

Gåstrategi for Moss kommune 2023-2030



Moss
kommune

Innhold

Kapittel 1 Gange som transportform	2
Kapittel 2 Mål	3
Relevante mål i andre planer	3
Kommuneplanen	3
Klimaplanen.....	3
Kommunedelplan for levekår og livskvalitet i et livsløpsperspektiv	3
Trafikksikkerhetsplanen	3
Samarbeidsavtalen Miljøløftet Moss	3
FNs bærekraftsmål	4
Mål 3.....	4
Mål 9.....	4
Mål 11.....	4
Mål 13.....	4
Mål i gåstrategien.....	5
Hovedmål	5
Delmål.....	5
Kapittel 3 Dagens situasjon	6
Universell utforming.....	6
Moss sentrum.....	7
Høyda	8
Halmstad	8
Kambo.....	8
Kapittel 4 Brukergrupper og reisetypene.....	9
Kollektivreisende og arbeidsreiser	9
Barn og ungdom	9
Rekreasjonsreiser	9
Reisende med særlige behov	10
Kapittel 5 Kriterier for gode gangforbindelser	10
Sammenhengende.....	10
Direkte	10
Attraktive.....	11
Trygge	11
Tabell for god praksis ved tilrettelegging for gående.....	11

Kapittel 1

Gange som transportform

Gange er en fleksibel transportform hvor retningsendring, uplanlagte opphold og aktivitetsendring kan forekomme. Tidligere var gater og byrom i stor grad preget av fotgjengere og bilen var på besøk. Dette har endret seg over tid, og i takt med bilens inntog i samfunnet har fotgjengeren blitt nedprioritert og store arealer har blitt avsatt til kjøretøy. For å stimulere til økt fotgjengerandel i Moss kommune må fotgjengeren prioriteres.

I et folkehelseperspektiv er det viktig å oppfordre til mer aktivitet og mindre stillesitting. Å gå er en aktivitet mange kan utføre og som bidrar til god helse. Fysisk aktivitet er spesielt viktig for barn i utvikling, og det er derfor god grunn til å fremme gange som transportform i hverdagen blant de unge. Gange krever mindre areal, gir mindre klimagassutslipp og bidrar til et levende nærmiljø, og derfor bør det legges til rette for gange i arealplanleggingen.

Tilrettelegging for fotgjengere er kostnadseffektivt sammenlignet med andre transportformer. En satsing på gange som transportform vil kunne spare kommunen for fremtidige kostnader knyttet til helsetjenester. Tilrettelegging for fotgjengere krever i mange tilfeller ikke store investeringer, og gangforbindelser kan ofte gjøres mer attraktive med enkle grep.

Moss kommune skal bruke gåstrategien som en veiviser i framtidig planlegging og i drift av gangareal. Tilrettelagte strekninger for fotgjengere må både føles trygge og være trafikksikre. Gåstrategien legger Statens vegvesens nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken til grunn.

Gangforbindelsene i kommunen skal med dette være en del av et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde. På bakgrunn av nullvisjonen vil det være naturlig å utvikle sammenhengende gangforbindelser og legge til rette for fotgjengere for å nå dette målet. I gåstrategien er det laget en sjekkliste for hva som er et godt utformet gangareal, se *Tabell 2: Tabell for god praksis ved tilrettelegging for gående*.

Målene i gåstrategien skal legges til grunn i fremtidige prosjekter, og reguleringsplaner skal ha med bestemmelser som følger opp den til enhver tid gjeldene gåstrategi for Moss kommune.



Foto: Moss kommune

Kapittel 2

Mål

Relevante mål i andre planer

Gåstrategien er ment å bidra til å nå mål i overordnede planer, blant annet kommuneplanens samfunnsdel, klimaplanen og trafikksikkerhetsplanen samt strategisk plan for kommunalområdet plan, miljø og teknikk. Kommuneplanen legger til grunn at vi skal ta nødvendige grep for å redusere utslipp av klimagasser og fokus på gange som transportform kan bidra til å nå dette målet. Det er tydelig definert i klimaplanen at 60 % av internreiser skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Dette medfører at vi må øke andelen gående i takt med befolkningsveksten og jobbe aktivt med attraktive og trygge gangforbindelser. Dette er også i samsvar med trafikksikkerhetsplanen. Strategisk plan for plan, miljø og teknikk 2022-2026 peker på dagens situasjon med utfordringer med veinettet, og at fremtidig transportbehov må løses ved å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Under følger et utvalg av planer og tilhørende mål som samsvarer med målene i gåstrategien.

