



# Gåstrategi for Tromsø

## 2016 - 2030

TRANSPORTNETT TROMSØ





*Tap for all del ikke lysten til å gå.*

*Jeg går meg til det daglige velbefinnende hver dag,*

*Fra en hver sykdom.*

*Jeg går meg til mine beste tanker,*

*Og jeg kjenner ikke en tanke så tung at jeg ikke kan gå fra den.*

*Nå man slik fortsetter å gå, så går det nok.*

**Søren Kirkegaard**  
1813 – 1855



# INNHold

1.	INNLEDNING, BAKGRUNN .....	4
2.	DAGENS SITUASJON, OG HVORFOR SATSE PÅ GÅING I TROMSØ? .....	6
3.	HVORDAN SKAL VI FÅ DET TIL I TROMSØ .....	9
4.	MÅLENE .....	14
5.	MÅLGRUPPER .....	17
6.	HVA MÅ TIL – STRATEGIEN .....	21
7.	PRIORITERINGER, TILTAK, HANDLINGSPLAN .....	22

# 1. INNLEDNING, BAKGRUNN



**GÅSTRATEGIEN ER ET DELPROSJEKT** i Transportnett Tromsø. Transportnett Tromsø skal planlegge for at det skal bli enklere å velge miljøvennlig transport i Tromsø, og gåing er en av 3 miljøvennlige transportformer som skal fremmes.

Målet i Transportnett Tromsø er at 50% av alle reiser i 2030 skal foretas med gåing, sykkel eller kollektivtransport.

Gåstrategien har fokus på hvordan Tromsø skal bli en bedre by å gå i. Det inkluderer å foreslå et hovednett for gåing og virkemidler som er nødvendig for å nå målet om økt gangandel i Tromsø.

Gåstrategien for Tromsø skal være et verktøy for politikere, administrasjon og planleggere ved prioritering av tiltak og løsninger for bygging av ganganlegg, for forvaltning og drift av gangvegnettet og for kommunens transport- og helsepolitikk.

**Målet til delprosjektet gåstrategi er å definere et hovedvegnett for gange som blant annet skal brukes i kommuneplanens arealdel. Delprosjektet skal også presentere forslag til tiltak som kan gjøre Tromsø til en enda bedre by for gåing, og gjøre gåing enda mere attraktivt i Tromsø.**

Dersom flere velger miljøvennlige transportmidler, slik som gange eller sykkel, vil det bidra til bedre luftkvalitet, mindre bilkøer og redusert CO<sub>2</sub>-utslipp. Gåing gir bedre folkehelse, og det gir i neste omgang en samfunnsøkonomisk gevinst.

Gåing er en enkel, effektiv og billig og miljøvennlig transportform. De aller fleste reiser inneholder en etappe med gåing. Enten til bussholdeplass, til parkeringsplass eller at man går hele vegen.

Tilrettelegging for gåing er rimeligere enn å bygge veger for biler. Men transportmetoden får ikke



Foto: Marius Fiskum

særlig stor oppmerksomhet og gåing glemmes ofte i store transportdiskusjoner.

Det å gå på daglige reiser er en god måte å holde seg i fysisk form på. Personer i god fysisk form lever lengre og er mindre syke enn personer som er i dårlig fysisk form. Gåing er også en måte for fysisk aktivitet som har et stort potensial for aktive, selvhjulpne og friske eldre. Å gå mer kan være en god måte både for unge og eldre å ta ansvar for egen helse.

Det finnes en stor velferdsgevinst ved å satse på transportmåter som gir mulighet for fysisk aktivitet. Det er beregnet at velferdsgevinsten vil være 250 millioner kroner per år hvis 10 000 innbyggere i en kommune øker sitt fysiske aktivitetsnivå med 10–15 minutter daglig gange.

**Siste reisevaneundersøkelse fra 2013 viser at ca 25% av alle reiser i Tromsø foretas med gange. Målet er å øke denne andelen til 30%.**

**Men, skal folk gå, må de ha lyst til å gå.**

Tromsø er en tett by der avstandene er små. Dette gjør gåing til et godt alternativ. Samtidig finnes det utfordringer for å få flere til å gå. En utfordring er klimaet, med mye snø. Det stiller store krav til kvaliteten på vinterdriften for å gjøre det mulig å ta seg fram som gående hele året.

Gåing er viktig for at barn skal utvikle grunnleggende ferdigheter og motorikk. Det er bra å legge til rette for gåing i tidlig alder, da det er en vane som videreføres til voksen alder.

## 2. DAGENS SITUASJON, OG HVORFOR SATSE PÅ GÅING I TROMSØ?

TROMSØ ER EN BY MED HAR STOR BEFOLKNINGSVEKST og økende transportbehov. I følge Statistisk sentralbyrå vil befolkningen øke med ca. 14 000 de neste 20 årene. Med dagens reisemønster vil dette tilsvare 25 % flere daglige reiser i Tromsø i 2030. Hvis det blir 25 % flere reiser i Tromsø i 2030 er det viktig at disse reisene ikke tas med privatbil.

Alle har behov for enkel, trygg og effektiv transport til jobb, skole, barnehage, trening eller levering av varer og tjenester. Tromsø by er kompakt og egner seg for gåing. 41 % av bilreisene i Tromsø er 3 km eller kortere, og det er en avstand som for mange vil være overkommelig å gå. Samtidig har Tromsø færrest antall kilometer gang- og sykkelveg per 1000 innbyggere, når vi sammenligner med de 10 største byene.

Tette byer gir godt grunnlag for å få flere til å gå. En studie av byer med mer enn 50 000 innbyggere viser at byområder med en tetthet på over 10 bosatte pr daa medfører at omtrent 40 % av reisene er gangreiser. Ved halvparten så mange boende pr daa blir også andelen gående halvparten.

Forklaringen er blant annet at områder med høy bymessig tetthet også har arbeidsplasser og servicetilbud i nærheten. Nærhet til sentrum er avgjørende for om folk velger å gå dit.

