

Arkivsaknr 20/12742-1
Saksbehandler Sten-Jarle Jensen

Saksgang
Miljø-, klima- og samferdselsutvalget

Møtedato
10.09.2020

Orientering om lovverk og normkrav for gangfelt

Kommunedirektørens innstilling til vedtak:

Redegjørelsen om lovverk og normkrav for gangfelt tas til orientering

Mari Enoksen Hult
Konst. kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for bymiljø

Hva saken gjelder

Byutvikling har fått spørsmål fra leder av MKS-utvalget, Barbara Vøgele. Det har kommet spørsmål knyttet til regelverk rundt gangfelt og hvordan gangtilgjengelighet for gående kan opprettholdes i krysningpunkter.

På bakgrunn av henvendelsen fremmes en orienteringssak som omhandler regelverk og fraviksmuligheter når det gjelder etablering av gangfelt.

Saksutredning

Alle tiltak som vurderes på og langs offentlig veg skal ha bakgrunn i nullvisjonens målsetninger om null drepte og hardt skadde i trafikken. Med målsetningen følger en skjerpet etisk forpliktelse til å hindre at de alvorligste ulykkene skjer.

Det har i de senere årene blitt et økt fokus på tilrettelegging for gående i trafikken. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nasjonal gåstrategi - Strategi for å fremme gange som transportform og hverdagsaktivitet (grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014–2023) - utpeker nasjonale mål og innsatsområder, herunder en satsing på infrastruktur for gående med fokus på sammenhengende gangvegnett med universell utforming. For å nå målet om at flere skal gå, er det avgjørende at dette blir opplevd som attraktivt og trygt. Det er Statens vegvesens, fylkeskommunene og kommunene oppgave å ivareta både sikkerheten og fremkommeligheten til gående og syklende. Dette kan gjøres på reguleringsplannivå, og det må da sørges for at kriterier og anbefalinger i håndbok N100 blir fulgt. Sikkerheten må veie tyngst i vurderingen av nye og eksisterende kryssingssteder, dersom løsninger for sikker kryssing medfører omveger, kan det føre til at gående velger andre, trafikkfarlige krysningpunkt.

Gangfelt er først og fremst et fremkommelighetstiltak for myke trafikanter, ikke et trafikksikkerhetstiltak. Hvis gangfeltet ligger på et lite egnet sted, eller hvis det ikke er sikret med f.eks. god belysning, riktig oppmerking og gode ventearealer, kan de gi falsk trygghet for gående og syklende. Gangfelt skal brukes der det er mange som krysser og der brukerne har spesielle behov, for eksempel skolebarn.

Gangfelt ikke et trafikksikkerhetstiltak

Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Etablering av gangfelt der forholdene ikke ligger til rette for det gir en falsk trygghet. Fotgjengeren oppfatter det som tryggere å krysse uten at risikoen for å bli påkjørt blir redusert.

Bare halvparten av bilistene stopper for fotgjengere i vanlige gangfelt. Det er anlagt svært mange gangfelt der det er få kryssende. Bilistene blir vant til at det aldri krysser noen i gangfelt og dermed blir mindre oppmerksomme. Det er også anlagt mange gangfelt på lite egnede steder der de for eksempel kommer overraskende på bilføreren. I 85 prosent av ulykkene i gangfelt har ikke bilføreren sett fotgjengeren.

Gangfelt et fremkommelighetstiltak

Gangfelt er et tiltak som bedrer framkommeligheten for fotgjenger og som bare bør anlegges der det er et slikt behov. Vi kan anlegge gangfelt der stor biltrafikk gjør det vanskelig å krysse, der det er mange fotgjengere med spesielle behov.

Gangfelt må sikres

Å anlegge gangfelt innebærer en anbefaling om hvor trafikantene bør krysse. Samtidig kanalisere vi fotgjengere til bestemte punkter av vegen. Det blir da særlig viktig å redusere risikoen forbundet med kryssing. Dette kan vi gjøre ved å sørge for riktig skilt og oppmerking, at bilistene holder lav fart, at bilfører har god sikt og at gangfeltet er godt belyst. Gangfeltene bør være så kort som mulig og det bør være ventearealer på begge sidene av vegen. Det bør unngås løsninger hvor det blir naturlig å krysse utenom gangfeltet. Å krysse utenfor et gangfelt innebærer langt større risiko enn å krysse i selve gangfeltet.

