

Gåstrategi for Nord Jæren 2018-2033

Forord

Bypakke Nord-Jæren skal gi bedre kollektivtilbud og bedre forholdene for de som går og sykler for at nullvekst i personbiltrafikken på Nord-Jæren kan oppnås. I Bypakke Nord-Jæren er det planlagt å bruke 21 milliarder kroner i bompenger på ulike prosjekter. For å bedre forholdene for gående, samt for bedre miljø og trafiksikkerhet på Nord-Jæren er det i bypakke Nord-Jæren avsatt en milliard.

Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 skal synliggjøre regionens felles visjon om å oppnå en attraktiv og trygg gåhverdag for befolkningen på Nord-Jæren. Samtidig legger strategien føringer for hvordan visjonen skal oppnås gjennom en langsiktig og koordinert innsatt på tvers av etatene på Nord-Jæren.

Gåstrategien er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Fredrik Nårstad Jensen, Statens vegvesen

Ragnhild Njå, Sandnes kommune

Elisabeth Kastellet, Stavanger kommune

Idar Goa, Randaberg kommune

Ingrid Lycke Austbø, Sola kommune

Mirjana Gvozdic, fylkeskommunen

Vi vil også takke andre som har bidratt og gitt innspill i arbeidet.

Sammendrag

Gåstrategien for Nord Jæren 2018 – 2033 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gående er mennesker som beveger seg til fots og inkluderer de som fører rullestol og triller barnevogn. Gåing er den mest grunnleggende måten å bevege seg på.¹

Nesten alle går. I overkant av 80 prosent av alle reiser i vår byregion inkluderer gåing. Det betyr at tilrettelegging for gående berører nesten alle mennesker som bor på Nord Jæren. En byutvikling som bygger på menneskenes rett til å gå trygt er både bærekraftig og rettferdig.

Gåing er en fysisk aktivitet som inkluderer sosial kontakt underveis. Disse to egenskapene gjør gåing til et rimelig enkelt, men kraftig bidrag til god helse for mennesker i alle aldre.

Gåstrategien vil være en viktig del av grunnlaget for en utvikling i byregionen Nord Jæren som setter mennesker i sentrum og gjør det trygt og behagelig å gå. Tilrettelegging for gåing er faktisk en premiss for bruk av kollektive reisemidler, dermed også en premiss for å nå målet om at veksten i transport skal tas med kollektive reisemidler, sykling og gåing.

Gåstrategiens mål er at **det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer**. For å nå målet anbefaler strategien at følgende hovedprinsipper for utforming legges til grunn i vurdering av tiltak. Gåforbindelsene skal være:

- så korte, rett fram og med så lite høydevarisjon som mulig
- så attraktive som mulig, med god estetikk og et rikt kultur- og/eller naturmiljø
- så trygge som mulig både sosialt og når det gjelder ulykker og forurensning

Gåstrategien vil konsentrere arbeidet innenfor følgende innsatsområder:

- Sammenhengende gangnett.
- Samspill i trafikken.
- Arealbruk, by- og tettstedsutvikling.
- Stedskvalitet.
- Drift og vedlikehold.
- En aktiv gåkultur.

«Walk the City» er en vellykket konferanse om gåing som Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune samt Universitetet i Stavanger arrangerte den 26.oktober 2016.

Konferansens innhold har dekket alle innsatsområdene i denne gåstrategien og har bidratt til å øke kunnskap og kompetanse til de nærmere 100 deltakere fra vår byregion. På den måten kan konferansen betraktes som et første skritt på veien mot utvikling av en aktiv gåkultur.

Innhold

Forord

Sammendrag

1. Innledning

2. Bakgrunn

Nasjonal gåstrategi 2012

Veiledder for lokale gåstrategier og planer for gående 2014

Nasjonal transportplan 2018-2029.

Regionalplan for Jæren 2013

3. Mål

Hovedmål

Resultatmål

4. Status. Foreløpig kunnskapsgrunnlag

4.1 Andel reiser til fots

4.2 Reiselengde, gåavstander

4.3 Gåtid knyttet til reiser med sykkel, bil og buss eller tog

5 Utfordringer. Behov for ny kunnskap

6. Hovedprinsipper for gangforbindelsene

7. Innsatsområder

7.1 Geografisk avgrensning

7.2 Tematisk avgrensning

Innsatsområde: Sammenhengende gangnett

Innsatsområde: Samspill i trafikken

Innsatsområde: Arealbruk, by- og tettstedsutvikling

Innsatsområde: Stedskvalitet

Innsatsområde: Drift og vedlikehold

Innsatsområde: En aktiv gåkultur

8. Videre arbeid med gåstrategien. Grunnlagsutredning

9. Oppfølging av gåstrategien

Referanser

1. Innledning

Gåstrategien for Nord Jæren 2018–2033 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gående defineres som en trafikantgruppe som beveger seg til fots i trafikken og inkluderer de som fører rullestol og triller barnevogn. En utømmende definisjon fra Trafikkregulenes § 2 (SD 1986) finnes i slutten av dokumentet.¹

Gåing er den mest brukte og den mest grunnleggende måten å bevege seg på. I tillegg til å fremstå som en egen, selvstendig transportform, er gange også en naturlig del av de fleste reiser med de andre transportmidlene.

Grunnene til å fremme og satse på gåing er dermed mange. Transport til fots:

- gjør byer levende
- gjør nærmiljø trygt
- tar lite plass
- er miljøvennlig
- er sosialt
- er billig eller gratis
- er sunt.

I tillegg kommer økonomiske gevinster knyttet til gåing:

- reduserte ulykkeskostnader ved tilrettelegging for gåing
- velferdsgevinsten, inklusiv helsegevinsten, ved økt fysisk aktivitetsnivå
- reduserte utbyggingskostnader ved redusert arealforbruk.

