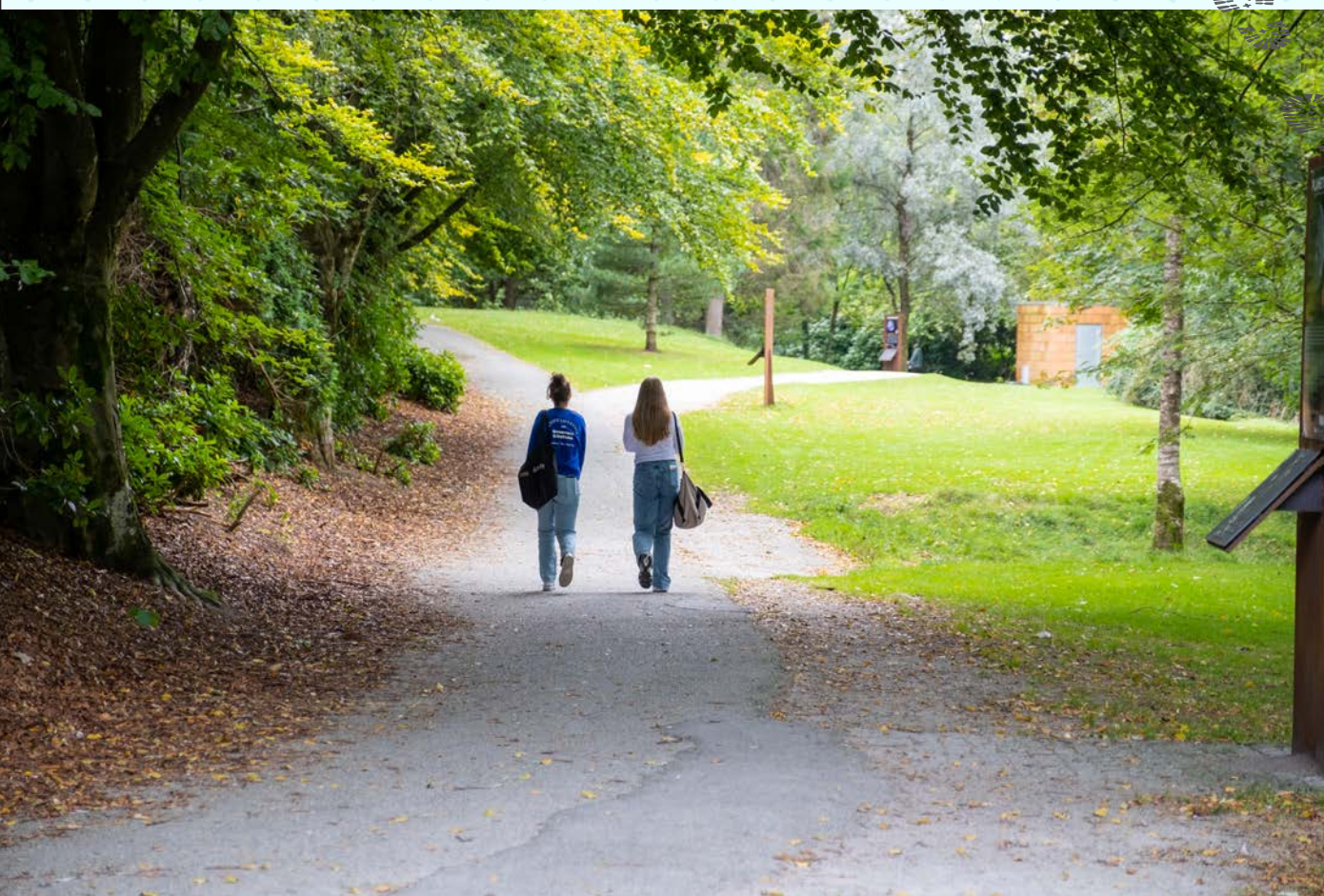


Ut og gå – la bilen stå!

