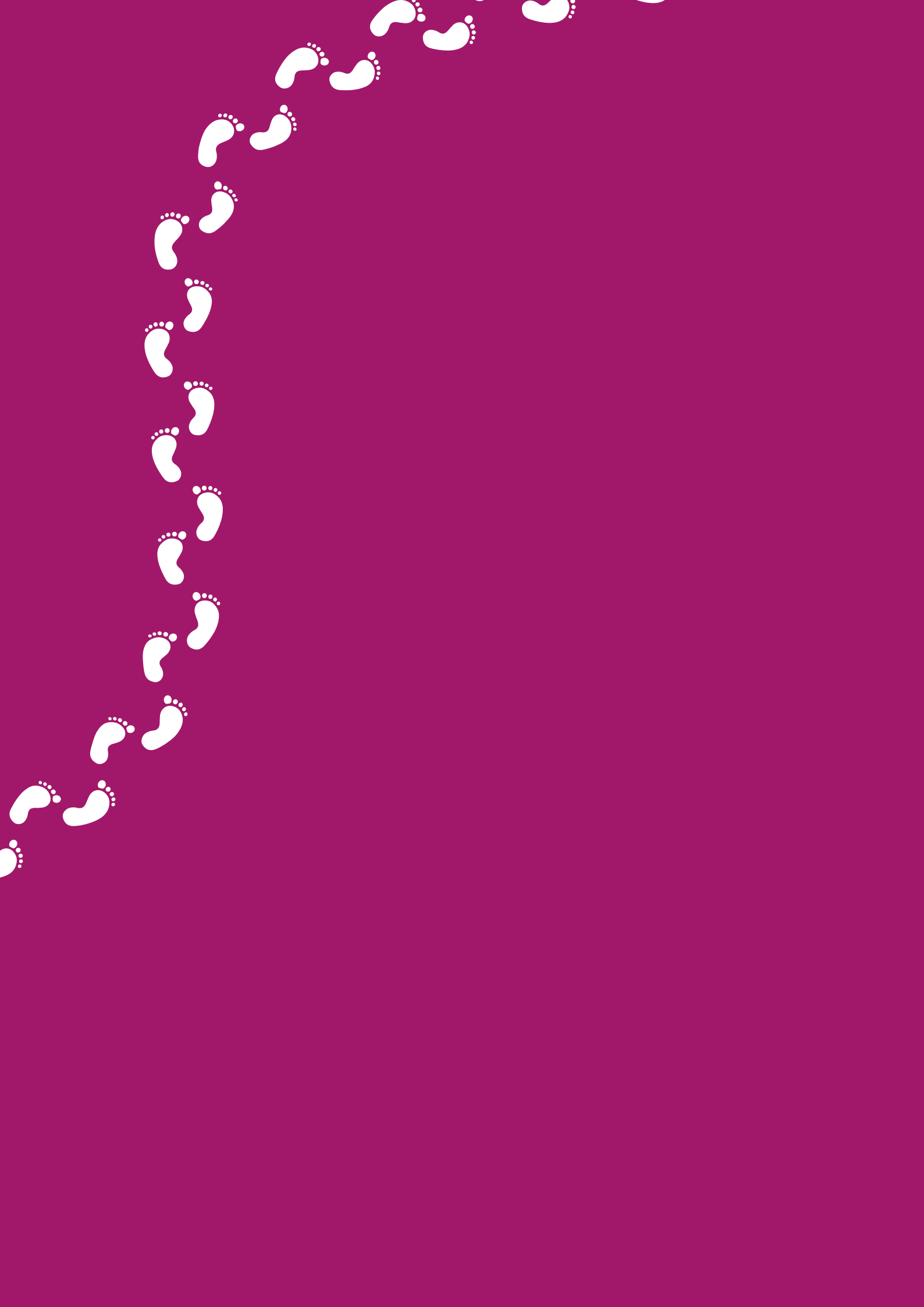


GÅ MER – KJØR MINDRE

Gåstrategi for Trondheim







Forord

I løpet av de nærmeste årene skal det bli enklere og mer attraktivt å gå i Trondheim. Gjennom en helhetlig plan skal Miljøpakken bidra til en bedre standard og mer sammenheng i gånettet. Gåstrategien fokuserer på gangtrafikken til og fra feks skolen, arbeidsplassen, sentret, idrettsbanen eller holdeplassene.

Slik er gåbyen Trondheim i 2025:

- 30 prosent av de daglige turene skjer til fots
- Antall fotgjengere inn og ut av Midtbyen er doblet
- Gånettet henger sammen og er enkelt å orientere seg i
- Det oppleves trygt å gå
- Det skal være god framkommelighet langs gangvegene hele året

Når flere går, blir bruken av bil redusert. Det vil føre til færre ulykker og skader, lavere utslipp av klimagasser og støy og bedre byluft, bedre plass og kortere bilkøer. Flere fotgjengere gir også bedre folkehelse, mindre sykefravær, bedre byliv og tryggere og mer levende nærmiljø. Det er bra for den enkelte å gå mer. Etter Helsedirektoratets anbefaling kan en bidra positivt til egen helse ved å gå istedenfor å sitte. En må gå raskt. Tiden for voksne må være minst 150 minutter i uken, det vil si for eksempel 30 minutter på hverdage. Økes tiden inntil det dobbelte (1 time på hverdage), bidrar det til økt helsegevinst. Godt miljø er lønnsomt for samfunnet.

Miljøpakken er et samarbeidsprosjekt mellom, Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. Miljøpakken står bak gåstrategien for Trondheim og skal finansiere nye gånlegg.

Sammen jobber vi for å realisere en ambisiøs visjon:

Gå mer, kjør mindre!

Forsidefoto: Knut Opeide, Statens Vegvesen



Innhold

FORORD	3
Slik er gåbyen Trondheim i 2015	3
GÅBYEN TRONDHEIM	5
Trondheim har gode forutsetninger for å bli en enda bedre gåby	6
TRONDHEIM HAR ET GODT UTBYGD GÅNETT I DAG	7
ENKELT Å GÅ HELE ÅRET	9
Måleindikatorer	9
SLIK SKAL VI NÅ MÅLET	10
GOD KOMMUNIKASJON OG HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID	11
Målgrupper	12
Inspirasjon, ikke pekefinger	13
Grafisk profil	13
HELHETLIG GÅNETT FOR ALLE	14
Utvikling av et sammenhengende gånett	14
KORTE AVSTANDER TIL VIKTIGE MÅLEPUNKT	15
Snarveger	16
EGET GÅNETT	18
LETT Å ORIENTERE SEG	19
Brukervennlig kartløsning for gånettet	19
Skilting og fysiske elementer	19
TRYGGE GÅTRASEER	21
ATTRAKTIVE OMGIVELSER	22
GOD DRIFT OG GODT VEDLIKEHOLD	23
GÅVENNLIG AREALPLANLEGGING	24
VEDLEGG 1	25
VEDLEGG 2 VEDTAK	27
GÅ MER - KJØR MINDRE	29



