



Figur 4: På befaring med kommuneplanlegger i forbindelse med intervju. Foto: Marianne Knapskog.

4 Begegnungszonen

4.1 Beskrivelse av løsningen

Begegnungszonen er et tiltak for trafikksanering. I følge Fussverkehr Schweiz (sveitsisk fotgjengerorganisasjon) er begegnungszonen såkalte møtesoner som «forbedrer det offentlige rom og gjør gaten til et boareal for alle» (Fussverkehr Schweiz, 2018).

Det er tre hovedprinsipper som gjelder:

- Fotgjengere er prioritert og har forrang og skal ha lov til å bruke hele arealet, men fotgjengere har ikke lov til å blokkere gaten for biler eller syklende
- Fartsgrense er satt til 20 kilometer i timen
- Parkering er i lov innenfor markerte parkeringsfelt

Vi finner slike soner iblant annet Sveits, Østerrike, Belgia, Frankrike og Tyskland, og ofte brukes begegnungszonen for å legge til rette for gående og opphold i noen utvalgte gater. Begegnungszonen kan brukes som designprinsipp for gater både i boligområder og i forretningsområder. Hensikten med begegnungszonen er å definere en utforming som fyller gapet mellom gågate og gate med tillatt hastighet på 20 kilometer i timen. I en begegnungszone er det få skilt da målet er å sikre kommunikasjon mellom brukerne heller enn regulering (dette prinsippet er også brukt i gater som opparbeides etter shared space-prinsippet). I Sveits er løsningen mest brukt i boligområder med lave trafikkfall, men det er også mange eksempler på at sentrumsgater er opparbeidet som begegnungszone. For Basel gjelder prinsippet at begegnungszonen i sentrum initieres og senere driftes av kommunen mens soner i boligområder initieres og senere driftes av beboerne i gaten. Sonene opparbeides av kommunen. Se lenger ned for mer detaljer.

I Sveits etableres det stadig flere begegnungszonen etter en lovendring av den sveitsiske trafikkloven i 2002 der slike soner kom inn i lovgivningen. Vår hensikt har vært å se nærmere på hvordan dette er gjort i Basel. På nettstedet <https://begegnungszonen.ch/about/> finner man en rekke eksempler på begegnungszone i Sveits. I Basel ble det i perioden 2000-2017 etablert 85 begegnungszonen, både i sentrumsområdet og i boligområdene.



Figur 5: Begegningszone i Antwerpen. Foto: Marianne Knapskog

4.2 Begegningszonen i Basel

Et av hovedprinsippene med begegningszonen er at man setter fotgjengeren først. Det skal være enkelt og trygt å gå, og det skal føles så trygt at barn kan leke i gaten. For å få til dette har man utarbeidet et designprinsipp som skal brukes i alle begegningszonen i boligområder i Basel. Dette bidrar til at man enkelt kan orientere seg og dermed vite hva som er forventet oppførsel, og hvordan man kan forvente at andre trafikanter oppføre seg. Kort oppsummert er utformingsprinsippet som følger:

- Skilt ved innkjøringen til gaten i begge ender som markerer 20 km/t kjørehastighet og at det er en begegningszone. Dette kombineres som regel med en tegning laget av et av barna som bor i gaten (se Figur 7: Utforming av inngang til en sone med fartshump i brostein. Denne sonen har all parkering på en side, noe kommunen helst vil unngå for å få ned kjørehastigheten. Foto: Maja Karoline Rynning.)
- Markering i gaten, helst forhøyet, for å tydeliggjøre at man kommer inn i en begegningszone
- Gateparkering skal helst være 2-3 parkeringsplasser av gangen vekselvis på hver sin side av veien for å tvinge bilister til å roe ned kjørehastighet
- Enkelt og solid gatemøblement i betong med mulighet for noe beplantning (se Figur 9)