Kommuneplanen

Hovedmål: I Moss tar vi ansvar for våre ressurser, vår natur og det globale klimaet slik at framtidens generasjoner kan ha minst like god livskvalitet som oss.

Delmål: I Moss tar vi nødvendige grep for å redusere utslipp av klimagasser med 60 %, sammenlignet med 2016, innen 2030.

Klimaplanen

Hovedmål: I Moss tar vi nødvendige grep for å redusere direkte klimagassutslipp med 60 % innen 2030 (referanseår 2016).

Delmål: Vi gjør det mulig og ønskelig for innbyggere å velge gange, sykkel og kollektivtransport fremfor privatbil.

Klimahandling: 60 % av interne reiser (reiser innenfor kommunegrensene) tas med kollektiv, sykkel og gange i 2030.

Kommunedelplan for levekår og livskvalitet i et livsløpsperspektiv

Hovedmål: I Moss er alle inkludert og opplever tilhørighet, trygghet og mestring.

Delmål: Moss er et raust og helsefremmende lokalsamfunn.

Tiltak: Utarbeide gå-/sykkelstrategi.

Trafikksikkerhetsplanen

Nullvisjonen: Null drepte eller hardt skadde i trafikken. Null alvorlig skadde i trafikken.

Mål:

- Sikre ferdsel for barn og ungdom.
- Sikre ferdsel for myke trafikanter.
- Ivareta eldre som myke trafikanter.

Samarbeidsavtalen Miljøloftet Moss

Mål for samarbeidet: Nullvekst i intern personbiltrafikk er det operasjonelle målet akseptert av partene i denne avtalen.



FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. De bærekraftsmålene som er relevante for gåstrategien er følgende:



Mål 3

Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.

God helse er en grunnleggende forutsetning for mennesker sin mulighet til å nå sitt fulle potensiale og for å bidra til utvikling i samfunnet. Hvordan helsen vår er, er påvirket av miljø, økonomi og sosiale forhold.



Mål 9

Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon.

Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Investeringer i transport, vanningsanlegg, energi og informasjonsteknologi må på plass for å få til bærekraftig utvikling.



Mål 11

Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

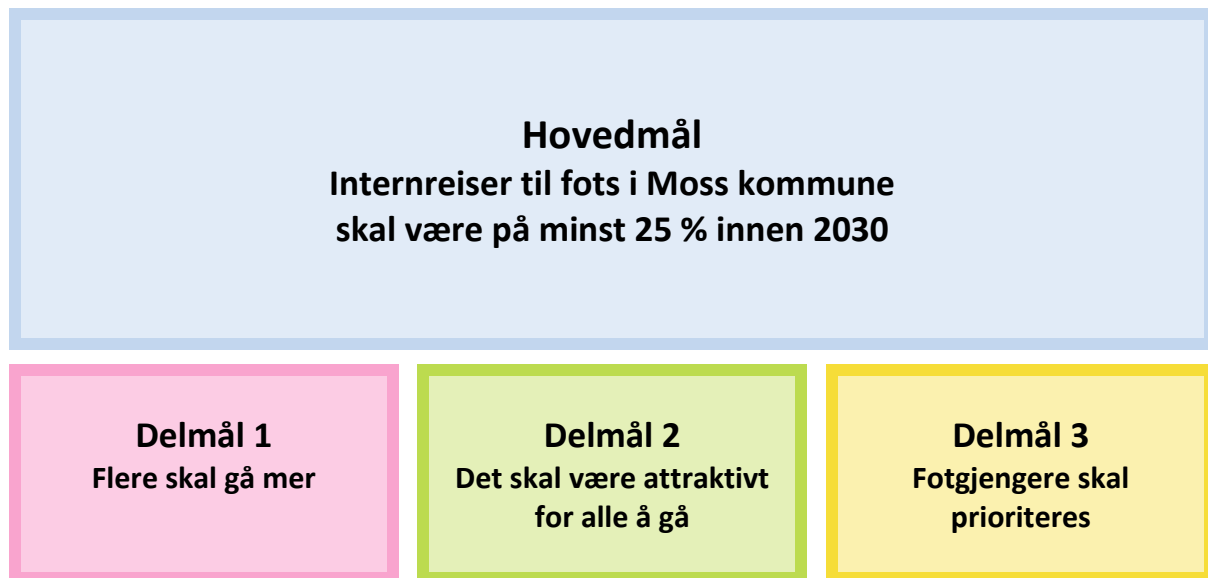
Mer enn halvparten av verdens befolkning bor i dag i byer, og andelen kommer trolig til å øke til 60 prosent i 2030. Byene fungerer som møteplasser for handel, kultur, innovasjon og sosial samhandling. Samtidig står byene for 75 prosent av alle klimagassutslipp og slumområdene hindrer gode levekår.