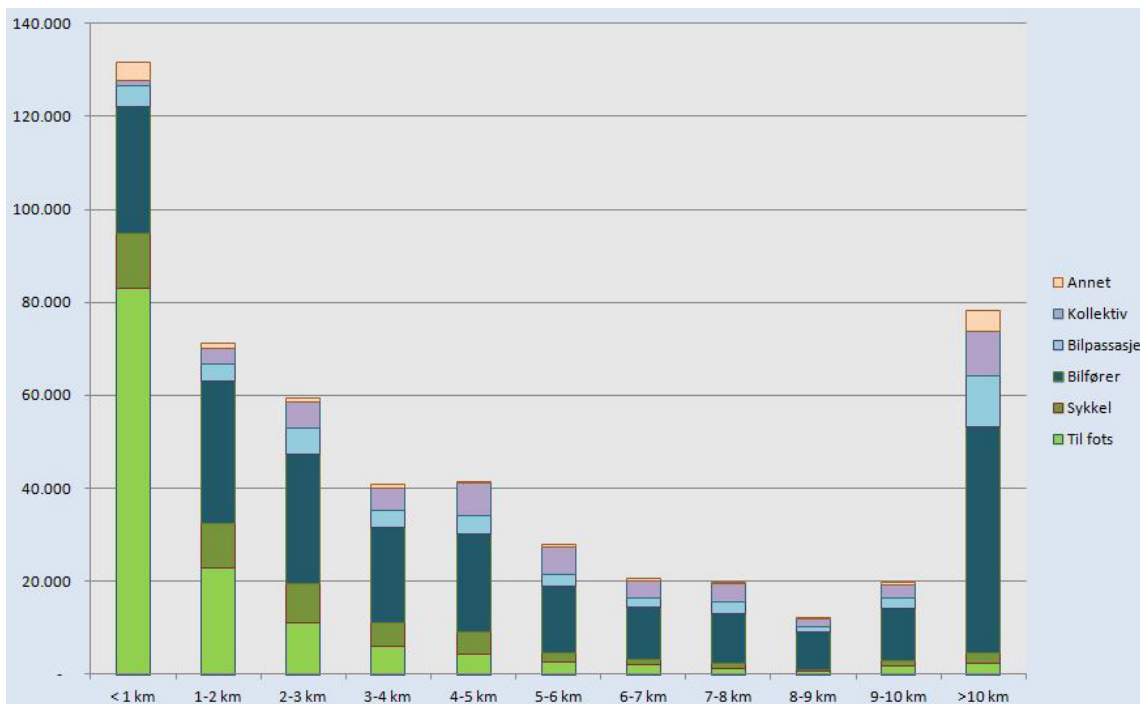
Gåbyen Trondheim

27 prosent av alle reiser er til fots i Trondheim

27 prosent av alle reiser blant folk over 12 år i Trondheim skjer til fots (Den nasjonale Reisevaneundersøkelsen, RVU2013/14).

27 prosent tilsvarer ca 140 000 daglige gåturer blant innbyggere over 13 år. Fra 2009 til 2013/14 økte antall daglige reiser til fots med 2500 i året.

Av de 140 000 turene er 83 000 under 1 km og 23 000 1-2 km. Dermed er 75 prosent av alle gåturene under 2 km.



Antall turer til fots (grønt) fordelt på avstand.

Manuelle tellinger viser at gangtrafikken på bruene inn og ut av Midtbyen økte med ca 28 prosent fra 2010 til 2015.

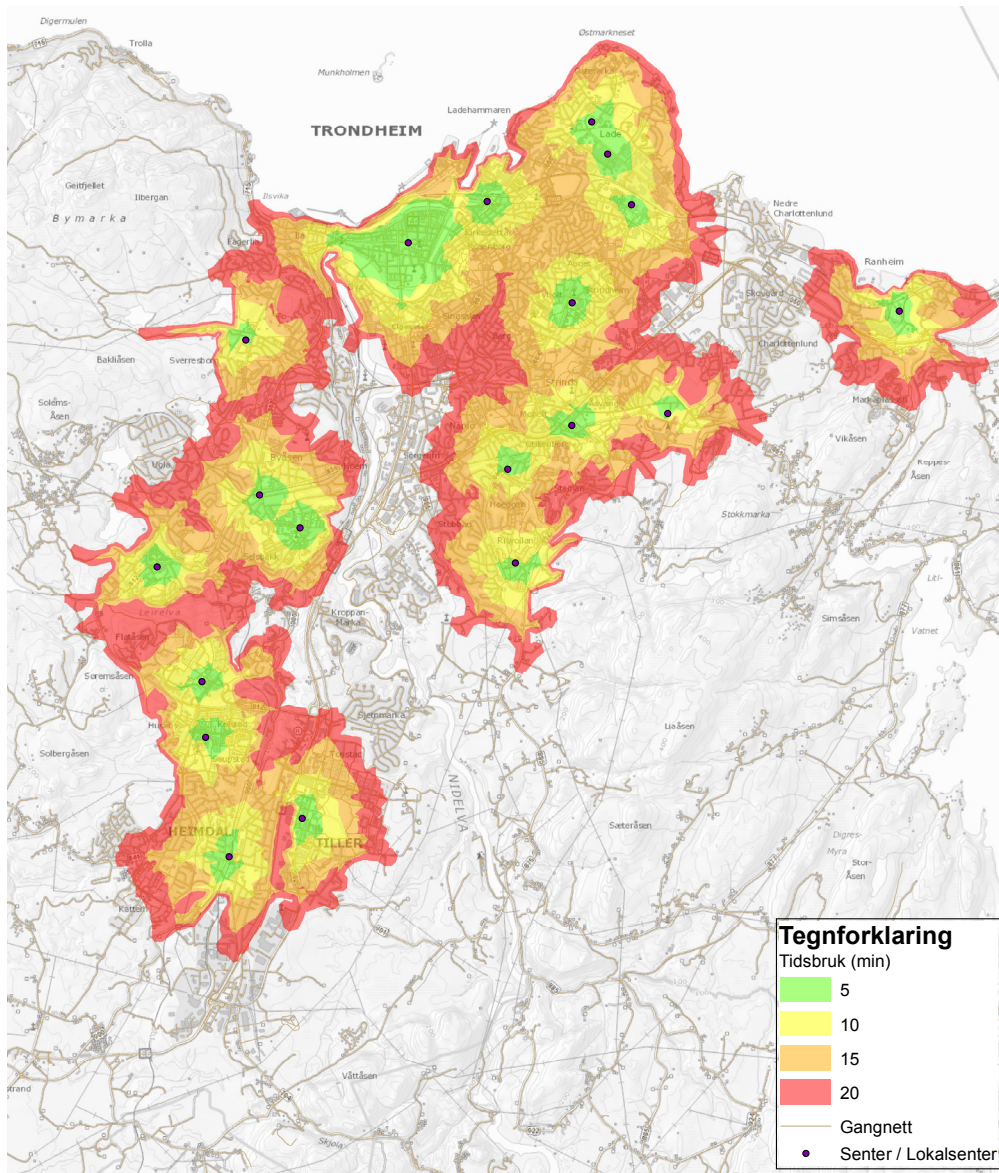
De automatiske tellingene på Nordre viser at antall gående i gjennomsnitt har økt med 20 prosent fra høsten 2013 til høsten 2014.

