

Skjema: Tilrettelegging for gåing. Oppsummert av Marika Kolbenstvedt

			Miljø – og Klimaeffekter					
			Tallfestede effekter som håndteres av transportmodellene			Andre effekter, som ikke helt fanges av transportmodellene	Forutsetninger og faktorer som påvirker effektene	
Tiltak i Tiltakskatalogen	Type studie	Pris-elasticitet	Kjørte km, bilbruk ++	CO ₂	NO _x NO ₂	PM ₁₀		
Fysiske anlegg for gående (2013)	RVU data Beregninger Modell for utslippseffekter		2 mill. bilreiser på 0,4-1,1 km og 35% av bilreiser < 5km kan erstattes og øke gangreiser med 37%	Økning av gåandelen i Norge fra 22 til 40% gir: Redusert utslipp på 0,5% eller - 0,75 mill. tonn over 10 år	-0,75 mill. tonn over 10 år.	- 30.000 tonn over 10 år.	Forbedrer sikkerhet, trygghet og tilgjengelighet og kan medvirke til at flere velger å gå. Positiv helseeffekt. Kan øke arealforbruk til trafikkformål	Størst potensial for reduksjon av korte daglige bilreiser. Mange fotgjengerulykker tilsier vekt på vedlikehold og nøye utforming av tiltak. Barn, eldre, bevegelses- og synshemmede er særlig sårbare.
Gangfelt og andre krysningssteder (2013)	Feltstudier, inspeksjon, RVU Statistikk Beregninger		Se ovenfor				Kan medvirke til at flere velger gåing. Reduserer risiko (sammen med supplerende tiltak).	Bør suppleres med signalregulering, trafikkøye og belysning
Drift og vedlikehold gangarealer (2011)	inspeksjon, RVU Statistikk Beregninger		Se ovenfor				Gangarealer er attraktive, fremkommelige og trygge. Gode helseeffekter. Reduksjon av fallulykker. Bruk av salt/ elektrisk oppvarming kan gi negative miljøkonsekvenser.	Særlig viktig for personer med funksjonshemninger.
Trafikkregler for gående (2011)	Observasjoner - 38 svenske gangfelt		Innskjerping av regler for gående vil trolig ha liten effekt på andel gående. Et unntak er barn på veg til/fra skolen. Nedsatt fart for biltrafikk vil redusere utslipp og energibruk.				Nedsatt fartsgrense kan gi lavere fart.	Samsvar mellom regler og fysisk utforming.
Snarveier (2014)	Kartlegging av snarveier i flere norskebyer.		Kan føre til økt gåing.	Liten men positiv miljøvirkning.			Effektive, raske gangforbindelser som ikke trenger å være universelt utformede. Positivt for helse.	Vinterdrift. Forutsetter at det finnes universelt utformede gangveier i nærheten.
Benker og hvileplasser (2014)			Kan gi økt bruk av byrommet.				Viktige sosiale møteplasser. Bedre muligheter for eldre og personer med bevegelseshemming.	Maks avstand på 100-150 meter mellom benker. Universell utforming.
Belysning for gående (2014)	Mye erfaringsbasert kunnskap – prøveprosjekt		Kan føre til økt gåing.	Mulig positiv Indirekte effekt.			Øker områdets attraktivitet og tryggheten ved gåing, særlig for kvinner. Nye lyskilder vil redusere energiforbruket. Gode helseeffekter.	God detaljutforming viktig. Økte krav til leverandører for å få bedre løsninger Trenge flere tester.
Lokale gåstrategier (2014)	Erfaringer samlet i nasjonal gåstrategi.		Lettere å bruke kollektivtransport og velge bort bilen.	Bil kilometer som erstattes av gange gir miljøgevinst.			Tilrettelegging for gåing er bra for helsen og for å utvikle levende lokalmiljøer. Gåing inngår i andre reiser, snitt ganglengde på kollektivreiser er 670 meter.	Lokale strategier må forankres i kommunal planlegging. Nødvendig hvis vekst i personbiltrafikk skal kunne tas av gåing, sykling og kollektivtrafikk.