Slik skal flere gå mer



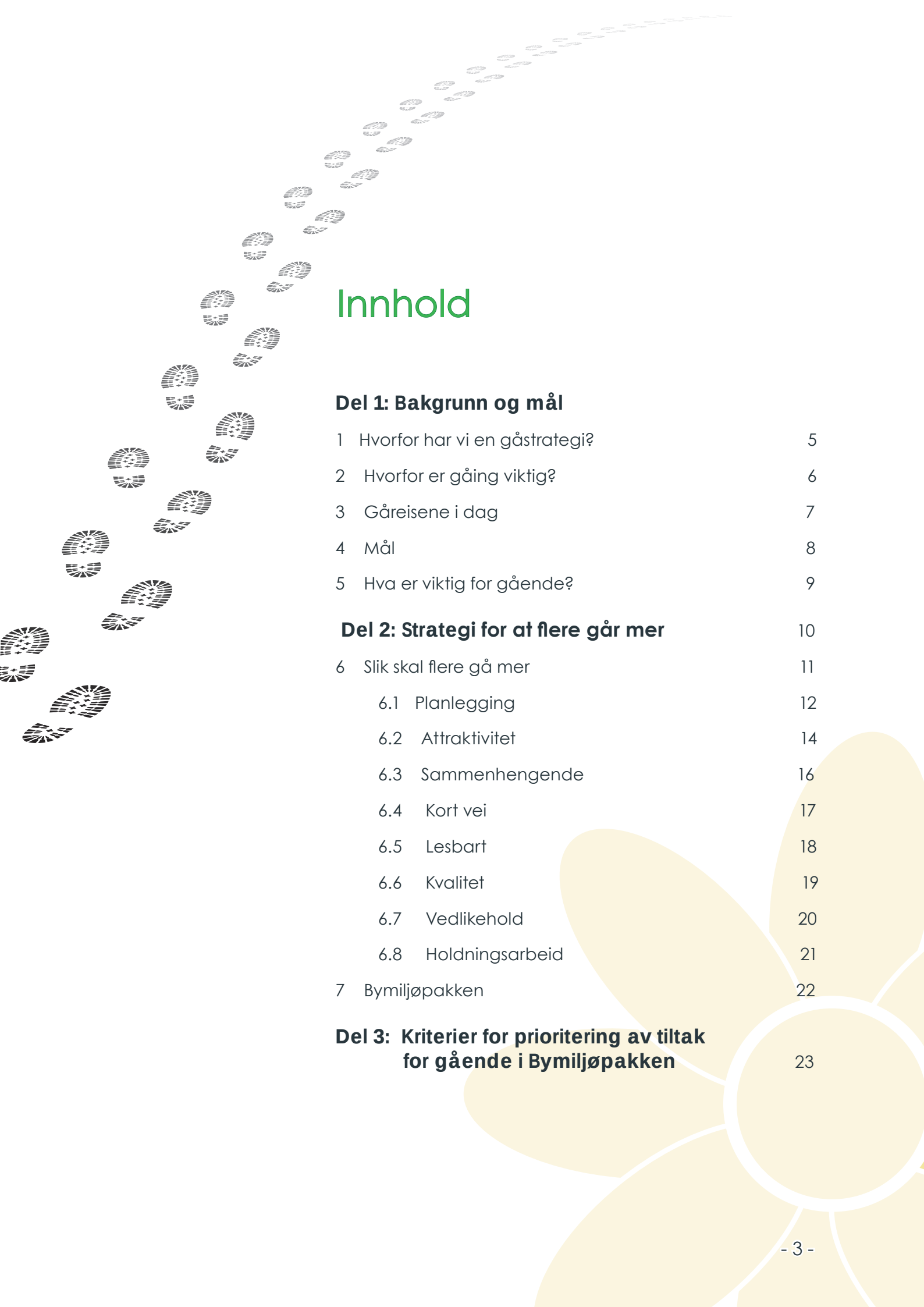
Gåstrategi for Nord-Jæren

Vedtatt av Styringsgruppa i Bymiljøpakken xx. des. 2022



Bymiljøpakken





Innhold

Del 1: Bakgrunn og mål

1	Hvorfor har vi en gåstrategi?	5
2	Hvorfor er gåing viktig?	6
3	Gåreisene i dag	7
4	Mål	8
5	Hva er viktig for gående?	9

Del 2: Strategi for at flere går mer 10

6	Slik skal flere gå mer	11
6.1	Planlegging	12
6.2	Attraktivitet	14
6.3	Sammenhengende	16
6.4	Kort vei	17
6.5	Lesbart	18
6.6	Kvalitet	19
6.7	Vedlikehold	20
6.8	Holdningsarbeid	21
7	Bymiljøpakken	22

Del 3: Kriterier for prioritering av tiltak for gående i Bymiljøpakken

23

Del 1

Bakgrunn og mål



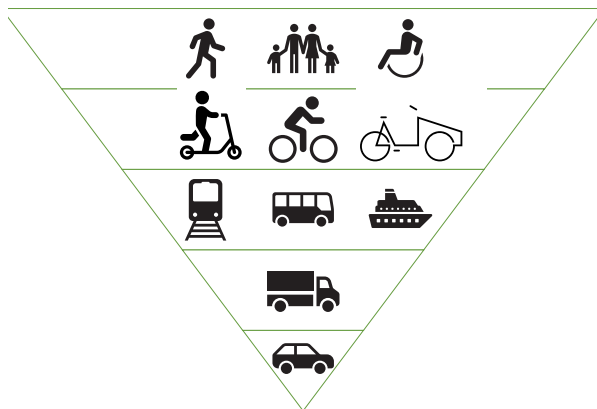
Foto: Elisabeth Tønnessen

1 Hvorfor har vi en gåstrategi?

Vi har en gåstrategi for Nord-Jæren for å sette gåing på dagsorden som en viktig transportform. Strategien skal være et grunnlag for samarbeid mellom de fire kommunene på Nord-Jæren for et bedre gå-tilbud, og grunnlag for prioritering av fysiske tiltak i Bymiljøpakken. Gåstrategien skal også bidra til at vi når nullvekstmålet.

Nullvekstmålet

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Samferdselsdepartementet, 2020).



Transporthierarkiet der gående prioriteres øverst er en del av Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylket og kommuneplanene på Nord-Jæren.



Gåing blir ofte betraktet som en selvfølge, «de usynlige», som får lite oppmerksomhet i planleggingen.



Nullvekstmålet og ambisjonene for gåing er forankret på flere nivåer:

- FNs bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftige byer
- Nasjonal transportplan 2022-2033
- Nasjonal gåstrategi (2012)
- Veileder for lokale gåstrategier og planer for gående (2014)
- Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke
- Kommuneplaner
- Bymiljøpakken

2 Hvorfor er gåing viktig?

Gåing er den mest brukte og mest grunnleggende måten å bevege seg på.

Gåing er en naturlig del av de fleste reiser med andre transportmidler, og knytter dermed transportsystemene sammen.

Gåing er også sosial inkludering og gir et rettferdig transporttilbud med mulighet til likeverdig deltakelse i samfunnet.



95 prosent av alle kollektiv-reiser starter og slutter med en gåtur.

Hillnhütter, 2022



**Gåing fører til byliv -
og byliv fører til gåing.**

Vestland fylkeskommune, 2022



Gåing

- er sosialt
- tar lite plass
- er miljøvennlig
- gjør byer levende
- gir bedre folkehelse
- er et likeverdig tilbud
- gjør nærmiljøer trygge
- koster lite eller ingenting



Gående er viktige for å lykkes med kollektivtransport. Fra Breiavatnet, Stavanger.

3 Gåreisene i dag

Andel reiser til fots

Andelen reiser til fots på Nord-Jæren har ligget stabilt rundt 20-23 prosent de siste årene (NRVU, 2013,-18,-19,-20). Dette er omtrent på nivå med gjennomsnittet nasjonalt. Data fra 2019, før koronapandemien, viser at det er store forskjeller mellom kommunene med ytterpunktene 12 prosent gående i Randaberg og 24 prosent i Stavanger. Dataene viser også at det er en sammenheng mellom andel gående og andel kollektivreiser. Høy andel kollektivreiser i en kommune, gir høy andel gående.



Andelen reiser til fots på Nord-Jæren har ligget stabilt rundt 20-23 prosent de siste årene.

Gange er viktig for kollektivreiser

Når gåing ikke er hovedreisemåte, er det de reisende med kollektivtransport som går mest, viser reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014. Dette bekrefter viktigheten av å gjøre holdeplassene mest mulig tilgjengelige for gående for å få flere til å reise med kollektivtransport.



De fleste kollektivreiser starter og slutter med en gåtur.

I Stavanger går folk i gjennomsnitt ca. 400 m til eller fra holdeplasser (TØI, 2021). Blir det bedre å gå vil flere reise med kollektivtransport, og den gjennomsnittlige avstanden til holdeplasser kan bli høyere.



Når gåing ikke er hovedreisemåte, er det de reisende med kollektivtransport som går mest.

Korte reiser til fots

Data fra 2019 viser at de fleste reisene til fots er korte reiser. 65 prosent av gåturer på Nord-Jæren er kortere enn 1 km og 93 prosent er kortere enn 3 km. Mange bilreiser er også korte reiser. 8 prosent av bilreisene på Nord-Jæren er kortere enn 1 km og 28 prosent er kortere enn 3 km. Flere av de korte bilreisene bør kunne byttes ut med gange eller sykkel.



Data fra 2019 viser at de fleste reisene til fots er korte reiser.



Eldre ektepar som venter på bussen.

4 Mål

Hovedmål:
Flere går mer

Delmål:
I 2033 skal minst hver fjerde reise på Nord-Jæren være til fots¹



¹ Delmålet betyr at enkelte områder må ha godt over 25 prosent gangandel for at Nord-Jæren skal nå delmålet. Se mer om dagens reisevaner på side 7.