Tromsø er et av de mest tettbefolkede tettstedene i Norge. Sentrale Tromsø har omtrent 2700 innbyggere per kvadratkilometer. Dette kan sammenlignes med byer som Bergen og Trondheim med omtrent 2800 – 3000 innbyggere per kvadratkilometer. Sentrale Oslo har 3500 innbyggere per kvadratkilometer.

Tromsøs topografi og klima byr på utfordringer, og bedre brøyting og strøing er avgjørende for at vi skal lykkes med beholde og øke antallet som går.

## **GANGREISER I TROMSØ**

Gåing er billig, effektivt, miljøvennlig og enkelt. Egen infrastruktur for gåing bidrar til bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for fotgjengere. Bedre tilrettelegging for gåing er ett av flere virkemidler for at flere skal gå.

Gangavstander i Tromsø og på Tromsøya er forholdsvis korte. Innen 30 minutters gangavstand når man en stor del av kommunens innbyggere og arbeidsplasser.

Ifølge den siste reisevaneundersøkelsen reiser 25 % til fots i Tromsø. Dette er på nivå med de aller største byene i Norge, og godt over gjennomsnitt for byer på Tromsøs størrelse.

De fleste gangreiser er til arbeid, skole, handel eller som fritidsreiser. Om lag 25 % av alle handelsreiser skjer til fots.

Omtrent 12 % av alle reiser i Tromsø skjer med kollektivtrafikk. Dette er også godt for gåing, da bruk av kollektivtransport alltid inneholder en del gåing. En reise med f.eks. buss omfatter i snitt drøyt 600 meter gåing i hver ende. Ifølge reisevaneundersøkelsen er det de som bruker kollektivtransport som også oftest velger å gå til fots hele veien. De bruker også bil mest sjelden.

En viktig faktor for å øke fotgjengeres trygghet, er å sørge for at hastigheten ikke er høyere enn 30 km/t. Da er risikoen for at en ulykke skal gi dødelig utgang lav. Redusert fart har også positive miljøeffekter for støy og vegstøv, som også er bra for opplevelsen.

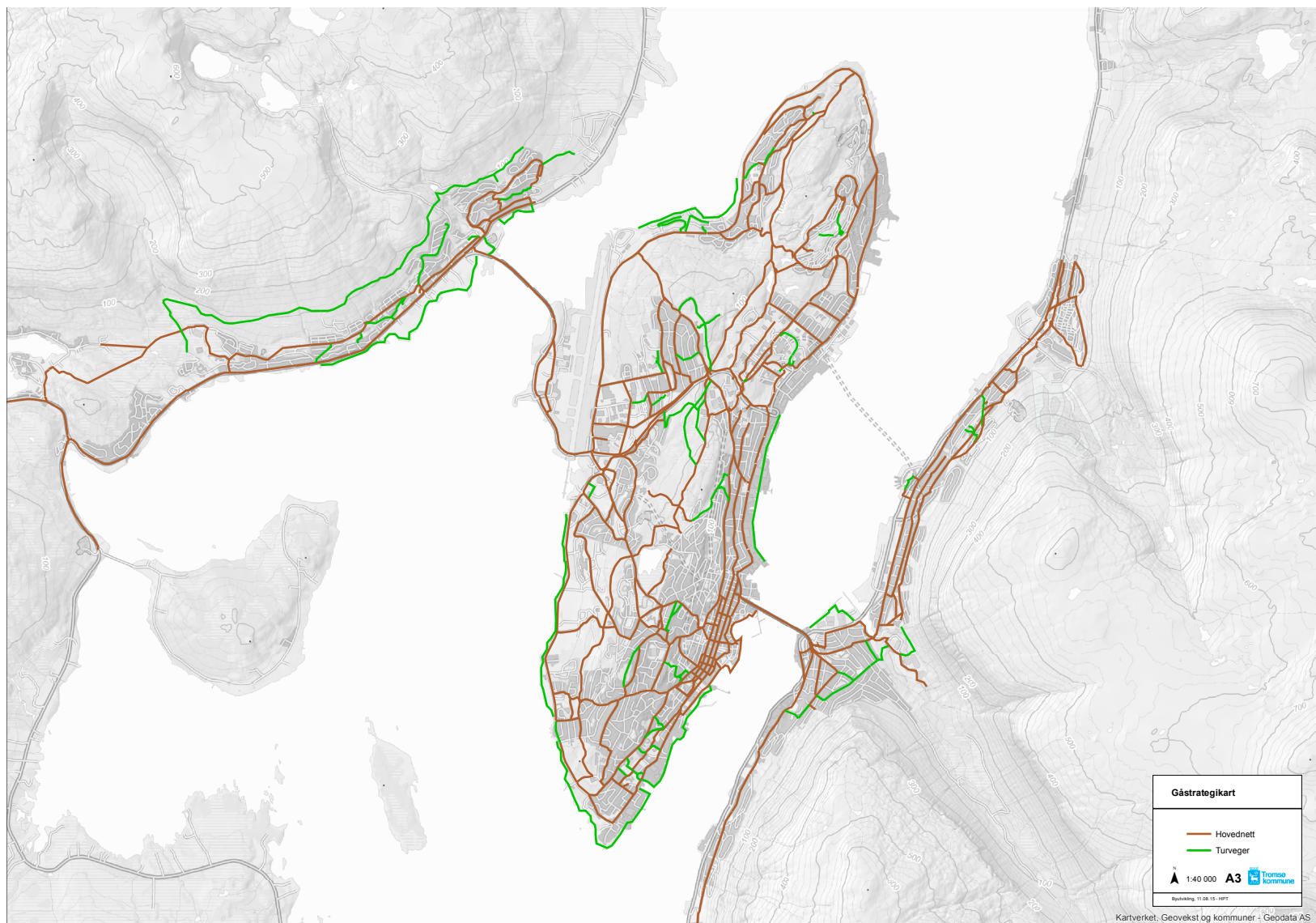
## **KONSENTRERT UTBYGGING OG AREALBRUK**

Konsentrert utbygging er viktig for at folk skal velge å gå, sykle og reise kollektivt. Høy befolkningskonsentrasjon gir grunnlag for aktivt byliv og et godt grunnlag for kollektivtransport. Bortsett fra de reisene når vi går hele vegen, er det først og fremst i forbindelse med kollektivreiser vi går.