Mål 13

Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

Mengden klimagasser fortsetter å øke og klimaendringene skjer raskere enn antatt. Effektene av klimaendringene er synlige over hele verden.



Hovedmål

Internreiser til fots i Moss kommune skal være på minst 25 % innen 2030

Gåstrategien har som hovedmål å få flere til å gå i Moss. Reisevaneundersøkelsen fra 2021 viser en andel gående på 21 %. For å oppnå målet må gangnettet oppgraderes og utvikles, det må gjennomføres kampanjer og sikres gode drifts- og vedlikeholdsrutiner. Summen av dette vil øke attraktiviteten for gange som transportform og forhåpentligvis resultere i en større andel fotgjengere i kommunen.

Gangforbindelser er spesielt viktig i sentrum og sentrumsnære strøk. Avstanden til tjenester og handel i disse områdene er kort og gange vil i mange tilfeller være det mest effektive alternativet, dersom det er lagt til rette for dette.

Delmål

Flere skal gå mer

For å stimulere til økt hverdagsaktivitet må Moss kommune tilrettelegge for fotgjengere slik at dette blir en naturlig og attraktiv reiseform til daglige gjøremål som skole, barnehage, jobb og fritidsaktiviteter. Grønne reiser må prioriteres i trafikkbildet. Fotgjengere, syklende og kollektivreisende må prioriteres systematisk slik at tilbudet blir godt og flere velger disse reiseformene. Det er viktig at barn og unge får gode reisevaner, og da spesielt med tanke på en aktiv skolevei. Regelmessig og variert fysisk aktivitet er avgjørende for at barn skal oppnå normal vekst, og det er derfor viktig å legge til rette for at barn kan gå til og fra skolen.

Det skal være attraktivt for alle å gå

Attraktive gangarealer fremmer gange som transportform. Det er viktig å etablere attraktive gangarealer som er lett tilgjengelig, trygge og godt vedlikeholdt. Universell utforming og naturlige hvilesoner er viktige premisser for å gjøre gangforbindelsene attraktive. Dette må ligge til grunn i all etablering eller endring av eksisterende gangveier, spesielt ved sentrale gangakser og viktige målpunkt i bybildet.

Attraktive gangareal byr på positive opplevelser langs veien, dette kan være i form av utsikt, grøntstruktur som trær og beplantning, god luftkvalitet, aktive førsteetasjer og interessante uterom, byrom og fasader.

Fotgjengere skal prioriteres

Fotgjengere skal prioriteres i trafikkbildet, slik at fotgjengere kan bevege seg trygt og effektivt. Ved utforming av gangareal og gangforbindelser skal fotgjengere prioriteres, slik at omveier unngås.

Konflikt mellom fotgjengere, syklistene og elektriske sparkesykler oppstår gjerne der det ikke finnes separert gang- og sykkelvei. Ideelt skal fotgjengere og syklistene ha hvert sitt areal, men arealknapphet gjør dette utfordringer å få til på en god måte. I utviklingsområder må det gjøres en vurdering på om det skal opprettes bilfrie transportårer hvor gående og syklende blir prioritert og får korteste vei gjennom området.

Kapittel 3

Dagens situasjon

I Moss kommune bor det i overkant av 51 000 innbyggere ved utgangen av 2022, ifølge ssb.no. Mosseregionen er et område i vekst og med gode forbindelser til Oslo. Ifølge kommuneplanen er det forventet at befolkningen i Moss vil øke med 1 % per år, og dermed ha et innbyggertall på omtrent 55 000 i 2030. Transportbehovet i kommunen øker i takt med befolkningsveksten, og det er derfor viktig å legge til rette for miljøvennlige transportformer slik at det totale klimagassutslippet reduseres.