Mange avveininger

Ikke sjelden opplever vi som vegmyndighet en motsetning mellom det å anlegge nye gangfelt og det å sikre de gangfeltene vi allerede har. Skal vi beholde farlige gangfelt det ikke er mulig å sikre tilfredsstillende eller skal vi fjerne dem er også et vanlig dilemma. Å etablere nye gangfelt innebærer at det tas hensyn til en rekke krav til sikker utforming. Dette medfører investeringskostnader som må vurderes opp mot nytten av å sikre eksisterende gangfelt. Noen ganger kan det riktigste være å legge til rette for kryssing uten å etablere gangfelt. Nye vurderinger vil kunne gjøres hvis forholdene endrer seg. Eksempel, etablering av bussholdeplass eller økt attraktivitet for gående i området.

Kriterier for når og hvordan gangfelt kan anlegges

Statens vegvesen har vedtatt retningslinjer for når gangfelt kan anlegges. Kommunene oppfordres også til å benytte retningslinjene. Retningslinjene skal sikre en enhetlig praksis og at sikkerheten blir best mulig ivarettatt både i det enkelte krysningspunkt og i trafikksystemet som helhet. Kriteriene er knyttet til fartsnivå, trafikkmengde og antall kryssende trafikanter. Kriteriene setter også krav til fysisk utforming som må være tilfredsstillende når nye gangfelt etableres.

Statens vegvesen informasjonsbrev gangfelt V127

Lovverk og forskrift

Regelverk rundt tiltak gangfelt er i hovedsak styrt av normer og veiledninger som skal ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter og nullvisjonens målsetninger. Neste avsnitt viser hva som er gjeldene trafikkregler når det gjelder gangfelt.

Forskrift om kjørende og gående trafikk § 9, pkt. 2: Ved gangfelt hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det.

Pkt. 3: Kjørende skal unngå stans på gangfeltet.

§ 19. særlige bestemmelser for gående.

Pkt. 2: Gående skal krysse kjørebane i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Ellers skal gående gå rett over kjørebane og fortrinnsvis ved vegkryss. Før kryssing av kjørebane utenfor gangfelt skal gående forvise seg om at det ikke volder fare for eller unødig hindrer eller forstyrrer annen trafikkant.

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747>

Tekniske retningslinjer for gangfelt

Vegnormal N100

Gangfelt skal utformes som ordinært oppmerket gangfelt eller som opphøyd gangfelt. Gangfelt plasseres der det er naturlig for gående å krysse. Gangfeltet bør enten ligge 1 -2 m(L) fra kantstein til den gaten som går parallelt med gangfeltet, eller 5 m (L) fra denne. Kort avstand gir liten omveg for gående langs gaten, 5 m avstand gir mulighet for en bil til å stoppe for gående uten å hindre kryssende motorisert trafikk. I boligområder med 30 km/t bør det ikke være gangfelt.

I sentrumsområder med fartsgrense 30 km/t bør gangfelt anlegges i konsentrerte krysningspunkter med mange kryssende fotgjengere i dimensjonerende time (flere enn 40) eller betydelig trafikkmengde (ÅDT større enn 8000). Ved fartsgrense 40 og 50km/t bør gangfelt etableres dersom: Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy >200i dimensjonerende time, Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time. På steder hvor det ikke er gangfelt kan det anlegges en tilrettelagt kryssing. Tilrettelagt kryssing kan være aktuelt når gående med stor sannsynlighet vil krysse på dette stedet eller når slik tilrettelegging vil forbedre framkommeligheten for kryssende uten at ulykkesrisikoen forverres.

Gangfelt skal ikke anlegges ved fartsgrense >60 km/t. gangfelt på strekninger med fartsgrense 60 km/t skal signalreguleres. For eventuell taktil og visuell leding til gangfelt og varsling om at man krysser kjørebane vises det til håndbok V129 Universell utforming av veier og gater. Kantstein mellom kjørebane og fortau skal nedrampes ved gangfelt. Dette gjelder ikke ved opphøyd gangfelt eller kryssområde. Kantstein ved gangfelt anbefales å ha nedramping med helning 1:12 eller slakere. Kantstein i overgang mot gangfeltet (bunn av nedrampingen) bør ha 2 cm vis. Flatt areal i bakkant av nedrampet kantstein bør være minimum 1,2 m

https://www.vegvesen.no/attachment/61414/binary/1355470?fast_title=H%C3%A5ndbok+N10+0+Veg-+og+gateutforming+%286+MB%29.pdf

Gangfeltkriteriene V127

I forbindelse med planlegging av nytt gangfelt eller oppgradering av eksisterende skal det utføres følgende vurderinger.