5 Hva er viktig for gående?

Forskning viser at folk går mer når omgivelsene er gangvennlige (TØI, 2019). Transportøkonomisk institutt (TØI) finner at det er en klar sammenheng mellom gåing og kvaliteter ved de fysiske omgivelsene.

I europeiske byer med høy gangandel er det tre grep som går igjen i gjeldende strategier og planer:

- Sterkere **prioritering** av fotgjengere og byliv fremfor biltrafikk.
- Øke **størrelsen på områdene** hvor fotgjengerne prioriteres.
- Bedre **utforming** på fotgjengerinfrastrukturen.



Tre viktige hensyn ved planlegging for gående

1. **Praktisk**
Korte og direkte forbindelser, og med minst mulig stigning.
2. **Komfortabelt**
Attraktive forbindelser, med god estetikk og kultur- og/eller naturmiljø.
3. **Trygt**
Både opplevd trygghet, trafikk-sikkerhet og foruresning.



De som går er mest fornøyde med arbeidsreisen, viser en undersøkelse fra TØI.

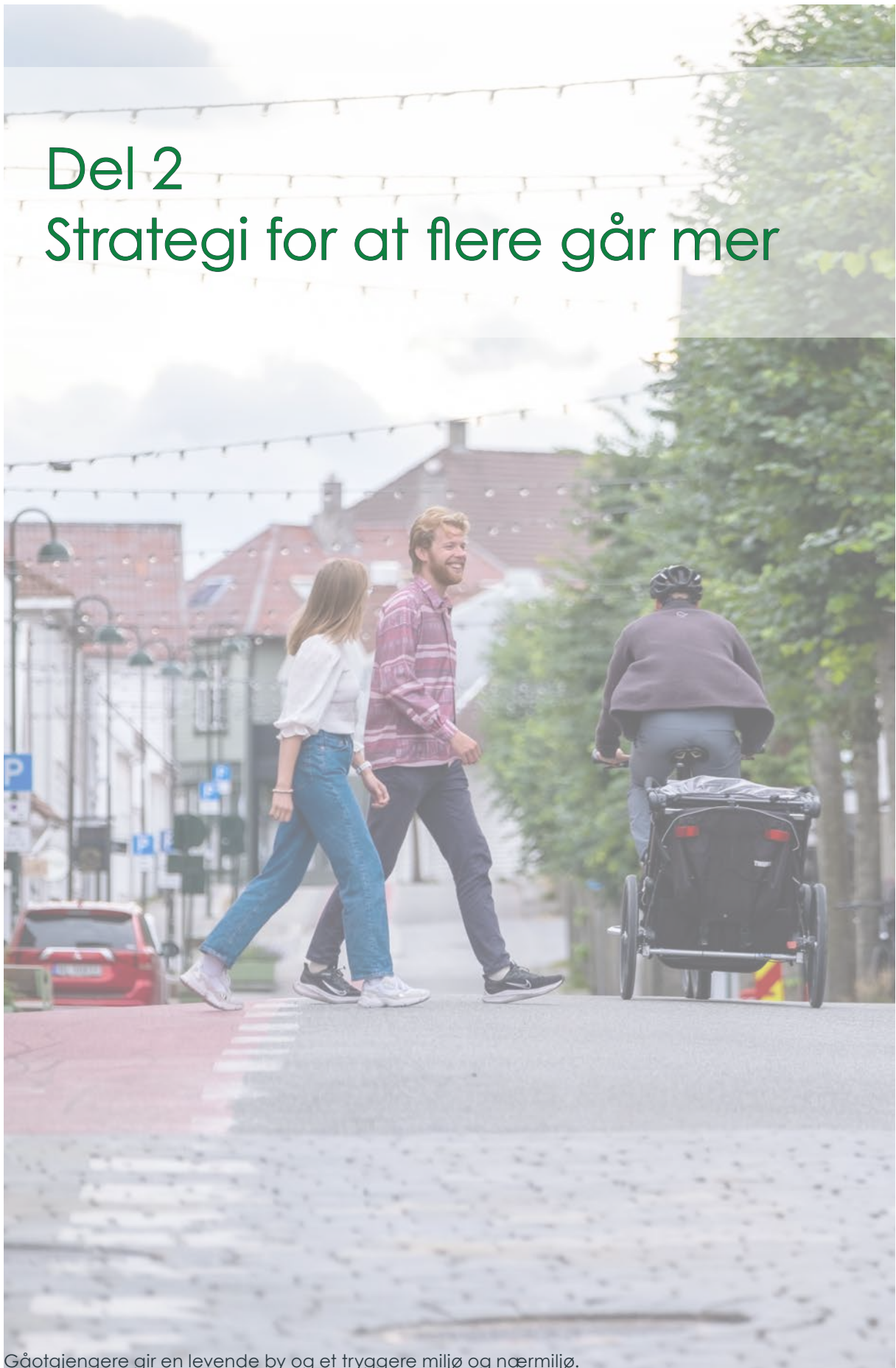
TØI, 2020



Brede fortau og lite biltrafikk langs gater med varierende opplevelser er attraktivt for gående.