Barrierer, for eksempel store veganlegg, er til ulempe for gående, da de hindrer sammenhengende strukturer. I Tromsø finnes en infrastruktur for gående, men mangel på fortau, farlige kryss og dårlig brøyting utgjør også hindere.

Folk som går og oppholder seg ute trenger soner der man kan stå eller sitte. Barn og unge trenger lekeplasser og aktivitetsområder. Besøkende trenger spesielle opplevelser.

De fleste gater i Tromsø er smale og har lite tilgjengelig areal. Sammenliknet med biltrafikk tar gang- og sykkeltrafikk liten plass både ved kjøring og parkering. Kan arealbruken til biltrafikk begrenses, kan det frigjøre vegareal til gang- og sykkel.



Hovedgangnett og hovedgangnett i marka og strandpromenader



### 3. HVORDAN SKAL VI FÅ DET TIL I TROMSØ?

**For at folk skal fortsette å gå,  
og for at flere skal begynne å gå,  
er det viktig med god tilrettelegging.**

**DET VIKTIG Å DEFINERE ET HOVEDNETT FOR GANGTRAFIKK**, fordi dette gir føringer på videre utbygging og drift. Hovedgangnettet er det som bør bli prioritert for utbygging oppgradering og vedlikehold. I tillegg er godt vedlikehold på fortau generelt viktig. Tråkk og snarveger spiller også en viktig rolle for gleden av å gå.

#### **HOVEDNETTET FOR GANGE I TROMSØ:**

Hovednett for gange er definert som de viktigste traséene mellom boligområder, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Hovednettet for gåing i Tromsø omfatter de viktigste vegforbindelsene mellom bydelene og mot sentrum, Langnes og Breivika. Bruene som forbinder Kvaløya og fastlandet med Tromsøya er en viktig og nødvendig del av hovedgangnettet.

Hovednettet skal være trygt, sikkert og enkelt å bruke. Hovednettet er det som bør prioriteres når det gjelder oppgradering, vedlikehold og drift. For gående er tilstrekkelig bredde og god belysning viktig for trykksopplevelsen.

Langs hele hovedvegnettet for biltrafikk skal det finnes et separat system for fotgjengere, enten i form av fortau eller en frittliggende gangveg. Hovednett for gåing og sykkel er felles langs hovedvegene. Dette fordi det i planperioden ikke ser ut til at dette vil føre til store konflikter mellom de to transporttypene. Unntaket gjelder traséene langs Stakkevollvegen, Strandvegen, og Dramsvegen. Her anbefales det at gående og syklende skiller.

Hovedgangnettet over Sandnessundbrua har utfordringer når det gjelder kapasitet – spesielt for gående.

For gående er det viktig at de kan benytte korteste veg. Fordi gående har liten fart, er det viktig å unngå omveger. Hovednettet for gåing er mere omfattende enn for sykkel, fordi rekkevidden med gange er kortere enn for sykkel.

I kryssløsninger langs hovedvegnettet skal gående prioriteres. Løsningene skal være trafikksikre, opplyst og oppleves som hyggelige. Kryssløsninger skal være utformet for å dempe farten og gjøre det enkelt for gående å krysse. Dette krever god prosjektering for at de skal bli brukt, og de bør ligge der fotgjengerne går. Både planlegging og bygging av ganganlegg må kvalitetssikres. Lokalkunnskap og forståelse av trafikk er viktig. God design skal gi bedre helårsdrift. Det er viktig å utforme et vegsystem som minker risikoen for kollisjons- og singelulykker for gående. Den største risikoen for å utsettes for en kollisjonsulykke, er på hovedvegnettet. Her er det viktig å skille biler, syklende og gående fra hverandre.

Det er nødvendig å vurdere trafikkregulerende tiltak som lavere fartsgrense, envegsreguleringer og stenging for gjennomkjøring i boligater og fjerning av parkeringsplasser

På tross av at Tromsø ligger langt nord og til tider har mye snø, er det mange som går på sine daglige reiser hele året. Tromsø kommune har drift- og vedlikeholdsansvar for kommunale gang- og sykkelveger og fortau, mens Statens vegvesen har tilsvarende ansvar for alle riksveger og fylkesveger.

For å få flere til å gå, og det på en sikker måte, er det viktig å ha god standard på både vinter- og sommerdrift. Hovedgangstrekninger bør brøytes i god tid før folk starter på arbeids- eller skolareisene. Også sommerdriften er viktig for fotgjengere. Strøsand må fjernes så fort det er mulig for å unngå ulykker. Også gangveggers dekkestandard er viktig for at flere skal velge å gå fordi det er sikkert og attraktivt.



### I Tromsø sentrum er alle gater definert som en del av hovednettet for gåing

Det betyr at for alle tiltak i Tromsø sentrum skal det tas hensyn til og tilrettelegges for fotgjengere. Bedre miljø for fotgjengere forutsetter at biltrafikken foregår på de myke trafikantenes premisser. Det innebærer lav hastighet for biler – mellom gangfart og 30 km/t. Gatene bør oppleves som trygge og dekket bør være godt å gå på.