Andelen av befolkningen i Moss kommune som har gange som sitt hovedtransportmiddel er 21 %, ifølge reisevaneundersøkelsen for 2021. Dette er omtrent det samme som landsgjennomsnittet som ligger på 22 %, og høyere enn gjennomsnittet for Østfold som ligger på 16 %. Andelen gående i Moss kommune har vært uendret siden 2009 med henvisning til tidligere reisevaneundersøkelser. Folkehelseundersøkelsen i fra 2021 viser at innbyggere i Moss kommune er mindre fornøyde med gang- og sykkelveier enn innbyggerne i resten av fylkeskommunen. 50 % av kommunens innbyggere svarte at gang- og sykkelveiene er godt eller svært godt utbygd, mot 56 % for Viken samlet.

Tall fra ung data undersøkelsen viser at andel unge som trener på egenhånd er 45 % av elevene på 8. trinn, men at dette tallet reduseres gradvis til 34 % i 3. klasse på videregående. Dette viser at aktivitet i hverdagen er viktig for ungdom når aktivitetsnivået går ned, og gange som transportform er derfor viktig i et folkehelseperspektiv.

Gange som transportmiddel i hverdagen lar seg lettest gjøre i områder hvor det er kort vei mellom ulike tjenester, målpunkt og hjemmet. Gåstrategien legger dermed hovedvekt på tettsteder, knutepunkt og sentrum. I mindre sentrale deler av kommunen er det ikke lagt til rette for å gå som transportform, da det er langt mellom målepunkter i tillegg til dårlige kollektivforbindelser.

Universell utforming

Befolkningen som skal bruke transportsystemet har ulike behov. Det er variasjoner i alder og i evne til å bevege seg, til å oppfatte transportsystemet og til å rette seg etter anvisninger. Mange har hjelpemidler som det må tas hensyn til, som for eksempel rullestol, rullator eller mobilitetsstokk.

Andre fotgjengere har med seg barnevogn eller bagasje. Denne variasjonen i brukere og behov må det tas hensyn til ved planlegging, bygging og drift.

Det å bevege seg til fots eller med hjul kan by på utfordringer. Systemet er ikke utformet slik at alle kan bruke det like lett og det er derfor viktig å rette fokus på universell utforming. Kartverket har gjennomført en kartlegging av Moss sentrum i 2014 som viser tilgjengeligheten for henholdsvis rullestolbrukere, brukere av elektrisk rullestol og synshemmede. Kartene under viser en oversikt over hvor tilrettelagt Moss sentrum var for disse brukergruppene når kartleggingen ble gjennomført. Den kategorien som skiller seg mest ut er de synshemmede hvor hele sentrumsområdet som er kartlagt er markert i rødt. I etableringen av gågata og Kirketorget ble det gjort et grundig arbeid med å tilrettelegge for universell utforming. Det gjenstår likevel arbeid før hele sentrum er godt tilrettelagt med universell utforming.

Som kartene viser, er det et stort forbedringspotensial for å gjøre Moss til en bedre tilrettelagt by for brukere med særlige behov. Det er ikke gjennomført kartlegginger i andre deler av kommunen, men det er grunn til å anta at man møter liknende utfordringer i hele kommunen. Universell utforming skal ligge til grunn i all videre utvikling av gangarealer og det må rettes større fokus på dette arbeidet. En universell utformet gangforbindelse i hensyntar ulike behov og utfordringer og skal derfor være velegnet for alle brukergrupper.



Kart 1: Tilgjengelighet for rullestolbrukere. Kartlegging gjort av Kartverket 2014.



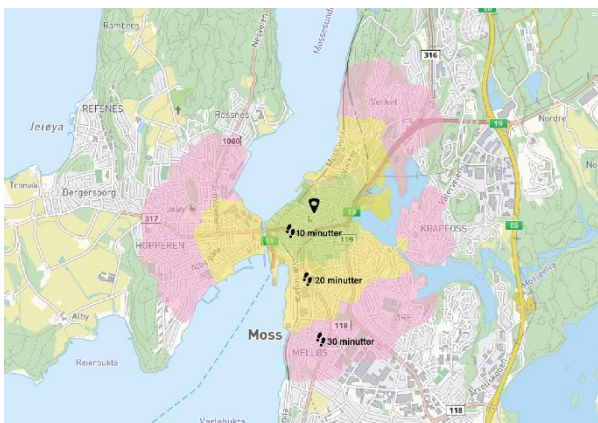
Kart 2: Tilgjengelighet for brukere av elektrisk rullestol. Kartlegging gjort av Kartverket 2014.