Gåing er naturlig og nødvendig del av transport. Den beskrives ofte som "transportsystemets lim". Planleggerens oppmerksomhet har ikke vært særlig rettet mot gåing da den har vært betraktet nesten som en selvfølge. Dimensjoneringsgrunnlaget for planlegging av transportsystem har alltid vært sterkt knyttet til kjøretøy og kødannelse, mens fotgjengere er de «usynlige» deltakere i transporten uten kjøretøy.

Gåstrategien vil sette gåing på dagsorden som en viktig transportform og en av de viktigste premissgivere for transportnettverket og byutviklingen.

2. Bakgrunn

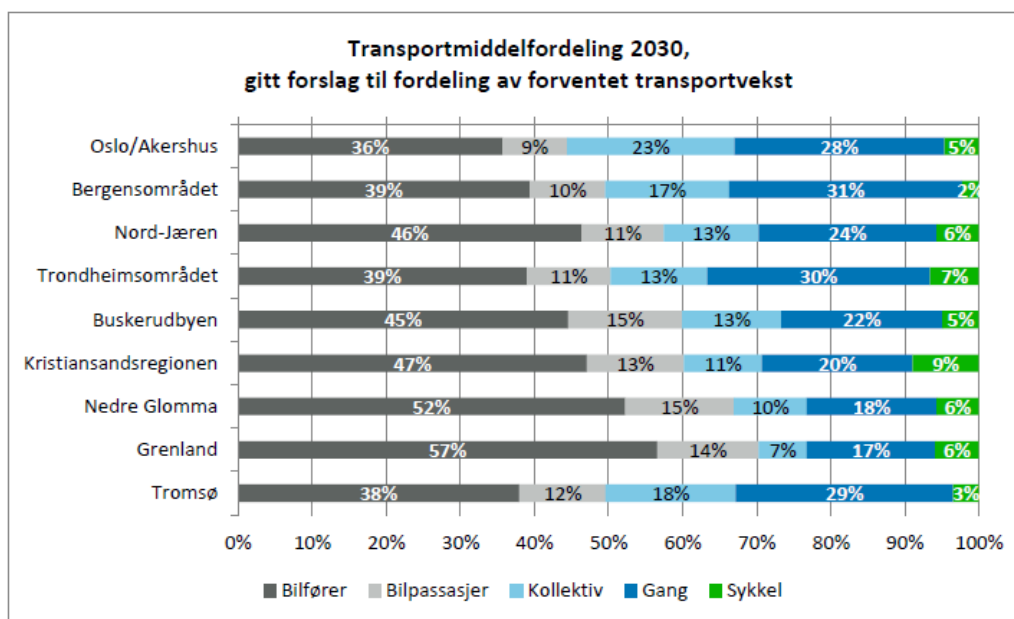
Lokal gåstrategi for byregion Nord Jæren bygger på følgende overordnede dokumenter:

Nasjonal gåstrategi 2012 (NGS) er begrunnet i regjeringens mål om bedre helse gjennom fysisk aktivitet, miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, og et universelt utformet samfunn.

Veileder for lokale gåstrategier og planer for gående 2014 er en oppfølging av NGS og beskriver fire deler eller faser i utarbeidelsen av en lokal gåstrategi:

1. Grunnlagsutredning - bakgrunnskunnskap
2. Strategidokument – Gåstrategien
3. Plan for gangnett
4. Handlingsprogram og resultatmåling

Gåstrategien er også en del av **Nasjonal transportplan 2018-2029**. Gåing er en viktig del av *nullvekstmålet for personbiltransport* i tråd med klimaforliket. Figuren under illustrerer hva som kan være en teoretisk mulig fordeling mellom andelen kollektivreiser, gående og syklende for at byene kan nå nullvekstmålet².



Kilde: Urbanet Analyse, 50/2014.

Nasjonal transportplan 2018-2029 vier et eget kapittel, «Barnas transportplan», til barnas roller og utfordringer i trafikken og hvordan vi tilrettelegger for dem. «Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne. Derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utforming av infrastrukturen.» Regjeringen vil at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen og at trafiksikkerheten skal styrkes.

Gåing er en integrert del av byutviklingen i vår byregion. **Regionalplan for Jæren 2013** oppdateres nå med tanke på blant annet nullvekstmålet som ikke var premissgivende da planen ble vedtatt. Regionalplan er en videreutvikling av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren som forutsetter at en kollektivbasert byutviklingsmodell legges til grunn. I planen omtales konseptet som «Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen».

3. Mål

Hovedmål

Det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer.

Sammen kan gåing, sykling og kollektivtransport tilby et tidseffektivt, trygt og attraktivt alternativ til bilkjøring. De viktigste forutsetningene er en kompakt bystruktur, med et tett gatenett og høy grad av funksjonsblanding. Derfor er det viktig å legge til rette for en arealutvikling som bidrar til et bærekraftig transportsystem.

Resultatmål

Målene for gange er sammensatte og kan ikke defineres ut fra hva som kan oppnås kun med innsats knyttet til Bypakke. Alle innsatsområdene som framheves i gåstrategien er viktige bidrag til mer gåing.

I forbindelse med Nasjonal gåstrategi utarbeidet i 2012 ble indikatorene for å måle resultatene av satsingen identifisert og resultatmålene for år 2023 definert for vår byregion. I gåstrategien for Nord Jæren for perioden 2018 – 2033 velger vi å beholde og følge opp disse, bortsett fra andel reiser til fots av alle reiser som vi endrer fra 36% til 30%.

I tabellen under er resultatmålene for Nord Jæren vist sammen med status på indikatorene i følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013-2014.