Øverst: Storgata.  
Nederst: Julegrantenning

### Alle fortau og gangsoner i sentrum skal være oppvarmet for å forenkle vinterdriften

Der biltrafikken dominerer blir kvaliteten for fotgjengerne redusert. Folk flest ønsker å gå og oppholde seg i trafikk sikre, trygge og forurensningsfrie områder der det er lite støy. Flere gående mennesker i sentrum er viktig for et levende og attraktivt sentrum. Gode byrom, som trekker til seg folk og gående, skal ha god kvalitet, og ta vare på utsikt, nærhet til vann, parker og grønne områder og være godt orientert i forhold til sol og lokalklima. God tilrettelegging for fotgjengere er også positivt for sentrumshandelen. Mindre støy og luftforurensninger er viktig for folks opplevelse av bymiljøets kvalitet og for å få flere til å bevege seg ute. Å redusere biltrafikken er derfor et viktig virkemiddel for å få flere til å gå.

Gjennom å tilrettelegge bedre for alternative transportmidler eller gjennom mobilitetspåvirkning og restriktive tiltak som køprising og parkeringsrestriksjoner kan man redusere biltrafikken og skape livskraftige bymiljøer.

Tromsø sentrum har en stor andel kollektivtrafikk i form av buss. Kollektivtrafikk og gåing hører sammen og det er derfor viktig for fotgjengere med et godt kollektivtilbud sentralt plassert i byen. Transportnett Tromsø har foretatt en analyse av gatearealet mellom gående, syklist, buss og biler.

Øverst: Uteliv i bilfri gate i Stockholm.



### Hovednett for gåing er også definert gjennom markaområdene på Tromsøya

Tromsø er en by med lang vinter, og snøen er et innslag i bybildet mellom oktober og april. Snøen gir muligheter for å bruke ski som transportmiddel til jobb i vinterhalvåret. Skigåing er definert som gåing. På deler av skiløypenettet er det i tillegg til skiløype lagt til rette for en egen gangsoner som trakkes ved siden av skiløypa. Tromsø skulle kunne gjøre det enda enklere å bruke ski til arbeid eller skole ved å tilrettelegge for å gå på ski hele vegen til målpunkter, og legge til rette for oppbevaring av ski ved målpunktet.

Øverst: Marka på Tromsøya inngår i hovedgangnettet.

Nederst: Skigåing er også gåing



### Lokalnett for gange

I tillegg til hovednettet for gående, er også et lokalnett viktig for å knytte sammen hovednettet. Lokalnett for gange er forbindelser i boligområder og mellom bydeler og andre lokale reisemål. En gangreise begynner og slutter ofte i lokalnettet. Lokalnettet er lokale, lite trafikkerte gater, gang- og sykkelveger, turveger, parker og grøntdrag. For det meste er det ikke behov for separat gangveg eller fortau langs lokalnettet, da både biltrafikken og gangtrafikken er begrenset.

Ett unntak er viktige skoleveger. Mange skoleveger er lokalisert til lokalnettet, da skoler ligger fordelt i boligområder. Det er nødvendig med en egen registrering ( evt. Barnetråkkregistrering) av farepunkter på lokalnettet, spesielt i i eldre boligområder i Tromsø. Det er viktig for å prioritere utbedring av skoleveger.

På lokalnettet vil farten være lav (30 km/t i boligområder), og det skal heller ikke være særlig stor biltrafikk. På gater med lav biltrafikk trengs ikke markerte krysningspunkter for fotgjengere. Her vil forgjenger i stor grad krysse på flere steder, derfor er det viktig at fartsnivået være lavt i langs hele gaten.

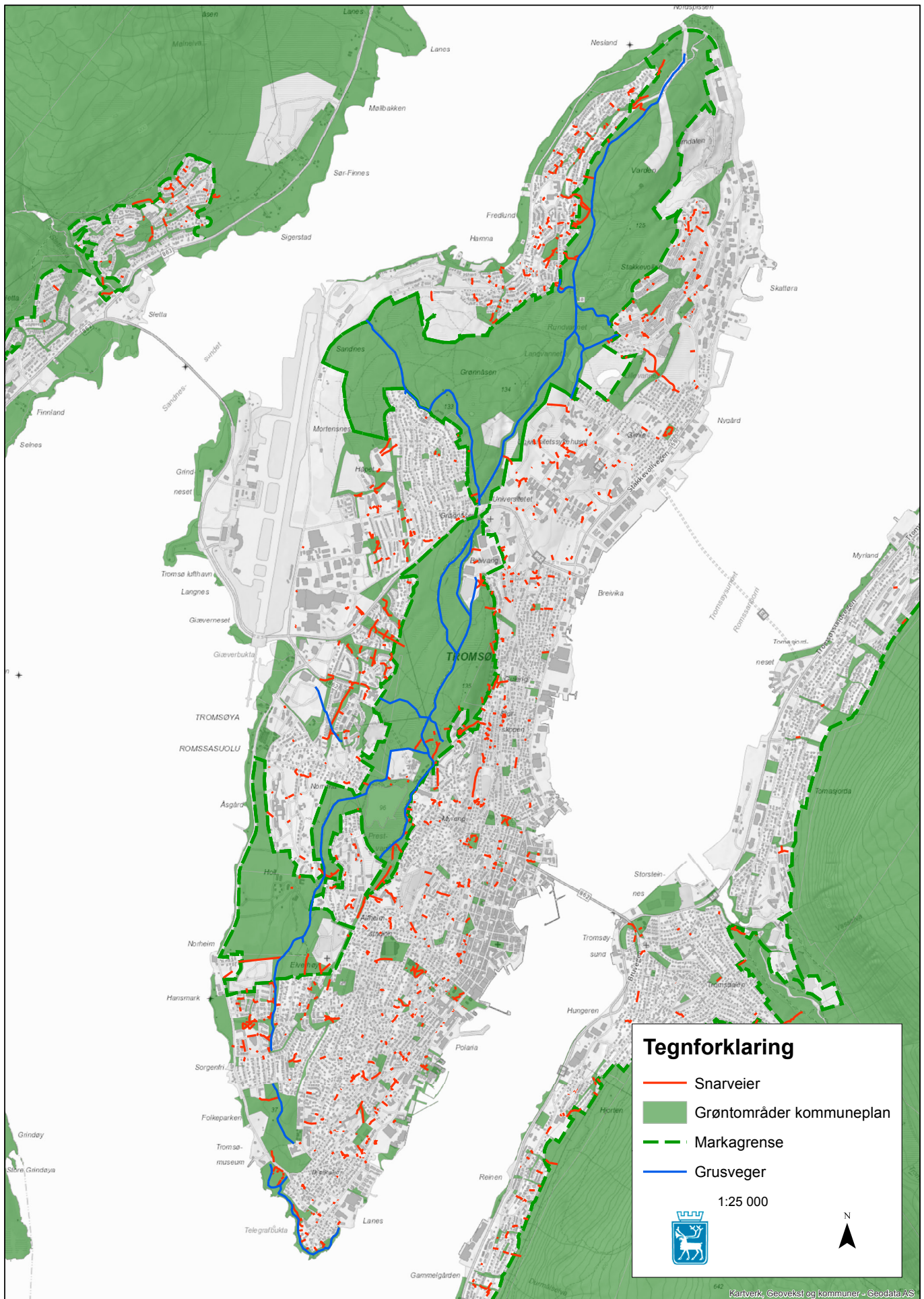
Øverst: Lokalnett er viktig, og har svært varierende standard.