Kart 3: Tilgjengelighet for synshemmede. Kartlegging gjort av Kartverket 2014.

Moss sentrum

Moss sentrum har vært preget av transformasjon de senere årene. Med nedleggelse av store industribedrifter har tidligere industriområder blitt transformert til nye bydeler, med boliger og etablering av nye arbeidsplasser. Riksvei 19 og jernbanen utgjør i dag barrierer i gangnettet og hindrer fri ferdsel gjennom sentrum og ned til sjøen. Kanalbroa er det eneste bindeleddet mellom Jeløy og Moss sentrum, og legger også begrensning for dagens ferdsel. I årene som kommer skal jernbanestasjonen flyttes og togtraséen skal legges i tunnel. Dette frigir dagens jernbanespor og muliggjør enda bedre gang- og sykkelforbindelser i sentrum. Moss sentrum er kompakt og har korte avstander. Dette er et godt utgangspunkt for gange som en utbredt transportform, og flere boliger i sentrum bør føre til en reduksjon i bilbruk.



Kart 4: Kartet viser hvor langt en gjennomsnittlig fotgjenger kommer på henholdsvis 10, 20 og 30 minutter med utgangspunkt i gågata.



Kart 5: Kartet viser barrierer for fotgjengere i sentrum.

Høyda

Høyda er en bydel som preges av at store arealer er satt av til plasskrevende næring og handel. Her er det store parkeringsplasser og med det godt tilrettelagt for å kjøre bil fra butikk til butikk. Området er i transformasjon og har en økende andel boliger. Med en økt andel boliger på Høyda er det viktig at det legges til rette for gode gangforbindelser og at nye funksjoner dekker lokale behov. For å stimulere til gange er det også viktig at nærmiljøet oppleves som attraktivt, at det finnes grønnsstrukturer og gode møteplasser, og at disse er lett tilgjengelige via gangforbindelser.

Halmstad

Halmstad er et viktig områdesenter og knutepunkt sør i kommunen. Området er i stor vekst og er under utvikling. Det er viktig å legge til rette for gode gangforbindelser i utvikling av området. Halmstad har i dag flere gode gangforbindelser, men for videre utvikling er det et stort potensial i å oppgradere og forbedre akser, blant annet på tvers av Ryggeveien. Dette er viktig for å knytte de omkringliggende boligområdene til viktige målpunkt som jernbanestasjonen, tjenestetilbud, skole og idrettsanlegg, i tillegg til å tilgjengeliggjøre området for flere brukergrupper.

Kambo

På Kambo vil det i årene fremover bli en betydelig befolkningsvekst da det er stor utvikling rundt jernbanestasjonen. I dag er det gode gangforbindelser mellom skolene og boligområdet på Åvangen. Osloveien ligger som en barriere da det stedvis er få eller ingen mulighet for å krysse uten store omveier. Kambo stasjon er et viktig knutepunkt, men det mangler tjenestetilbud i tilknytning til dette. Det er viktig å legge til rette for gode gangforbindelser mellom boligområder og viktige målpunkt som skole, tjenestetilbud og jernbanestasjonen. På Kambo er det tilrettelagt med turveier fra Kambosenteret langs Trolldalsbekken og ned til sjøen ved Kambo Marina.

Kapittel 4

Brukergrupper og reisetyper

Når det skal planlegges for gående er det avgjørende å skape gode arealer som ivaretar ulike brukergrupper. For gående er effektivitet viktig, enten man går hele eller deler av reisen. Rekreasjonsturer er vanlig, hvor hensikten med gåturen er opplevelsen og generell fysisk aktivitet. For at flere skal gå mer må det tilrettelegges for ulike typer brukergrupper.

Kollektivreisende og arbeidsreiser

Det er estimert at omtrent 45-50 % av den totale tiden til en kollektivreise blir brukt til å gå eller vente. Flere blir også kjørt eller kjører selv til holdeplasser, spesielt til jernbanestasjoner. Ved å tilrettelegge for gange til og fra holdeplasser og unngå omveier, vil det bli mer attraktivt å reise kollektivt.

Med arbeidsreiser menes de som går til og fra jobb, men også reiser gjort i arbeidstiden. De samme prinsippene om tilrettelegging og minimering av omveier gjelder også for denne gruppen. Hovedfokus for kollektivreisende og arbeidsreiser er å komme raskest mulig frem.