Del 2

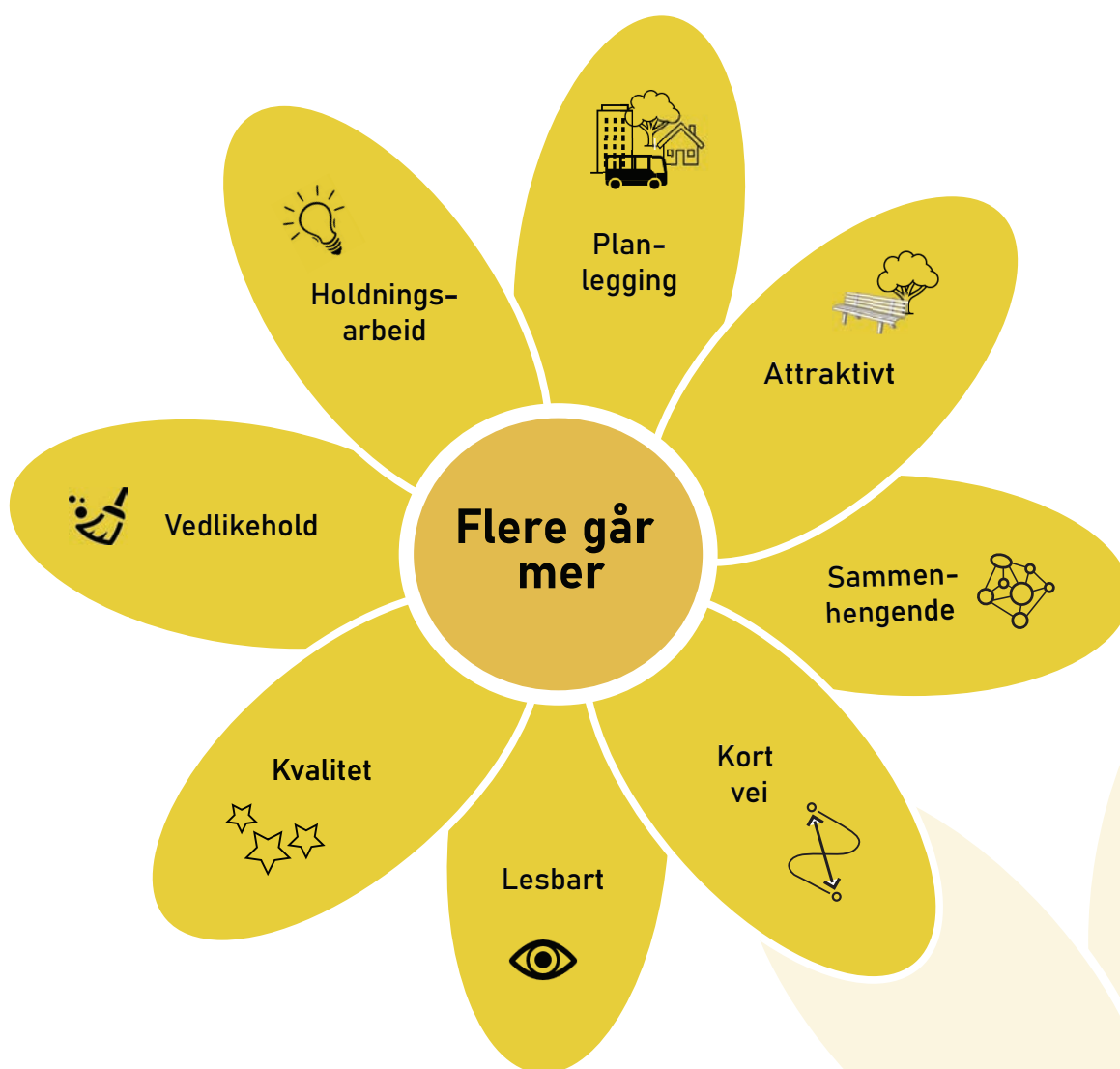
Strategi for at flere går mer



Gåotgjengere gir en levende by og et tryggere miljø og nærmiljø.

6 Slik skal flere gå mer

Åtte satsingsområder er valgt med grunnlag i gjeldende kunnskap og forskning. Satsingsområdene kan påvirke hverandre og henge sammen, slik at et område eller en gate oppleves som gangvennlig.



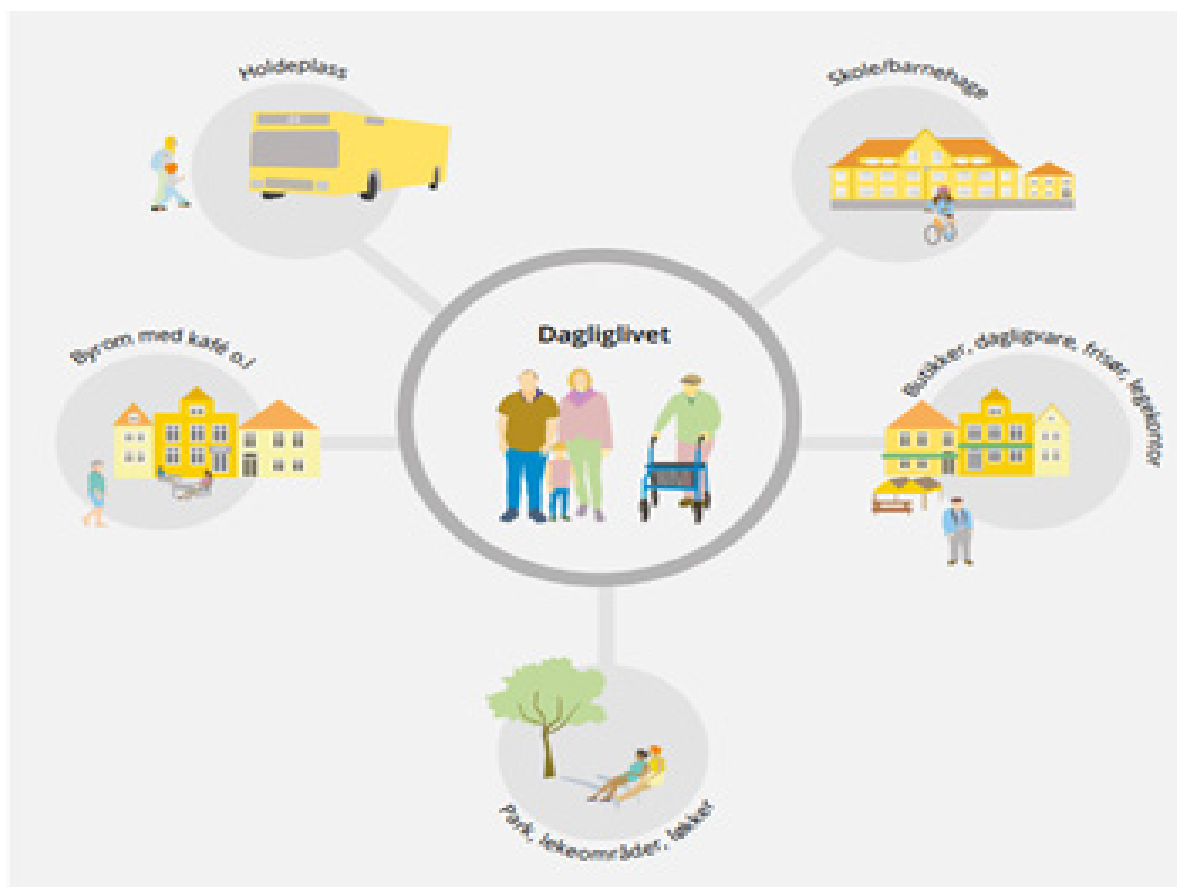


6.1 Planlegging

Gåvennlig planlegging handler om å legge til rette for at ulike hverdagslige behov blir plassert slik at det er enkelt å forflytte seg mellom dem til fots. Tette byer og områder gir korte avstander, som er viktig dersom folk skal velge å gå og la bilen stå. Dette har vært sentrale temaer i regionalplanen, kommuneplaner og andre reguleringsplaner over tid, og er også viktig fremover.

Dette vil vi oppnå:

- Å planlegge for en **kortreist hverdag** som innebærer at innbyggerne skal ha de fleste av hverdagens gjøremål som fritidstilbud, barnehager, skoler, butikker, grøntområder, sykkelinfrastruktur, kollektivtilbud osv. innenfor gangavstand fra boligen.
- Arealplaner som samler hverdagens **gjøremål i samme område**, slik at det er mulig å gjøre flere ærend med en gåtur.
- Å **prioritere gående** og følge transporthierarkiet med gående øverst (se side 5). Det vil si å starte med å planlegge for de gående, og gi de gående de beste løsningene når store og små områder planlegges.
- **Bilfrie områder** og nabolag.
- Arealplaner som stiller **krav til tilrettelegging** for gående.