De fleste sonene har beholdt sitt opprinnelige gatesnitt og fortaubredde. Det er lov for fotgjengeren å bruke hele arealet og både syklistene og kjørende skal tilpasse sin oppførsel etter disse. Det skal også være mulig å leke i gatene som er definert som begegningszone. De fleste sonene går det an å kjøre igjennom med bil, men det er satt opp fysiske hindringer som gjør det vanskelig å kjøre. Nabogatene vil som regel være bedre tilrettelagt for biltrafikk. Sonene er også klart avgrenset mot hovedveiene med steinlegging eller skilting. Det skilles mellom begegningszonen som er i boligområder og de som er i sentrum. De sonene som er i sentrum ligner på og sammenfaller ofte med gågater. I boligområdene, som det er søkelys på her, er begegningszonen utformet gjennom omfattende medvirkningsprosesser med basis i det direkte demokratiet som finnes i Sveits. Dette er forklart lenger ned. Vi har ikke klart å finne om det er noen lov som regulerer begegningszonen i Basel og i så fall hvilken. Men bruken av sonene er som forklart beskrevet i trafikkloven.

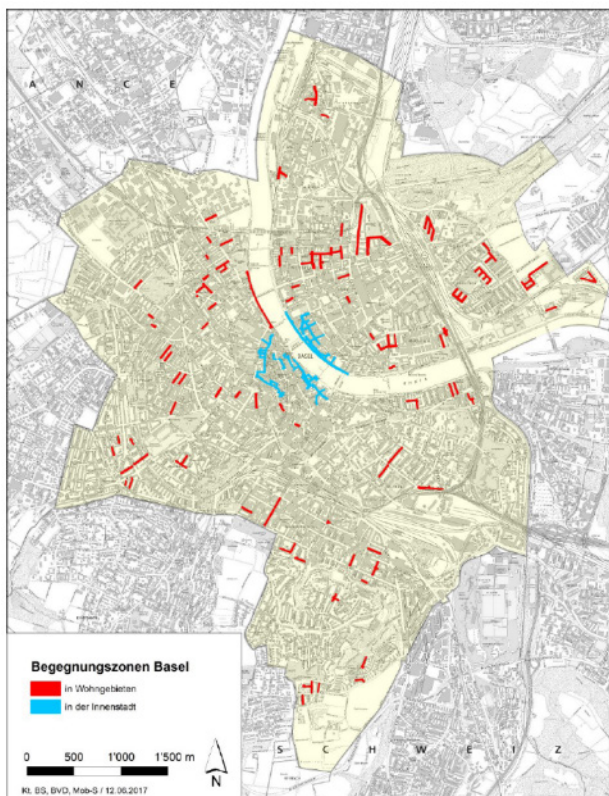


Abbildung 1: Übersicht – Begegnungszonen in der Stadt Basel

Figur 6: Etablerte begegningszonen i Basel, rødt er gater i boligområder, blått er gater i sentrum. (Faksimile Pestalozzi & Stäheli, 2017).



Figur 7: Utforming av inngang til en sone med fartshump i brostein. Denne sonen har all parkering på en side, noe kommunen helst vil unngå for å få ned kjørehastigheten. Foto: Maja Karoline Rynning.

Skiltet, som vises på flere av bildene i rapporten, viser alle typer bruk man kan finne i sonen og fartsgrense på 20 kilometer i timen. I boligområdene er skiltet montert sammen med et skilt med en barnetegning. Denne er tegnet spesielt for en begegningszone av et barn med tilknytning til denne sonen. Dette for å signalisere at barn (og andre fotgjengere) skal tas hensyn til og prioriteres her.

Prosessen for en begegningszone i et boligområde er sterkt knyttet til beboerne. Det skal helst være beboerne som tar initiativ til opprettelsen av en sone. For at kommunen skal velge å gå inn for en sone kreves også at det er flertall blant beboerne for å gjøre tiltak. Planene som tegnes opp av kommunen skal også godkjennes av beboerne før det vedtas. Det er kommunen som opparbeider begegningszonen, men deler av vedlikeholdet blant annet for blomsterkasser blir delegert til en beboer. Denne beboeren får noen midler til planter, men mye gjøres også på dugnad. Hvis beboeren flytter må ansvaret gis til noen andre. Hvis det ikke lenger er flertall for å ha en begegningszone blant beboerne kan den bli nedlagt.