Barn og ungdom

Denne målgruppen forflytter seg mye både til og fra skole, barnehager og fritidsaktiviteter. Skoleveier bør ha høy prioritet både under etableringsfasen og i drift og vedlikehold. Denne gruppen går allerede mye, men må oppfordres til å fortsette etter endt skolegang. Det må tilrettelegges slik at gangveiene er trygge å ferdes på slik at barn kan gå alene til skolen.

Mange skolebarn i Moss blir kjørt til skolen av foreldrene sine. Bakgrunnen for dette kan være mye. Generelt sett kan det i mange tilfeller ha sammenheng med utrygg skolevei og tidspress. Når det gjennomføres gå-til-skolen aksjoner ser man en økning i andelen av barn som går til skolen. Det varierer fra skole til skole hvor mange som går. Det kan være flere årsaker til dette, men tilrettelegging for gange er en mulig grunn. Trygge gangveier vil gjøre det lettere å sende barn alene til skolen.

Barnetråkk viser at mange barn opplever at bilister kjører fortere enn hva som er tillatt og føler seg av den grunn utrygge på vei til og fra skolen. Problematikk knyttet til kryssing av vei er også en utfordring og flere opplever at biler ikke stopper når de venter ved et gangfelt. Manglende fortau i enkelte områder oppleves utrygt, spesielt i vinterhalvåret da mye snø skaper fremkommelighetsutfordringer og barna må dele veien med biltrafikken. Barnetråkk viser også at grønne lunger uansett størrelse er viktige for barn. De oppsøker disse områdene både til og fra skolen og på fritiden. Foreldre ønsker gjerne å ha barnehageplass i nærheten av hjemstedet, og en av grunnene til dette er fordi de ønsker å gå eller sykle når barna skal hentes og leveres.

Rekreasjonsreiser

Gange er en enkel og viktig form for fysisk aktivitet som en stor andel av befolkningen benytter seg av. Ved å legge til rette for lokale gangforbindelser, med benker og gode hvilemuligheter, vil det bli enklere for flere å kunne gå som rekreasjon. Godt vedlikeholdte turveier og riktig belysning er også

viktige faktorer for denne brukergruppen. Effektivitet er her mindre viktig da reisen i all hovedsak handler om opplevelsen.

Moss kommune har et stort potensial knyttet til turområder. Det finnes mange rekreasjonsområder i nær tilknytning til tett bebodde områder som med enkle grep kan gjøres mer tilgjengelige for flere.

Reisende med særlige behov

Det finnes flere som har særlige behov for tilrettelegging for at gange skal være en attraktiv transportform. Denne brukergruppen har et variert behov for tilrettelegging hvor universell utforming er en generell fellesnevner. Enkelte har behov for hvilemuligheter, andre jevne og sklisikre overflater og tilstrekkelig plass for å nevne noe. God tilrettelegging for reisende med særlige behov er ikke i konflikt med andre brukergruppers behov, og vil generelt gjøre forholdene bedre for alle som benytter gangforbindelsene i kommunen.

Kapittel 5

Kriterier for gode gangforbindelser

Hva en god gangforbindelse er kan variere avhengig av område. I sentrumsnære strøk hvor flere trafikanter deler på areal og målpunktene ligger tett er det behov for et mer finmasket system. I mer rurale strøk hvor avstand mellom tjenester og handel er større er de lange forbindelsene viktig. Det er derfor vanskelig å definere konkret hvordan gangforbindelser skal utformes på generelt grunnlag og det må derfor gjøres lokale vurderinger.

På et overordnet nivå skal det tilrettelegges for universell utforming ved alle nyetableringer og endringer av eksisterende gangforbindelser. I tilfeller hvor universell utforming ikke lar seg gjennomføre skal dette redegjøres for og sendes sammen med valgt løsning til avdeling for vei, vann og avløp for godkjennelse. For videre beskrivelse av universell utforming se Statens vegvesen sin håndbok V129 - Universell utforming av veier og gater.

Gode gangforbindelser kan deles inn i fire hovedkategorier som er spesielt viktig for å ta hensyn til de ulike brukergruppene definert over.

Sammenhengende

Det skal være enkelt å gå og leve et aktivt liv i Moss kommune. Helhetlige gangforbindelser er viktig for å skape et tydelig og oversiktlig system. Dette vil si at det må merkes og skiltes ved spesielt viktige forbindelser.

