikksikkerhet og utrygghetsfølelsen er imidlertid langt viktigere. Hhv. 57 % og 61 % oppgir dette som viktig eller svært viktig.

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.

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

Rapport fra undersøkelsen er vedlegg til gåstrategien.



Figur: Barns reisevaner i Bergen.

Hvordan gjøre Bergen gangvennlig?

Ved siden av korte avstander og tilgjengelighet vet vi at det er mange andre faktorer som avgjør hvor mye vi går. Gangvennlighet defineres ulikt, men noen tema går igjen i forskningen (sentrale referanser: nasjonal gåstrategi, kunnskapsgrunnlag for gåstrategier TØI). Temaene knytter seg helt forenklet til følgende:

- Mulighet til å gå/komme seg frem.
- Beskyttelse/trygghet/sikkerhet.
- Kvaliteter/opplevelser.

Denne kunnskapen ligger til grunn for satsingene i gåstrategien.



SAMMEN
OM



Miljøløftet