1. Risikovurdering

2. Behovsvurdering

1.Risikovurderingen skal se på sannsynligheten for at det skjer en ulykke med påkjøring av kryssende. Det skal også vurderes hva som vil være forventet skadegrad ved påkjørsel av kryssende. Sannsynligheten for påkjøring av kjøretøy bakfra kan også vurderes.

2.Behovsvurderingen skal inneholde vurdering av: fartshastighet (faktisk hastighet på kjøretøyene), fartsgrense, trafikkmengde, antall kryssende i makstimen, hensyn til grupper med spesielle behov, alternativ kryssingsmuligheter, lokale forhold og om gangfeltet inngår i et gangvegnett.

Tabellen under viser anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt.

https://www.vegvesen.no/attachment/61502/binary/1184996?fast_title=H%C3%A5ndbok+V127+Kryssingssteder+for+g%C3%A5ende.pdf

Vurderinger for kommunalt vegnett

Tromsø kommune som veg- og skiltmyndighet på kommunalt vegnett, forholder seg til gjeldende føringer i normkrav og veiledere som benyttes for riks- og fylkesvegnett. Med bakgrunn i felles plattform gjennom nullvisjonen ser vi at det vil være viktig at kommunen støtter seg på de krav som finnes.

På det kommunale vegnettet har vi et stort antall gangfelt som ikke tilfredsstillers dagens krav, både med hensyn på risiko for myke trafikanter og behov, samt lokale forhold og vurderinger til plassering. Med den store mengden har det også blitt et naturlig etterslep på vedlikehold når det gjelder grunnleggende forhold som skilting og oppmerking.

Når det må utføres vedlikehold som følge av at skilt mangler eller manglende oppmerking gjøres det nye vurderinger av om gangfeltet bør videreføres. Det kan eksempelvis nevnes at gangfelt uten gangarealer på begge sider av vegen ikke vil være tilfredsstillende iht. kriteriene. Tromsø kommune har som vegeier og skiltmyndighet ansvar for å ikke legge opp til trafikksikre løsninger. Ofte vil en oppgradering av gangfelt til dagens standard kreve en utvidelse av arealer langs veg og en kostnad som vil være større enn kun skilt og oppmerking.

I prosjekt for å sikre barns skoleveg har fokuset for 2019 vært sikre krysningspunkter. Tiltakene henger her sammen med kravene til gangfelt. Disse gangfeltene har vi oppgradert med belysning skilting, gangarealer på begge sider av vegen og fartsreducerende tiltak. Men dette er kun gangfelt som er innenfor kravene til etablering eller oppgradering av gangfelt.

Fravik fra kravene vil ha en trafikkikkerhetsmessig konsekvens. Dermed bør fravik kun skje unntaksvis hvis forholdene er tilstede for dette. Hvis gangfelt skal opprettholde bør generelle krav være bakgrunn for reetablering av gangfelt. Dette viser at det ofte er flere avveininger som må tas og det vil være en helt konkret vurdering. F. eks. der biltrafikken gjør det vanskelig å krysse vegen, vil det da være bedre for fremkommeligheten at det etableres et gangfelt selv om det ikke er fortau på begge sider. Alternativet er at vi krysser vegen på ulike steder fordi vi må over til den andre siden. Det er også viktig å ha et barns perspektiv med i vurderingen. Barn opplæres i at de må benytte seg av gangfelt, og de vil lett bli usikker dersom det ikke er gangfelt. På Tromsøya har vi bl.a. eksempler på gangfelt som ender i en turveg på andre siden av vegen, uten fortau. Her vil det være lite hensiktsmessig å unnlate gangfelt fordi fortau mangler.

Kort oppsummert viser dette at vurderingene må tas helt konkret, selv om Statens vegvesen sine retningslinjer i utgangspunktet skal legges til grunn. Slik det er skrevet ovenfor vil det å anlegge gangfelt innebærer en anbefaling om hvor trafikantene bør krysse. Samtidig kanalisere vi fotgjengere til bestemte punkter av vegen. Det blir da særlig viktig å redusere risikoen forbundet med kryssing. Dette kan vi gjøre ved å sørge for: riktig skilting og oppmerking, at bilistene holder lav fart, at bilfører har god sikt og at gangfeltet er godt belyst. Gangfeltene bør være så kort som mulig og det bør være ventarealer på begge sidene av vegen.

Vedtakskompetanse

Miljø-klima og samferdselsutvalget

Vedlegg