

Sammendrag

Egenskaper ved gåstrategier som påvirker deres nytte og effekt

Undersøkelser av gåstrategier for Haugesund, Trondheim og Ås

TØI rapport 1839/2021

Forfattere: Marianne Knapskog, Sebastian Peters, Aud Tennøy

Oslo 2021 15 sider

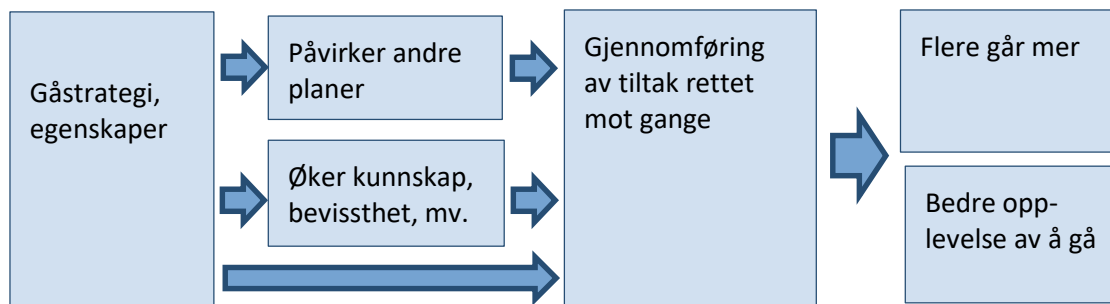
Gange som transportmiddel blir stadig mer aktuelt og viktig i diskusjoner om byutvikling og bytransport. Mange kommuner utarbeider egne gåstrategier for å få flere til å gå og å gjøre opplevelsen av å gå bedre. I denne rapporten har vi undersøkt hvilke egenskaper ved gåstrategier som påvirker om de blir gode og virkningsfulle verktøy i kommunal planlegging. Anbefalinger til byer som skal utarbeide gåstrategier kan oppsummeres som: Gåstrategien bør ha en langsiktig og helhetlig strategisk del og en mer kortsiktig og konkret tiltaksplan som revideres ofte; Kommunen bør lagre gåstrategien selv; Gåstrategien bør forankres bredt; Involver flere avdelinger i kommunene og andre relevante aktører i utarbeiding av gåstrategiene; Medvirkning med befolkningen er viktig - barnetrakk og kartfesting av data og tiltak kan bidra til engasjement; Kampanjer som uansett gjennomføres bør inkluderes som del av gåstrategien.

Innledning

Gange som transportmiddel er et viktig tema i diskusjoner om byutvikling og bytransport. Økte gangandeler på hverdagsreisene er viktig for at flere skal nå mål for daglig fysisk aktivitet og om nullvekst i biltrafikken norske byområder. Flere gående bidrar til at gater og områder oppleves som mer trivelige og levende, og kan bidra til økt sosial interaksjon. Statens vegvesen utga i 2012 nasjonal gåstrategi med to hovedmål: at det skal være attraktivt å gå for alle, og at flere skal gå mer. En viktig hensikt med dette var at flere kommuner skulle utarbeide gåstrategier.

Denne rapporten er utarbeidet som del av forskningsprosjektet WALKMORE, som skal utvikle kunnskap om hvordan man kan planlegge og utvikle små norske byer på måter som bidrar til at opplevelsen av å gå blir bedre og at flere går mer. Gjennom prosjektet følger vi tre byers arbeid med å utvikle egne gåstrategier og bistår dem i dette. Som del av dette arbeidet har prosjektet undersøkt hvilke egenskaper ved gåstrategier som påvirker om de får effekt. I et tidligere prosjekt fant vi ingen systematiske undersøkelser av gåstrategier. Vi velger derfor å publisere denne enkle studien, slik at andre kan få nytte av den.

I oppstarten av arbeidet med å utvikle en gåstrategi, er det naturlig å spørre hva som kjennetegner gåstrategier som fungerer som gode og virkningsfulle verktøy i kommunal planlegging. Det forstår vi som at gåstrategiene bidrar til at det gjennomføres endringer og tiltak som bidrar til at flere går og at opplevelsen av å gå blir bedre. Gåstrategier kan bidra til dette direkte, for eksempel ved at det lages tiltaksplaner med tiltak som bidrar til måloppnåelse, se Figur S1. Tiltak kan være større eller mindre fysiske ombygginger og endringer, regulatoriske endringer, endringer i ansvarsforhold, kampanjer, bedre drift og vedlikehold, mv. Gåstrategier kan også bidra til måloppnåelse indirekte, ved at de påvirker andre planer på måter som gir en fysisk utvikling (og annet) som bidrar til at flere går og at opplevelsen av å gå blir bedre.



Figur S1: Hvordan gåstrategier kan bidra til at flere går mer og at opplevelsen av å gå blir bedre. Basert på Hagen, Knapskog og Tennøy (2019).