Figur 8: Bilder fra informasjonsbrosjyre og nettside om begegningszonen laget av Basel-Stadt. Kilde: <https://www.basel-unterwegs.ch/de/zu-fuss/begegnungszonen.php> (besøkt mars 2020)

I 2017 ble det gjennomført en evaluering av begegningszonen i Basel (Pestalozzi & Stäheli, 2017). Denne rapporten er på tysk, men vi har fått til en kort sammenfatning.

Rapporten evaluerte flere begegningszonen ut ifra følgende kriterier:

- Sonen (dvs. den omformede gaten) oppfattes av brukerne som et hyggelig og trygt sted å bo.
- Det er ingen eller få ulykker. Alvorlighetsgraden av ulykken minsker
- Hastighetsnivået for trafikken er 20 km/t
- Begegningszonen støtter opp under samspill mellom ulike trafikanter
- Gaterommet brukes som møteplass
- Nabolagsforhold er lettere å etablere og vedlikeholde
- Barn vil kunne praktisere sameksistens med motorisert individuell trafikk og langsom trafikk
- Støy og forurensende utslipp reduseres
- Gjennomgående trafikk blir flyttet til veinettet på høyere nivå

Det ble benyttet nettbasert spørreundersøkelse, intervjuer med representanter fra administrasjonen og innbyggere i de utvalgte begegningszonen, samt tall og informasjon fra blant annet ulykkesstatistikk o.l. Rapporten finner at etablering av møtesoner i byen Basel vanligvis er ledsaget av positive effekter og stor grad av måloppnåelse i henhold til evalueringskriteriene. Familier med barn setter særlig pris på begegningszonen. Møtesonenes utforming innebærer ikke store utgifter til drift og vedlikehold, men det er behov for noen forbedringer. Den dedikerte etableringen og driftingen av møteområder i boligområder i byen Basel har vist seg å være et nyttig planleggingsverktøy de siste årene. Som et resultat har kvaliteten på boligområdet steget, og innbyggerne opplever møtesonene som berikende på mange måter. Etablering av ytterligere møtesoner ble sterkt anbefalt.

Følgende faktorer ble identifiserte som spesielt relevante for godt fungerende beegnungszone:

- Engasjement og faktisk bruk av gaten av innbyggerne
- Tiltalende utforming og innredning av beegnungszone (gaterommet) med effektive fortaukryss i egnede situasjoner, soneinngangsport, markeringer, benker og plantekanter
- Så lite gjennomgangstrafikk som mulig og lave hastigheter
- Individuell utforming av gaten som et instrument for identifisering
- Gi støtte til beboere for å tilpasse beegnungszone



Figur 9: Gatemøblering i beegnungszone i Basel. Foto: Marianne Knapskog



Figur 10: Kryssløsning i en beegnungszone. Foto: Maja Karoline Rynning



Figur 11: Skilt med barnetegninger, gateutforming og parkering i ulike begegningszonen i Basel. Foto: Marianne Knapskog.

4.3 Erfaringer fra kommunens arbeid i Basel

Det er kommunen i Basel by som er ansvarlig myndighet for beegnungszone. I tillegg har kommunen publisert materiale som gir beboere informasjon om hvordan en sone kan lages, og annet materiale som oppfordrer til bruk av beegnungszone i boligområdene. Dette materialet inkluderer også en bok om barneleker. Kommunen har kartlagt områder de mener egner seg for beegnungszone, men initiativet er nødt til å komme fra beboerne som bor i disse gatene. Et annet kriterium er at gaten må være kommunalt eid.

Kommunen ønsker at sonene skal bruke parkering til å få biler til å sette ned farten. Dette gjør at langsgående parkering tillates på begge sider av vegen, men at de forskyves for å utgjøre en hindring for høy fart og for å gjøre plass for gatemøbler og andre installasjoner som oppfordrer til opphold og gange. Dette gjør at noen parkeringsplasser fjernes, som ofte er det minst populære tiltaket innenfor beegnungszone og kan skape noe diskusjon. Utover dette diskuterer de ifølge kommuneplanleggeren mest med beboerne om å få til trafiksikkerhet, mer uteplass for beboere og hvordan skape møteplasser.