### Snarveger

I Tromsø finnes mange, både offisielle og uoffisielle, snarveger. Transportnett Tromsø gjorde i 2014 en snarvegkartlegging. Denne digitale registreringen, viser mer enn 1200 snarveger av ulik standard og kvalitet på Tromsøya, Kvaløya og fastlandet. Snarvegene er viktig infrastruktur som korter ned gangavstandene til viktige målpunkt. Snarveger gjør gange enklere og mer effektivt. Et viktig tiltak videre er å gå igjennom og prioritere sikring og tilrettelegging av de viktigste snarvegene. Prioritering av viktige snarveger til holdeplasser for buss er igangsatt som del av kollektivprosjektet.

Øverst: Snarvegene er viktige for et effektivt gangnett



Kartet viser snarvegartleggingen fra 2014, koblet opp mot grøntområdene på Tromsøya.

## 4. MÅLENE

### OVERORDNA MÅL:

## Det skal være attraktivt å gå for alle

Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen.

---

## Flere skal gå mer

Målet er at flere av befolkningenes totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen. Andelen som går skal økes fra 25 % til 30 %.

## DELMÅLENE:

Begge hovedmålene følges opp av data fra blant annet de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Oppfølgintgen blir enklere når disse blir årlige.

- 01 Andelen personer som syns Tromsø er en god by å gå i skal øke.
- 02 Det skal finnes et hovednett for gange med god standard. Gangvegnettet skal ha en standard som gjør at det er enkelt og attraktivt å gå hele året.
- 03 Andel personer som gjennomfører en hel reise til fots skal øke. Målsetningen er at 30 % av alle hele reiser skal gjennomføres til fots i 2030.
- 04 Andelen personer som går skal øke – uansett lengde
- 05 Lokalnett og snarveger skal sikres og får en bedre standard.
- 06 Det er nødvendig å vurdere trafikkregulerende tiltak som lavere fartsgrense, envegsreguleringer og stenging for gjennomkjøring i boligkater og fjerning av parkeringsplasser.

Foto: Marius Fiskum



Foto: Marius Fiskum



## 5. MÅLGRUPPER

DET ER DEFINERT FIRE viktige målgrupper for arbeidet med gangtrafikk:

- **arbeidsreiser**
- **skolebarn og ungdom**
- **kollektivtrafikkreisende**
- **de over 67 år**

Arbeidsreisene er den daglige hverdagsreisen som gjentas og gjentas. Disse utgjør en forutsigbar mengde reiser som er et viktig innsatsområde for å øke andelen gående. Disse reisene henger nøye sammen med arealplanlegging. Planlegging for en tett by der arbeidsplassene nås enkelt med gåing er viktig for å få flere til å gå. Tromsø har per i dag et godt utgangspunkt, da de største arbeidsplasskonsentrasjonene ligger på Tromsøya – Tromsø sentrum, Breivika og Langnes. De som bor på Tromsøya bor i gangavstand til arbeidsstedet. Bedre tilrettelegging for gåing mellom bosted og arbeidsplasser på Tromsøya er viktig, og det er en vesentlig del av hovedgagnettet.

Den andre store gruppen som bør oppmuntres til å fortsette å gå er skolebarn. Prioritering av trygge skoleveger er viktig del av gåstrategien. I sentrale deler av Tromsø er de fleste barneskolene lokalisert i nært boligområder og i gangavstand for mange. Skolevegene går i hovedsak på kommunalt vegnett av svært ulik standard. Dette er en del av lokalnettet og har ikke alltid sikre fortau eller gode kryssingsløsninger. Det er vesentlig å få kartlagt hvor barn går til skolen

for å få gode føringer på de hensyn som må tas ved planlegging av bygging og regulering. De fleste lokalvegene har fartsgrense 30 km/t og det er et viktig tiltak for å minske risikoen for dødsulykker.