En rekke egenskaper ved gåstrategier kan påvirke om og hvordan de gir effekt og bidrar til måloppnåelse, som: Målsettinger, strategiske grep, hvor konkrete disse er, bruk av dokumentert kunnskap, hvordan resultater skal måles, utforming av dokumentet, hvilke prosesser som er gjennomført og hvem som har deltatt, mv.

Vi har undersøkt dette gjennom komparative casestudier, hvor gåstrategier for Haugesund, Trondheim og Ås var case. Undersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av dokumentstudier og intervjuer med relevante fagpersoner.

Resultater

De tre gåstrategiene er ganske ulike, både fordi de er tilpasset den lokale konteksten og fordi det har ulikt fokus. Gåstrategien i *Haugesund* ble utarbeidet som bakgrunnsdokument til kommuneplanen. Den består av et kart som viser viktige forbindelser og hvordan disse knytter sammen målpunkt for gående. Den har også en tiltaksplan rettet mot fire ulike temafelt: arealbruk, byutvikling, utforming og holdninger. Gåstrategien for *Trondheim* har søkelys på snarveier, synliggjøring av gange i gatebildet og informasjonsdesign (skilt, logo, budskap malt på gater og fortau). De har valgt å fremheve det lekne og positive ved gange. De har valgt å starte med det enkle som gir raske resultater, og så ta opp de større utfordringene senere. *Ås* kommune har laget en felles sykkel- og gåstrategi, som følger plan- og bygningslovens prosedyrer med medvirkning, høringer og vedtak (som den eneste av de tre gåstrategiene). Den har en langsiktig del som ligger fast, og en kortsiktig tiltaksdel som revideres årlig i forbindelse med at det kommunale budsjettet vedtas. Dette gjør at strategien blir aktivt brukt og at handlingsdelen blir oppdatert regelmessig.

Alle de tre gåstrategiene har altså en strategisk og langsiktig del, og Trondheim og Ås har også konkrete tiltaksplaner. Ingen av strategiene har lagt opp til å måle effekter av strategien og tiltakene innen gitte tidsfrister. Alle de tre kommunene hadde valgt å lage gåstrategien selv, og de mener at dette bidrar til å bygge kunnskap, eierskap og engasjement. Alle hadde likevel leid inn hjelp til avgrensede oppgaver som design, beregning av transportmiddelfordeling og spørreundersøkelser. Alle har også lent seg på den nasjonale gåstrategien.

De vi intervjuet sa at det er viktig å forankre gåstrategien bredt politisk og administrativt i kommunen, og å inkludere relevante aktører som Statens vegvesen og fylkeskommunen. Alle mente det er viktig at det er definert noen som skal følge opp og gi innspill om gåing internt i kommunen i ulike prosesser. Inkludering av fagpersoner på tvers av sektorer skaper også tillit og bevissthet om gange.

De tre byene har hatt ulik grad av medvirkning med befolkningen, men alle prosjektlederne ser det som viktig. Barnetråkk¹ og lignende, og kartfesting av data og tiltak, bidrar til at befolkningen blir mer aktiv både i utarbeiding og oppfølging av strategien.

Det står lite om kampanjer som 'beintøft'² og 'sykle til jobben'³ i gåstrategiene, sammenlignet med hvor viktige disse er i byene. Slike kampanjer burde kanskje få en mer fremtredende plass i gåstrategiene.

Resultatene viste at gåstrategiene har hatt effekt både direkte ved at det lages tiltaksplaner og gjennomføres tiltak som kan bidra til at flere går mer og at det blir bedre å gå, og ved at de påvirker andre planer i retninger som bidrar til dette. Arbeidet med gåstrategiene bidrar også til økt kunnskap, bevissthet og engasjement, som kan bidra til at byene utvikles på måter som gir måloppnåelse.

Anbefalinger

Vi fant at ulike egenskaper ved gåstrategiene har påvirket om og hvordan de bidrar til måloppnåelse, her at flere går mer og at opplevelsen av å gå blir bedre. Basert på funnene i undersøkelsen kan anbefalinger til andre byer som skal lage gåstrategier oppsummeres som:

- Gåstrategien bør ha en langsiktig og helhetlig strategisk del og en mer kortsiktig og konkret tiltaksplan som revideres ofte
- Det er fordelaktig at kommunen lager gåstrategien selv, fordi det bidrar til å bygge kunnskap, eierskap og engasjement, og så kan man leie inn hjelp til avgrensede oppgaver
- Det er viktig å forankre gåstrategien bredt, både administrativt, politisk og i befolkningen
- Involver flere avdelinger i kommunene (som plan, oppvekst og drift) og andre relevante aktører (særlig fylkeskommunen og Statens vegvesen) i utarbeiding av gåstrategiene
- Medvirkning med befolkningen er viktig - barnetråkk og kartfesting av data og tiltak kan bidra til engasjement
- Kampanjer som uansett gjennomføres bør inkluderes som del av gåstrategien

¹ Se: <https://www.barnetrakk.no/>

² Se: <https://www.beintoft.no/>

³ Se: [Sykle til jobben](#)