De fleste synes det er greit å gå opp til 30 minutter til skole eller arbeid, det tilsvarer 2-3 km. På distanser over 3 km ser vi at sykkelandelen og kollektivandelen øker og gangandelen minsker. Det er derfor på de korte reisene under 2 km at det er størst potensial for å flere turer til fots.



Trondheim har gode forutsetninger for å bli en enda bedre gåby:

- 40 000 personer bor mindre enn 30 minutters gange fra Torvet
- 30 prosent av alle reiser under 1 km er med bil. Dette utgjør ca 32 000 korte bilturer hver dag.
- 75 prosent av elevene har mindre enn 15 minutter å gå til skolen. Undersøkelser ved 14 barneskoler i Trondheim viser at ca 18 prosent av barna blir kjørt til skolen. Nærmere 3000 elever blir kjørt til barneskolen daglig.
- 60 prosent av innbyggerne har mindre enn 15 minutter å gå til lokalsenter/sentrum.



Tidsbruk til fots til senter/ lokalsenter





Trondheim har et godt utbygd gånett i dag

Et helhetlig gånett i Trondheim består av følgende:

Gang- og sykkelvegnett

Gang- og sykkelvegnettet ligger adskilt fra biltrafikk. De siste årene har gang- og sykkelvegnettet blitt prioritert oppgradert noe som også forbedrer forhold for fotgjengerne. Kvaliteten er gjerne god med asfalterte flater og belysning, og adskilte felt for gående og syklende. Gang- og sykkelvegnettet karakteriseres ved sykkelveg med fortau, sykkelfelt i gater med fortau, gang- og sykkelveg på samme areal, og ved tradisjonelle fortau/gangveger mot kjøreveg samt egne sykkelfelt. Egne anlegg for sykkel er en opprioritering av gående og fører til at konflikter mellom gående og syklende kan unngås.



Fortau

Fortau langs veier og gater er viktige deler av gånettet. Flere steder mangler fortau eller de er for smale, slik at de er lite farbare om vinteren. Dette medfører gåing i vegbanen. Vi har særlig fokus på å øke trafikksikkerhet ved skoler ved å utbedre eller opparbeide bedre fortausløsninger.



Gatenett , gågater og byrom i sentrumsområder

Gatenettet i sentrumsområdene er viktige som gånett til og fra arbeidsplasser, skoler og senterområder. Gatenettet er også svært viktige byrom i seg selv og går gjerne til parker og allmenninger, og andre viktige byrom der folk søker opphold og/eller opplevelser. Folk går også langs attraktive fasader der det er mye å se og oppleve. Gågater er særlig trygge deler av gatenettet.



Turstier og turveger

Turstier og turveger finnes i et godt utviklet nett innenfor byggesonene og i marka. Turstier og turveger i byggesonen er godt opparbeidet med grusdekke og går gjennom grønne omgivelser, ofte langs elve- og bekke drag og strandsoner langs sjøen. Noen få er belyst, og de mest brukte er skiltet med turvegskilting. Målsetting med dette turvegnettet er at det skal binde sammen marka, Nidelvkorridoren, strandsonen, parker og andre grønne områder med boligområder, arbeidsplasser og senterområder. Det gir befolkningen lett tilgang til et bynært turvegnett med gode opplevelser, mulighet til opphold, rekreasjon og nærturer.



Snarveger

Snarveger til bolig, skole, arbeidsplasser, kollektivholdeplasser, idrettsanlegg og mellom boligområder finnes overalt og med ulik kvalitet, gjerne på tvers av både turvegnett, gang- og sykkelvegnett og vegnett. Snarvegene er noen steder lite opparbeidet, feks en sti eller tråkk over en plen eller mellom eiendommer, eller en naturlig forlengelse eller avstikker til/fra turvegnett og gang- og sykkelssystemet. Det forekommer snarveger som noen har opparbeidet med feks noen lass med grus, en liten trapp, et rekkverk eller ved å rydde litt skog. Ved å bruke snarvegene sparer du tid – det lønner seg å gå disse.





Mål: Enkelt å gå hele året

Vi vil gjøre det enklere for alle å velge å gå hele året. Dette innebærer et helhetlig gangnett for alle som oppleves som direkte og uten omveger, som har god drift og vedlikehold og lett å orientere seg.

Måleindikatorer

3700 flere gåturer hvert år i 10 år?

For å se om gåstrategien virker, er det satt opp flere måleindikatorer som enten måler antall turer i tall eller prosentandel. Målingene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen blir gjentatt kontinuerlig fra 2016.

Målet fram til år 2025 er å øke gåandelen av alle reiser fra 27 prosent i 2013/2014 til 30 prosent. Antall turer øker i så fall fra ca 140 000 til ca 180 000 per dag forutsatt en viss befolkningsvekst. Dette tilsvarer en økning på ca 3700 gåturer per år.

Mål: Enkelt å gå hele året	2015	2020	2025
Andel turer til fots pr.dag i Trondheim (RVU -13/14) (antall turer til fots pr dag)	27% (140 000)		30% (180 000)
Andel økt bruk av oppgraderte snarveger/annet gånett		10%	12%
Andel økning av gående i tellepunktene over bruene		15%	30%
Andelen som føler seg tilfreds med gånettet (det er trygt og enkelt å gå) i Trondheim skal øke. 1. Om sommeren 2. Om vinteren Bydrifts brukerundersøkelse sommer og vinter legges til grunn. (poengskala 0-100)		Økning	Økning





Slik skal vi nå målet

Vi skal nå målet ved hjelp av følgende virkemidler:

- God kommunikasjon og holdningsskapende arbeid
- Helhetlig gangnett for alle
- Korte ganglengder
- Eget gangnett
- Lett å orientere seg
- Trygt gangnett
- Attraktive omgivelser
- God drift og godt vedlikehold



Mål og virkemidler





Foto: Knut Opelde, Statens Vegvesen

Skoleelever er en viktig målgruppe.



God kommunikasjon og holdningskapende arbeid

Informasjon og dialog kombinert med fysiske tiltak er effektive virkemidler for å øke antall gåturer. Kommunikasjon og dialog er særlig viktig på dette feltet siden det ikke blir gjennomført like store fysiske tiltak som for andre trafikantgrupper. Mulighetene for å påvirke folks valg og vaner gjennom rådgivning og holdningskapende arbeid er imidlertid gode. Forankringen i Miljøpakken gjør det lettere å kommunisere budskapet om å gå mer og kjøre mindre.

Kommunikasjonstiltakene skal:

- Oppmuntre til mer gåing ved å informere om fordelene ved å gå.
- Være innrettet mot å erstatte korte bilturer og kollektivreiser med gåing.
- Informere om Miljøpakkens fysiske tiltak for gåing.
- Øke bevisstheten om at det å gå er et valg du selv kan ta.