Direkte

Gangforbindelser må tilrettelegges slik at forbindelser mellom viktige knutepunkt blir så direkte som mulig. Omveier må unngås og fotgjengere må få en økt prioritert i trafikkbildet. Smett må merkes både med skilt og i kart slik at fotgjengeren lett kan finne raskeste vei til målet.

Direkte gangforbindelser gjør at fotgjengeren sparer tid, noe som dermed øker attraktiviteten til gange som transportform. For å kunne konkurrere med andre typer transportmidler er tid en viktig faktor. En omvei på 50 meter vil ta en gjennomsnittlig fotgjenger ca. 45 sekunder. Tilsvarende vil en bilist komme henholdsvis 375 og 625 meter ved en hastighet på 30 og 50 km/t på 45 sekunder. Som

tabellen under viser er små avstander for en fotgjenger tidskrevende og summen av flere små omveier kan sammen bli en stor bidragsyter til økt tidsbruk.

Tid	Hastighet	Distanse
45 sekunder	4 km/t	50 m
45 sekunder	30 km/t	375 m
45 sekunder	50 km/t	625 m

Tabell 1: Tabell som viser distanse for 45 sekunder omvei for gående og bilist.

Attraktive

Det skal være attraktivt å bruke gangveinettet i kommunen. Drift og vedlikehold er viktig spesielt på vinterstid for å øke attraktiviteten og fotgjengeren må føle seg prioritert i trafikkbildet. Etablering av benker, attraktive byrom og aktivitetsstimulerende områder er gode tiltak for å oppnå attraktive gangforbindelser.

Trygge

Det skal være trygt å gå i Moss kommune. Hvis det er trygt å gå vil det stimulere til en økt andel forgjengere i trafikkbildet. Det er viktig å vurdere både følt trygghet og faktisk trygghet. Drift og vedlikehold er her viktig, spesielt på vinterstid da det kan føles utrygt hvis gangveien er glatt.

Tabell for god praksis ved tilrettelegging for gående

Under følger en tabell for god praksis for tilrettelegging for gående. Listen er ikke uttømmende og er ment å fungere som en sjekklister i arbeidet med gangforbindelser.

Kriterier	Beskrivelse
2,5 meter fortausbredde	Fortau skal etableres med en minimumsbredde på 2,5 meter der dette er mulig. Et fortau på 2 meter kan vurderes dersom det ikke er tilstrekkelig areal. Bredder er særlig viktig ved vintervedlikehold.
Vis på kantstein	Ved gangfelt skal vis på kantstein mot kjørebane være maksimalt 2 cm. Viktig for de med hjul at ikke kantene er for høye.
Riktig belysning	Fokusert lys som tilfredsstillende behovet for lys uten å blende eller spre lyset unødvendig til omgivelsene. Se kommunens belysningsnorm.
Fri for hindringer	Med hindringer menes feilplasserte søppelkasser, skiltstolper, hull i veien eller andre objekter som kan være til sjenanse for fotgjengere.
Trafikksikkerhet	Alle gangforbindelser skal være trafikksikre og nødvendige tiltak må iverksettes for å oppnå en trafikksikker løsning.
Taktile heller ved gangfelt	Det skal etableres taktile heller ved gangfelt. Taktile heller fungerer som et oppmerksomhetsfelt for svaksynte og blinde.
Unngå omveier	Gangforbindelser skal etableres på en slik måte at omveier unngås og fotgjengeren får en mest mulig direkte forbindelse.

Vinterdrift	Ved etablering av gangforbindelser må det settes av areal til snøopplag og anlegget må utformes slik at generell vinterdrift kan utføres på en effektiv måte.
Jevne underlag	Jevne underlag uten hull eller krakelering, stigningsforhold og valg av dekke.
Visuell attraktivitet	Det etterstrebes å legge grøntstruktur langs gangforbindelser og ikke nødvendigvis legge gangforbindelser langs kjørebanelen.
Hvilemuligheter	Benker skal plasseres slik at det finnes hvilemuligheter langs mye brukte gangakser og naturlige stoppesteder. Ved lengre strekninger skal det også finnes hvilemuligheter for gående.

Tabell 2: Tabell for god praksis ved tilrettelegging for gående. Tabellen viser ulike kriterier med beskrivelse som vil bidra til å nå målene i gåstrategien.