Illustrasjon av en kortreist hverdag.

(Kilde: Byrom - En idéhåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016)



Dagligvarehandel til fots i nabolaget.



Park for mosjon og rekreasjon.



Holdeplass i tilknytning til park med tursti og nabolag. Fra Lervigtunet park.



Ungdommer som går til skolen.



6.2 Attraktivt

Attraktive omgivelser dreier seg om at gaten og området man går i oppleves som aktivt, interessant, livlig, hyggelig, vakkert og trygt, omgivelser som gjør at folk får lyst til å gå.

Dette vil vi oppnå:

- **Vegetasjon** som gatetrær og annen beplantning ivaretar overvann, naturmangfold og bidrar til renere luft og redusert opplevelse av støy. Bynatur er også viktig for trivselen.
- **Flere opplevelser** gjennom kunst, lek og sanser.
- **Møblering** som benker/ hvilemuligheter, belysning, leke- og treningsapparater, sykkelparkering.
- **Aktivitet** og tilstedeværelse av andre mennesker som skaper sosialt liv og gir en opplevd trygghet.
- **Opplevd trygghet** ved oversiktlige omgivelser som belysning og rydding av vegetasjon.
- Små **byrom og variasjon** langs strekninger med høy detaljeringsgrad som gir en opplevelse av komfort og velvære (KMD, 2016).
- Byreparasjon og stedsutvikling gjennom **utbedring av eksisterende forbindelser** som oppleves som utrygge eller lite attraktive. ❌



Gate med monoton bebyggelse og parkering ut mot gata gjør det vanskelig å orientere seg, og oppleves som lite attraktivt for gående.



Lekeskulpturer i byrom innbyr til lek og opphold.

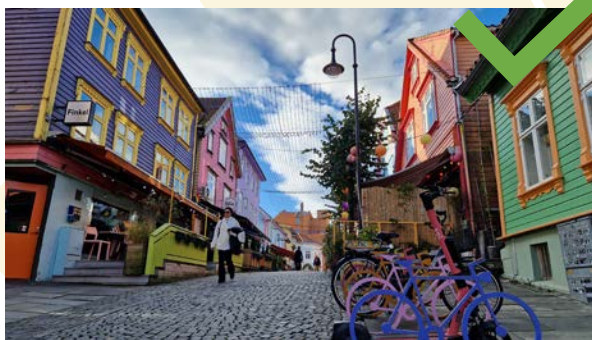


Innslag av vegetasjon, sitteplasser og mindre passasjer med god variasjon innbyr til opphold, lek og ferdsel. Fra Battørkaia i Trondheim.



Attraktive ferdselsårer gjør at folk går lenger, mens barrierer og kjedelige omgivelser demper lysten til å gå eller sykle.

KMD, 2016



Fargegata i Stavanger tiltrekker seg mye folk med sin variasjon i farger, opplevelser og tilbud.



Ny møteplass på Nye Ruten - innbydende omgivelser med beplantning og benker tiltrekker folk.



I en undersøkelse fra Stor-London har man funnet ut at en viss tetthet av gatetrær forbindes med større sannsynlighet for at folk vil gå.

Sarkar, C., Webster, C., m.fl., 2015



Materialer og opplevelser - det lille ekstra. Små skår av Figgjoporselen felt inn mellom graniitteller.



Trær utgjør gatas tak og vegger, og gjør gata mer fotgjengervennlig. Trær bidrar til flere miljøforbedringer.



Eksempel på hvordan døde fasader kan gjøres mer attraktive med gatekunst. Ved teaterundergangen i Stavanger.



6.3 Kvalitet

Kvaliteten på tilbudet for gående dreier seg om det er infrastruktur for gående som er trygg, effektiv og komfortabel, og om den gir inntrykk av at gående er velkomne i området.

Dette vil vi oppnå:

- Fotgjengernes **fremkommelighet** skal være utgangspunktet ved utforming av trafikkanlegg.
- God **trafikksikkerhet** for gående som er den svakeste trafikanten. Dette innebærer også tiltak for å unngå aleneulykker som kan oppstå, ved for eksempel for høy kantstein i krysningspunkt.
- **Redusert hastighet** for bil og gjøre **vei om til gate** i områder som er viktige for gående.
- **Bredt nok fortau** tilpasset hvor mange som skal bruke det, og etter aktiviteten og omgivelsene langs fortauet.
- **Prioritering av gående** i sentrumsområder der gatearealet er begrenset.
- **Eget areal for gående**. God tilrettelegging for syklende og sparkesykler er viktig for gående.
- At det er **enkelt å krysse** gater. Fotgjengere bør primært krysse gate/vei i samme plan som bilene.
- **Stramme kryssløsninger** som gir korte krysningspunkt over kjørefelt og bredere fortau til de gående.
- Kortest mulig **ventetid** for gående der det er **lysregulering**.
- At plassering av **objekter** som skilt, stolper, trær, søppeldunker, sykkelstativer og reklame **ikke** er **til hinder** for gående.
- God og riktig **belysning**.



Separering av gående og syklende i turområder/grønne korridorer.



Sykkelvei med fortau skilt fra øvrig trafikk med møbleringssone og langsgående parkering, Fjordgata i Trondheim.



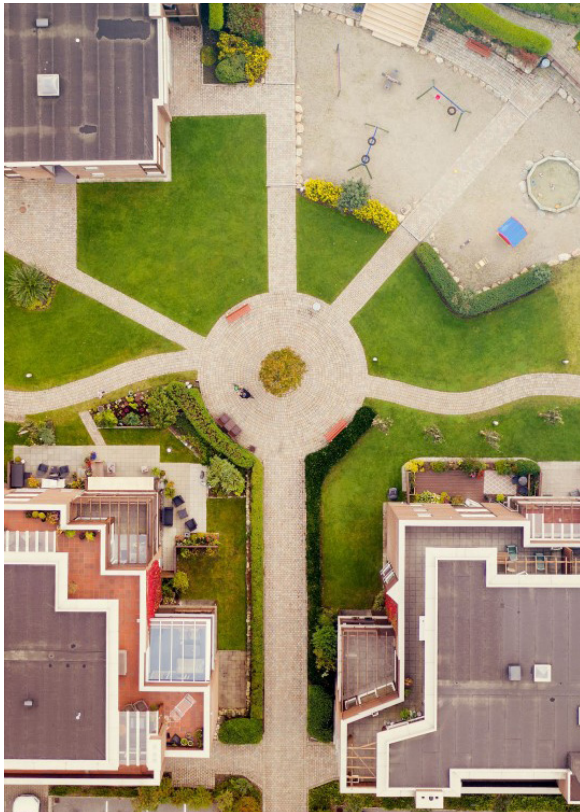
Stramt og hevet kryssområde for å prioritere gående, og redusere hastigheten til bilen.



6.4 Sammenhengende



Sammenhengende gangforbindelser i Byparken.