Målgrupper

Tiltakene tilpasses i størst mulig grad de enkelte målgruppene. Viktige målgrupper er:

Skoleelever: Tellinger viser at rundt 18 prosent av elevene i barneskolen i Trondheim blir kjørt med bil. Stikkprøver viser også at antall skutere og mopeder er svært høyt ved enkelte videregående skoler. Både av hensyn til miljø og folkehelse er det viktig å etablere gode vaner tidlig. Miljøpakkens reiserådgivere arbeider direkte med skolene og Foreldrenes Arbeidsutvalg for å motivere til mer gåing og mindre foreldrekjøring. Miljøpakken utvikler en tiltakspakke der generell informasjon blir kombinert med opplæring og praktiske tiltak skreddersydd forholdene ved den enkelte skole.

Arbeidsplasser: Potensialet er størst ved store virksomheter med omfattende tilbud om bilparkering for ansatte. Tiltak kan oppmuntre til å gå i stedet for å kjøre bil der reiseavstanden er kort, eller å kombinere kollektivbruk og gåing til/fra holdeplasser når avstanden er større.

Bydeler: Tiltak kan skreddersys mot husstander innenfor en viss avstand fra sentrum/lokalsenter, særlig med tanke på handel.

Inspirasjon, ikke pekefinger

Miljøpakken skal inspirere folk til å gå mer ved bruk av positivt ladet kommunikasjon. Vi skal appellere både til fornuft og følelser:

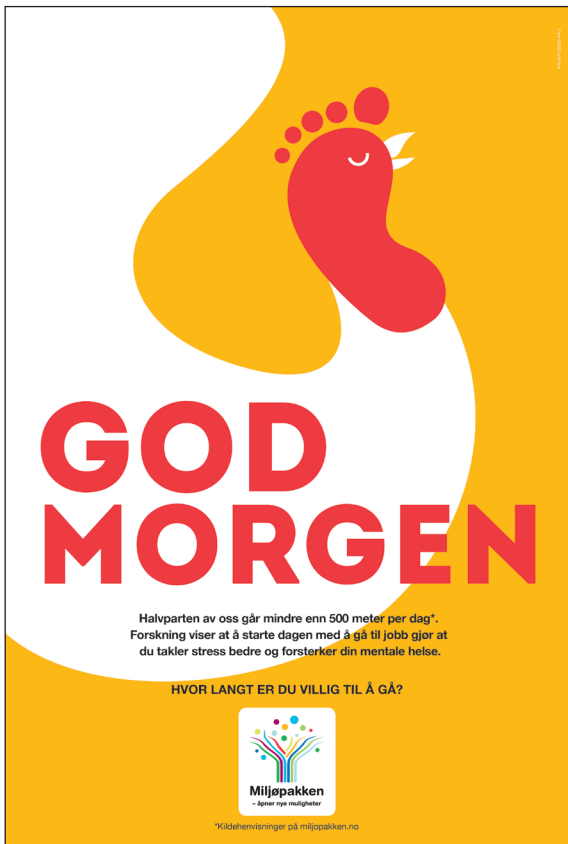
Helse og velvære: Ifølge helsemyndighetene trenger voksne minst 30 minutter rask gange hver dag. Det får du ved å gå to kilometer. Barn trenger det dobbelte.

Utnytte trender: Fornuftig livsstil er trendy. Tidseffektiv hverdagsaktivitet, som å gå til og fra jobb, ser ut til å få gradvis mer oppmerksomhet.

Økonomi: Det er gratis å gå, svært dyrt å kjøre bil.

Praktisk: Det er lettvinnt å gå. Ingen bilkø, ingen parkering.





Kommunikasjonstiltak:

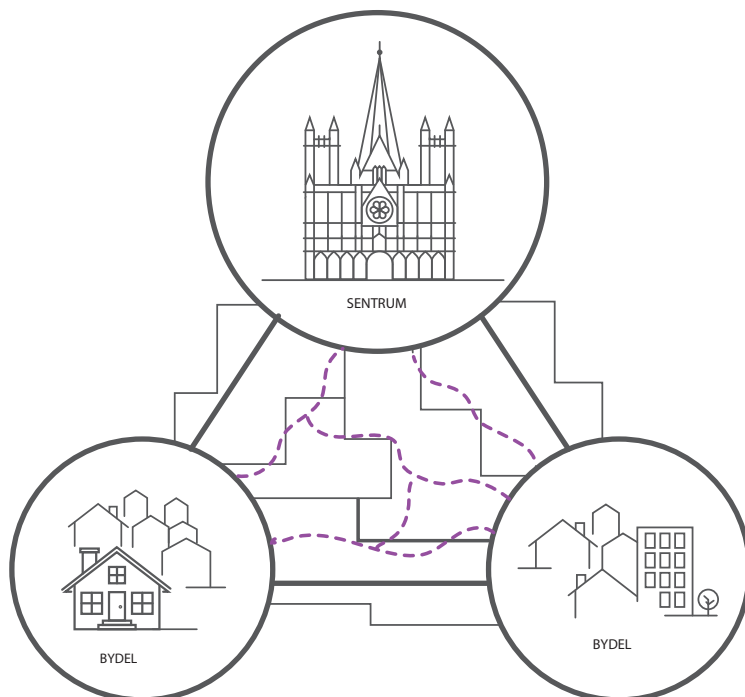
- Mediekampanjer, annonser, film mv
- Åpningsarrangementer
- Andre arrangement/konkurranser/events
- Rådgivning rettet mot virksomheter
- Opplæring ved skoler. Samordnes med sykkelprosjektet/Miljøenheten
- Kartløsning med anbefalte gåruter og snarveger knyttet til Miljøpakkens nettside
- Gåing som tema på Miljøpakkens nettside

Grafisk profil

Bevisst bruk av grafiske virkemidler skal styrke kommunikasjonen av gåiltak i Trondheim. De viktigste elementene i den grafiske profilen er Miljøpakkens logo og gå-symbolet i form av et stilisert fotavtrykk.

Tydlig profilering skaper gjenkjennelse i befolkningen. Det øker forståelsen av at gåiltak er viktige og vil bidra til å bygge Trondheims identitet som en by for myke trafikanter og miljøvennlig transport.





Helhetlig gånnett for alle

Nesten alle går, enten hjemmefra til skolen, fra arbeid til butikken, til bussen og til parken. Vi vil at et gånnett både innen og mellom ulike områder i byen, og mellom byen og marka, skal være mest mulig sammenhengende. Et helhetlig gånnett må sikre fremkommelighet for gående hele veien fra startsted til bestemmelsessted. Et helhetlig gånnett skal være enkelt å finne fram i.

Utvikling av et sammenhengende gånnett

For å få utviklet et helhetlig, trygt og lettfattelig gånnett, må det samarbeides mellom flere enheter i kommunen, andre sektormyndigheter og Miljøpakken. Vi må se på forbindelser som mangler mellom eksisterende gånnett, og om det finnes nye mulige strekninger for utbygging av et framtidig gånnett, og så rette tiltakene inn mot dette.

Gånettet er også knyttet sammen med andre transportnett i byen som vegnettet og kollektivnettet. Gåing er ofte en vesentlig del av kollektivreisen, slik at de gåendes premisser må prioriteres høyt ved utbygging for kollektivtrafikk.