Prosessen for en beegnungszone i Basel er som følger:

- Personen som ønsker en sone samler inn underskrifter fra de andre beboerne i gaten (en underskrift per hushold), 1/3 må være enige i å lage en beegnungszone
- Et team i kommunen bestående av byplanleggere, mobilitetsplanleggere og politiet setter seg sammen og kommer etter noen uker opp med et forslag til design
- Forslaget til design av beegnungszone sendes beboerne på høring i fire uker for å få tilbakemelding på den overordnede utformingen
- Kommuneteamet går igjennom innspillene og gjør endringer før et endelig utkast tegnes ut
- Den endelige versjonen sendes tilbake til beboerne med krav til å svare ja eller nei til planutkastet. Det kreves 2/3 flertall for forslaget for å få tiltaket gjennomført
- Hvis 2/3 av beboerne ikke er enige må gata vente fem år før de kan søke på nytt

Det kommer flest initiativ til nye beegnungszone om våren, omtrent en per måned.

Etter at en beegnungszone er opparbeidet måler kommunen effekten av tiltaket etter et halvt til ett år etter at det er tatt i bruk. De gjør fartsmålinger av biler. Hvis det måles fart høyere enn 25 kilometer i timen må det gjøres tilpasninger. Kommunen befarer også området for å se om utformingen fungerer. Kommunen får ofte beskjed fra beboere om noe ikke fungerer.

Kommunen mener at beegnungszone forbedrer både det lokale miljøet og forholdet mellom beboerne og kommunen. Det virker også som beboerne får bedre kontakt seg imellom, og at de har mer kontakt med hverandre både ute og mer generelt. Basert på den undersøkelsen som ble gjort i 2017 (se forrige delkapittel) mener kommuneplanleggeren at beegnungszone fungerer og at beboerne stort sett setter pris på dem og bruker dem selv om noen bruker lengre tid enn andre til å bli vant til dem. Det er fremdeles utfordringer knyttet til tap av parkeringsplasser, og noen har lurt på om de er trafiksikre nok.

Kommunen ønsker å forbedre oppmerkingen og fargebruken i beegnungszone i boligområdene og har blant annet besøkt Bern for å lære av deres erfaringer. Alt i alt mener likevel kommuneplanleggeren at beegnungszone er en god løsning både for å la barn gå i by og for at man kan bruke gaten som en møteplass for lek og sosial kontakt.

4.4 Resultat av kartlegging av begegningszonen i Basel

Vi besøkte flere begegningszoner i Basel og valgte ut noen få å kartlegge. Vi fant ut at mange av sonene var ganske like og at bruken av skjema førte til like svar i de fleste gatene (og derfor en slags metning selv om utvalget er lite). Kartleggingen ble i stor grad gjort i boligområder som lå tett opp til sentrum, men som var opparbeidet som begegningszoner for boligområder. Disse har tydeligere skilting og mer standardisert møblering enn begegningszonen som ligger i sentrum. Plassering er vist på kartet i Figur 12. Sonene vi kartla med skjema var:

1. Gempenstrasse süd og nord
2. Blauensteinerstrasse
3. Rheinländerstrasse
4. Jungstrasse

Alle begegningszoner er gater med gjennomkjøring og hvor alle transportformer er tillatt. Til tross for at de er ganske like og har regler for utforming er det forskjeller mellom dem i forhold til mengden møblering. Disse forskjellene er likevel små og gjorde lite utslag når vi krysset av i skjemaet og er derfor er resultatene for hver gate slått sammen i oppsummeringen under. Skjemaet (se vedlegg 2) har tre hovedtema: (i) infrastruktur og trafikk, (ii) bymessighet og (iii) omgivelser og opplevelser.



Figur 12: Begegningszonen i Basel markert med lilla. faksimile fra kommunens kartløsning 24.05.19

Vurderingene av infrastruktur og trafikk er preget av at det er et prinsipp for begegningszonen å beholde det gamle gateløpet, men endre bruken med møblering og fartsgrense. Utforming av fortau er ikke endret som del av opparbeidelsen til begegningszonen. Trafikkmengdene er lave og fartsnivået som er satt til 20 kilometer i timen oppleves også som lavt. Det er satt opp fysiske hindringer eller parkering er plassert på begge sider av veien, men forskjøvet slik at bilene må kjøre i sikk sakk, noe som gjør at bilene må senke farten. Forurensing og støy oppleves som lav og trafikksikkerheten som høy. Universell utforming er ivarettatt (som i resten av trafikksystemet). Tilgjengelighet til kollektivtransport er det som varierer mest, to av sonene er tilknyttet kollektivtransport mens to er det ikke.