Sammenhengende gangforbindelser med mulighet for ulike valg av traséer (Bilde fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke).

Tilbudet for gående mellom ulike områder og internt i områdene, skal være sammenhengende og sikre fremkommelighet for gående hele veien fra startsted til bestemmelsessted.

Dette vil vi oppnå:

- **Nye forbindelser** og sammenhenger der det mangler.
- Gangveier som er **universelt utformet** så langt det lar seg gjøre, for gode og sammenhengende forbindelser for alle fotgjengere.
- **Kort avstand mellom gangforbindelser** i områder med flere reisemål, for å gi mulighet for ulike valg av traséer ut ifra reisemål, interesser og behov.



Universell utforming i detalj der det er nødvendig.

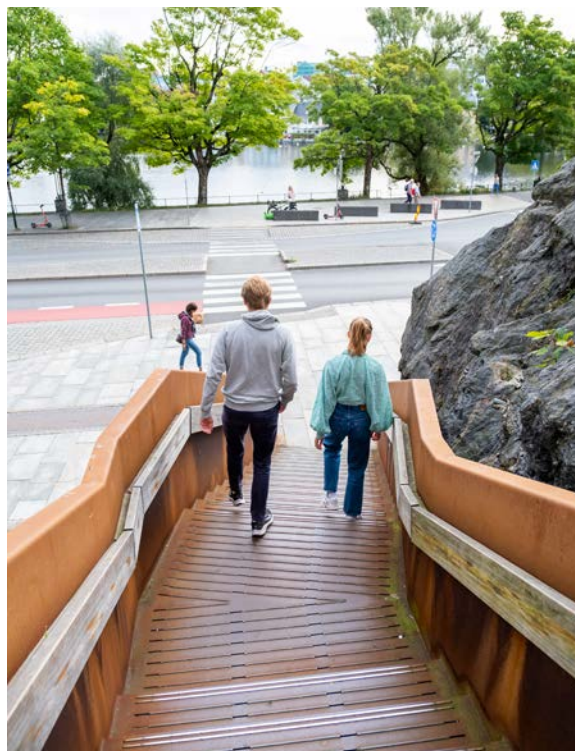


6.5 Kort vei

For å få flere til å gå mer er det viktig med korte avstander og minst mulig omveier og hindringer. Der det er gangveier som gir en omvei, velger gjerne folk å gå korteste vei uansett, selv om det ikke er tilrettelagt. Dette viser hvor viktig det er med kortest mulig avstand for de som går.

Dette vil vi oppnå:

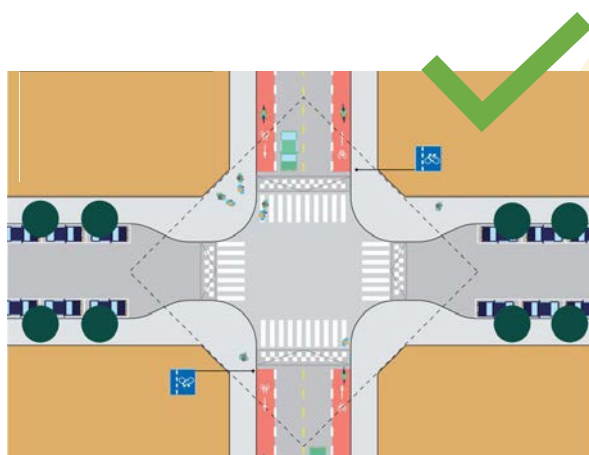
- **Korte, direkte og slake** forbindelser.
- Utforming av **kryss** og **plassering av overganger** som gir korteste vei for gående.
- **Snarveier** (trapper, stier) som supplement til det sammenhengende gangnettet, selv om det ikke har universell utforming.



Tivolitrappa i Stavanger er en viktig snarvei.



Eksempel på kryss der gående får lengst vei gjennom krysset av alle trafikantgrupper, og har fått laveste prioritet.



Eksempel på kryss der gående får korteste vei og er likestilt med andre trafikanter (Gatenormalen for Oslo).



6.6 Lesbart



Fortau avgrenset av naturlige ledelinjer som gressrabbatt og plantefelt. Fra Trondheim.



Gang- og sykkelbro som er synlig på god avstand, med et tiltalende utforming og fargebruk.



Kompleks bysituasjon som likevel er lesbar og lett å orientere seg. Her trengs kun et minimum antall skilt.

Løsningene som velges for gående må være logiske og forståelige slik at det er lett å finne fram i omgivelsene.

Dette vil vi oppnå:

- Et **lesbart bybilde** med løsninger, som gjør **skilting unødvendig**. Skilting kan brukes for å informere om snarveier slik at du vet du er på rett vei.
- At fotgjengere primært gis mulighet til å **krysse** gate eller vei i **gateplan**, slik at fotgjengerne har god kontakt med omgivelsene og kan se tilbudet de gående kan benytte seg av.
- At **bru** velges **framfor undergang** ved planlegging av nye anlegg der kryssing i plan ikke er prioritert eller trafiksikkert nok.



6.7 Vedlikehold

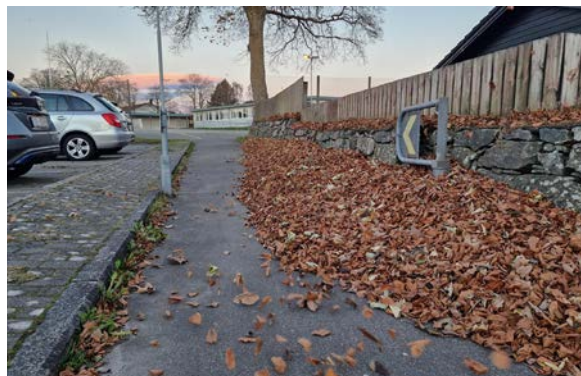
God drift og godt vedlikehold av gangarealer er viktig for at det skal være enkelt og trygt å gå hele året.

Dette vil vi oppnå:

- God **fremkommelighet** og **sikt** ved å klippe busker, hekker og trær.
- Godt **renhold** av arealer, som å fjerne grus og blader.
- Godt og **jevnt dekke**.
- At gjeldende krav for høyde på **kantstein i krysningspunkt/overganger** sikres også for eksisterende gangtilbud.
- God standard på **brøyting** og **strøing**.
- **Felles standard** på drift og vedlikehold av gangforbindelser, uavhengig av vegeier og driftsansvarlig enhet.



Brede fortau gir god fremkommelighet og er enkle å vedlikeholde. I møbleringssonen mellom bilvei og fortau plasseres utemøbler, skilt og belysning. Fra Trondheim.



Løv kan føre til dårligere framkommelighet, og blir glatt når det er vått.



Eksempel på farlig situasjon på grunn av manglende klipping av hekk som gir en uoversiktlig situasjon. (Illustrasjon: Egil Bjørøen, Stavanger kommune)



6.8 Holdningsarbeid



HJERTESONE TRYGGERE SKOLEVEI

Holdningskampanjen, «Hjertesone», rundt skoler kan bidra til bedre gåkultur og mindre bilkjøring.