Ved utbygging av veg, kollektiv og sykkel-infrastruktur må det tas spesielt hensyn til de gående. Kryssingspunktene er derfor svært viktige for å få til gode og trygge overganger mellom de ulike transportnettene. Når det gjelder kryssing av store barrierer er fotgjengere ofte nødt til å gå lange omveger selv om det tar lang tid. Universell utforming av gangvegnettet så langt det lar seg gjøre, og tilrettelagte kryssutforminger, er en forutsetning for gode og sammenhengende nett for alle fotgjengere.



Tiltak:

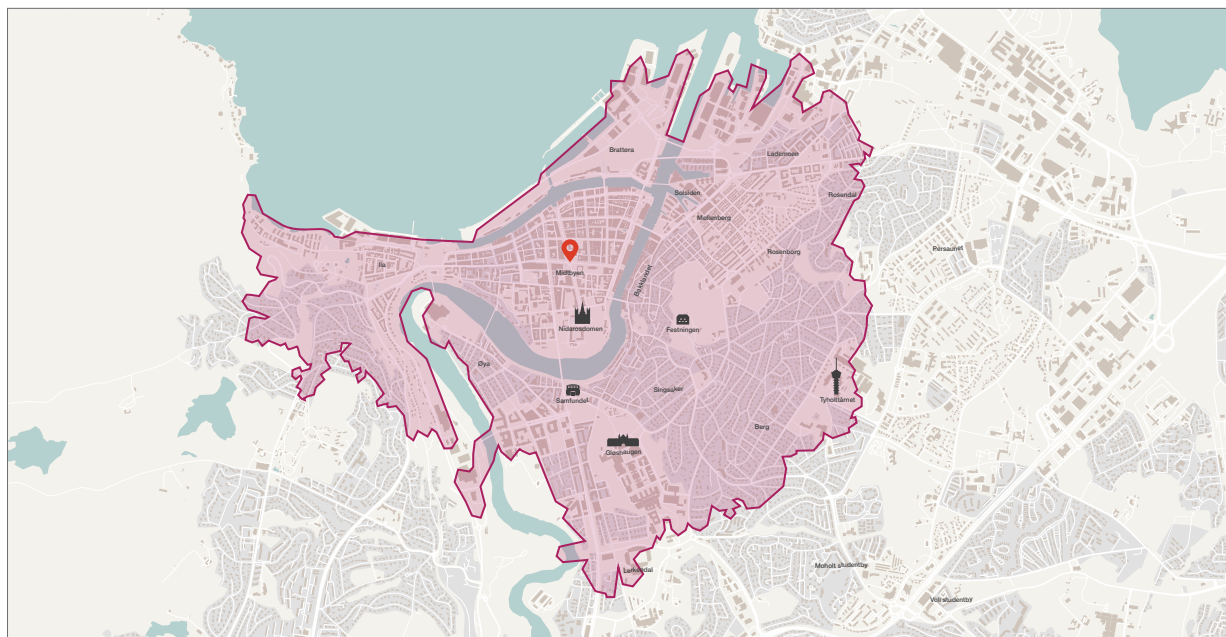
- Synliggjøre det gånettet vi har i dag.
- Definere og utvikle en gånettstruktur tilpasset Trondheimsforhold.
- Planlegge for et framtidig sammenhengende gånett for alle, også grupper med ulike behov.
- Utarbeide kriterier for utforming av turvegnett og snarvegnett som gir framkommelighet og orienterbarhet for alle.
- Utbedre feks manglende forbindelser og dårlige kryssløsninger, oppgradere eksisterende og opparbeide nye forbindelser og sammenhenger.



Korte avstander til viktige målpunkt

Det er enkelt å velge å gå dersom det går raskt.

Viktige målpunkt er skoler, lokalsenter/senter, holdeplasser, arbeidsplasskonsentrasjoner, idrettsanlegg og andre fritidsmål.



Så langt kan du gå på 30 min fra Torvet



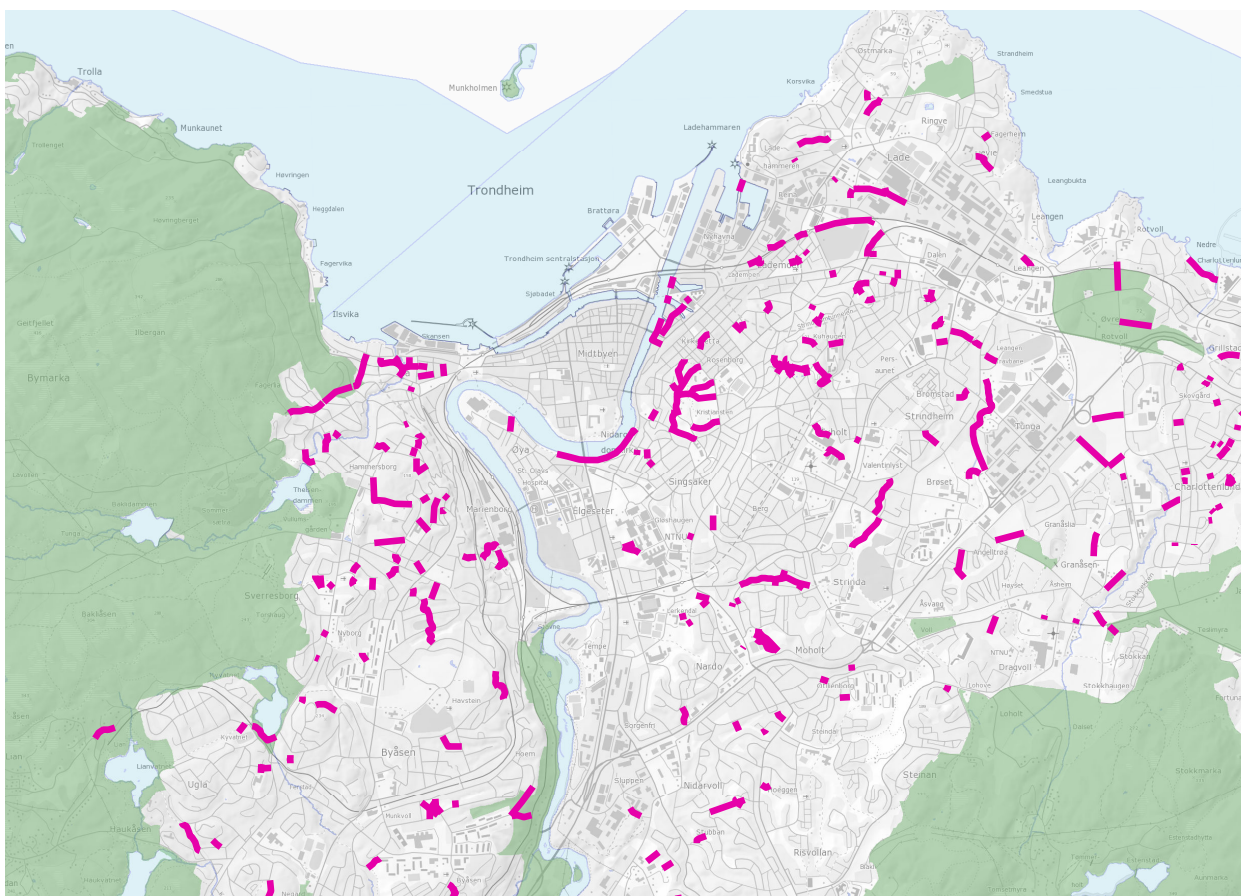
Snarveger

Snarveger fungerer som supplement til resten av gånettet og er feks stier, trapper, deler av et annet gånett og forbindelser gjennom bebyggelse. Snarveger bidrar til effektive og raske gangforbindelser. Dette mikrogånettet er best kjent av barn og andre som går i nærmiljøet, og kan utvikles til et verdifullt nettverk for en større del av befolkningen.