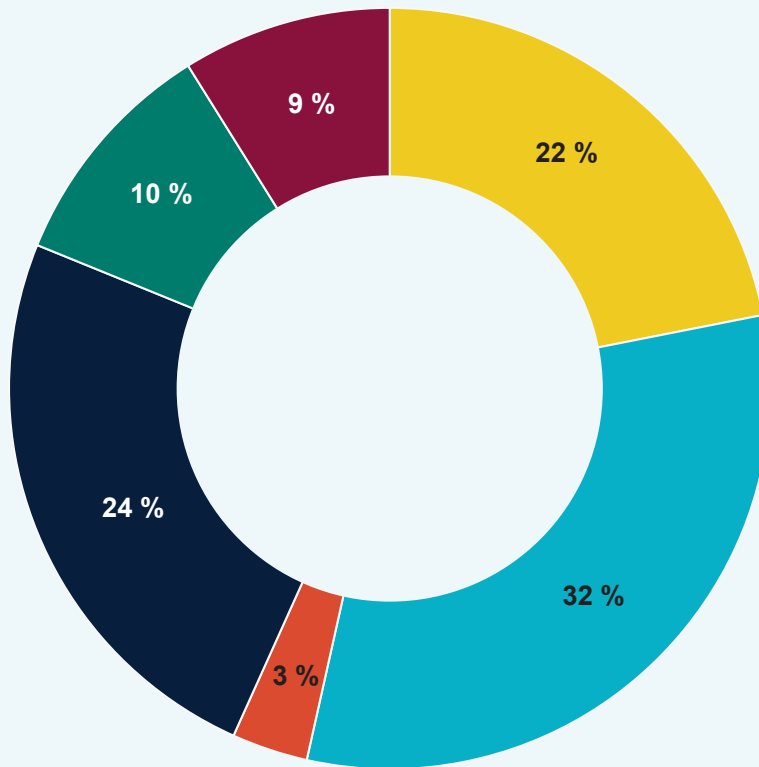
I forbindelse med arbeidet med Transportnett Tromsø ble i 2015 sendt ut spørreundersøkelse til skolene for å få inn informasjon om barnas skoleveg. Resultatene viser at svært mange går og sykler til skolen, og de fleste opplever også skolevegen som trygg. Men det er utfordringer på en del sentrums-skoler (side 18 og 19).

Reisevaneundersøkelser viser at det er ungdom mellom 13 – 17 år og eldre over 67 år som går mest. Det er også ungdommer som går oftest.

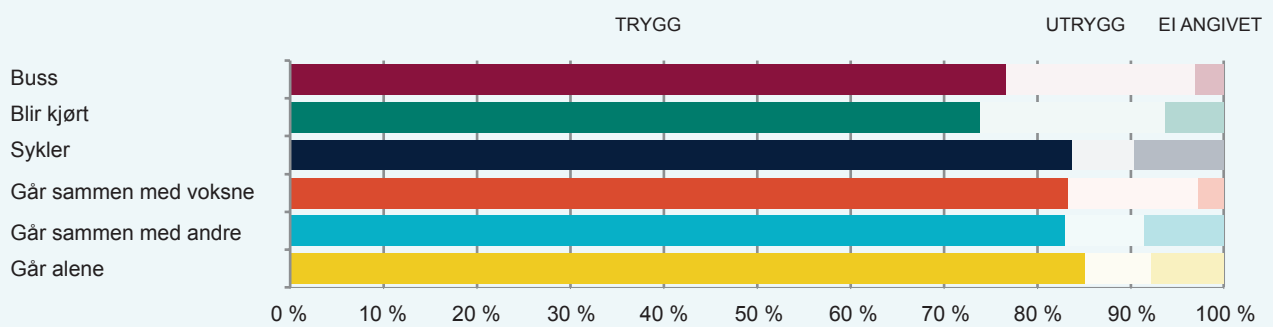
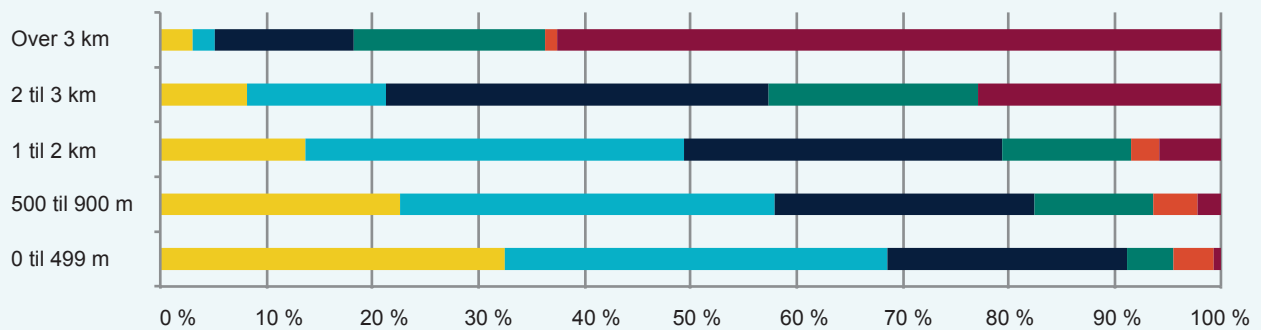
Det er viktig å få gjennomført et systematisk registrering av skolevegene for å lage en prioritering av utbedring av skolevegene der det er utfordringer. Trygge og trivelige skoleveger for både barn og ungdom er viktige å ta hensyn til i planleggingen.

Jo flere som reiser kollektivt, desto flere gangreiser blir det også – enten på veg til og fra bussen eller der hele reisen blir en gangreise. Det er derfor viktig å satse på god kollektivtrafikk med gode forbindelser til gangvegnettet. Gåstrategien har kartlagt snarveger til busstopp, og det er en vesentlig del av strategien å sikre de snarvegene som gjør det praktisk og effektivt å reise kollektivt.

I tillegg er bedre tilrettelegging for gåing viktig for eldre. Gåing er en flott ting for fysisk aktivitet. God tilrettelegging med benker, lys og godt vedlikehold kan være en god investering for å få flere friske eldre. Lokalnettet er også viktig for denne brukergruppen.