	NRVU 2013-14				Nord Jæren 2013-2014	Nord Jæren Mål 2023
	Sandnes	Stavanger	Sola	Randaberg		
Totalt: % til fots av alle reiser	16 %	24 %	10 %	18 %	20 %	30 %
I nærmiljø: % til fots av alle reiser under 2 km	39 %	50 %	28 %	38 %	45 %	62 %
Unge: % til fots av alle reiser til unge 13-17 år	38 %	42 %	27 %	5 %	38 %	46 %
Eldre: % til fots av alle daglige gjøremål til eldre > 67 år	16 %	29 %	7 %	36 %	24 %	33 %
Til og fra arbeid: % til fots eller med kollektiv av alle arbeidsreiser	16 %	25 %	6 %	8 %	20 %	32 %
Fysisk aktivitet: % befolkning som går minst 10 minutter hver dag	47 %	43 %	57 %	42 %	45 %	80 %

Resultatmålene betraktes som et sett verdier som regionen kan strekke seg etter, og ikke som noen absolutte tall som skal oppnås. Når vi har kommet til 2023 skal det gjøres en gjennomgang av måloppnåelse og resultatmålene kan eventuelt justeres.

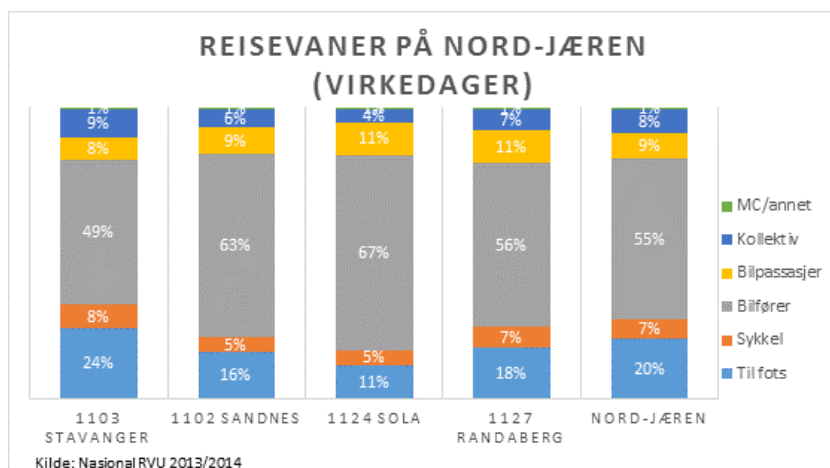
4. Status. Foreløpig kunnskapsgrunnlag.

Målsettingene i den Nasjonale gåstrategien følges opp av data fra reisevaneundersøkelsene. En stor nasjonal reisevaneundersøkelse ble utført i 2013-2014³ for å kartlegge den norske befolkningens reiser, med en mer detaljert og nyansert dekning av byområdene. Framover vil denne undersøkelse utføres kontinuerlig.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene er **en reise til fots** definert som en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt. Rene rekreasjonsturer til fots i nærmiljøet der folk bor omfattes av denne definisjonen.

Reiser med andre transportmidler har ofte **gå-elementer til, fra og mellom hoved transportmidlene**. Data om andelen av befolkningen som går ulike distanser og om tid de bruker på gåing, inkluderer også gåing til og fra andre transportmidler.

4.1 Andel reiser til fots

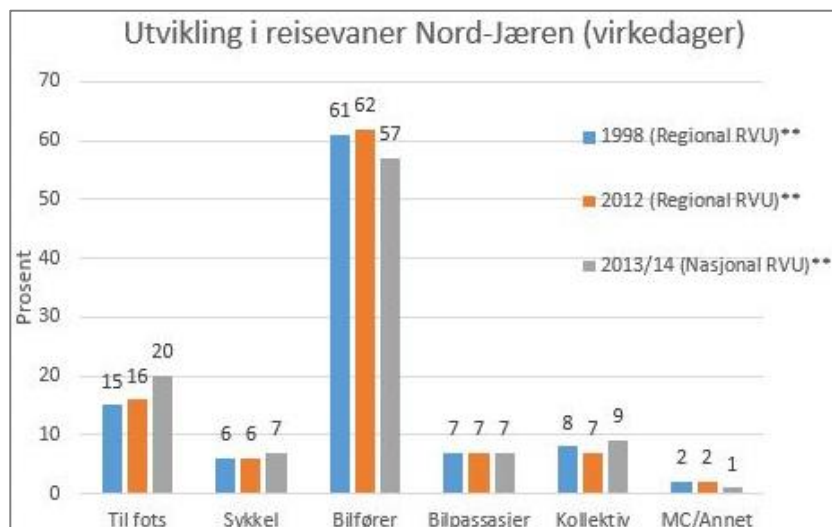


20 % reiser i byregion Nord Jæren foregår til fots. Det er store variasjoner mellom ulike deler av byen, fra andelen gående på 11 % i Sola til 24 % i Stavanger.

Denne andellen er 1 % lavere enn det nasjonale gjennomsnittet på 21 %.