Hver snarveg har sin "personlighet" og må oppgraderes ut fra dette. Mest aktuelt er å få belysning der det egner seg og skilting slik at befolkningen vet hvor det er raskest å gå. Snarvegene er ofte i bratt terreng og det er en utfordring å få til god nok universell utforming. Tiltak som benker der det er bratt, håndløpere og naturlige ledelinjer er viktige. Driftsstandard må vurderes nøye i hvert tilfelle, både ut i fra hva og hvor målpunktene er, landskapsforhold og faktisk mulighet for gjennomføring.

Tiltak:

- Fokus på snarveger; registrere, prioritere, opparbeide, skilte og drifte snarveger.
- Informere om raske gangruter til definerte målpunkt.
- Sette ut benker og sittemuligheter langs snarveger, spesielt der det er bratt stigning.



Rosa strek er registrerte snarveger fram til bykjernen





Snarveger har hver sin "personlighet".





Eget gånnett

Gående har andre behov og preferanser enn syklende og kjørende, jfr vedlegg 1. Nettet for gående bør derfor ikke planlegges som et nett med blandende trafikantgrupper, der det kan oppstå konflikter og trafikkfarlige situasjoner. Det bør primært planlegges for et separat gånnett. Standarden på nye gang- og sykkelprosjekter de siste årene er at syklende og gående blir skilt. God tilrettelegging for sykling er derfor også viktig for fotgjengere. Flere steder er det arealknapphet. I utgangspunktet er det ikke ønskelig å blande trafikantgruppene. Ved arealknapphet skal det finnes løsninger som ivaretar hensynene til trafikantgruppene, med vekt på den mest sårbare gruppen.

Utfordringer

Utfordringen med å planlegge for et eget gånnett er å finne stedstilpassede helhetsløsninger. Følgende er viktig:

- Trygge kryssingspunkter med opphøyde gangfelt, egne sykkelfelt og tydelig oppmerking.
- Gi gående egne lys i lyskryss.
- Smalere kjørebane som gir mer fortausbredde, lavere fartsnivå og kortere fotgjengeroverganger.
- Prioritere gående før kollektivtrafikk og bil i sentrumsområder og på hovedrutene.

Tiltak

- Holdningsskapende tiltak som medfører en god gang- og sykkelkultur som fører til at det blir tatt gjensidig hensyn.
- Skille gående og syklende der det er betydelig gang- og sykkeltrafikk. Bygge trygge kryssingspunkter med opphøyde gangfelt, egne sykkelfelt og tydelig oppmerking som skiller syklistene og gående, samt planskilte kryssinger der hvor konfliktnivået til kjøretrafikken er stor.



Trygt å gå, gangnett separat fra sykkelnett.





Lett å orientere seg

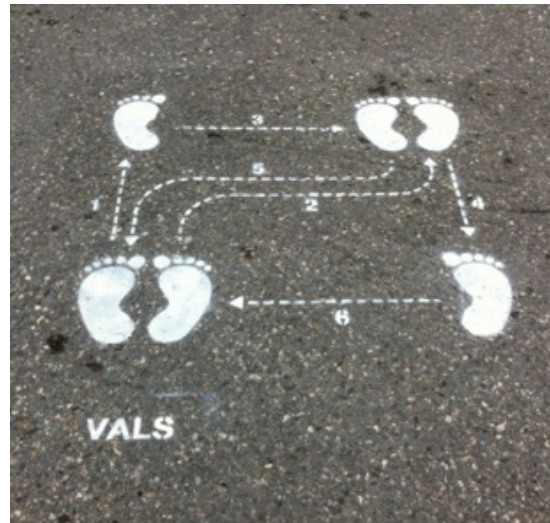
Brukervennlig kartløsning for gånettet

Det skal være enkelt å finne informasjon om gånettet, uansett om det er et gånett med spesiell tilrettelegging, spesielle opplevelseskvaliteter, snarveger eller sikreste skoleveg.

Tiltak

Utvikle gode kartløsninger eller en funksjonell kart-app som kommer hele befolkningen til gode.





Gatedekor som inspirerer til bruk av beina som framkomstmiddel

Skilting og fysiske elementer

Skilting av gånettet bidrar til å synliggjøre mulighetene til å gå. Noen gåtraseer er deler av et turvegnett, og skiltes etter nasjonal turvegstandard. Der deler av turvegnettet er snarveger, skiltes det med snarvegsymbol i tillegg. Andre er fortau eller kombinerte gang-sykkelforbindelser, og er skiltet etter vegtrafikkloven. Snarveger kan skiltes med ikke-normerte skilt der snarvegene ikke er i konflikt med fylkesveg. Skiltingen bør være entydig og lett å forstå for brukerne av gånettet. Skiltene viser at her er det en snarveg og i tillegg bør det skiltes hvor snarvegen fører til.

Tiltak

- Snarveger skiltes med egne skilt og underskilt som viser hvor den fører.
- Snarveger markeres på turvegskiltene der de er en del av sammenhengende turdrag som skiltes etter nasjonal turvegstandard.
- Hovedgangnettet skiltes basert på skiltnormalene.
- Utforme skilt etter kriterier for universell utforming.
- Utvikle motiverende skilting på spesielle gåtraseer.
- Gjennomgående fargebruk på fysiske elementer som rekkverk og benker
- Gatedekor med f.eks. "takk for at du går" der det ikke er i konflikt med lovverk (fremmer motivasjonen for gåing).



Trygge gåtraseer

Mange er redde for overfall og ran langs gangveger, særlig ved traseer som ikke er belyst og går gjennom gjengrodde områder. Gåtraseer må planlegges med sikte på god sosial kontroll. Plassering av jevn belysning på strategiske steder kan bidra til å trekke flere folk langs gangvegen. Dette gir ofte en opplevelse av trygghet. I tillegg bør det være god sidesikt, og traseene bør ikke være for svingete og uoversiktlige.

Tiltak

- Gånettet skal utformes slik at det føles trygt å bruke hele døgnet og til alle årstider
- Spesiell fokus på belysning og vegetasjonsrydding vil gi bedre sikt og sosial kontroll



Belysning av og rydding langs ganstrasser kan gi økt trygghet.



Attraktive omgivelser

Når vi går, blir vi mer oppmerksomme på omgivelsene. Ett av tilleggsgodene vi får av å gå er derfor positive opplevelser i trivelige omgivelser. Gånettet går gjerne gjennom parker, åpne plasser, skogholt og utsiktspunkter.

Omgivelsene må gi tilstrekkelig opplevelsesholdning for å være attraktive for gående. Dette omfatter summen av inntrykk fra bebyggelsen, uterommene, det sosiale livet, infrastrukturen og grønnstrukturen. Byrom og møtesteder må ha gode kvaliteter, være inviterende og oppleves som meningsfulle steder. Det må være plass både til målrettet gangtrafikk, møteplasser og aktiviteter. Vi må sikre at områder der gående oppholder seg ikke har støy eller luftforurensning over gjeldende grenseverdier.

Der Miljøpakken lager nye eller utbedrer gamle snarveger og gangforbindelser, kan vi utnytte lokale tiltak for å skape oppmerksomhet. Det kan være profilering av Miljøpakken, kunst laget av en barnehage eller skole, infotavler om det som vokser, eller kulturminner i området, en uvanlig lekeplass eller små sittegrupper.

Tiltak

- Videreutvikle et gånnett som gir allsidige gode sanseintrykk som f.eks. natur- og kulturopplevelser.
- Ta tak i punkter på gånettet som gir dårlige opplevelser og utbedre disse.
- Bruke kunst, utsmykking og lignende for å skape spennende opplevelser.
- Bruke gånettets forankring i nærmiljøet – lokale navn og lignende.



Attraktiv utsikt fra benken ved snarvegen over Festningen





God drift og godt vedlikehold

Standard og kvalitet

For å få flere til å gå, er det viktig å sikre god standard og kvalitet på de ulike delene av gånettet. Mange er redde for å gå hvis fortau og andre gåtraseer ikke er godt nok driftet, for eksempel hvis de er glatte og/eller dårlig brøytet om vinteren. Det må være en målsetting at arealene for gående skal være farbare og attraktive for å få folk til å gå der, og ikke i kjørebane. Det stiller krav til jevnhet, maksimal tillatt snødybde og friksjon. Det er vanskelig og krevende å få god vinterstandard på hele gånettet. Statens vegvesen har laget nye standarder for vinterbrøyting som har vært gjeldende fra vinteren 2012. Dette ligger også definert i kommunens og fylkeskommunens ulike driftsavtaler. For vintervedlikehold må vi vurdere hva slags driftsstandard vi ønsker for de ulike delene av gånettet. Vegvesenets standarder (håndbøker) anbefaler at det velges barvegstrategi i sentrale fotgjengerstrøk, i byområder, strekninger med kunstige ledelinjer og på utendørs knutepunktarealer.



Maglende brøyting kan gi utrygge gangnett.



Foto: Knut Opørde, Statens Vegvesen

Retningslinjer for planlegging og bygging av felles gånett

Mye av gånettet ligger sammen med gang- og sykkelvegene. Det er utarbeidet et eget designprogram for sykkel som også ivaretar gående. Som en forlengelse av designprogrammet for sykkelnettet skal vi utvikle retningslinjer for gånettet, slik at de to nettene henger sammen og gir et godt felles uttrykk. Det er naturlig å ta utgangspunkt i eksisterende standarder for opparbeidelse av turveger, turstier og mindre sti/gangveger, samt praktisk erfaring.

Tiltak

Utvikle retningslinjer som beskriver hvilke kvaliteter vi skal ha på ulike deler av gånettet både sommer og vinter med utgangspunkt i kommunens normer for turveger og turstier, og krav til universell utforming. Tilpasninger til hver enkelt gangtrase sin beliggenhet er nødvendig.



Gåvennlig arealplanlegging

Fortetting gir korte gangavstander

Utbyggingsmønsteret har stor betydning for om folk velger å gå. Ved større nærhet til sentrum og større befolkningstetthet, vil flere velge å gå. Fortetting av boligområder nær ulike sentra, fører til at flere kan gå til viktige funksjoner som skole, butikk, lege og arbeidsplasser.

Forutsigbare planverktøy

En rekke etater og sektorer skal ivareta interesser og behov for alle som går. Utfordringen er at det ofte blir tatt mange små beslutninger, gjerne uten at de er vurdert opp mot helhetlige hensyn.

Tiltak

- Sikre at gående blir tilstrekkelig prioritert og ivaretatt i all planlegging etter Plan- og bygningsloven og vegloven, både i arealbruk- og infrastrukturutvikling.
- Beslutte og forankre lokale retningslinjer som ivaretar hensynet til gåvennlig arealbruk fra plan- og utredningsfasen til gjennomføring og drift.
- Se gående sitt behov i sammenheng med de stedlige forutsetningene.
- Bidra til en god fortettingsstrategi som utbyggingsmønster.



Gåvennlig Midtby.





Vedlegg 1

Hva er spesielt med gange som transportmiddel?

Ganghastighet

Fotgjengere beveger seg gjennomsnittlig med en hastighet av 4,5km/t. Det betyr at den gående opplever langt flere detaljer langs strekningen, da det er den hastigheten det menneskelige sansesystemet er utviklet for. Omgivelser som er utformet for biltrafikken er derfor ofte kjedelige og utmattende for fotgjengere.

Menneskelig skala

Romforhold og størrelser har avgjørende innflytelse på menneskers opplevelse, og lysten til å ferdes og oppholde seg på et sted. Små byrom og varierte strekninger med høy detaljeringsgrad gir mange en opplevelse av komfort og velvære. Det blir mer attraktivt å gå.

Orienterbarhet – logiske og forståelige forbindelser

Det er viktig at det er lett og intuitivt å orientere seg i omgivelsene og gangvegnettet. Derfor bør man respektere hvordan stedet er organisert samt befolkningens opplevelse av byen eller tettstedet. Store veganlegg og bygningskomplekser bryter ofte skalaen og gjør det vanskelig å orientere seg. Gangforbindelser bør oppleves som direkte og uten omveger.

Kvaliteter i estetikk og uterom

De estetiske kvalitetene og særegne karaktertrekkene ved et sted eller en by har stor betydning for hvor attraktivt det er å gå. Lokale kvaliteter bør tas i bruk, slik som utsikt, nærhet til vann, parker og andre grønne områder, samt riktig orientering i forhold til sol og lokalklima. Også kunst kan brukes som et opplevelsesmoment. Traseer uavhengig av biltrafikk er ofte mer attraktive enn fortau langs sterkt trafikkerte veger.

Det sosiale livet og trygghet

Trygghet og trygghetsfølelse er en viktig forutsetning for at flere skal gå. Aktiviteter og tilstedeværelsen av andre mennesker, også i oppholdssoner, skaper sosialt liv og trygghet ved sosial kontroll. En helhetlig tilnærming for å oppnå levende byområder, tettsteder og nærmiljø bør derfor være en del av tilrettelegging for gående.

Også belysning og godt vedlikehold er viktige virkemiddel for å øke trygghetsfølelsen. Det bidrar til flere brukere, som øker sosial kontroll.

