

## Byrådssak 161/23

### Gåstrategi for Oslo

#### **Sammendrag:**

Byrådet har som mål at det skal være trygt og enkelt å være fotgjenger i Oslo. Gange er en fleksibel transportform, som er viktig i hverdagen til folk, viktig for folkehelsen og en viktig del av løsningen på klimautfordringene. I tillegg krever det å gå vanligvis ikke spesielle ferdigheter eller kostbare investeringer for den enkelte. En gåvennlig by fremmer derfor både likestilling og sosial utjevning.

Det jobbes kontinuerlig med å tilrettelegge for gående i Oslo, gjennom overordnede planer og styringsdokumenter, større satsninger og tiltak og gjennom ordinær tjenesteproduksjon i kommunens virksomheter. Dette inkluderer blant annet satsninger og tiltak som Bilfritt byliv, snarveiprojektet, trafikksikkerhetstiltak og fartsreduksjon, hjertesoneprogrammet, gateoppustninger, prioritering av myke trafikanter både sommer og vinter i forbindelse med drift og vedlikehold av veier og gater og god belysning. For en detaljert gjennomgang av Oslo kommunes arbeid med å tilrettelegge for gående, se vedlagte notat 1425/21 *oppfølging av bystyrets vedtak i sak 216/21 – Notat om arbeid med gange*, som ble oversendt Samferdsels- og miljøutvalget 02.12.2021.

Byrådet legger i denne saken frem Gåstrategi for Oslo. Byrådet vil følge opp strategien, med tilhørende målsetting, med en tiltaksliste med aktuelle tiltak for å styrke kommunens arbeid med tilrettelegging for gående. Tiltakslisten skal oppdateres årlig og følge som vedlegg til byrådets forslag til budsjett.

#### **Saksfremstilling:**

Oslo kommunes klima- og miljøforpliktelser og ambisjoner fordrer at flere går. Persontrafikkveksten i storbyene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er et mål som er forankret nasjonalt og lokalt.

Oslo er en gåby og 30 prosent av alle reisene Oslos befolkning gjorde i 2021 var en gåtur. Oslo er dermed den storbyen i Norge med høyest andel gående (tall fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 2021).

I sak 223/15: *Privat forslag fra Marianne Borgen (SV) av 17.03.2015 – Oslo skal bli fotgjengerens by – strategi og handlingsplan for å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å gå*, vedtok bystyret følgende:

*Bystyret ber byrådet komme tilbake til bystyret med en fotgjengerstrategi med en handlingsplan. Målet er å øke andelen gående gjennom å gjøre det mer attraktivt og trygt. Det*

*forutsettes at arbeidet med en fotgjengerstrategi ikke forsinkes eller utsetter arbeidet med en overordnet, helhetlig mobilitetsstrategi.*

Gåstrategien for Oslo støtter opp under Kommuneplanens samfunnsdel med byutviklingsstrategi for Oslo, vedtatt av bystyret 30.01.2019. Under samfunnsdelens hovedmål om en grønnere by står følgende delmål «*Byens innbyggere ser klima- og miljøvennlige transportløsninger som det naturlige førstevalget*».

Videre står det i byutviklingsstrategien:

- *«Innbyggerne opplever en levende by med få biler, mange aktiviteter og attraktive kvaliteter, som sammenhengende grøntområder og bekker i byggesonen mellom fjorden og Marka, der kysten, fjorden og øyene er ivaretatt*
- *Oslo er en nullutslippsby med redusert støybelastning og har rustet seg til å møte et klima i endring*
- *Byens innbyggere ser klima - og miljøvennlige transportløsninger som det naturlige førstevalget»*

Byutviklingsstrategien bygger opp under en kompakt og banebasert byutvikling, samtidig som byen skal bli grønnere, varmere og mer skapende med plass til alle. Nullutslipp innebærer at behovet for motorisert transport blir så lite som mulig og at flere reiser kan gjøres til fots, på sykkel eller med miljøvennlig kollektivtransport. Trafikkveksten skal tas med grønne reisemåter. Kommuneplanen introduserer også hverdagsbyen. Hverdagsbyen er både et mål i seg selv og en nødvendighet for at hovedstaden skal tåle veksten på en bærekraftig måte. Nabolag skal styrkes til å ivareta innbyggernes daglige behov og sikre et enklere hverdagsliv med plass til alle. Hverdagsbyen har boligområder med gang- og sykkelavstand til de daglige gjøremålene og kollektivtilbud.

Gåstrategien støtter også opp under FNs bærekraftsmål 2 *god helse og livskvalitet*, 10 *mindre ulikhet*, 11 *bærekraftige byer og lokalsamfunn*, og 13 *stoppe klimaendringene*. Videre er krav til universell utforming forankret i FN-konvensjonen om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), samt internasjonalt og norsk lovverk. Regelverket skal sikre at menneskerettighetene blir fulgt i norsk forvaltning. Byrådet legger CRPD til grunn for kommunens arbeid. Virksomhetene skal se til konvensjonen når ulike handlingsalternativer vurderes.

For å følge opp arbeidet med å tilrettelegge for gående, vil byrådet følge opp gåstrategien med en tiltaksliste som vedlegg til Sak 1. Tiltakslisten vil oppdateres årlig og vil gi en oversikt over pågående og nye tiltak som bidrar til å nå gåstrategiens mål.

#### Innspill fra kommunens sentrale medvirkningsråd

Interesseorganisasjoner for personer med nedsatt funksjonsevne ble invitert av Bymiljøetaten til å komme med innspill i forbindelse med etatens arbeid med å vurdere tiltak som kan fremme gange.

Utkastet til strategi har vært på høring hos alle kommunens sentrale medvirkningsråd. Sentralt ungdomsråd (SUR), det sentrale eldreråd og rådet for personer med funksjonsnedsettelse har gitt innspill til saken. Uttalelsene følger vedlagt, sammen med en

oppsummering av innspillene med kommentarer. Hovedmomentene i tilbakemeldingene gjennomgås under.

Medvirkningsrådene er i stort positive til at det lages en gåstrategi for Oslo. SUR påpeker at det er behov for flere og bredere fortau, god vinterdrift av fortau og at belysning er viktig for at det skal oppleves trygt for fotgjengere.

Det sentrale eldreråd mener strategien burde ha et større fokus på fremkommelighet for gående i vintersesongen. Rådet mener også at medvirkning og innbyggerinvolvering burde være et eget strategisk grep.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse ba om at CRPD omtales i strategien, samt at omtale av tilrettelegging for synshemmede og viktighet av vinterdrift styrkes i strategien. De vektlegger at bevegelse er viktig fra et folkehelseperspektiv, og omtaler viktigheten av at fysiske elementer, inkludert benker, ikke plasseres slik at de hindrer fremkommeligheten til andre myke trafikanter. De kommenterer at tilgang til HC-plasser og parkering i sentrum er viktig for å kunne gå og bevege seg i sentrum, bemerket at det er ulik standard på byens fortau og peker på utfordringer knyttet til brostein.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse har også innhentet innspill fra Norges Blindforbund Oslo og Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) Oslo. Norges blindforbund Oslo bemerker at det er viktig at gangbanen er fri for hindringer og spesifiserer viktigheten av god belysning. De peker også på viktigheten av gode ledelinjesystemer, blant annet på torg og møteplasser. De vektlegger dør-til-dør transport for mennesker med funksjonsnedsettelse, og at dette ikke må gå på bekostning av gåstrategien. FFO Oslo peker på viktigheten av å tilrettelegge med ledelinjer, rullbart underlag og plass til barnevogn, rullator og rullestol. De ber om at omtalen av vinterdrift kommer bedre frem og foreslår at veivisningsskilt burde være universelt uformet. De ber om at benker og hvilemuligheter inkluderer liggebenker, og foreslår at drikkefontener kan være trivelsestiltak.

#### *Byrådets vurdering*

Vi har fått mange gode innspill fra de sentrale medvirkningsrådene og flere av disse innspillene er innarbeidet i strategien eller vurderes å allerede være ivaretatt. Brukerådene har også kommet med en del innspill om sykkeltilrettelegging, regulering av elsparkesykler og parkering. Oslo skal være en tilgjengelig by for alle, og disse innspillene vil tas med inn i pågående arbeid med sykkeltilrettelegging og regulering av elsparkesykler, men omtales ikke nærmere i denne saken.

#### *Vurdering av sakens konsekvenser for mennesker med nedsatt funksjonsevne*

Rullestolbrukere inngår i begrepet gående, jf. forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene). Universell utforming etterstrebes i alle prosjekter, jf. strategi for universell utforming i Oslo kommune (Byråds sak 282/21). Det er likevel slik at det i noen tilfeller ikke er mulig å tilrettelegge for alle, dette kan for eksempel gjelde i enkelte snarveiprosjekter. Slike prosjekter vil likevel kunne gjennomføres, da prosjektene vurderes å ha en egenverdi og bidrar til å fremme gange. Samlet sett vil gåstrategien bidra til å bedre forholdene også for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

#### *Lover og regelverk, tidligere vedtak*

- Bystyrets vedtak i sak 223/15 av 17.03.2015
- Bystyrevedtak i sak 216/21 av 15.02.2021

- Kommuneplanens arealdel 2015-2030, vedtatt av bystyret i sak 262/15 av 23.09.2015, § 4 Krav til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (jf. pbl § 11-9 nr.3), § 4.1 vei/gate.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Tiltak for oppfølging av strategien, som ikke gjennomføres innenfor virksomhetenes rammer, vurderes i den ordinære budsjettprosessen. Aktuelle tiltak vil gjennomføres av relevante kommunale virksomheter, ansvar og oppfølging vil også avklares gjennom tiltakslisten og de ordinære budsjettprosessene.

#### *Rapporteringsordning*

Oppfølging av strategien vil beskrives i tiltaksliste som legges ved Sak 1 årlig.

## **Gåstrategi for Oslo**

Flere mennesker skal gå mer. Flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots, og alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen. Alle grupper skal oppleve at det legges til rette for at de skal kunne gå i Oslo.

For å nå målet har kommunen fire overordnede strategiske grep. Disse grepene innebærer å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å gå og vil bidra til å redusere biltrafikken.

#### Strategiske grep

##### 1. En gangvennlig bystruktur

For at flere skal gå mer, er det viktig at det oppleves som enkelt og praktisk å gå. Dette handler blant annet om at det er kort og enkelt å ta seg frem til daglige gjøremål og holdeplasser til fots. En tett bystruktur med nettverk av muligheter til å gå på kryss og tvers, kan bidra til dette. Å sikre gode og raske gangforbindelser når man planlegger og bygger nytt, samt å åpne opp snarveier i eksisterende bebyggelse, er tiltak som støtter opp under en gangvennlig bystruktur. Tilrettelegging med ledelinjer, plass til barnevogn, rullator eller rullestol er også sentrale aspekter for at alle befolkningsgrupper skal kunne gå mer. Viktige satsningsområder er kommuneplanens vektlegging av fortetting og hverdagsbyen, med mål om å tilrettelegge for nabolag som ivaretar innbyggernes daglige behov. Dette er spesielt viktig for at gange skal kunne konkurrere med bilen i ytre by. Attraktive gangreiser til og fra kollektivtransport er også viktig for å få flere til å velge kollektivt (dør-til-dør-prinsippet). Det er også sentralt med mer kunnskap og fokus på tilrettelegging for gående og universell utforming i arealplanleggingen.

##### 2. Trygge omgivelser

Omgivelser som oppleves som sikre og trygge, er viktig for å fremme gange. Dette handler om både trafiksikkerhet og opplevd sosial trygghet. Sikker tilrettelegging kan også redusere ulykkesrisiko og støtter dermed opp under nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken. Norge har flere årstider, og vinteren byr på særskilte utfordringer som kan gjøre det utrygt for gående. Det kan også oppleves som utrygt å ferdes som gående i blandet trafikk, da man kan møte trafikantgrupper som holder en annen fart, inkludert sykler og elsparkesykler. I tillegg kan fysiske hindringer på fortau, som for eksempel feilparkerte elsykler, reklameskilt og annet være til hinder for fremkommeligheten for gående, spesielt for personer med funksjonsnedsettelse. Tiltak som bidrar til å gjøre det tryggere å ferdes som gående, inkluderer små og store trafiksikkerhetstiltak, fartsreduksjonstiltak, drift og vedlikehold av fotgjengerarealer

gjennom hele året og spesielt på vinterstid, atskilte løsninger for gående og syklende, belysning, krav til utforming av fortau, gateopprusting, universell utforming og skilting til målpunkter og hvilesteder.

### 3. Attraktive omgivelser

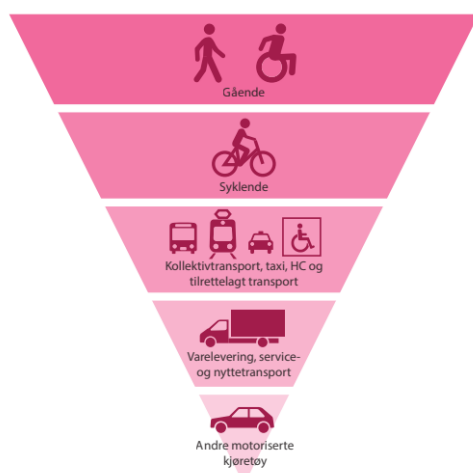
Gangvennlighet kan styrkes når omgivelsene er attraktive og har god kvalitet. Gode omgivelser som tilbyr variasjon, gir rom for både rekreasjon, opphold og målrettede reiser. Attraktivitet i omgivelsene tilpasset menneskelig skala kan gjøre at det oppleves som mer spennende å gå, og det kan påvirke opplevelsen av reisens avstand og tid. Tiltak som bidrar til å skape attraktive omgivelser som kan fremme gange, inkluderer blågrønne strukturer, møteplasser og andre rom for opphold, bymøbler, kunst og aktive fasader.

### 4. Redusere biltrafikk

Oslo kommune har et mål om at biltrafikken skal reduseres med en tredjedel innen 2030. For å nå dette målet må det tilrettelegges for at flere velger å gå fremfor å ta bilen. En reduksjon i biltrafikken vil også i seg selv kunne bidra til å fremme gange. Reduksjon i biltrafikken vil blant annet muliggjøre en omdisponering av areal fra bil til gående og til grønt og økt byliv, noe som både bidrar til en mer gangvennlig bystruktur og mer attraktive omgivelser. Færre biler vil også kunne bidra til tryggere omgivelser, økt trafiksikkerheten, redusert risiko for ulykker og sikre fremkommelighet for de som er helt avhengig av bil, som de med HC-kort og en del varelevering.

Derfor vil byrådet:

- Ivareta god og trafiksikker fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport, i angitt prioritert rekkefølge. Ved drift og vedlikehold, og utforming av gater, veier og byrom skal disse transportformene prioriteres fremfor annen motorisert transport, i tråd med det omvendte mobilitetshierarkiet.



Omvendt mobilitetshierarki (Figur hentet fra områderegulering for gater og byrom i sentrum).

- Sikre at gatenormalens krav til tilrettelegging for gående, samt universell utforming, følges opp i planlegging og prosjektering av offentlige gater, veier og byrom.
- Videreføre arbeidet med å fortette rundt knutepunkter på en måte som inviterer til gåing og opphold.
- Legge mer vekt på gangvennlighet i ytre by, herunder styrke sammenhengende gangforbindelser og koblinger til kollektivtransport.
- Planlegge for flere bilfrie gater og byrom over hele byen.