■ Går alene   
 ■ Går sammen med andre   
 ■ Går sammen med voksne   
 ■ Sykler   
 ■ Blir kjørt   
 ■ Buss



## Skoleundersøkelse vår 2015

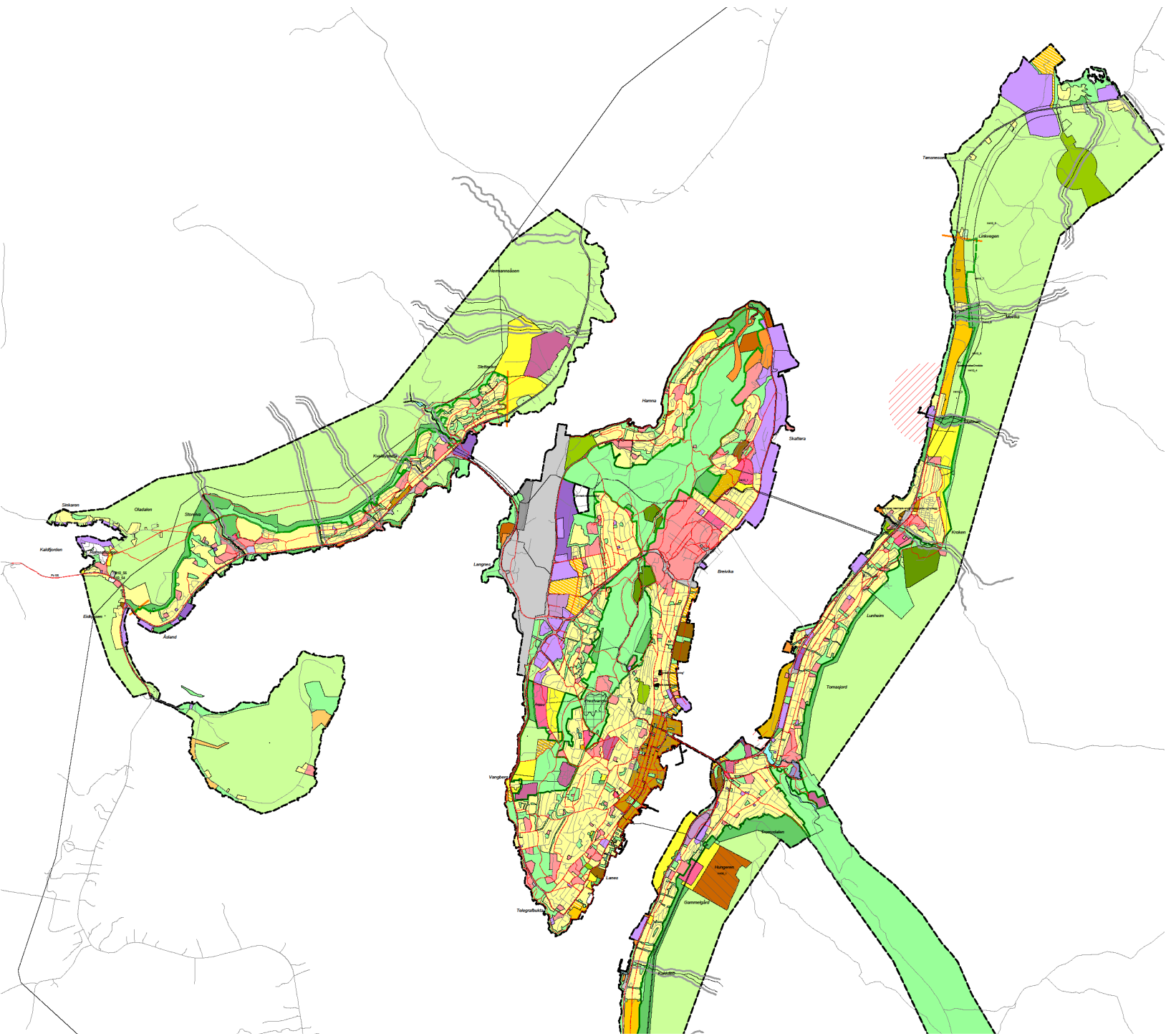
**DET ER GODT AT GÅING SOM TRANSPORTMÅTE** innarbeides i tidlig alder. Spørreundersøkelsen som ble gjennomført blant alle fjerde- og femteklasser i skoler i Tromsø kommune våren 2015;

I Tromsø er det vanlig at barn og ungdommer går til skolen. Seks av ti skoleelever går enten sjøl eller i lag med andre til skolen. 24 % av elevene sykler til skolen og 10 % blir kjørt til skolen. (Dette er lavt sammenlignet med tall fra nasjonale undersøkelser der omtrent 20 % blir kjørt til skolen.) Jo lengre avstand elevene har til skolen, desto vanligere er det å bli kjørt eller ta buss.

De fleste elever (omtrent 85 %) synes skolevegen er trygg når de går eller sykler. Lavere andel (omtrent 70 %) synes det er trygt å ta bil eller buss til skolen.

Ved de fleste skoler synes man det er et trygt miljø rundt skolen eller på skolevegen. De skoler i byen der de fleste synes skolevegen er trygg, er Slettaelva og Selnes skole på Kvaløya. På Ramfjord skole synes halvparten av elevene at skolevegen er utrygg. På Borgtun skole samt Fagereng skole synes 20 respektive 23,5 % at deres skoleveg er utrygg.





Kommuneplanens arealdel (høringsutkast 2015, ikke gyldig,) med juridisk bindende linjer for hovednett gange

## 6. HVA MÅ TIL – STRATEGIEN

- Hovednettet for gange skal forankres i kommuneplanens arealdel.
- Hovednettet skal være sammenhengende.
- God kollektivtrafikk gir mer gange. Kollektivtrafikken må prioriteres.
- Gangvegnettet skal ha god standard hele året.
- Det må arbeides aktivt og målrettet med å gjøre Tromsø til en enda bedre by for gåing.
- Det er nødvendig å vurdere trafikkregulerende tiltak som lavere fartsgrense, envegsreguleringer og stenging for gjennomkjøring i bolig-gater og fjerning av parkeringsplasser.

Gående har behov for et godt hovedvegnett med god standard og tilstrekkelig kapasitet. Hovednettet for gåing må kartfestes i kommuneplanens arealdel. Dette er viktig fordi legger føringer på fremtidige reguleringsplaner og byggeprosjekter.

For å få flere til å gå, er det avgjørende at hovedgangvegnettet er sammenhengende. I kryss med gater og veger skal det være gode kryssløsninger som oppleves som trygge. Dette omfatter fysisk utforming og god belysning i mørketida. Erfaringer viser at en satsing på kollektivtrafikk fører til flere gående. Det er viktig å lage gode koblinger mellom gåing og holdeplasser for kollektiv.

I tillegg til fysiske tiltak er det viktig å gjennomføre kampanjer for å påvirke innbyggerne til å velge gange fremfor bil som sitt daglige transportmiddel.

Alle fortau i Tromsø sentrum skal ha tineanlegg.

## 7. PRIORITERINGER / TILTAK / HANDLINGSPLAN

### 01 Gode fysiske anlegg for gående – trygg, rolig og bilfri

Lage standardkrav for fysisk tilrettelegging for gående.  
Beskrive anbefalte løsninger for standard vegbredde, belysning og kryssløsninger.  
Gjøres for både hovedgangnett, lokalnett og snarveger.

### 02 Arealplanlegging for en tett by der det er fokus på gående.

Hovednett for gåing blir en del av Kommuneplanens arealdel. Dette er viktig fordi legger føringer på fremtidige reguleringsplaner og byggeprosjekter.  
Tromsø bør bygge videre på den tette byen som gir gode muligheter for at flere går.

### 03 Bygge et sammenhengende hovedvegnett for gåing med god fremkommelighet og prioritet

Ved å skape et sammenhengende hovedgangnett gir man gående et effektivt og attraktivt gangnett til arbeid, skole, kollektivholdeplasser etc. På steder med mye gangtrafikk skal fotgjengere ha prioritet framfor biltrafikk. Infrastruktur for gange skal ha tilstrekkelig kapasitet med hensyn til nåværende og fremtidig gangtrafikkmengde. Krysningspunkter med biltrafikk skal utformes slik at kjøretøy holder lav fart.

### 04 Prioriterte strekninger

Utbygging samordnes med bygging av hovednett for sykkel der de har felles trasé.

### 05 Prioriteringsplan for skoleveger

Foreta en registrering av skolevegene og utarbeide prioriteringsliste for sikring av skolevegene.

### 06 Plan for snarveger

På bakgrunn av snarvegregistreringene lage en prioritert plan for sikring og oppgradering.

### 07 Gode forhold for kollektivtrafikk og gode forhold til/fra og ved bussholdeplasser

På avstander over 3 kilometer er kollektivtrafikk et komplement til gåing. Et godt kollektivtrafikktilbud er et godt alternativ til bil, og det gir mulighet for gåing til og fra buss.

- 08 a) Drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger** er avgjørende for å få flere til å gå og sykle. Utarbeide en vedlikeholds- og driftsstandard for gang- og sykkelveger.

Drift og vedlikehold er viktig, særlig vinterstid. Det er viktig å ha nok ressurser for dette arbeidet slik at standarden på gang- og sykkelvegnettet blir forutsigbart for alle brukere. Tromsø er en by med lang vintersesong og store snømengder. Det er utfordrende å få gangtrafikken til å fungere godt også om vinteren. Sommerstid er også drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg viktig.

Avgjørende for god standard på drift og vedlikehold er at vegnettet for gående og syklende i Tromsø kommune utformes på en måte som gjør drift og vedlikehold effektivt og enkelt. Det er behov for en felles kravspesifikasjon for drift- og vedlikehold av gang- og sykkelvegnettet i Tromsø. Tromsø kommune og Statens vegvesen bør derfor gå sammen om å lage en slik kravspesifikasjon. Dette vil gi større forutsigbarhet for gående og syklende når de benytter seg av både riks-, fylkes- og kommunale veganlegg.

- b) Alle fortau i Tromsø sentrum skal ha tineanlegg.

- c) Alle fortau skal ha gatelys.

## **09 Kampanjer og informasjon for å fremme gåing som transportform**

For å lykkes med å få flere til å gå til daglige gjøremål er det nødvendig med innsats på flere områder. I mange byer som arbeider aktivt med gåing som transportform er det gode erfaringer med kombinasjonen av fysiske tiltak, informasjon til innbyggerne og påvirkningsarbeid for å endre atferden til innbyggerne. Kampanjene kan rettes mot og tilpasses ulike målgrupper.

Oppbygging av en god «gangkultur» krever et systematisk, målrettet og langsiktig kommunikasjonsarbeid som må gjennomføres parallelt med fysiske tiltak. Gang- og sykkelkulturen vil styrkes av et større antall gående og syklende i trafikken ved at de blir mer synlige i trafikkbildet. Flere gående og syklende vil også medføre færre biler, og det kan igjen inspirere flere til å velge gange eller sykkel framfor bil.

## **10 Årlige reisevaneundersøkelser med egne tellinger for gående**

For oppfølging og måloppnåelse er slike undersøkelser viktige. Så kan virkemidler og tiltak justeres i takt med reisemiddelfordelingen.

- 11 I tillegg til de overnevnte tiltakene** er det nødvendig å vurdere trafikkregulerende tiltak som supplerer de øvrige tiltakene for å få et godt trafikkmiljø for gående. Dette kan blant annet være; lavere fartsgrense for kjørende, envegsregulering av biltrafikk, stenging av boligater for gjennomgangstrafikk eller fjerning av parkeringsplasser.

## Gåstrategi for Tromsø **2016 - 2030**

### **Transportnett Tromsø**

- Skal gjøre Tromsø til en trivelig og trygg by der det er enkelt å gå, sykle og reise kollektivt.
- Er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms Fylkeskommune og Statens vegvesen
- Skal planlegge for at Tromsø skal nå målet om nullvekst i klimautslipp.
- Skal planlegge for at halvparten av alle reiser skal foregå med gange, sykkel eller kollektiv i 2030.
- Handlingsplanen skal gi grunnlaget for en søknad om bymiljøavtale.