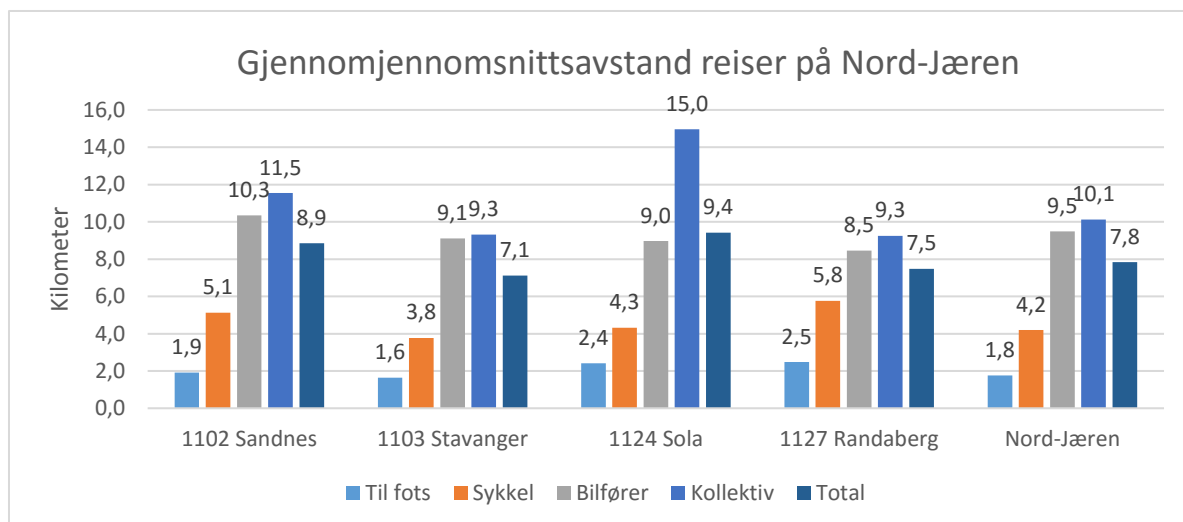
Figuren viser også at det er en tydelig sammenheng mellom andel reiser til fots og andel kollektivreiser. Jo høyere andel kollektivreiser en kommune har, dess høyere er også andel reiser til fots.

Det har skjedd en betydelig økning i andel reiser til fots i byregion Nord Jæren de siste 20 år.

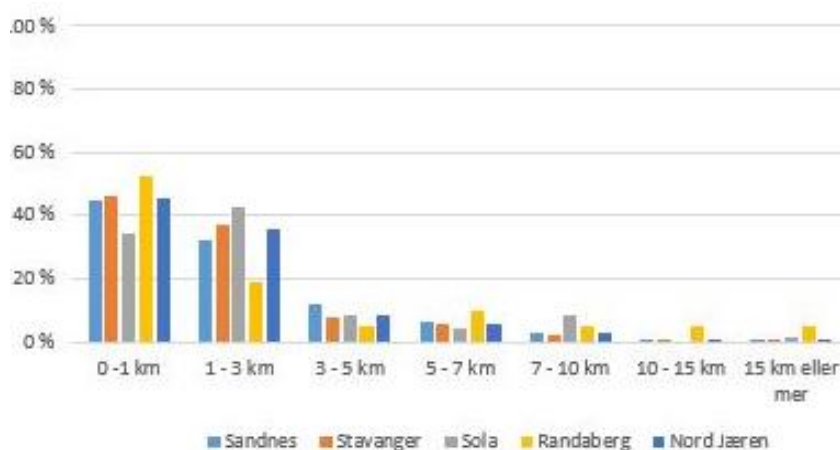


4.2 Reiselengde, gåavstander

Figuren viser gjennomsnittlig reiselengde for alle innenlandsreiser som foretas av befolkningen på Nord Jæren. Reiser som i sin helhet gjennomføres til fots i i byregion Nord Jæren er 1,8 km lange for virkedag. Gjennomsnittet for hele landet er på 2,2 km.



Den største andelen **reiser til fots** foretas på korte reiser.

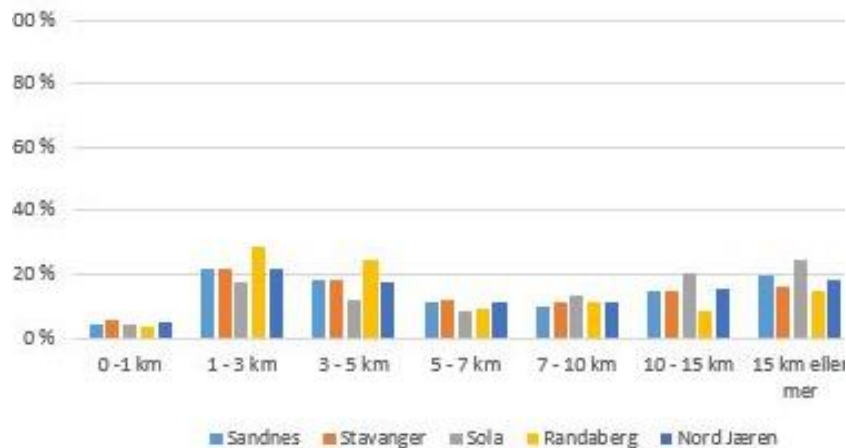


81% av gåturer på Nord Jæren er kortere enn 3 km:
45% er kortere enn 1 km
36% er mellom 1 og 3 km.

En stor andel **bilreiser** foretas også på korte avstander. 5% av bilturer er kortere enn 1 km.