Trafikksikkerhet

Gående er de svakestede deltakerne i trafikken og derfor mest utsatt ved ulykker. Derfor er sikkerhet for de myke trafikanter en viktig premisse ved fysisk utforming av veger og gater.







Vedlegg 2 Vedtak

Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret

Møtedato: 16.06.2016

Sak: 97/16

Tittel: Saksprotokoll: Gåstrategi for Trondheim

Resultat: Behandlet

Arkivsak: 16/8833

Vedtak:

Bystyret vedtar forslag til gåstrategi for Trondheim. Følgende føring legges til grunn: Gåstrategien skal legges til grunn ved all arealplanlegging. Under planbehandlingen skal det svares ut hvordan hensynet til gående er ivaretatt.

Barn, unge, studenter og andre grupper som har stort potensial for mer aktivitet skal prioriteres som målgruppe i oppfølging av gåstrategien.

I oppfølging av gåstrategien skal det også legges vekt på å øke andel gående som går mellom 30 og 60 minutter til målpunkt.

I tillegg til miljø skal folkehelseperspektivet ligge til grunn for arbeidet med å få flere til å gå. Trondheim kommune må forbedre fortauene med tanke på brøyting og strøing slik at det blir enklere for personer med begrenset framkommelighet å gå på vinterstid. I den forbindelse må det sørges for økt bevisstgjøring og kontroll når det gjelder private huseieres plikter vedrørende strøing.

FLERTALLSMERKNAD 1 (H, Ap, Sp, SV, V, MDG, Frp, R, Pp, KrF):

Merknadsstillerne peker på at 20 % av alle nordmenn oppgir at de ikke er fysisk aktive. Dette medfører både dårligere fysisk og psykisk helse. Det er et viktig mål at gåstrategien skal bidra til å redusere andelen lite aktive.

FLERTALLSMERKNAD 2 (H, Ap, Sp, SV, V, MDG, R, Pp, KrF):

Merknadsstillerne vil bruke attraktive byrom, gode møteplasser, utsmykninger og opplevelser som engasjerer, involverer og aktiviserer forbipasserende som virkemidler for å øke andelen gående.

FLERTALLSMERKNAD 3 (Sp, Ap, MDG, SV, Krf, H, Frp, R, V):

Bystyret understreker viktigheten av at barn og unge tidlig får gode gå- og sykkelvaner, da dette har stor betydning for reisevaner senere i livet. Merknadsstillerne understreker viktigheten av at skolevei og vei til nærmiljøanlegg blir prioritert

FLERTALLSMERKNAD 4 (Sp, Ap, MDG, SV, Krf, H, Frp, R, Pp, V):

Bystyret vil fremheve betydningen av godt vintervedlikehold også for gående for å øke antallet som går hele året, samt i tilknytning til kollektivknutepunkt og bussholdeplasser. Vintervedlikeholdet for gående må sees i sammenheng med vintervedlikehold for syklende, og det må søkes å finne løsninger som gir gode forhold for begge gruppene.



Behandling:

Arne Byrkjeflot (R) alternativt forslag til punkt 2:

Gåstrategien skal prioriteres der det gis størst endring i bruksmønsteret fra bil til gående.

Marte Løvik(Sp) alternativt forslag til punkt 2, på vegne av Sp, Ap, Mdg, Sv, Krf:

Barn, unge, studenter og andre grupper som har stort potensial for mer aktivitet skal prioriteres som målgruppe i oppfølging av gåstrategien.

Arne Byrkjeflot (R) tilleggsforslag:

Trondheim kommune må forbedre fortauene med tanke på brøyting og strøing slik at det blir enklere for personer med begrenset framkommelighet å gå på vinterstid. I den forbindelse må det sørges for økt bevisstgjøring og kontroll når det gjelder private huseieres plikter vedrørende strøing.

Trond Åm (V) tilleggsforslag, ny setning innarbeides i punkt 1 i innstillingen:

Arealplanleggingen prioriterer hensynet til gående foran syklende, kollektivtrafikk og bil, og legger denne prioriterte rekkefølgen til grunn for framtidig planarbeid. Unntak skal begrunnes.

Marte Løvik(Sp) merknad på vegne av Sp, Ap, MDG, SV, Krf:

Bystyret understreker viktigheten av at barn og unge tidlig får gode gå- og sykkelvaner, da dette har stor betydning for reisevaner senere i livet. Merknadsstillerne understreker viktigheten av at skolevei og vei til nærmiljøanlegg blir prioritert. Bystyret vil fremheve betydningen av godt vintervedlikehold også for gående for å øke antallet som går hele året, samt i tilknytning til kollektivknutepunkt og bussholdeplasser. Vintervedlikeholdet for gående må sees i sammenheng med vintervedlikehold for syklende, og det må søkes å finne løsninger som gir gode forhold for begge gruppene.

Votering:

Innstillingens punkt 1, 3 og 4 ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens punkt 2 falt mot 14 stemmer (H).

Byrkjeflots alternative forslag til punkt 2 falt mot 4 stemmer (MDG, R).

Løviks alternative forslag til punkt 2 vedtatt mot 14 stemmer (H).

Åms tilleggsforslag til punkt 1 falt mot 15 stemmer (MDG, V, KrF, Sp, R).

Byrkjeflots tilleggsforslag vedtatt mot 14 stemmer (H).

Flertallsmerknad punkt 1 fikk tilslutning fra FRP, R, Pp, KrF.

Flertallsmerknad punkt 2 fikk tilslutning fra KrF, R og Pp.

Løviks merknad punkt 1 fikk tilslutning fra Frp, R, H, V.

Løviks merknad punkt 2 fikk tillutning fra Frp, H, R, PP, V.

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Saksprotokoll for Bystyret 16.06.2016





Gå mer – kjør mindre

Dette er Miljøpakkens strategi for gåing. Miljøpakken er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune.

Miljøpakkens hovedmål er å redusere bilbruken og utslippene av klimagasser. Flere må gå mer om vi skal nå disse målene.

Gåstrategien beskriver to grunnleggende virkemidler:

- Kommunikasjon og holdningsskapende arbeid
- Fysisk tilrettelegging

Mange aktører har forvaltningsansvar for ulike deler av det fysiske gangnettet:

Gang- og sykkelveger: Statens vegvesen, Sør Trøndelag Fylkeskommune, Trondheim kommune.

Fortau: Statens vegvesen, Sør Trøndelag Fylkeskommune, Trondheim kommune

Turveger: Trondheim kommune; Nærlig og kultur, Idrett og friluftsliv.

Gangtraseer i parker og lignende: Trondheim kommune; Kommunalteknikk.

Snarveger: Trondheim kommune (som regel del av eller på tvers av annet gangnett).

Miljøpakken registrerer og analyserer gangtraseer, og utbedrer eller bygger nytt for å gjøre det enklere å gå til målpunkte som skole/ universitet, arbeidsplasser, og lokalsenter/senter. Dette skjer etter innspill fra publikum og i samarbeid med etatene som har forvaltningsansvar for gangtraseene.

For info om organisering og grupper i MP, se www.miljopakken.no