Barns vaner med å gå påvirker deres vaner som voksne senere i livet.



Bevisstgjørende og morsom tekst fra Stavanger kommune.

Å utvikle en gåkultur for hverdagsgåing handler om å gjøre gåing til en naturlig del av hverdagen. Vi vil gjøre innbyggerne oppmerksomme på at daglige gjøremål også kan gjennomføres til fots, eller i kombinasjon med andre reisemidler som sykkel og kollektivtransport. Dette vil vi gjøre gjennom informasjon og kommunikasjon for å øke kunnskap og bevissthet om gåing og tilbudet som finnes i byområdet.

Dette vil vi oppnå:

- **Bevisstgjøring** av gangtilbudet vi har i dag og fordelene med å gå.
- Å påvirke innbyggernes **vaner og valg**. Gjøre innbyggerne bevisste på valgmuligheter de har - og valgene de tar.
- Å **oppmuntre** til å la bilen stå og gå mer, gjerne i kombinasjon med sykkel eller kollektivtransport. Informasjonen må være rettet mot å erstatte korte bilturer med gåing, og lange bilturer med gåing og kollektivtransport eller sykling.
- Økt **kunnskap** om gåing hos politikere, planleggere og utbyggere og andre aktører gjennom faglige arrangement.

7 Bymiljøpakken

Flere aktører må bidra og jobbe sammen for at det skal være enklere og mer attraktivt å gå for de som bor på Nord-Jæren.

Målet for Bymiljøpakken er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekst-målet). Tiltakene gjennom Bymiljøpakken skal dermed bidra til at flere velger å gå fremfor å kjøre bil.

- Bymiljøpakken finansierer fysiske tiltak som bidrar mest mulig til nullvekst-målet.
- Bymiljøpakken gir flere bedre kunnskap om gåing gjennom faglige samarbeid og arrangementer.
- Mobilitetspakken¹, som er en del av Bymiljøpakken, bidrar med informasjons- og holdningsarbeid gjennom kampanjer.

Bymiljøpakken er et partnerskap mellom Statens vegvesen, Statsforvalteren, Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner. Alle partene er ansvarlige for, eller bidragsytere, til satsingsområdene som er viktige for å få folk til å gå mer.

Rogaland fylkeskommune, kommunene og Statens vegvesen står for planlegging og gjennomføring av prosjekter, samt drift og vedlikehold.

Private planleggere og utbyggere, samt politikere er også sentrale aktører i samarbeidet.



Adobe Stock / Flash concept

¹ Kolumbus har fått ansvar for å iverksette tiltakene i Mobilitetspakke for Nord-Jæren på vegne av fylkeskommunen og de fire kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Store og små tiltak i Mobilitetspakken skal inspirere oss og gjøre det lettere å sette bilen oftere hjemme.

Del 3

Kriterier for å prioritere tiltak for gående i Bymiljøpakken



Hvorfor har vi kriterier?

I forbindelse med det fireårige handlingsprogrammet, som rulleres hvert år, lager faggruppen for gange en liste med tiltak basert på kriterier for prioritering av tiltak og faglige vurderinger. Listen behandles og vedtas politisk gjennom styringsgruppen til Bymiljøpakken.

Kriteriene skal sørge for at tiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, blir prioritert.

Kriterieriene har bakgrunn i de åtte satsingsområdene og i kunnskapsgrunnlag og forskning, som sier hvor det er størst mulighet for å få flere til å gå mer i stedet for å kjøre bil.



Kriteriene skal sørge for at tiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet blir prioritert.

Områder med mulighet for mange gående

Målgruppen for tiltakene er først og fremst hverdagsreiser (jobb/skole, handling, følgereiser med barn osv.) og rekreasjonsreiser i nærmiljøet.

Gåing er mest konkurransedyktig på **korte turer**, særlig på turer under en km og opp til tre km. Mulighetene for at flest mulig går mer, er størst rundt sentrumsområder og områder der folk bor tett og har kort vei til daglige gjøremål og sentrale kollektivtilbud.

I Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke er det bybåndet mellom Stavanger og Sandnes som har høyest regional prioritet for utvikling. Andre tettsteder i senterstrukturen skal utvikles «innenfra og ut». Det vil si at de mest sentrale områdene i tettstedene prioriteres før de ytre områdene. Jo nærmere tiltaket er sentrumskjernen, målpunktet eller holdeplassen for kollektivtransport - desto flere gående kan sannsynligvis benytte seg av tilbudet.



Mulighetene for å få flere til å gå mer er størst

- i **kommunesentre** og **lokalsentre** med mange innbyggere områder med blanding av funksjoner, mange bosatte og arbeidsplasser.
- i **bybåndet** mellom Stavanger og Sandnes
- rundt sentrale **holdeplasser** og **knutepunkt** for kollektivtransport
- rundt **regionale målpunkt**, som for eksempel Universitetsområdet og Stavanger universitetssykehus.

Faglige kriterier for å prioritere tiltak

Kriteriene om målpunkt og antall gående er avgjørende for at tiltaket skal bidra mest mulig til nullvekstmålet. Tiltakene som får høyest prioritet må ha høy måloppnåelse (tre eller to poeng) på de avgjørende kriteriene.

Avgjørende kriterier

Målpunkt

Forbindelser som er sentrale målpunkter er for eksempel kollektivholdeplasser, store arbeidsplasser, servicefunksjoner, skoler, fritidstilbud og helsetjenester. Disse kan være enten som forbindelse til eller mellom målpunkt.

Antall gående

Tiltak som når et høyt antall gående, og som kan bidra til at flere lar bilen stå.

Andre kriterier

Forbedring av eksisterende situasjon

Gangforbindelsene hvor dagens situasjon har størst avvik fra gåstrategiens anbefalinger om attraktivitet og kvalitet prioriteres framfor strekninger hvor dagens løsning er akseptabel.

Kortere vei

Forbindelser som gir en kortere vei for gående sammenlignet med dagens situasjon.

Vurderingene

Først gjør hver kommune en faglig vurdering av tiltakene i sin kommune. Tiltakene gis poeng for hvert kriterium basert på forhåndsdefinerte nivåer som vist i tabellen under.

Tiltakene blir vurdert med lav (ett poeng), middels (to poeng) eller høy (tre poeng) oppnåelse av kriteriet. Tiltakene vurderes opp mot hverandre for å få frem hvilke tiltak som er de beste i hver enkelt kommune.

Endelig faglig prioritering av tiltak på Nord-Jæren skjer i faggruppen for gange. Da kan også tilleggsinformasjon som kostnad og planstatus påvirke rekkefølgen til faggruppas prioritering av tiltak.

Tabell som viser en oversikt over faglige kriterier for å prioritere tiltak og hvordan de skal vurderes.