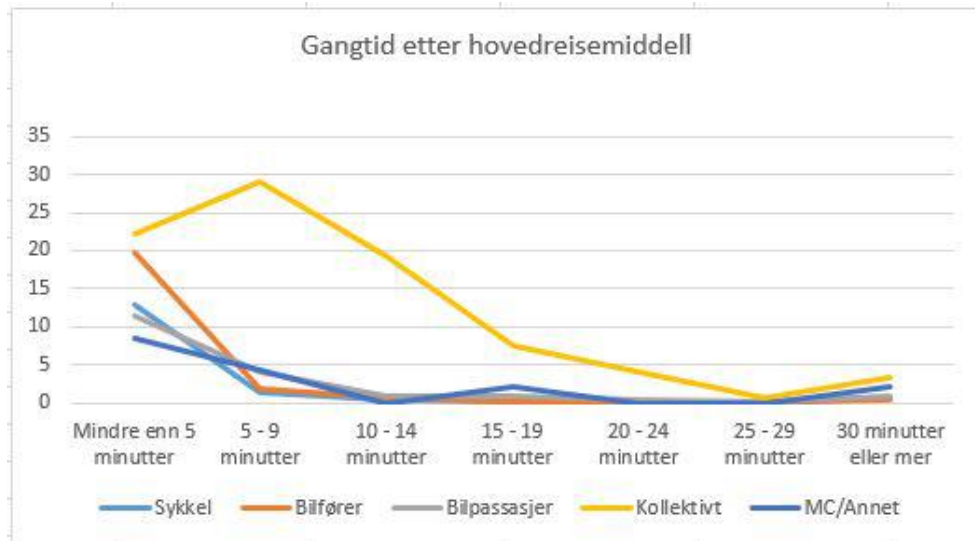
Figuren viser andel bilreiser i ulike avstandskategorier:

1 - 3 km	21%
3 - 5 km	18 %
5 - 7 km	11 %
7 - 10 km	11 %
10 - 15 km	15 %
15 km eller mer	18 %



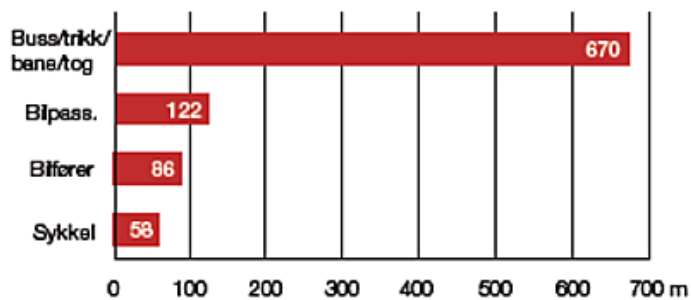
4.3 Gåtid knyttet til reiser med sykkel, bil og buss eller tog

Reisevaneundersøkelse viser at nesten alle går uansett hvilket hovedreisemiddel som brukes på turen. Mesteparten av reisende med sykkel eller bil går opp til 10 minutter i forbindelse med denne turen. Største andel av de som reiser kollektivt går, imidlertid, betydelig mer.



Gjennomsnittlig gangtid i forbindelse med reiser med andre transportmidler.

Disse resultatene er i samsvar med en analyse av de gjennomsnittlige gangavstander knyttet



til ulike transportmidler som ble gjort i forbindelse med de nasjonale reisevaneundersøkelser.

Disse avstandene er vist i figuren (Kilde: Vågane m fl. 2011.).

Den gjennomsnittlige lengden på gåturen til og fra kollektivtransport på 670 meter bekrefter viktigheten av å gjøre holdeplassene mest mulig tilgjengelige.

5 Utfordringer. Behov for ny kunnskap.

I følge veilederen for lokale gåstrategier skal det foreligge en Grunnlagsutredning om gange i tilknytning til Gåstrategi. Den skal synliggjøre dagens situasjon, mangler, muligheter for å gjøre gåing mer attraktiv, samt behov for tiltak og mulige tiltak. Den skal inneholde kartlegging og kvantitative og kvalitative analyser av fysiske forhold for gående, antall gående og gåendes atferd. I veilederen påpekes det at kartleggingen skal ta hensyn til at

- kunnskapsgrunnlag skal være tilstrekkelig
- kartleggingssystemene skal brukes og vedlikeholdes over mange år
- utredningsarbeid skal ikke være for vanskelig og kostbart å gjennomføre

Arbeidet med å samle inn, systematisere og evaluere grunnlagsdata om gåing og gående har pågått parallelt med utarbeidelsen av denne gåstrategien. Dette arbeidet er ennå ikke avsluttet i form av en grunnlagsutredning.

Vi trenger å vite mer om gåing, særlig når denne transportformen er knyttet til andre transportformer. I reisevaneundersøkelser er data om gåing til dels fragmentert. Vi vet også svært lite om antall fotgjengere på fortauene og ved kryssingspunktene i byen.

Dagens tilbud for gående i byområdet er i stor grad bygget langs biltrafikkerte veier og gater, langs parkeringsplassene og på tvers av avkjørslene. Dette oppleves av mange fotgjengere som svært lite trygt og attraktivt. I sentrumsområdene og rundt viktige målpunkter er det også flere steder mangelfulle lenker i tilbudet til gående. Dette fører til ulogiske og til dels vanskelige gangtraséer.

De nødvendige aktivitetene for å danne et godt utgangspunkt for videre arbeid med tiltak for gående er følgende:

1. **Kartlegging av fysiske forhold** for gående omfatter registrering av type og omfang, samt analyse av kvalitative egenskaper ved **infrastruktur** og **omgivelser**.
2. **Kartlegging av reisestrømmer** til fots omfatter telling og registrering av **antall** fotgjengere på strekningene og ved kryssingspunktene, samt **bevegelsesmønster** i byen.
3. **Kartlegging av atferd, behov og preferanser** til fotgjengere handler i stor grad om **samspill** mellom fotgjengere og omgivelser og deres **opplevelse** av dette.

Noen av disse grunnleggende kartlegginger er allerede påbegynt.

Som en del av denne gåstrategien og handlingsprogrammet er det utarbeidet en aktivitetsplan som skal sikre et tilstrekkelig datagrunnlag og dets kontinuerlig oppdatering og vedlikehold. Aktivitetsplanen skal oppdateres løpende.

6. Hovedprinsipper for gangforbindelser

Forskningen framhever noen grunnleggende egenskaper og sammenhenger som gjelder gåing generelt og som kan betraktes som forutsetninger for å få flere mennesker til å gå mer. Disse legges til grunn i denne gåstrategien som hovedprinsipper for utforming av gåinfrastruktur og for vurdering av prosjektene knyttet til gange.