- Bidra til god veivisning og merking av eksisterende ruter for gående. Veivisning til knutepunkter og holdeplasser for kollektivtransport er særlig viktig, og veivisningsskilt skal så langt som mulig være universelt utformet.
- Arbeide for etablering av intuitive gangakser med gode siktlinjer i transformasjonsområder.
- Etablere og skilte nye snarveier i eksisterende bebyggelse.
- Arbeide for gode og raske gangforbindelser i byplanleggingen. Fremme en bystruktur med et tett nettverk av gangforbindelser.
- Arbeide for god informasjon og tilrettelegging for gående ved anleggsarbeid på og ved vei, herunder stille krav til skilting og tilrettelegging ved anleggsarbeid og ved godkjenning av arbeidsvarslingsplaner.
- Prioritere trafiksikkerhetstiltak for gående og jobbe for å redusere antallet ulykker blant gående, inkludert enulykker / fallulykker.
- Fortsette arbeidet med trafiksikkerhet, med fartsreduksjon med skilting og fysiske tiltak og redusert kapasitet for biltrafikk.
- Arbeide opp mot staten for et mer gangvennlig lovverk og virkemidler som inkluderer nye standarder for fartsgrenser, automatisk trafikkontroll (ATK), mer fleksible skilttyper og muligheter for variert oppmerking.
- Styrke kommunikasjon for å bedre samspillet mellom gående og andre trafikanter, med mer vekt på kommunikasjon som fremmer gange som mobilitetsform og holdningsskapende arbeid som øker forståelsen for gående og deres behov.
- Legge til rette for at flere barn og unge skal gå til skole og fritidsaktiviteter, blant annet gjennom å etablere hjertesoner rundt skolene og innføre strengere regulering av bilkjøring, parkering og stans nær skolene.
- I den videre byutviklingen fortsette arbeidet med å sikre tilstrekkelig bredde på fortau for å gi plass til gående.
- Fortsette arbeidet med å bedre belysning av fortau, gangveier og gangfelt, i henhold til krav om universell utforming.
- Fortsette å oppgradere eksisterende infrastruktur for gående.
- Søke å etablere flere sitte- og liggebenker og hvilemuligheter som kan gi økt rekkevidde for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Disse skal plasseres på en slik måte at de ikke er til hinder for gåendes fremkommelighet.
- Fortsette å drifte og vedlikeholde infrastruktur for gående, spesielt på vinterstid.
- Vurdere vinterdrift av elementer, som for eksempel benker, som en del av den helhetlige vinterdriften for å legge til rette for god fremkommelighet for gående.
- Styrke kunnskapen om kvaliteten på dagens gangnett og rutevalg i gangnettet som grunnlag for prioritering av strekninger for oppgradering og drift.
- Styrke kommunikasjon, samarbeid og samskaping innad og mellom kommunens etater for å sikre at gåendes interesser blir ivaretatt.
- Øke kunnskap og fokus på tilrettelegging for gående i arealplanleggingen.
- Styrke innbyggerinvolvering i forbindelse med tilretteleggingstiltak for gående, for eksempel ved bruk av barnetråkk og seniortråkk.
- Jobbe for at gående opplever trafikal og sosial trygghet i byrom og parker.
- Fortsette arbeidet med å tilrettelegge for gode ledelinjesystemer og utarbeide en veileder for ledelinjer.
- Fortsette å etablere og drifte offentlige toaletter og drikkefontener som sikrer at flere kan bevege seg ute over lengre tid.
- Fortsette å etablere og drifte turveier, inkludert vinterdrift.
- Følge opp at kravene til fremkommelighet for gående ivaretas ved utleie av fortausareal og plassering av skilt, både ved søknadsbehandling og kontroll.

- Fortsette utbygging av sykkelveinettet og bygge adskilte løsninger for gående og syklene for å redusere fortaussykling.
- Undersøke tilfredshet blant gående over tid gjennom en holdningsundersøkelse.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

Bystyret tar *Gåstrategi for Oslo*, slik den fremkommer i denne sak, til orientering.

Byrådet, den 29.06.2023

Raymond Johansen

Sirin Hellvin Stav

Vedlegg:

1. Oppfølging av bystyrets vedtak i sak 216/21 - Notat om arbeid med gange
2. Oppsummering av innspill fra sentrale medvirkningsråd med kommentarer
3. Utkast til gåstrategi - uttalelse fra det sentrale eldreråd
4. Innspill fra Sentralt ungdomsråd til gåstrategi for Oslo
5. Høringsuttalelse - utkast til gåstrategi for Oslo
6. Foreleggelse av utkast til gåstrategi for Oslo