Vurderingene av bymessighet er påvirket av at alle sonene ligger i den tette byen med kvartalsbebyggelse på rundt fire etasjer i bygårder. Noen av gårdene har små forhager med trapper, benker eller sykkelparkering avgrenset med gjerde ut mot fortau, noe som er ganske vanlig i Basel. Tettheten er generelt høy og skalaen er tilpasset til gående. Byggene er orientert mot gaten. Permeabiliteten er ikke forbedret (f.eks. med snarveier mellom bygninger, nye åpninger, mv.), fordi løsningene med begegningszonen følger det opprinnelige gateløpet og gatesnittet. Da kvartalene er relativt små er permeabiliteten likevel høy, noe som er positivt for fotgjengere. Det gjør at det fremdeles oppleves som at det er mye parkering tett opppe i bymøblene og steder det er tenkt man skal oppholde seg, selv om det er mindre parkering enn i nabogatene. Det er innslag av grønt både i form av gatetrær og plantekasser, som står både i selve gaten og i forhagene. Gatemøbleringen varierer noe, men det er benker i alle gatestrekene, i tillegg til plantekasser og sykkelparkering. Noen steder er det tydelig at privatpersoner har satt ut egne møbler og pynt. Det er også spor etter kritttegninger fra spill og lek i et par av begegningszonen.



Figur 13: Møblering og spor av lek og personlig preg. Foto: Marianne Knapskog.

Kategorien omgivelser og opplevelser varierer noe mellom sonene. Det er i utgangspunktet boliggate vi har kartlagt, med lik type bebyggelse og funksjoner. Alle sonene hadde få målpunkt bortsett fra en skole og jernbanestasjonen. Det var lite aktivitet på kartleggingstidspunktet, men det var spor etter bruk, se Figur 13. Det er oppholdsmuligheter i alle gatene, men noen av dem ligger tett opp mot parkeringsplassene. Fasadene er vendt ut mot gata. Noen har forhager, men det gjør ikke at bygget mister kontakten med gaten. Det er lite funksjonsblanding i områdene vi kartla, og på de tidspunktene vi besøkte kan ikke gatene beskrives som 'levende'. Det var svært få ute. De som var ute gikk, syklet eller kjørte igjennom. Vedlikehold var litt varierende, men stort sett godt, og flere steder med personlig preg som viser eierskap og bruk. Den opplevde sikkerheten var også god, kanskje med unntak av noen av gatene der det var mye parkering. Orienterbarheten er god. Det er tydelig skiltet, og bruk av møblering gjør det lett å orientere seg og skjønnere at man oppholder seg i en gate med fotgjengerprioritering. Det er også tydelig hvor en sone ender, og dette er som regel i krysset med en hovedvei eller en travlere bygate.

Basert på kartleggingen av (i) infrastruktur og trafikk, (ii) bymessighet og (iii) omgivelser og opplevelser, mener vi at begegningszonen kan klassifiseres som gangvennlige.


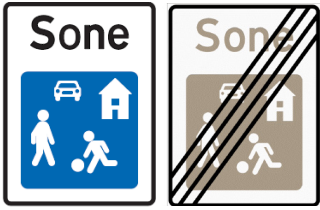
5 Oppsummering og refleksjon: begegningszonen og gatetun

Begegningszone en spennende løsning, særlig i boligområder, fordi den tilsynelatende lykkes med å skape en form for sameksistens mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter. Et standardisert uttrykk gjør dem enkle å kjenne igjen når man beveger seg gjennom byen. Ifølge kommuneplanleggeren bidrar det til å redusere kostnadene med å etablere, drifte og vedlikeholde slike soner. Videre er det også interessant å se hvordan medvirkningsprosessen fungerer. Det samme gjelder driften, som er basert på at det etableres et eierskap til sonen blant innbyggerne i gaten. At begegningszonen er tenkt å skulle skape en slags forgård for alle byggene i den aktuelle gaten og dermed være en møteplass for beboerne er interessant blant annet med tanke på sosial kapital og samhold.

Vi finner at begegningszone har mye til felles med norske gatetun. Egenskapene for den sveitsiske løsningen i Basel og norske gatetun er vist Tabell 1. Gatetunløsninger i Trondheim og Bergen er vist i Figur 14 og Figur 15. Gatetun i Norge er beskrevet i trafikksikkerhetshåndboken som et tiltak som skal bedre miljøet og øke trafikksikkerheten (Amundsen og Høye, 2011). Målet er å gi beboerne et sikkert og attraktivt utemiljø, uten at tilgjengeligheten til boligen blir for mye redusert. I et gatetun blandes trafikken på fotgjengernes premisser, og gatetun kan inngå som ett av flere virkemidler ved trafikksanering av et område. Gatetun markeres med trafikkskiltene 540 og 542 (se tabell 1). Ifølge skiltnormalene (Statens vegvesen, håndbok 300, 2012) kan gatetunskilt bare settes opp dersom:

- området ikke har gjennomgangstrafikk
- ingen bolig innenfor gatetunet har mer enn 300 meter å kjøre langs den mest hensiktsmessige veg ut av sonen
- oppdelingen i kjørebane og fortau er fjernet
- fartsdempende tiltak er innført (alle kjøretøy som har tillatelse til å ferdes i området må kunne passere fartshindrene)
- parkeringsplasser for biler er spesielt merket
- inn- og utkjøring av området skjer ved kryssing av kantstein

Tabell 1: Egenskaper ved beegnungszone og gatetun.

	BASEL	NORGE
Egenskaper	Trafikksanering, sikkert og attraktivt utemiljø, gater med hindringer, kjørende har vikeplikt, sykkeltilgang	Trafikksanering, sikkert og attraktivt utemiljø, gater uten gjennomkjøring, fartsdempende tiltak, kjørende har vikeplikt, sykkeltilgang så lenge den ikke er til ulempe (Statens vegvesen 2012)
Lov	Lokal lovgiving for utforming og skilting	Veitrafikkloven og Plan og bygningsloven
Fartsgrense	20 km/t	Gangfart
Skilt	 <p>(Man har et skilt for «slutt på beegnungszone» lik «slutt på gatetun»)</p>	 <p>(Skilt nummer 540 "Gatetun", 542 "Slutt på gatetun")</p>

De fleste gater som kan være aktuelle å bygge om til gatetun er kommunale. Initiativ til tiltaket tas derfor av kommunen eller av beboerne i området (Amundsen og Høye, 2011). Utgifter til opparbeiding av gatetun bæres vanligvis av kommunen. Staten har i enkelte tilfeller ytt tilskudd til slike tiltak, som ledd i prøveordninger eller lignende. Kommunen dekker vedlikeholdsutgiftene. I enkelte tilfeller kan gårdeier bli pålagt å utføre et visst vintervedlikehold (Amundsen, 1984).

Regulering av gatetun skjer gjennom Plan og bygningsloven. Gatetun er en underkategori av trafikkareal. Kode 2014 angir gatetun og i tillegg til markering på plankartet kan bestemmelser angi ulike typer sambruksareal, beplantning- og lekeareal, av- og påstigning, gang- og sykkelveg, innkjørsel til parkeringsanlegg, parkering, møbleringssoner og gågate (Miljøverndepartement, 2012). Statens vegvesen angir videre at utformingen av gatetun ikke bør være oppdelt i kjørebane og fortau, eller ha gjennomgående høydeforskjeller i gatens tverrprofil (Statens vegvesen 2019). Gatetun kan ha beplantning, sandkasser, lekeapparater, bord og benker, etter behov (Amundsen og Høye, 2011). Inn- og utkjøring av gatetun skal skje over kantstein.

Ut ifra våre observasjoner og erfaringer virker det lite hensiktsmessig å implementere beegnungszone i Norge. Man har allerede løsningen gatetun, som fungerer omtrent på samme måten. Gatetun er et etablert prinsipp både fra trafikksiden og arealplansiden, og det finnes et reglevik for dette. Vi ser mange fordeler med de til dels standardiserte løsningene man har for beegnungszone, blant annet ved at man som trafikant lettere forstår hva slags type offentlig gate, rom eller område man er kommet til. Dette kunne kanskje vært forsøkt overført i noen grad til norske gatetun, og med rom for lokale og stedlige tilpasninger. Man kan også se på hvorvidt brukervedvirkningen for gatetun kan strekke seg utover planleggingsfasen, inspirert av prosessene knyttet til beegnungszone. Det kan bidra til å sikre eierskap blant brukerne, som kan gi fordeler med tanke på drift og vedlikehold.



Figur 14: Gatetun på Baklandet i Trondheim. Foto: Marianne Knapskog.



Figur 15: Gatetun i Bergen sentrum i overgangen mellom ny og gammel bebyggelse. Foto: Marianne Knapskog.

Referanser

- Amundsen, A., Høye, A. (2011). *Gatetun. Trafikksikkerhetsboken* <https://tsh.toi.no/doc653.htm>
- Amundsen, F. H. (1984). *Vintervedlikehold av gatetun*. TØI-notat 639. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Darke, J. (1979). The primary generator and the design process. *Design Studies* 1, 36–44.
- Fussverkehr Schweiz (2018). *Beegnungszone*. Besøkt flere ganger i tidsrommet mars 2019-2020. <https://beegnungszone.ch/>
- Hagen, O. H., Tennøy, A., Knapskog, M., (2019). *Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier*. TØI-rapport 1688/2019.
- Helse- og omsorgsdepartementet (2015). *Melding til Stortinget 19 (2014-2015) Folkebelsmeldingen – mestrings og muligheter*. Vedtatt i statsråd 27. mars 2015
- Kirkeby, I.M. (2015). Accessible Knowledge - Knowledge on Accessibility. *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 534–546.
- Lawson, B. (2006b). *How designers think: the design process demystified*, 4th ed. ed. Architectural Press, Oxford.
- Löfgren, A. (1996). *Om kvalitativ metod og feltarbeid i geografi*. Arbeider fra geografisk institutt, Universitetet i Trondheim, Ny serie C.
- Miljøverndepartementet (2012). *Veiledning til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister*.
- Rynning, M.K. (2018). *Towards a Zero-Emission Urban Mobility: Urban design as a mitigation strategy, harmonizing insights from research and practice*, Institut Nationale des Sciences Appliquées de Toulouse og Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, Frankrike.
- Statens vegvesen (2019). *Håndbok N100. Veg- og gateutforming*.
- Statens vegvesen (2012). *Håndbok H300. Tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming (skiltnormal)*.
- Statistikkontor Basel-Stadt (2019). Besøkt mars 2020. <https://www.statistik.bs.ch/>
- Vegdirektoratet (2012). *Nasjonal gåstrategi - Strategi for å fremme gåing som transport-form og hverdagsaktivitet*.

Vedlegg 1 Intervjuguide

Introduction

(who we are, we want to investigate if we can use begegnungszone in a Norwegian/Nordic context)

- Your role

About begegnungszones

- History – why was this solution chosen?
- (How many are there in Basel?)
- What does a begegnungszone entail?
- Are there any laws that mentions begegnungszones? What do they say?
- What must be in place for a street (or similar) to be classified as a Begegnungszone?

Experience with begegnungszones

- How is a street chosen to become a begegnungszone?
- Who is part of the process when you create a zone?
 - o Public participation
 - o (Possibility for interviews?)
- How is it organized?
- How do you choose the physical elements that become part of the zone?
- Are there some elements that work better than others?

Effects of begegnungszones

- What has the effect been on walking shares?
- Have the zones become safer?
- Does someone measure the effects?
- Are there any improvements that can be made?
- Is there something we could learn from the use of begegnungszones in other countries (like Norway)?
- (three most important things to do)
- Before we finish – is there something you would like to add?
- About the streets by the Rhine
- How have they been throughout the years (car traffic, important artery, etc.)?
- Any particular zones we should look at?
- Contact to inhabitants?

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no