Forbindelsene skal være

- så korte, rett fram og flate som mulig
- så attraktive som mulig, med god estetikk og rik kultur- og/eller naturmiljø
- så trygge som mulig både sosialt og når det gjelder ulykker og forurensning

Disse hovedprinsippene bygger på de særskilte egenskaper og behov fotgjengerne som trafikanter har. De beveger seg gjennomsnittlig med en hastighet av 4,5 km/t.

Direkte forbindelser. På grunn av den relativt lave ganghastigheten er det særlig viktig med at gangforbindelsene blir korte, flate og direkte. Forbindelsene som tilfredstiller disse behov vil være med på å spare både fotgjengerens tid og fysiske krefter. Det skal være lett og intuitivt å orientere seg i omgivelsene og gangvegnettet og derfor må gangforbindelser være logiske og forståelige.

Attraktive forbindelser. Gåhastigheten bidrar også til at gående opplever langt flere detaljer langs strekningen, da det er den hastigheten det menneskelige sanseapparat er utviklet for. Derfor har de estetiske kvalitetene og særegne karaktertrekkene ved et sted stor betydning for hvor attraktivt det er å gå. I tillegg til en generelt god utforming av byrommene, er også kvaliteter, som utsikt, nærhet til vann, parker og andre grønne områder, riktig orientering i forhold til sol og lokalklima, viktig.

Trygge forbindelser. Fotgjengerens relativt langsomme bevegelse fører også til at de trenger omgivelsene som er tilpasset menneskelig skala for å føle seg trygge. Romforhold og størrelser har avgjørende innflytelse på menneskers opplevelse, og lysten til å ferdes og oppholde seg på et sted. Små byrom og varierte strekninger med høy detaljeringsgrad gir mange en opplevelse av komfort og velvære. Aktiviteter og tilstedeværelsen av andre mennesker skaper sosialt liv og sosial kontroll. En helhetlig tilnærming for å oppnå levende byområder, tettsteder og nærmiljø bør derfor være en del av tilrettelegging for gående.

Sikre forbindelser. Gående er de svakeste deltakerne i trafikken og derfor mest utsatt ved ulykker. Derfor er sikkerhet for de myke trafikanter en viktig premisse ved fysisk utforming av vegger og gater. God belysning er en viktig del av trafiksikkerheten. Sammen med godt vedlikehold er belysning også et virkemiddel for å øke trygghetsfølelsen da det bidrar til flere brukere, som øker sosial kontroll.

Det er viktig å være klar over at innsats rettet mot å tilrettelegge for gode og attraktive gåmiljøer vil kunne møte utfordringer knyttet til gjeldende krav og praksis angående håndtering av støy, trafiksikkerhet, universell utforming med flere.

7. Innsatsområder

7.1 Geografisk avgrensning

Byregion Nord Jæren dekker stort areal og omfatter fire kommuner. Tilrettelegging for gående i perioden 2018 – 2033 vil konsentrere seg om senterområdene, skoler og holdeplasser for kollektivtransport. Disse målpunktene tiltrekker seg det største antall daglige reiser til fots. Influensområdet for fotgjengere defineres for hver type målpunkt.

Skoler, influensområde:

- barneskoler radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m
- ungdomsskoler radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

Figuren viser eksempel på avgrensning av influensområde til skoler der det skal prioriteres kartlegging og gjennomføring av tiltak i perioden 2017 - 2032.

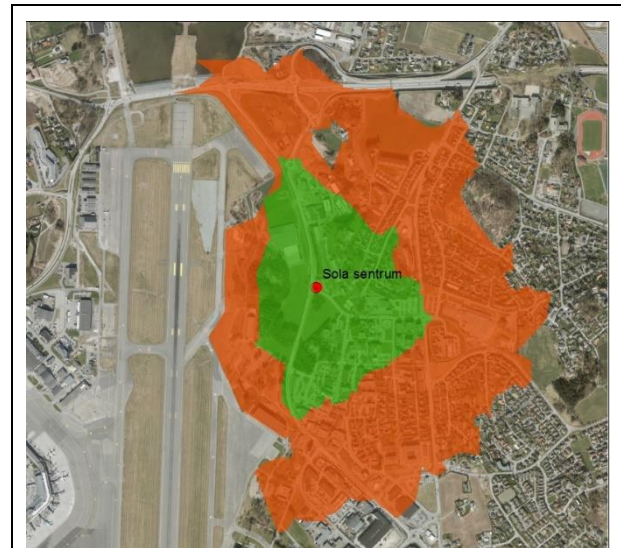


Harestad skole: 500 m og 1000 m

Sentre, influensområde:

- Sandnes og Stavanger: radius 1000 m prioriteres først og deretter radius 2000 m
- kommunesentra og lokalsentre: radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

Figuren viser eksempel på avgrensning av influensområde til sentra der det skal prioriteres kartlegging og gjennomføring av tiltak i perioden 2017 - 2032.



Sola sentrum: 500 m og 1000 m

Holdeplasser, influensområde:

- for bussveien radius 500 m,
- andre holdeplasser radius 300 m,
- jernbane radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

I tillegg kommer:

- viktige regionale målpunkt
- mye brukte turområder.

Det er mange prioriterte målpunkt i byområde Nord Jæren og de er nokså spredte. Det er 2 hovedsentre, 2 kommunesentre og 18 lokale sentre; 61 barneskoler og 19 ungdomsskoler; samt flere hundre stoppesteder for buss og 8 togstasjoner.

Universitetsområdet som et viktig regionalt målpunkt kommer i tillegg da det ligger utenfor sentrene. Flere turområde ligger tett inntil utbygde områder og brukes mye daglig.

Det er derfor viktig å identifisere en rekkefølge for kartlegging og utbygging som skal justeres fra handlingsprogram til handlingsprogram.

7.2 Tematisk avgrensning

Innenfor de geografiske satsingsområdene - i sentrene, holdeplasser og rundt skolene - skal følgende tema prioriteres på kort og langsikt.

Innsatsområde: Sammenhengende gangnett

Etablering av et sammenhengende gangnett prioriteres innenfor influensområde til målpunktene. Forbindelsene mellom målpunktene må velges nøye, og en god del av disse må planlegges i et lengre tidsperspektiv.

Virkemidler og tiltak:

- Etablere en digital kartdatabase over infrastruktur for gående.
- Lage en plan for et sammenhengende, tydelig og finmasket gangnett.
- Kartlegge behov for tiltak knyttet til skoleveier.
- Gjennomføre tiltak på gangnettet i sentrene, i tilknytning til holdeplassene og skolene.
- Følgende tiltak er aktuelle:
 - nye snarveger og gangforbindelser der det er manglende lenker.
 - kryssing av barrierer
 - god belysning
 - godt underlag
 - møblering på møtesteder
 - veivisningsskilt og skilting av gangavstander til målpunkt.

Innsatsområde: Samspill i trafikken

Fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere skal vektlegges i bruk av trafikkarealer. Et godt samspill mellom gange og kollektivtransport er også svært viktig for å fremme kollektivtransporten.

Virkemidler og tiltak:

- prioritere gående der gatearealet er knapt
- etablere gode overganger mellom holdeplass og nærliggende gangnettverk
- vurdere å innføre 30 km/t for motorisert trafikk
- vurdere å innføre restriksjoner på bilbruk
- vurdere å legge til rette for at fotgjengere skal primært krysse veg i samme plan
- minske barrierer for gående ved stigning, veibarrierer, ved trapper eller heis i skrenter
- vurdere å gjøre om vei til gate

Bruk av disse virkemidler og tiltak kan med fordel kombineres med en mer systematisk vurdering og evaluering av mulige løsninger for samspill i trafikken gjennom pilotprosjekter. Dette handler, blant annet, om å øke kunnskap om bruk av «shared space» løsningene i sentrene eller «hjertesone» løsningene i forbindelse med skolene.

Innsatsområde: Arealbruk, by- og tettstedsutvikling

De fleste reiser starter og slutter med en gangtur. En gåvennlig arealplanlegging tar hensyn til denne egenskapen ved folks mobilitet og setter mennesket i sentrum. Kompakt utbygging, tilstrekkelig tetthet og funksjonsblanding, samt lokaliseringsstyring fører til flere gåturer i forbindelse med daglige gjøremål og bidrar til økt fysisk aktivitet.

Gjeldende Regionalplan for Jæren bygger videre på konseptet «Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen» fra Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling. Kommuneplanene og annen plandokumentasjon har i varierende grad innarbeidet og videreutviklet disse prinsippene i de fire kommunene på Nord Jæren.

Virkemidler og tiltak:

- Retningslinjer for gåvennlig arealbruk, Regionalplan Jæren:
 - arealutvikling basert på gangavstand til daglige gjøremål (jf. korte reiser)
 - bidra til en god fortettingsstrategi som utbyggingsmønster.
- Grunnprinsipper for prioritering av gående, Kommuneplaner:
 - etablere et finmasket gangvegnett i influensområder til viktige målpunkt
 - redusere barriereeffekt for gående ved utforming av bygg og anlegg

Et av de viktigste premissene til å øke antall og andel reiser til fots er en systematisk tilrettelegging for en gåvennlig arealbruk.

Innsatsområde: Stedskvalitet

Avstandene oppleves mye lengre når vi går langs monotone traséer som er støyutsatt og luftforurenset av motorisert trafikk. Attraktivitet er lite eksakt tema og dreier seg mye om kvalitative vurderinger. Virkemidlene må derfor danne grunnlag for at disse kvalitative vurderingene bygger på kunnskap om lokale stedskvaliteter og folks preferanser.

Virkemidler og tiltak:

- for hvert av de fire kommunesentrene identifiseres et delområde, plass eller strekning med størst gangtrafikk i dag eller størst potensial for gangtrafikk i framtiden
- i hver kommune identifisere et nært turområde som brukes mye til daglige turer eller som også har en transportfunksjon
- sette opp et telleinstrument per område på det mest strategiske punkt
- gjennomføre en undersøkelse av fotgjengere og deres bruk av byrom⁴

Dette skal, blant annet, danne grunnlag for å lage en standard for utforming av gatearealene og byrommene, som en del av en helhetlig standard for utforming, dimensjonering og vedlikehold av gangforbindelser.

Innsatsområde: Drift og vedlikehold

En generell strategi handler om at det skal være attraktivt å gå HELE ÅRET. Flere aktører er ansvarlige for drift og vedlikehold av gangarealer. Statens vegvesen har ansvar for fortau, gang- og sykkelveger, samt trapper og bruer langs riksvegnettet og deler av fylkesvegnettet.

I bysentrene Stavanger og Sandnes rengjøres arealene for gående daglig. Ellers på Nord-Jæren rengjøres arealene for gående med faste intervall.

Om vinteren er regelen at snø som faller om natten skal være brøytet innen kl.06.00 og at det skal nyttes salt preventivt før snøfall. I kommende vintersesonger skal det også legges inn fast rutine med spyling av veg og fortausareal for å senke nivåene på svevestøv.

Virkemidler og tiltak

- etablere en felles standard på drift og vedlikehold, uavhengig av vegeier og driftsansvarlig enhet, som en del av en helhetlig standard knyttet til gangforbindelser.

Innsatsområde: En aktiv gåkultur

Fritidsgåing er en godt etablert aktivitet på Nord Jæren. En rekke friluftsområder både i nærmiljø og i utkant av by preges av intensiv besøk på fridagene. Utvikling av en aktiv gåkultur handler veldig mye om å videreføre denne allerede etablerte gåkulturen til å gjelde også for hverdagsgåing. Gåkultur betyr å øke kunnskap om gåing og om informasjon og kommunikasjon.

Det er viktig å sørge for at gåing gjennom Bypakke Nord Jæren blir integrert med annen transport og i informasjons- og kommunikasjonsarbeid.

Virkemidler og tiltak:

- styrke hensyn til gående gjennom mobilitetsarbeidet i regionen
- tett samarbeid med fagmiljøene innenfor helse
- tett samarbeid med skoler

Arbeidet med å utvikle aktiv gåkultur er allerede påbegynt med konferansen «Walk the City» som Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune samt Universitetet i Stavanger arrangerte den 26.oktober 2016. Konferansens innhold har dekket alle innsatsområdene i gåstrategien.

Konferansen markerer på den måten målrettet innsats på veien mot en vellykket utvikling av en aktiv gåkultur.

8. Videre arbeid med gåstrategien. Grunnlagsutredning.

Gjennom arbeidet med gåstrategien er det identifisert nokså store mangler i tilgjengelige data og lokal kunnskap. Vi har heller ikke oversikt over i hvilken grad gjeldende planer tilrettelegger for gåing og for fotgjengere i byregion Nord Jæren. Dette skal vi jobbe med å endre på en systematisk måte gjennom Bypakke Nord Jæren.

I tråd med anbefalingene fra Veilederen for lokale gåstrategier legger vi opp til å etablere grunnlagsdata ved å starte kartlegginger på et forholdsviss grovt nivå. Deretter skal detaljeringsgrad og presisjonsnivå økes langsomt over tid.

Det er utarbeidet en aktivitetsplan som beskriver en rekke aktiviteter på kort og lang sikt. Videre arbeid vil bestå av følgende:

- Det er allerede laget fremdriftsplan for en del nødvendige aktiviteter som sikrer gjennomføring. Dette gjelder, blant annet, etablering av en felles digital kartdatabase over infrastruktur for gående; planlegging av sammenhengende gangruter og møtesteder, samt kartlegging av status og behov for tiltak langs skoleveier.
- En del aktiviteter er identifisert, men skal presiseres og formuleres i det videre arbeid. Dette gjelder, blant annet, samspill i trafikken, samspill mellom utforming av byrom og gåendes bruk av disse, samt behov for samhandling og medvirkning med andre aktuelle aktører som kan påvirke gåkultur.
- Faggruppen mener at det er viktig å etablere en helhetlig standard for utforming av gangforbindelser. Dette arbeidet vil berøre flere innsatsområder, samt bruk og evaluering av Kriterier for prioritering av prosjekter. Omfange og fremgangsmåten til dette arbeidet er ennå ikke utdypet.

Aktivitetsplan vil være et levende dokument som oppdateres og justeres kontinuerlig og som danner grunnlag for justeringer av handlingprogram.

9. Oppfølging av gåstrategien

Gåstrategien for Nord Jæren 2018 – 2033 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gåstrategiens mål og hovedprinsipper skal operasjonaliseres gjennom kriterier for prioritering av prosjekter. Disse skal brukes og vurderes med tanke på evaluering og videre utvikling. Det er svært viktig i den sammenheng å få kunnskap om lokale forhold og fotgjengernes særegne preferanser og behov.

For å oppnå gåstrategiens mål må fokuset på gåing være høyt og det må gjennomføres konkrete tiltak slik det er beskrevet i strategien. Dette krever at gåstrategiens målsettinger kommuniseres tydelig. Det er også viktig å belyse og kommunisere hvilken betydning gåing som helsefremmende fysisk og sosial aktivitet og som transportform har både den enkelte og for samfunnet.

Lokal gåstrategi bør følges opp ved:

- At det tas hensyn til strategien i etatenes planer på alle nivå.
- At gåstrategien integreres i mobilitetsarbeidet i byregionen.
- At strategiens anbefalinger til videre arbeid følges.

For å sikre best mulig måloppnåelse bør Gåstrategi for Nord-Jæren rulleres hvert 4. år. Dette bør skje i forkant av den 4-årige rulleringen av handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren. Arbeidet med rullinger av gåstrategien skal gjøres på bakgrunn av ny kunnskap. Det kan dreie seg om nye normerte løsninger, utvikling i reisevaner eller endringer i lover og regelverk.

Referanser

- ¹ "Gående" assosieres intuitivt med en vanlig fotgjenger. Trafikkreglenes § 2 (SD 1986) har en videre definisjon enn dette, der også den som går på ski eller rullleski, fører rullestol eller sparkstøtting, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller aker kjelke, inngår i trafikantgruppen "gående".
- ² Urbanet Analyse rapport 50/14 for Statens vegvesen Vegdirektoratet: Nullvekstmålet. Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange. Desember 2014.
- ³ TØI gjennomførte NRVU 2013-2014 på oppdrag fra transportetatene (Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor).
- ⁴ Statens vegvesen: Ingen mennesker - ingen by. Dokumentasjon av faktisk bruk av Vestfoldbyene, 2014 – 2015. Rapport 1 kartlegging av de myke trafikanter og deres bruk av byrom i byenes sentra; Rapport 2 spørreundersøkelse av besøkende. Hensikten med arbeide var å teste ut ulike metoder, et godt utgangspunkt for vårt arbeid.