Poeng	Målpunkt	Antall gående	Forbedring av eksisterende situasjon	Kortere vei	Poengsum
3	Forbindelse som er sentral for flere målpunkt, eller for ett/noen få svært sentrale målpunkt for mange (f.eks. UiS/SUS)	Svært mange gående	Stort avvik fra gastralgiens anbefalinger om attraktivitet og kvalitet	Mer enn 100 m kortere vei enn i dag	
2	Forbindelse som er sentral for noen målpunkt	En del gående	Noen avvik fra gåstratgiens anbefalinger om attraktivitet og kvalitet	Under 100 m kortere vei enn i dag	
1	Forbindelse som er sentral for få eller ett mindre målpunkt	Noen gående	Få avvik fra gåstratgiens anbefalinger om attraktivitet og kvalitet	Ingen kortere vei enn i dag	

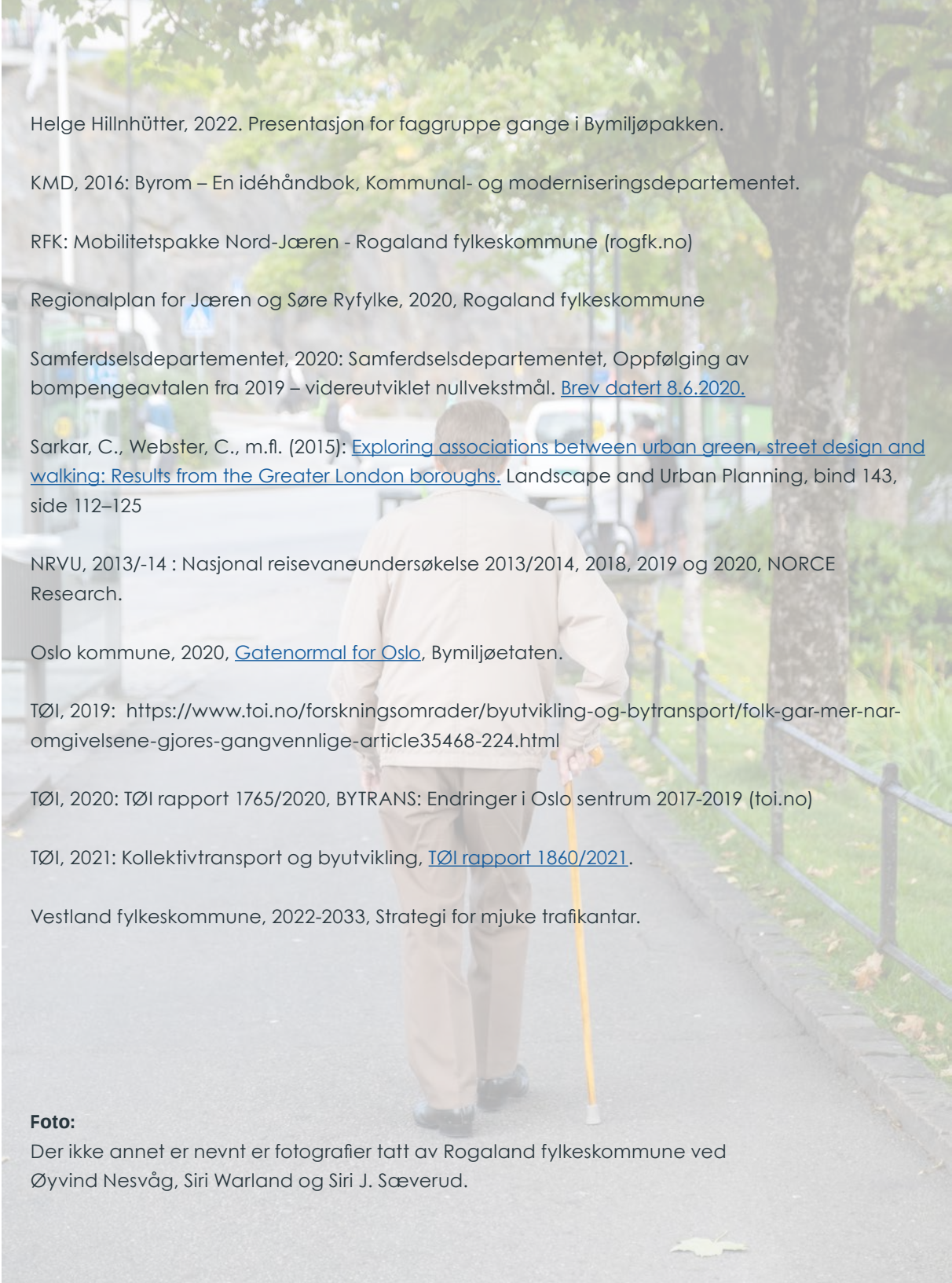
Fordeling av prosjekter mellom kommunene

De faglige kriteriene for å prioritere tiltak, vil prioritere områder som har høy tetthet av befolkning, arbeidsplasser og servicefunksjoner. Slike områder vil typisk være områder i, eller i nærhet til, Stavanger og Sandnes sentrum.

Likevel er det viktig at det også er tiltak i Sola og Randaberg kommuner for å oppnå en god byutvikling og nullvekstmålet også her.

I den endelige faglige prioriteringen av tiltak, som skjer i felleskap mellom kommunene og fylkeskommunen, kan vi ta hensyn til hvilke tiltak i Sola og Randaberg kommune som bidrar til høyest måloppnåelse og rangere disse i øverste del av lista for å sikre at de beste tiltakene i hver kommune blir gjennomført.





Helge Hillnhütter, 2022. Presentasjon for faggruppe gange i Bymiljøpakken.

KMD, 2016: Byrom – En idéhåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

RFK: Mobilitetspakke Nord-Jæren - Rogaland fylkeskommune (rogfk.no)

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, 2020, Rogaland fylkeskommune

Samferdselsdepartementet, 2020: Samferdselsdepartementet, Oppfølging av bompengesavtalen fra 2019 – videreutviklet nullvekstmål. [Brev datert 8.6.2020.](#)

Sarkar, C., Webster, C., m.fl. (2015): [Exploring associations between urban green, street design and walking: Results from the Greater London boroughs.](#) Landscape and Urban Planning, bind 143, side 112–125

NRVU, 2013/-14 : Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/2014, 2018, 2019 og 2020, NORCE Research.

Oslo kommune, 2020, [Gatenormal for Oslo](#), Bymiljøetaten.

TØI, 2019: <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/folk-gar-mer-nar-omgivelsene-gjores-gangvennlige-article35468-224.html>

TØI, 2020: TØI rapport 1765/2020, BYTRANS: Endringer i Oslo sentrum 2017-2019 (toi.no)

TØI, 2021: Kollektivtransport og byutvikling, [TØI rapport 1860/2021.](#)

Vestland fylkeskommune, 2022-2033, Strategi for mjuke trafikantar.

Foto:

Der ikke annet er nevnt er fotografier tatt av Rogaland fylkeskommune ved Øyvind Nesvåg, Siri Warland og Siri J. Sæverud.



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen