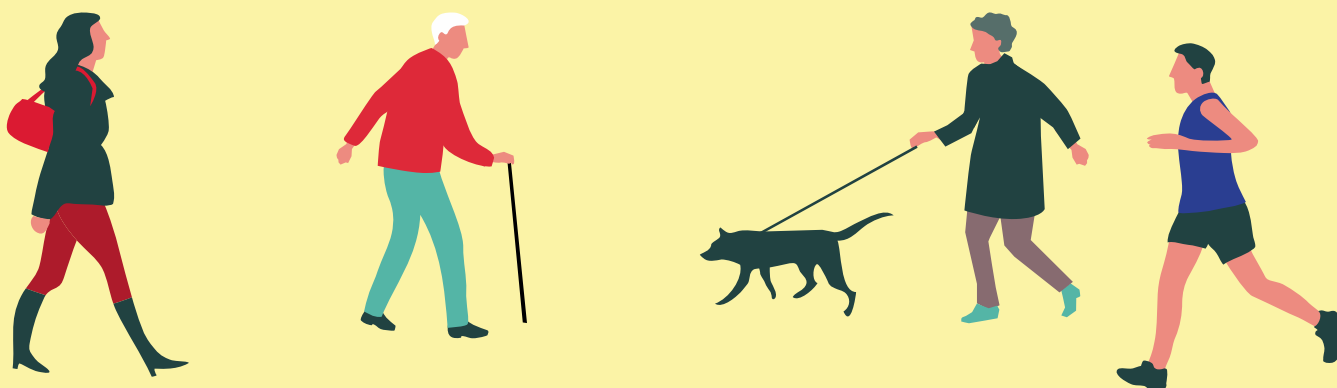




Gåstrategi 2023–2040

Flere skal gå mer i et sammenhengende,
attraktivt og trygt gangnett

Mai 2023



Innhold

.....	1
Forord.....	3
Sammendrag	4
1 Begrunnelse.....	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Hvorfor gåstrategi?.....	5
2 Overordnede føringer for gåstrategien.....	6
3 Hvor vil vi?	7
3.1 Visjonen for bærekraftig transport og mobilitet.....	7
3.2 Mål for gange	7
4 Metode og prosess.....	9
4.1 Hvordan er kunnskap innhentet?.....	9
4.2 Hvilke analyser er foretatt?.....	9
4.3 Innsatsområder	9
4.4 Hvordan forankres gåstrategien?.....	10
5 Hva har vi?.....	11
5.1 Føringer fra planer og dokumenter.....	11
5.2 Kartlegging og analyser av fysiske forhold og adferd.....	12
5.3 Utfordringer og muligheter for gange i Stavanger.....	15
6 Hvordan gjør vi det?.....	18
6.1 Geografiske innsatsområder/målpunkt	18
6.2 Tematiske innsatsområder	18
7 Temakart for gangnett	23
7.1 Lokalgangnett.....	23
7.2 Hovedgangnett.....	23
8 Oppfølging av gåstrategien	26
9 Litteratur og referanser	27
10 Vedlegg.....	28

FORORD

Gåing er som regel positivt, både for fysisk og psykisk helse, arealbruk, klima og miljø og sosial likestilling. Gange er den transportformen som er mest tilgjengelig for flest folk, og er også rimelig å legge til rette for.

I Stavanger sin første gåstrategi har vi løftet gange som transportform. Vi har pekt ut geografiske og tematiske innsatsområder for å bidra til å nå målet om at flere skal gå mer i et sammenhengende, attraktivt og trygt gangnett. Gåstrategien er forankret i kommuneplanens arealdel og samfunnsdelen. Vi har foreslått et hovedgangnett med tilhørende bestemmelser, som skal følges opp i kommuneplanen og reguleringsplaner.

Målgruppen for gåstrategien er beslutningstakere og planleggere på alle nivåer i kommunen, de som utfører daglig drift og vedlikehold, og private aktører. Gåstrategien retter seg mot gåing i hverdagen, enten til og fra daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet og byen.

En arbeidsgruppe med planleggere og landskapsarkitekt ved By- og samfunnsplanlegging og Bymiljø og utbygging har utarbeidet gåstrategien.

SAMMENDRAG

Gåing er godt for det meste, både for fysisk og psykisk helse, arealbruk, klima og miljø og sosial likestilling. Gange er den transportformen som er tilgjengelig for flest. Det er den transportformen det er rimeligst å legge til rette for, og gevinsten er stor for folkehelse og for målet om at flere skal gå fremfor å kjøre bil. For at gående skal ha et best mulig tilbud trengs korte, mest mulig flate og direkte/sammenhengende gangforbindelser, som er attraktive, trygge og trafiksikre. I arbeidet med kommuneplanens arealdel (KPA) settes rammer for bruk av arealene som påvirker hvordan gangtilbudet blir. Arbeidet med Gåstrategi for Stavanger kommune skal gi innspill til KPA.

I Stavanger sin første gåstrategi har vi løftet gange som transportform. Vi har pekt ut geografiske og tematiske innsatsområder for å bidra til å nå målet om at flere skal gå mer i et sammenhengende, attraktivt og trygt gangnett.

Å definere et hovedgangnett er en ambisjon i gjeldende KPA, og har derfor vært en prioritert oppgave i gåstrategien. Temakart med et grovmasket *hovedgangnett* og et mere finmasket *lokalgangnett* er foreslått. Hovedgangnettet binder sammen boligområder med viktige målpunkt. Det er knyttet bestemmelser til hovedgangnettet i ny KPA. Lokalgangnettet er veiledende og vil være utgangspunktet for ytterligere finmasking av hovedgangnettet. SWOT-metoden er brukt i arbeidet med hovedgangnett i Vikevåg, se vedlegg.

Målgrupper for gåstrategien er beslutningstakere og planleggere på alle nivåer i kommunen, de som utfører daglig drift og vedlikehold, samt private aktører. Gåstrategien skal bidra til at det blir enkelt og attraktivt å ta seg fram til fots i kommunen. Målgruppen for gåstrategiens handlingsdel (konkretisering) er alle som bor og ferdes i Stavanger. Gåstrategien retter seg mot gåing i hverdagen, enten til og fra daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet/byen. Gåing som fritidsaktivitet i skog og mark er ikke en del av strategien.



1 BEGRUNNELSE

1.1 Bakgrunn

Trafikk- og miljøproblemene er store og ofte er det bilistene som dominerer i trafikken. Det gjør omgivelsene lite trivelige for andre og det at det er lite attraktivt og utrygt å gå kan medvirke til at folk velger annen transportform enn gåing i hverdagen.

Gåing er godt for det meste, både for fysisk og psykisk helse, arealbruk, klima og miljø og sosial likestilling. Å definere et hovedgangnett er en ambisjon i gjeldende KPA, og har derfor vært en prioritert oppgave i gåstrategien.

Ifølge planprogrammet til ny KPA skal transport- og mobilitetsstrategien:

- *vise et transportsystem som legger til rette for at en størst mulig del av transporten kan gjøres smart, miljøvennlig, fortrinnsvis med kollektiv, sykkel og gange*
- *omfatte hverdagstransport, rekreasjon- og næringstransport*
- *bidra til god tilgjengelighet, sømløse overganger, redusert transportbehov*

Reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2018/19 viser at 24 % av innbyggerne går, mens 45 % kjører bil på daglige turer. Undersøkelsen viser også at hele 42 % av reisene er under 3 km, og dermed enkelt kan foretas til fots eller med sykkel. RVU viser at potensialet for flere gangturer er stort. Dersom det blir mere attraktivt å gå, vil trolig flere velge gange fremfor bil i hverdagen.

Både nasjonale, regionale og lokale føringer fremhever gange som prioritert satsingsområde i den fremtidige utviklingen av samfunnet gjennom:

- kortreist hverdagsliv og aktiv mobilitet: gange og sykkel
- bærekraftig mobilitet, reduserte klimagassutslipp
- nullvekst i personbiltransporten, jf. byvekstavtalen
- nullvisjonen for trafiksikkerhet – visjon om null drepte eller hardt skadde

1.2 Hvorfor gåstrategi?

Gange er den transportformen som er tilgjengelig for flest, og gjør byen og tettstedene levende og nærmiljøene trygge. Tilrettelegging for gange tar lite plass, og er den transportformen det er rimeligst å legge til rette for. Gevinsten er stor for folkehelse og for målet om at flere skal gå fremfor å kjøre bil.

Gåstrategien fastsetter hvordan kommunen skal prioritere og jobbe for å nå målene for gange. Den har gitt innspill til rullering av Kommuneplan for Stavanger 2023-2040, og er forankret i denne. Gåstrategien skal bygge opp under en attraktiv og miljøvennlig by- og tettstedsutvikling i kommunen hvor gange er premissgivende for planleggingen. Gåstrategien skal være et hjelpemiddel/ styringsverktøy for beslutningstakere og planleggere på alle nivåer i kommunen, de som utfører daglig drift og vedlikehold, samt private aktører. Gåstrategiens handlingsdel inneholder en konkretisering av tiltak for gående, og retter seg mot alle som bor og ferdes i Stavanger.

2 OVERORDNEDE FØRINGER FOR GÅSTRATEGIEN

Av FNs bærekraftsmål er særlig mål om god helse, bærekraftige byer og samfunn samt mål om å stoppe klimaendringene viktige fundament for gåstrategien. Flere overordnede føringer, i tillegg til kommunens egne planer peker i samme retning mot å øke antall gående. Felles for alle er:

- nullvekstmålet: det skal ikke være vekst i personbilbruken i de store byene
- nullvisjonen: ingen skal bli hardt skadd og drept i trafikken, og at
- folkehelse er en premis i planleggingen: det skal være attraktivt å gå slik at flere går mer.

Barnas transportplan, kap. 9 i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Regjeringen vil gi barn og unge gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter, og ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.

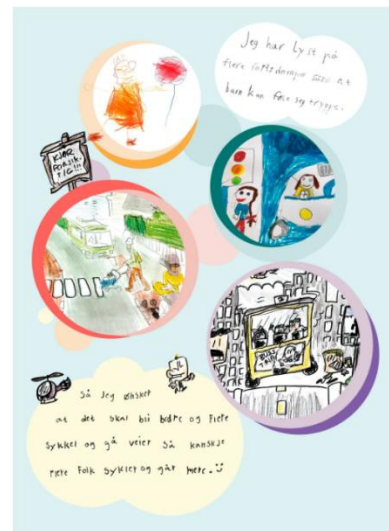
Nasjonal gåstrategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet (Statens vegvesen, 2012), har som mål at det skal være attraktivt å gå, og at flere skal gå mer. Hverdagsgåing i byer og tettsteder der potensialet er størst er prioritert.

Gåstrategi for Nord Jæren 2018-2033 (Bymiljøpakken, 2017 og Stavanger kommune, 2018), har som hovedmål at det skal være enklere og mere attraktivt å gå slik at flere går mer. Gåstrategien skal følges opp av den enkelte kommune.

Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke (2020), sier at gående og syklende skal prioriteres foran alle andre trafikanter, og at det skal planlegges for et sammenhengende gangnett i tettsteder og nærturområder.

Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2034 og Planprogrammet for kommuneplanens arealdel 2023-2040, sier at gange er et sentralt tema for å oppnå målene i samfunnsdelen om bl.a. «grønn spyspiss», kortreist hverdagsliv og aktiv transport.

Veksten i persontransport i de store byene skal komme innen kollektivtransport, gåing og sykling. Til sammen gir dette grunnlag for en arealutvikling med flere korte reiser, der gange er konkurransedyktig mot biltrafikk.

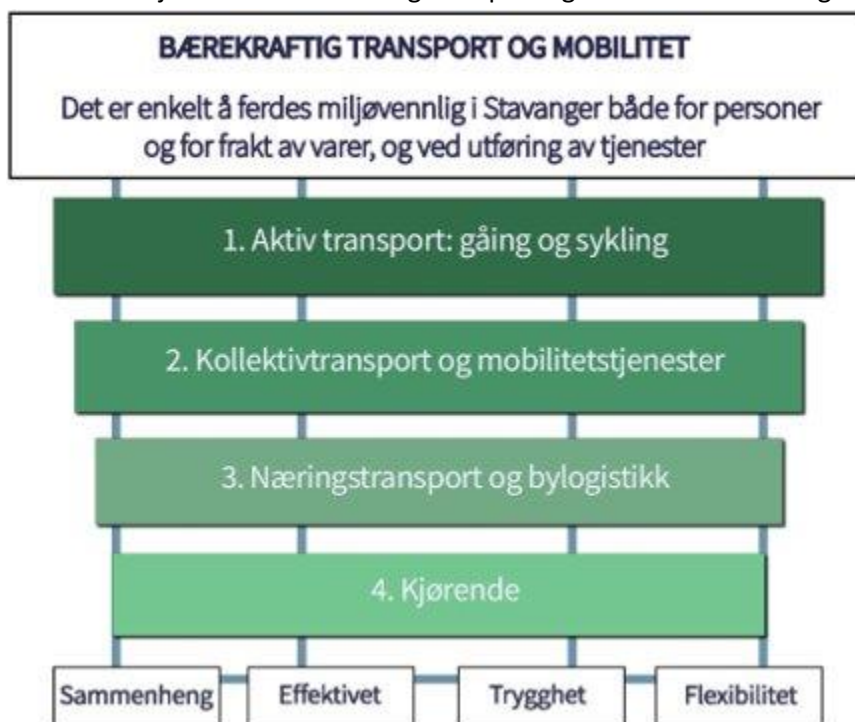


Figur 1 Barnas transportplan

3 HVOR VIL VI?

3.1 Visjonen for bærekraftig transport og mobilitet

Stavanger kommune sin visjon for en bærekraftig transport og mobilitet er som følger:



3.2 Mål for gange

Kommunens nye arealstrategi legger vekt på å bruke og utvikle arealene innenfor byggesonen der aktiviteten er størst. Denne legges til grunn for prioriteringer i gåstrategien. Ved å tilrettelegge godt for gående mellom bosted og hverdagslige gjøremål vil Stavanger kommune være fylt med mennesker som lever et aktivt liv og gjør kommunen levende. Dersom korte bilturer erstattes med gange eller sykkel, kan denne andelen økes fra dagens 33 % til 41 % (jf. kapittel 4 og Bayer 2020). For å bidra til bærekraftig mobilitet gjennom å tilrettelegge for gående har vi følgende hovedmål:

*Flere skal gå mer i et sammenhengende, attraktivt og trygt gangnett.
I 2040 skal gangandelen være minimum 30 %.*

Det er viktig at det er sammenheng i gangforbindelser mellom bolig og ulike målpunkt, og at gangtilbudet er innenfor en akseptabel avstand for å utføre hverdagens gjøremål. Særlig for barn og unge er det å ha sammenhengende og trygge gangforbindelser viktig. For å få full uttelling for etablering av bussvei og andre kollektivtilbud er det avgjørende at holdeplasser og terminaler har god tilgjengelighet fra bolig- og arbeidsplassområder. For å nå hovedmålet ønsker vi derfor at:

*Flere skal gjennomføre en hel reise til fots fra start til endepunkt.
Flere skal gå i sitt nærmiljø uansett hvor de bor (reiser innenfor 2 km fra boligen).
I 2040 skal 90 % av barn og unge gå eller sykle til og fra skolen.
Flere lengre turer skal foretas til fots i kombinasjon med kollektivtransport.*

For de utvalgte tematiske innsatsområdene har vi følgende mål/strategier:

Arealbruk og lokalisering:

Utvikle byen og tettstedene for gåing med korte og direkte gangavstander mellom hverdagens gjøremål og til kollektivtransport; 10 minutters byen.

Sammenhengende hovedgangnett:

Utvikle et sammenhengende og finmasket hovedgangnett, med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og tilstrebet universell utforming.

Fysisk utforming:

Utvikle attraktive gangforbindelser med omgivelser.

Samspill i trafikken:

Prioritere gående høyest i trafikken og ved utforming og opparbeiding av trafikkanlegg.

Gåkultur:

Motivere folk til å gå mer i hverdagen gjennom blant annet bevisstgjøring og holdningskapende arbeid.

4 METODE OG PROSESS

4.1 Hvordan er kunnskap innhentet?

I gjeldende kommuneplaner og reguleringsplaner er det et godt kunnskapsgrunnlag for å jobbe videre med gange. Plankart, bestemmelser og retningslinjer gir tydelige føringer. Gjeldende kommuneplan for tidligere Stavanger kommune gir føringer for utarbeiding av barne- og ungdomstråkk, snarveiprosjekt og trafiksikkerhetsplaner. Dette er gjennomført i flere kommunedeler og gir nyttig lokalkunnskap om tilbudet for gående. Pågående og gjeldende områdereguleringer tar også opp temaet gange. Nærmiljøundersøkelsen som ble besvart av alle kommunedeler nylig, gir også verdifull kunnskap om hva folk verdsetter samt ønsker forbedret.

4.2 Hvilke analyser er foretatt?

Som kunnskapsgrunnlag og for å velge analysetema og innsatsområder i gåstrategien har vi lagt veileder *Lokale gåstrategier og planer for gående* (Statens vegvesen, 2014) til grunn. Vi har gjennomført registreringer og analyser av dagens gangtilbud på både overordnet og detaljert geografisk nivå i Rennesøy kommunedel ved bruk av SWOT-analyse. SWOT er en forkortelse for strengths (styrker), weaknesses (svakheter), opportunities (muligheter), og threats (trusler). I gjennomføringen av analysen har vi sett på styrker og svakheter i det eksisterende, samt muligheter og utfordringer i det vi ønsker å gjøre annerledes. Vi har konsentrert oss om følgende tema i analysen:

- landskap
- bosetning
- målpunkt
- trafikale forhold
- gangnett
- reisevaner

Det har vært viktig å synliggjøre kvaliteter og mangler, samt belyse muligheter for å styrke gangtilbudet. SWOT-analysen anbefales brukt i det videre arbeidet med hovedgangnett og lokalgangnett i kommuneplanens arealdel.

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) for Nord-Jæren og for Stavanger er kunnskapsgrunnlag for reisevaner og reisemiddelfordeling i regionen. Areal- og transportplanleggings (ATP)-modellen er en metode og hjelpeverktøy i samordnet areal- og transportplanlegging. Vi har gjennomført ATP-analyser om gående for å få fram tilgjengelighet og potensiale for gangtrafikk ulike steder i kommunen. Metodene er nærmere beskrevet i neste kapittel.

I arbeidet med å definere et lokalgangnett og hovedgangnett har særlig kartdata (fkb-data), flyfoto, gjeldende planer og ulike eksisterende gangnett (gang- og sykkelveier, fortau, turveier ol.) vært viktig, i tillegg til øvrige analyser og kunnskapsgrunnlag.

4.3 Innsatsområder

De geografiske innsatsområdene i *Gåstrategi for Nord Jæren 2018-2033* er valgt ut fra målpunkt som tiltrekker seg mange gående. Innenfor de geografiske satsingsområdene er det valgt tematiske innsatsområder som skal prioriteres. Dette viderefører vi i gåstrategien for Stavanger:

Geografiske innsatsområder/målpunkt som tiltrekker seg mange gående prioriteres:

- skoler

- sentre: bysentrum, kommunedelssentra og lokalsentra
- kollektivholdeplasser
- viktige regionale målpunkt og mye brukte turområder

Tematiske innsatsområder innenfor de geografiske satsingsområdene som skal prioriteres:

- Arealbruk og lokalisering: *Utvikle byen og tettstedene for gåing med korte og direkte gangavstander mellom hverdagens gjøremål; 10 minutters byen.*
- Sammenhengende hovedgangnett: *Utvikle et sammenhengende (og finmasket) hovedgangnett, med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.*
- Fysisk utforming: *Utvikle attraktive gangforbindelser med omgivelser.*
- Samspill i trafikken: *Prioritere gående høyest i trafikken og ved utforming og opparbeiding av trafikkanlegg.*
- Gåkultur: *Motivere folk til å gå mer i hverdagen gjennom blant annet bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid.*

4.4 Hvordan forankres gåstrategien?

Mål og innsatsområder forankres i kommuneplanens arealdel gjennom temakart for hovedgangnett og lokalgangnett, bestemmelser og retningslinjer, samt gjennom handlingsplan for oppfølging av gåstrategien.

5 HVA HAR VI?

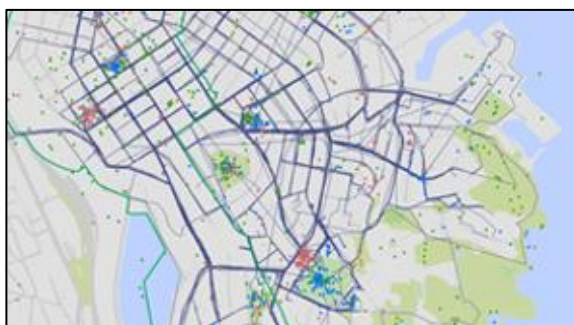
I vårt arbeid med status, analyser og anbefalinger, har vi forsøkt å kartlegge dagens gangmønstre. Dette er gjort gjennom å avdekke kvaliteter og utfordringer/mangler i gangnettet og muligheter og strategier for å gjøre gåing mer attraktivt for flere. Gjeldende føringer i planer og dokumenter er en viktig del av kunnskapsgrunnlaget, i tillegg til reisevaneundersøkelser og ATP-analyser (areal- og transportanalyser) som kan vise tilgjengelighet for gående i tid og avstand samt antall gående.

5.1 Føringer fra planer og dokumenter

I gjeldende kommuneplans arealdel (KPA) for Stavanger kommune er det retningslinjer om at:

- gangforbindelser bør være sammenhengende og kortest mulig til viktige målpunkt
- gangforbindelser bør være attraktive, trafiksikre og trygge
- snarveier bør ivaretas
- tettheten mellom gangforbindelser bør være 50-75 meter
- gangforbindelser sikres i anleggsperioden

Gjeldende KPA gir føringer for gjennomføring av barne- og ungdomstråkk, snarveiprojekt og trafiksikkerhetsplaner.



Figur 2 Fra rapport om barnetråkk i Stavanger



Figur 3 Fra snarveiprojektet i Hillevåg, Stavanger. Grønne linjer viser mulige nye snarveier

Reguleringsplaner iverksetter overordnede føringer.

Nærmiljøundersøkelsen i KPA-arbeidet i 2021 gir kunnskap om hva folk verdsetter og ønsker skal forbedres for gående. Her er noen sitater fra nærmiljøundersøkelsen:

*Synes det er dumt det ikke er lys på noen av lekeplassene og langs hele gåveien
Stort behov for gang og sykkelsti fra Eltarvåg til Østhusvik
Jeg går hver dag, men det er litt langt fra meg til de jeg vil være med
Gangvei, buss, gatelys*

I tillegg gis det føringer for gange i 52 hverdagsturer, turveier og grønne spaserdrag, ortofoto og fkb (felles kartdatabase)-data.

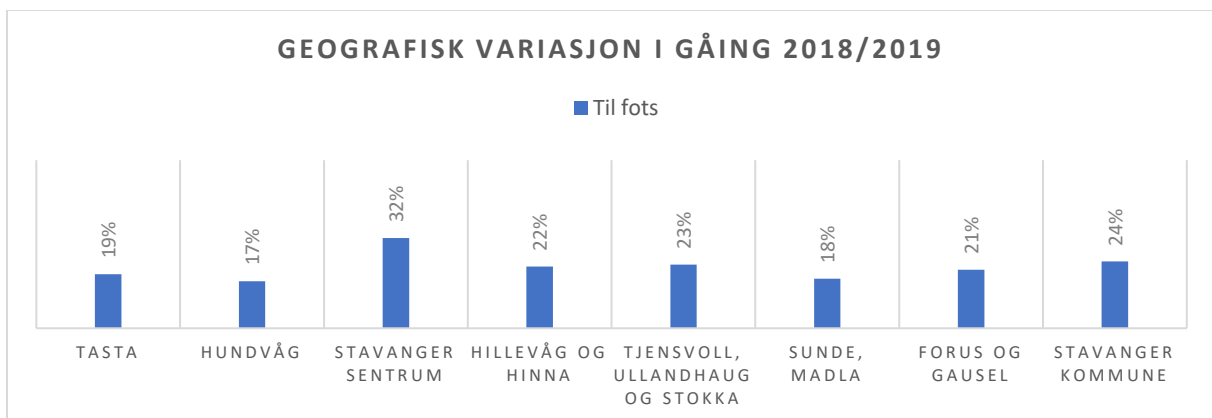
5.2 Kartlegging og analyser av fysiske forhold og adferd

5.2.1 Reisevaner og areal- og transportanalyser

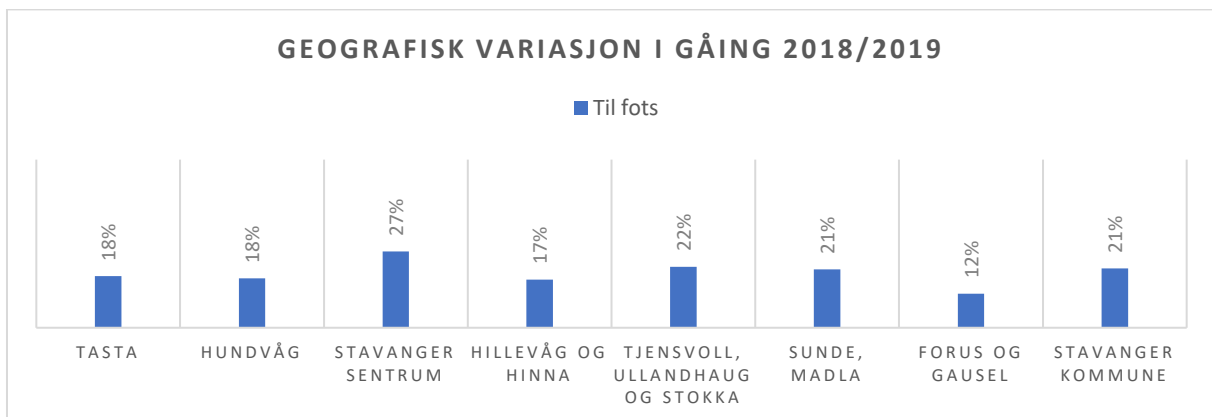
Nasjonal RVU for Nord-Jæren og Stavanger viser en stabil gangandel. Reisevaneundersøkelsen for 2018/19 viser at 24 % av innbyggerne går, mens 45 % kjører bil på daglige turer. Undersøkelsen viser også at hele 42 % av reisene er under 3 km, og dermed enkelt kan foretas til fots eller med sykkel. Avstand har betydning for gangturer. Vi ser at 65 % går på reiser under 1 km, 30 % på reiser innenfor 2 km, og 9 % innenfor 3 km.

Dersom vi skiller kommunen i ulike soner, ser vi at gangandelen ligger på 32 % blant bosatte i sonen Stavanger sentrum og boligområdene rundt dvs. området innenfor bomringen. I sonen Hillevåg og Hinna, dvs. bybåndet mellom bomsone sentrum og Forus, er gangandelen blant bosatte 22 %. Gangandelen i Stavangers del av Forussonen er 21 %. Det er bosatte i sonene Hundvåg og Sunde/Madla som har lavere gangandeler med henholdsvis 17 % og 18 %.

Vi ser at gangreiser til de ulike sonene jevnt over ligger litt lavere enn gangandelen blant bosatte. Med 27 % er gangandelen høyest for reiser til sentrum og områdene rundt. Deretter følger sonen Tjensvoll, Ullandhaug og Stokka med gangandel på 23 %, og Sunde, Madla med gangandel på 21 %. Sonen Forus og Gausel har lav gangandel. Det er kun 12 % som går til gjøremål i denne sonen.

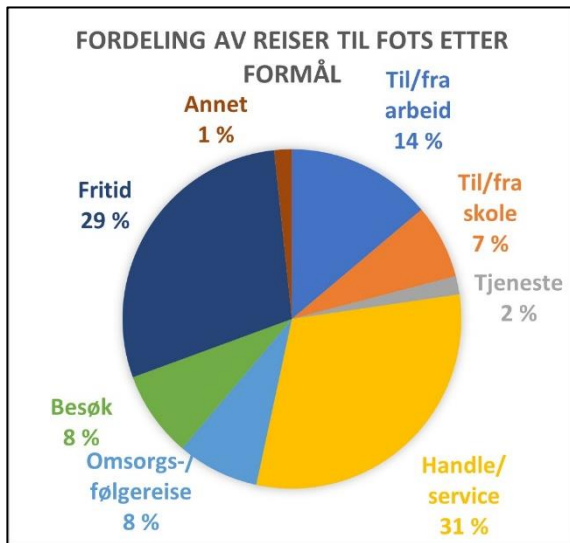


Figur 4. Geografisk variasjon i gåing i Stavanger og blant bosatte i ulike soner ut fra utviklingsakser og Bymiljøpakkens bomsnitt RVU2018/2019.

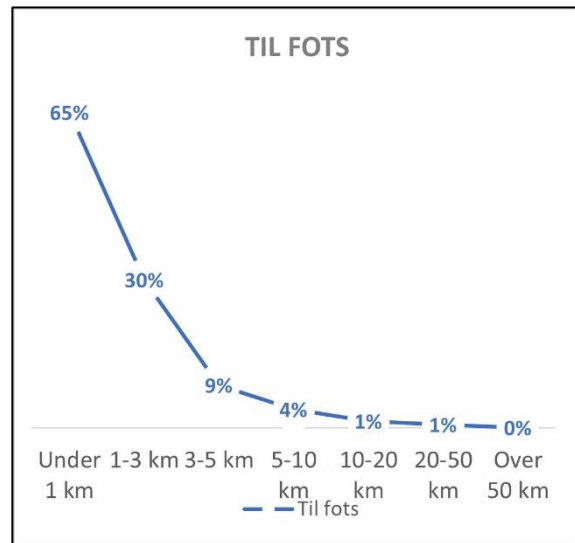


Figur 5. Geografisk variasjon i gåing i Stavanger til ulike soner ut fra utviklingsakser og Bymiljøpakkens bomsnitt RVU2018/2019.

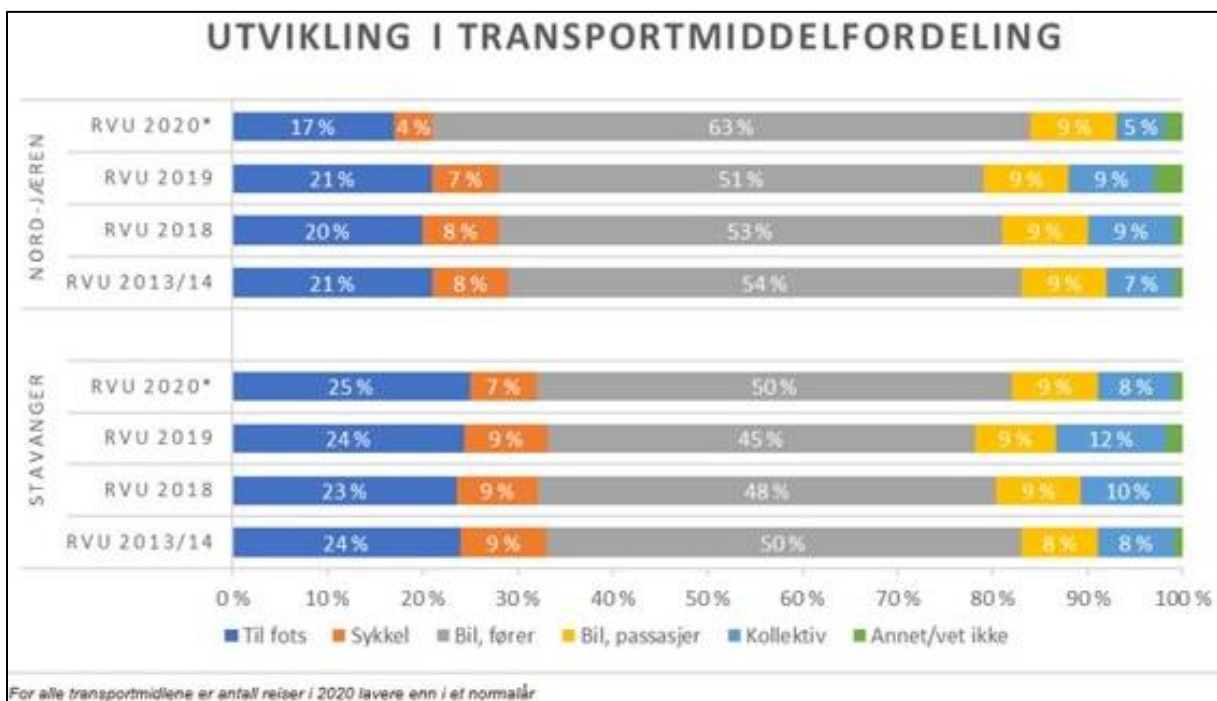
Dette viser at potensialet for flere gangturer er stort. Dersom det blir mere attraktivt å gå, vil trolig flere velge gange framfor bil i hverdagen. Vi ser at bosatte i Stavanger over 13 år går mest til handle- og serviceformål (31 %) og fritidsformål (29 %).



Figur 6 Fordeling av reiser til fots etter formål med reisen.
Kilde: RVU 2018/2019



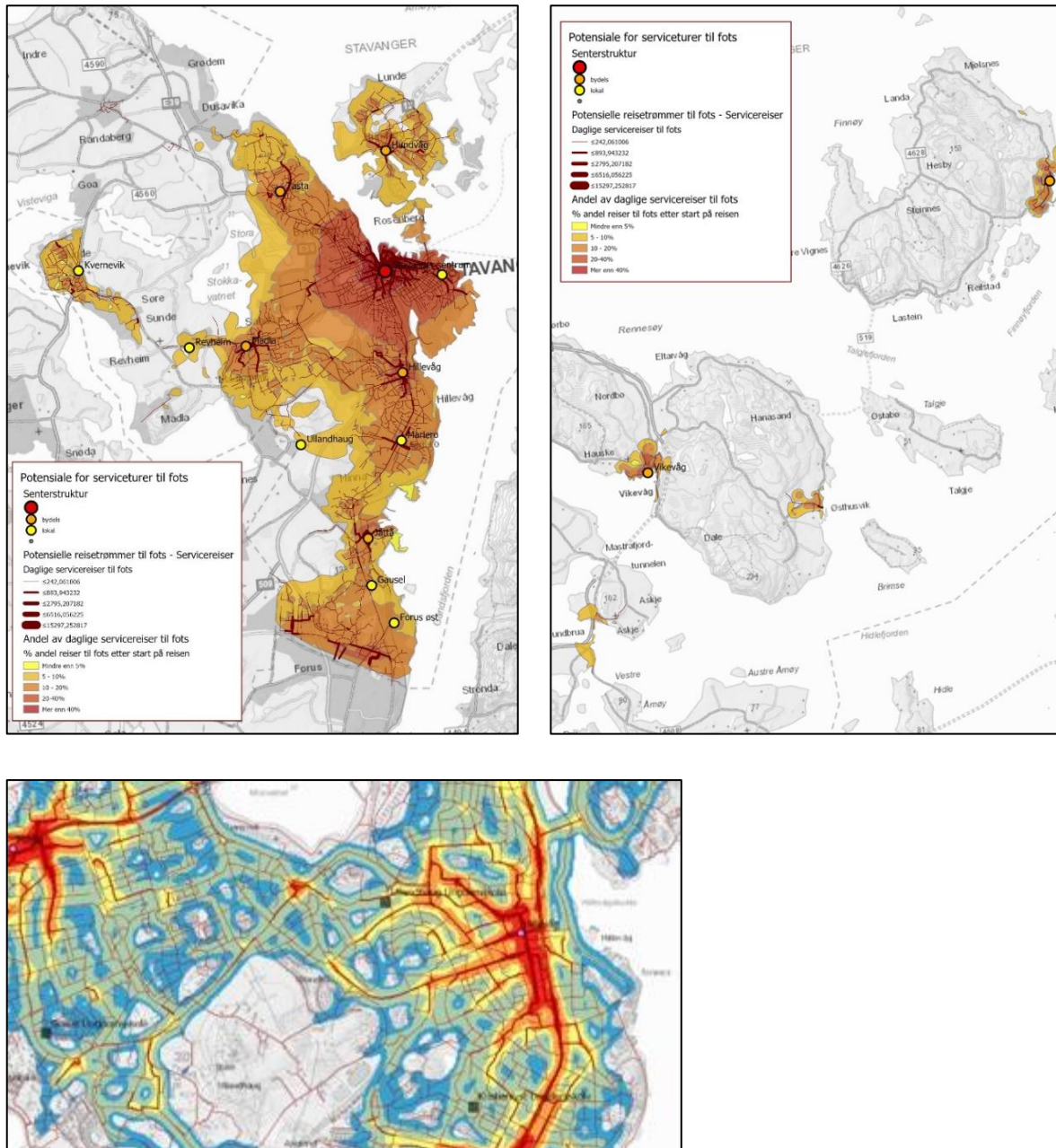
Figur 7 Andel reiser til fots innenfor ulike reiseavstander. Bosatte i Stavanger. Kilde: RVU 2018/2019



Areal- og transportplanleggings (ATP)-modellen er et gisverktøy/kartverktøy vi har brukt til å gjøre analyser om gående; hvordan de beveger seg mellom hverdagens gjøremål og hvor potensialet for gående er størst. Analysen viser at potensialet for gangturer er størst rundt sentrum og der det bor tettest med folk (rødt/mørk brun i kartskissene under). Asplan Viak, som har utviklet metoden, beskriver modellen slik: «**ATP-modellen** er både en metode og et hjelpeverktøy for bruk i samordnet areal- og transportplanlegging. Her analyseres sammenhengen mellom arealbruksmønstre og transportbehov, transporttilbud og trafikk. Resultatene er velegnet for bruk i vanlige

planleggingsoppgaver og trafikkvurderinger. (...) Analysene baseres på stedfestet informasjon om bosetting, bedrifter og arbeidsplasser på detaljert nivå, gjerne gateadresse. (...)».

ATP-analysen tar ikke hensyn til kvalitative forhold. Det er bare strukturelle trekk ved bosetting, arbeidsplasslokalisering og servicefunksjoner som ligger til grunn for resultatet. ATP-analysen er lagt til grunn i arbeidet med å definere et lokalgangnett og hovedgangnett i gåstrategien og kommuneplanen.



Figur 8 ATP-analyse viser hvor gangpotensialet er størst (markert med rødt/mørk brun)

5.2.2 Gangnettet

Dagens gangtilbud i Stavanger består av et nettverk av ulike typer løsninger: Fortau, gangveier, gang- og sykkelveier, sykkelvei med fortau, gater, gågater og byrom, turveier og turstier, samt snarveier (både «formelle» og «uformelle»). Noen steder henger gangnettverket godt sammen og har gode

kvaliteter i form av nok areal og attraktive omgivelser, andre steder ikke. Store deler av kommunen har lite høydevariasjon i terrenget, noe som gjør det enkelt å gå.

5.2.3 Trafikale forhold

Trafikale forhold har betydning for gående sin mulighet til å komme fram, for trygghet og trafiksikkerhet og for opplevelsen av gåturen. I Stavanger er veier som E39 og fylkesveier, bussveien, jernbanen og store bygninger barrierer for gående. Fortau langs boligater er ofte senket ned i avkjørsler, i tillegg til kantsteinen langs fortauet, noe som gjør fortauet "humpete" og lite gåvennlig. Sikre krysningspunkter på viktige steder mangler enkelt plasser, eller er lite tiltalende (f.eks. trange, mørke underganger). Lite areal til gående og prioritering av biltrafikk er også til hinder for gange. Det samme er kjedelige omgivelser, få hvilesteder (benker ol.) osv. På øyene er trafikken i større grad bilbasert, og tilrettelegging for gående og syklende ikke like utbygd som i byen.

5.2.4 Målpunkt

I arbeidet med å tilrettelegge bedre for gående har vi sett på hvilke målpunkt som er viktige for gående å nå fra bosted og arbeidsplass: sentra (sentrum, kommunedelssenter, lokalsenter), skoler og universitet, sykehus, mye brukte kollektivstopp og friområder. Målpunktene i et overordnet hovedgangnett ligger lengre fra hverandre enn målpunktene i et lokalgangnett, som i større grad skal betjene gåing i nærmiljøet mellom målpunkt der færre skal til. Dette omtales nærmere i kap. 7.

5.3 utfordringer og muligheter for gange i Stavanger

Utfordringer i Stavanger er mange korte bilturer, manglende tilgjengelighet og tilrettelegging for gående, opplevelsen av utrygghet og dårlig trafiksikkerhet, manglende attraktivitet og utflytende bystruktur med flere spredte sentra. Dette gjør det krevende å rette innsatsen for gange mot ett spesielt område.

Ut fra kvaliteter og utfordringer som er avdekket anbefaler vi at det gjøres en innsats innenfor følgende områder:

- Skape målpunkt som vekker interesse ut fra:
 - Beliggenhet
 - Programmering
 - Formspråk og materialitet
 - Romlig struktur
 - Beskyttelse og høy trygghetsfaktor
- Geografiske målpunkt:
 - Skoler
 - Sentrumsområder
 - Kollektivholdeplasser
 - Regionale og lokale turområder
- Tematiske innsatsområder:
 - Arealbruk og lokalisering
 - Sammenhengende hovedgangnett
 - Fysisk utforming

- Samspill i trafikken
- Gåkultur

Vi anbefaler at SWOT-analyse videreutvikles som verktøy for å ivareta gange i planarbeid. I tillegg anbefaler vi at barne- og ungdomstråkk og snarveiprojekt som metode videreføres for å få utvidet kunnskap om gange i kommunen.



Figur 9 En viktig gangforbindelse langs Kannikbekken inn mot Stavanger sentrum

6 HVORDAN GJØR VI DET?

For å bidra til å nå målet om at flere skal gå mer i et sammenhengende, attraktivt og trygt gangnett har vi ut fra lokale forhold og utfordringer pekt ut noen innsatsområder. Følgende geografiske innsatsområder er valgt ut fra hvor man tror det er størst potensial for vekst i gangtrafikken: skoler, sentrumsområder, kollektivholdeplasser samt regionale og lokale turområder. Som virkemiddel for å øke gangandelen har vi valgt følgende tematiske innsatsområder: gåvennlig arealbruk, sammenhengende hovedgangnett, attraktive gangforbindelser, samspill i trafikken og motivering.

6.1 Geografiske innsatsområder/målpunkt

Influensområdet (hvor langt folk er villige til å gå) for gående vil variere avhengig av type målpunkt. Det er viktig å skape målpunkt som vekker interesse gjennom beliggenhet, programmering, formspråk og materialitet, romlig struktur, samt beskyttelse og høy trygghetsfaktor.

6.1.1 Skoler

Skoler som målpunkt omfatter barne- og ungdomsskoler samt videregående skoler. I tillegg er universitet et viktig målpunkt innenfor undervisningssektoren. Gangforbindelser i influensområdet til barne- og ungdomsskoler bør prioriteres innenfor en radius på 500 meter. I forhold til videregående skoler er det særlig viktig å prioritere gangforbindelser mellom kollektivholdeplasser og skole.

6.1.2 Sentrumsområder

Sentrumsområder som innsatsområde vil være bysentrum, kommunedelssentra og lokalsentra. Her gjør folk sine daglige gjøremål kombinert med formelle og uformelle møtesteder og byliv. Gangforbindelser innenfor 1000 meter fra Stavanger sentrum skal prioriteres. For kommunedelssentra og lokalsentra er en radius på 500 meter det viktigste influensområdet.

6.1.3 Kollektivholdeplasser

Gange til kollektivholdeplasser er et innsatsområde som favner både holdeplass- og knutepunktssområder og områder innen gangavstand til disse. I gåstrategien er hovedfokus rettet mot holdeplasser langs jernbanen og bussveien. Gangavstand som skal prioriteres ut fra holdeplassene for bussveien og jernbanen er 500 meter.

6.1.4 Regionale målpunkt og turområder

Universitetssykehuset er et viktig regionalt målpunkt som tiltrekker seg mange gående. Det samme gjelder for mye brukte regionale og lokale turområder som ligger inntil utbygde områder.

6.2 Tematiske innsatsområder

6.2.1 Arealbruk og lokalisering

Kommunen skal tilrettelegge for en gåvennlig arealbruk hvor innbyggerne kan gå til og fra daglige gjøremål som jobb, skole og barnehage, samt holdeplasser. I planlegging av nye infrastrukturer skal gående, syklist og kollektivreisende gis best mulig vilkår.

Mål/strategi:

Utvikle byen og tettstedene for gåing med korte og direkte gangavstander mellom hverdagens gjøremål og til kollektivtransport; 10 minutters byen.

Virkemidler/tiltak:

- etablere et finmasket gangvegnett med effektive og logiske gangforbindelser i influensområder til viktige målpunkt
- redusere barriereeffekt for gående ved utforming av veger, bygg og andre anlegg
- tilrettelegge for fortetting og sentrale boligområder, uten at det går på bekostning av kvalitet
- bevare og tilrettelegge for arbeidsplasser, offentlige institusjoner og servicefunksjoner i sentra
- ivareta fotgjengere i infrastrukturplanleggingen
- tilrettelegge for gange i kombinasjon med kollektivtransport
- sikre grønne arealer og gangforbindelser til og i grønne arealer

6.2.2 Sammenhengende hovedgangnett

Det skal etableres gode og sammenhengende gangforbindelser til og gjennom sentra og innenfor influensområdet til målpunktene, samt mellom målpunktene. Et sammenhengende og finmasket hovedgangnett for hele reisekjeder skal gjøre det enkelt, attraktivt, sikkert og effektivt å gå.

Mål/strategi:

Utvikle et sammenhengende (og finmasket) hovedgangnett, med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming.

Virkemidler/tiltak:

- videreutvikle plan for gangnettet med differensiering i hovedgangforbindelser, lokale gangforbindelser, snarveier og turveier
- etablere nye snarveier og gangforbindelser der det er manglende lenker
- gjøre gangnettet rundt skolene til attraktive og trygge skoleveier innen gangavstand på 2 km
- etablere kryssing av store barrierer for å redusere gangavstand til og mellom viktige målpunkter
- veivisningsskilt for gående og skilting av gangavstander til målpunkt



Figur 10 Gang- og sykkelforbindelse langs Gandsfjorden

6.2.3 Fysisk utforming

Det skal opparbeides attraktive gangarealer som er tilgjengelige og trygge og som har en høy stedsverdi. Omgivelsene skal gi tilstrekkelig opplevelserikdom i byrom og på møtesteder. Det skal settes av nok plass til målrettet gangtrafikk og attraktive aktiviteter, viktige lokale stedskvaliteter og aktivt byliv. Forhold som er viktige for den gående sin opplevelse kan være publikumsfunksjoner i 1. etasje mot gater og gangareal, naturkvaliteter, aktivitetsområder, benker, luftkvalitet og støynivå. De gåendes behov for framkommelighet, sammenhengende reisekjeder, universell utforming og forutsigbar standard må ivaretas.

Mål/strategi:

Utvikle attraktive gangforbindelser med omgivelser.

Virkemidler/tiltak:

- vektlegge kvalitet og stedsverdi i opparbeidelsen av uterom og gangforbindelser
- fokus på trygge fotgjengerområder
- særskilt fokus på trygge skoleveier
- sentrale målpunkt, gangakser og byrom skal være universelt utformet
- drift og vedlikehold av gangarealer skal sikre framkommelighet året rundt
- det skal sikres god belysning, godt underlag og møblering på møtesteder
- ivareta og styrke vegetasjon langs gangforbindelser



Figur 11 Gangforbindelse til skolen på Vikevåg



Figur 12 Hvile og opplevelse underveis

6.2.4 Samspill i trafikken

Gående skal prioriteres i utforming av trafikkanlegg samt ved regulering av samhandling i trafikken. Det skal gis et sikkert og trygt trafikkmiljø for fotgjengere og konflikter med andre trafikanter skal reduseres.

Mål/strategi:

Prioritere gående høyest i trafikken og ved utforming og opparbeiding av trafikkanlegg.

Virkemidler/tiltak:

- prioritere gående der gatearealet er knapt
- etablere gode overganger mellom holdeplass og nærliggende gangforbindelser
- vurdere å innføre 30 km/t for motorisert trafikk
- vurdere å innføre restriksjoner på bilbruk og fartsreducerende tiltak i ulike soner
- legge til rette for at fotgjengere primært skal krysse veg i samme plan
- vurdere å gjøre om vei til gate

6.2.5 Gåkultur

Kommunen ønsker å videreutvikle en allerede godt etablert gåkultur med særlig vekt på å få flere til å gå til hverdagens gjøremål. Kommunen skal bidra til å øke kunnskapen om gange, og formidle denne kunnskapen videre til planleggere, politikere og beslutningstakere. Kommunen skal jobbe aktivt ut mot befolkningen for å skape en sterk gåkultur i Stavanger kommune.

Mål/strategi:

Motivere folk til å gå mer i hverdagen gjennom blant annet bevisstgjøring og holdningskapende arbeid.

Virkemidler/tiltak:

- motivere til å gå mer
- øke kunnskap om gåing gjennom informasjon og kommunikasjon
- holdningskapende arbeid rettet mot barn og unge spesielt



Figur 13 Gangforbindelse i sentrum med kulturhistorie på veien, Museumsparken i Stavanger

7 TEMAKART FOR GANGNETT

Temakart med et grovmasket *hovedgangnett* og et mere finmasket *lokalgangnett* er utarbeidet som del av gåstrategien, og foreslått i ny kommuneplan.

Hovedgangnettet binder sammen viktige målpunkt, med forgreininger mot boligområder. Det er knyttet bestemmelser til hovedgangnettet i forslag til ny kommuneplan. Da dette er kommunens første gåstrategi har det vært nødvendig å prioritere arbeidsinnsatsen for å komme fram til et forslag til hovedgangnett i denne kommuneplanrulleringen. I tidligere Stavanger kommune har vi derfor prioritert hovedgangnett mellom sentra og viktige målpunkt. I tidligere Rennesøy og Finnøy kommuner er hovedgangnett i sentrum prioritert.

Lokalgangnettet er veiledende, og det er ikke knyttet konkrete bestemmelser til dette i KPA. Lokalgangnett-kartet vil være utgangspunktet for ytterligere finmasking av hovedgangnettet i framtidig planarbeid.

I arbeidet har vi brukt kunnskapsgrunnlag, analyser og metoder beskrevet i kapitlene over, der særlig kartdata og flyfoto, gjeldende planer og ulike eksisterende gangnett (gang- og sykkelveier, fortau, turveier ol.) har vært viktig.

7.1 Lokalgangnett

Beskrivelse av temakart for lokalgangnett:

- Er sammenhengende og relativt finmasket; 100-500 m, men stort sett 300-400 m, avhengig av nærhet til sentra.
- Snarveier kan også benyttes, derfor er ikke lokalgangnettet universelt utformet.
- Knytter sammen målpunkt som skoler, barnehager og lokalsentra, inkl. boligområder.
- Skjermede traseer er valgt, heller enn langs hovedveier.
- Lokalgangnett følger noen steder grøntdrag. Intensjonen er at de to formålene skal styrke hverandre.
- Traseene følger eksisterende gangtilbud, regulerte forbindelser og der det hverken er eksisterende eller planlagte forbindelser.
- Traseene har ulik karakter. Derfor vil det ikke angis én standard for opparbeiding/utforming.
- Lokalgangnettet er utgangspunkt for videre analyser til et mere finmasket hovedgangnett.

7.2 Hovedgangnett

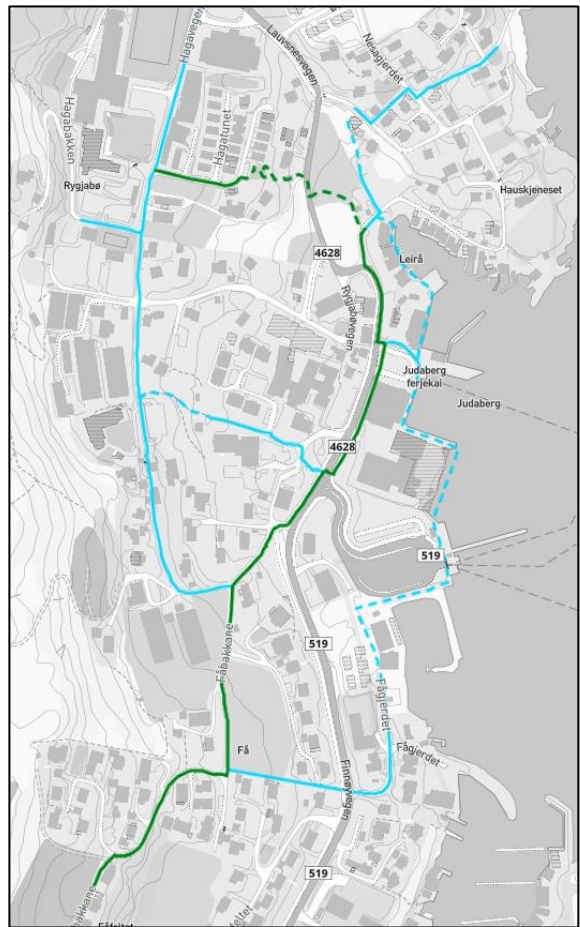
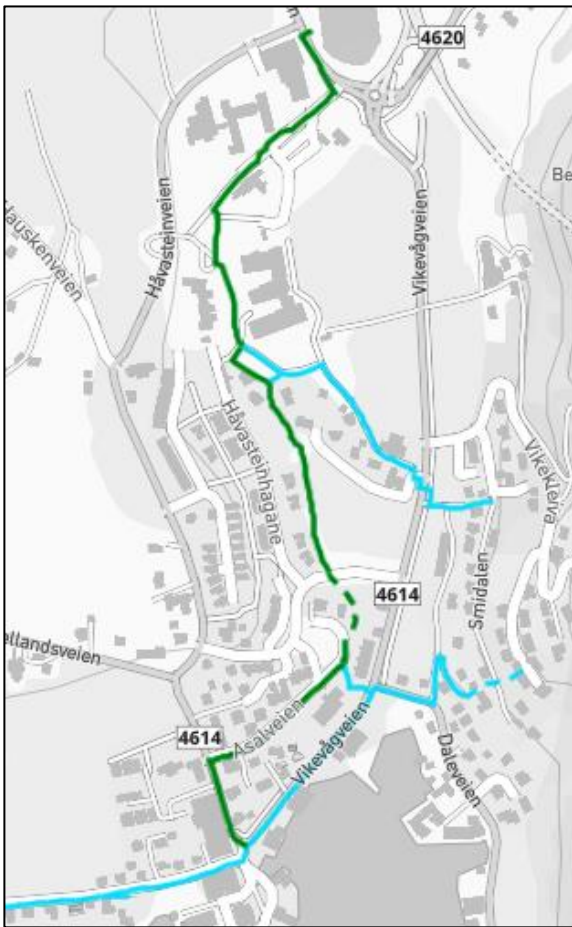
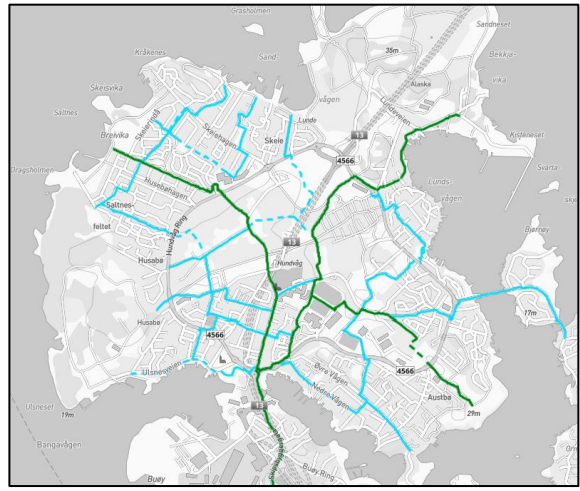
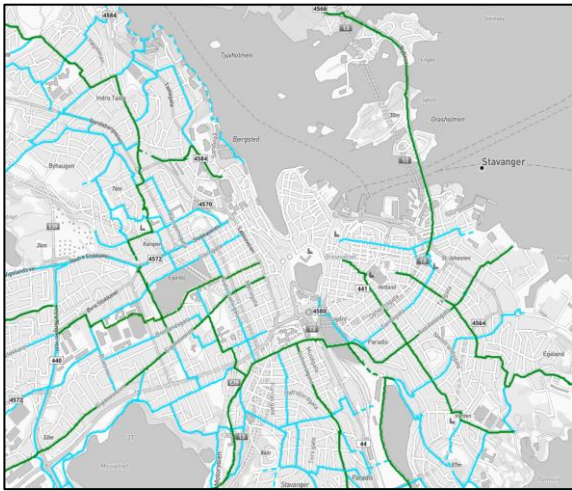
Hovedgangnett skal binde sammen viktige målpunkt som skoler, sentre (bysentrum, kommunedelssentra og lokalsentra), større kollektivholdeplasser, viktige regionale målpunkt og mye brukte turområder, og har forgreininger mot boligområder. Forbindelsene skal sørge for langsgående forbindelser og tverrforbindelser. Hovedgangnettet som er definert i Kommunedelplan for Stavanger sentrum er utgangspunktet for gåstrategiens hovedgangnett inn mot sentrum. Hovedgangnettet vil fungere som temakart til KPA og som grunnlag for oppfølging av gåstrategien og handlingsplan.

Beskrivelse av temakart for hovedgangnett:

- Skal gi gående et eksklusivt gangtilbud med høy kvalitet, på samme måte som andre transportformer har et hovednett. Øke oppmerksomheten omkring gange som transportform.
- Skal binde sammen viktige målpunkt som skoler, sentre (bysentrum, kommunedelssentra og lokalsentra), større kollektivholdeplasser, viktige regionale målpunkt og mye brukte turområder. Har forgreininger mot boligområder.
- Traseene er valgt på grunnlag av høyest antall brukere (nåværende og potensielle), at de er sammenhengende, attraktive, rett fram, tangerer flest målpunkt og er mest mulig flate, og tilstrebet universelt utformet.
- Er relativt grovmasket; 300-1000 m, avhengig av nærhet til sentra.
- Skjermede traseer er foreslått, heller enn langs hovedveier der dette er mulig. Langs hovedveier skal det være g/s-vei og fortau, men dette trenger ikke være det beste alternativet for gående over lengre strekninger.
- Hovedgangnettet følger noen steder grøntdrag. Intensjonen er at de to formålene skal styrke hverandre.
- Det er ofte eksisterende gangtilbud i foreslåtte traseer. Ikke-eksisterende der det er regulert gangnett, pågår eller kommer planer der gangnett ikke er bestemt. Det er tatt hensyn til gangtraseer i pågående områdeplaner.
- Traseene har ulik karakter, derfor er det ikke angitt én standard for hvordan hovedgangnettet skal opparbeides/utformes.
- Hovedgangnettet er førende for neste plannivå gjennom bestemmelser i ny KPA.



Figur 14 Del av hovedgangnettet følger grøntdrag i Vikevåg, Rennesøy

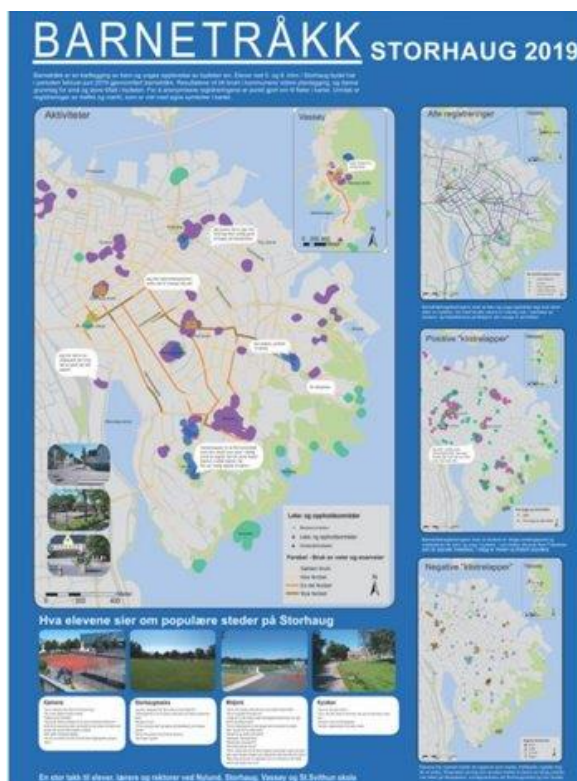


Figur 15 Eksempler på temakart hovedgangnett (grønt) og lokalgangnett (lys blå).

8 OPPFØLGING AV GÅSTRATEGIEN

Gåstrategien skal bidra til at det blir enkelt og attraktivt å ta seg fram til fots i Stavanger. Den retter seg mot planleggere og beslutningstakere på alle nivåer i kommunen, de som utfører daglig drift og vedlikehold, og private aktører. Målgruppe for konkretisering og gjennomføring av strategien er alle som bor og ferdes til fots i kommunen. For at det skal bli enkelt og attraktivt å gå er det derfor viktig at strategien følges opp av alle involverte. Oppfølging av gåstrategien kan blant annet være å utarbeide en handlingsplan for gjennomføring av strategien internt i kommunen. Handlingsplanen bør si noe om følgende (ikke i prioritert rekkefølge):

- oppgradere og utvide eksisterende offentlig gangnett til sammenhengende gangforbindelser
- styrke et helhetlig og sammenhengende hovedgangnett i planlegging og opparbeiding
- bearbeide SWOT som metode og verktøy for videreutvikling av lokal- og hovedgangnett
- prioritere drift og vedlikehold av gangnettet med omgivelser hele året
- prioritere trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående
- oppgradere og etablere trygge, sikre og attraktive skoleveier
- etablere hjertesone ved barneskolene
- gjennomføre barne- og ungdomstråkk for hele kommunen
- gjennomføre snarveiprojekt for hele kommunen
- lage kartbase for snarveier som avdekkes
- merke eksisterende snarveier
- innhente kunnskap/grunnlagsdata om gående ved f.eks. flere tellinger og kartleggingsprosjekt, f.eks. hvilke typer ulykker gående er involvert i
- følge opp kommunens gatenorm med prinsipper fra gåstrategien, bl.a. gi eksempler på gode løsninger som høyner kvaliteten for gående (sitemuligheter, vegetasjon, velstelte, opplevelser underveis)
- gjennomføre ulike aksjoner og kampanjer

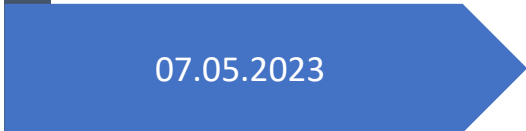



9 LITTERATUR OG REFERANSER

- Lokale gåstrategier, Guro Berge m.fl. 2019
- Veileder for lokale gåstrategier og planer for gående, SVV, 2014
- Går det bra? Kartleggingsmetoder for gående: Gangtrafikk, infrastruktur og omgivelser, SVV, 2017
- Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033
- Gåstrategi for Bergen 2019-2030, utkast mai. 2019
- Gåstrategi for Haugesund kommune, februar 2014
- Gåstrategi for Trondheim, Gå mer – kjør mindre, 2016

10 VEDLEGG

SWOT-analyse for gange Eksempel fra Vikevåg kommunedelsenter, Rennesøy kommunedel, mai 2023



07.05.2023

SWOT-analyse for gange

Eksempel fra

Vikevåg kommunedelsenter,

Rennesøy kommunedel



INNHOOLD

1	REGISTRERING OG ANALYSE	2
1.1	Innledning.....	2
1.1.1	Avgrensning og nivåer	2
1.1.2	Områdebeskrivelse/karakteristiske trekk (fakta)	2
1.1.3	Analyse	2
1.2	Overordnet nivå – Rennesøy.....	3
1.2.1	Områdebeskrivelse/fakta.....	3
1.2.2	Analyse	8
1.2.3	Oppsummering og anbefaling	10
1.3	Detaljert strekningsanalyse Vikevåg	12
1.3.1	Områdebeskrivelse.....	12
1.3.2	Analyse	16
1.3.3	Oppsummering og anbefaling	20

1 REGISTRERING OG ANALYSE

1.1 Innledning

1.1.1 Avgrensning og nivåer

Utgangspunktet for dette arbeidet er ønsket om å teste ut bruken av SWOT-metodikken i registrering og analyse av utvalgte relevante tema som angår gange. SWOT er en forkortelse for strengths (styrker), weaknesses (svakheter), opportunities (muligheter), og threats (trusler). Analysen av gangforbindelser for Vikevåg kommunedelsenter med bruk av SWOT-metodikken som analyseverktøy skal danne grunnlag for bruk av SWOT som metode og verktøy i videreutviklingen av gangnettet i kommunen. Dette er en viktig del av oppfølgingen av gåstrategien. I forslag til ny kommuneplan stilles det nå krav til stedsanalyse i alle prosjekt. SWOT-analyse vil kunne ha en metodisk overføringsverdi i stedsanalysen.

Registrering og analyse i forhold til gange er gjort på et overordnet (meso) nivå og et detaljert (mikro) nivå. Analysen på overordnet nivå prioriterer innsatsområder og lokaliseringen av befolkningstygdepunkt samt viktige målpunkt på kommunedelsnivå. På detaljert nivå går en nærmere inn i senterområdet innenfor kommunedelen og ser på de mer konkrete forholdene for I gangforbindelser.

Gange skjer i det nære, og ikke over lange strekninger. Utsnittet av analyseområdet er med utgangspunkt i der det bor og jobber flest folk (sentrum). Fra sentrum (ikke for hele kommunedelen) er det tatt et utsnitt med radius 1-1,5 km, som er den avstanden folk er villige til å gå.

1.1.2 Områdebeskrivelse/karakteristiske trekk (fakta)

Gjennom en områdebeskrivelse for hvert nivå belyses de viktigste karaktertrekkene, og sammenhengene mellom overordnet og detaljert nivå. Følgende tema beskrives:

- Landskap (terreng, lokalklima)
- Bosetning (hvor folk bor, innbyggertall på de største tettstedene)
- Målpunkt (arbeidsplass- og boligkonsentrasjoner, skoler/barnehager, idrettsanlegg, sentrums- og handelsområder, innfallsporier til turveier, badeplasser, bussholdeplasser, (ref. stedene som nevnes i Barnetråkk). Med arbeidsplasskonsentrasjoner menes samling av (arbeidsplassintensive) virksomheter med høyt antall arbeidsplasser.
- Trafikale forhold (trafikkmengder (ÅDT) for alle trafikantgrupper, fartsgrenser, gangfelt og fotgjengernes krysningspunkt (se på), ulykker med personskaide)
- Gangnett
- Reisevaner

1.1.3 Analyse

I kartlegging- og analysearbeidet er det benyttet SWOT-analyse, også kalt situasjonsanalyse, som planleggingsverktøy for kategorisering. Basert på en SWOT-analyse har vi lettere kunnet gjøre prioriteringer sett i forhold til ulemper, fordeler, muligheter og utfordringer, samt gjøre bedre argumenterte valg.



1.2 Overordnet nivå – Rennesøy

1.2.1 Områdebeskrivelse/fakta

Landskap

Rennesøy ligger nord for Stavanger, og består av flere øyer med sentral beliggenhet i Boknafjorden. De største øyene er Rennesøy og Brimse i nord, sør for disse de tre nesten sammenhengende øyene Mosterøy m/halvøya Askje, Klosterøy og Fjøløy, samt øyene Sokn, Bru og Åmøy lengst sør. Øyene er lave og relativt flate. Bare Rennesøy og Mosterøy når over 100 moh. Både i østlig og vestlig del av Rennesøy er det fjellplatå på over 200 meters høyde med markert brattkant ned mot Mastrafjorden i sørvest. Høyest er Hodnefjellet sørøst på Rennesøy med 234 moh. Et karakteristisk trekk er at flere av øyene i Rennesøy ender i et bratt fall mot sjøen i vest. Øyene er dominert av et åpent jordbrukslandskap med vidt utsyn.

Området er preget av et typisk oseanisk klima med milde vintre, med døgnmiddel på 1°C i februar og 15°C i sommermånedene. Årsnedbøren er i overkant av 1000 millimeter og jevnt fordelt gjennom året.



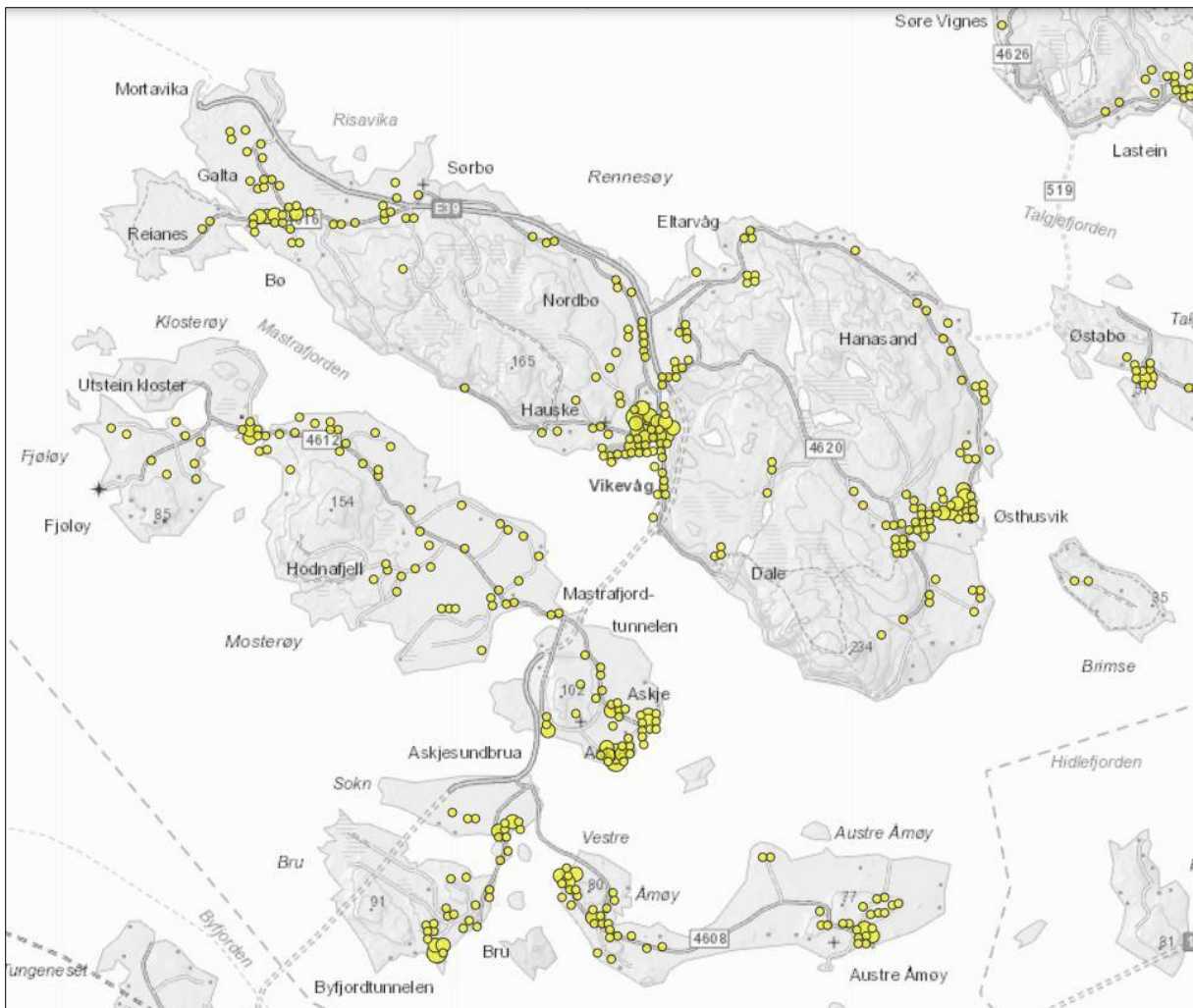
Figur 1 Terrengformer og romlighet i Rennesøy kommunedel. Kilde: NiN Landskap



Figur 2 Vekslende terrengformer i kommunedelen

Bosetning

Rennesøy (inkludert Brimse), Askje og Åmøy er blant øyene i kommunen som har størst befolkning. Rennesøy har høyest befolkning. Rennesøy kommunedel har 5221 innbyggere (SSB 2022). Det er fire tettsteder i Rennesøy kommunedel, det største er Vikevåg med 1341 bosatte, sentralt på sørkysten av Rennesøy. På østkysten av Rennesøy ligger tettstedet Østhusvik med sine 938 innbyggere. På østsiden av halvøya Askje ligger Askje tettsted med 741 innbyggere. Bosetningen på Bru er konsentrert til tettstedet Bru med 495 innbyggere (grunnkrets Sokn-Bru). Befolkningstall for tettstedene er hentet fra SSB 2021 og er oppgitt for grunnkretsen til tettstedet. Utover de definerte tettstedene er bosetningen på øyene dominert av spredt bebyggelse.



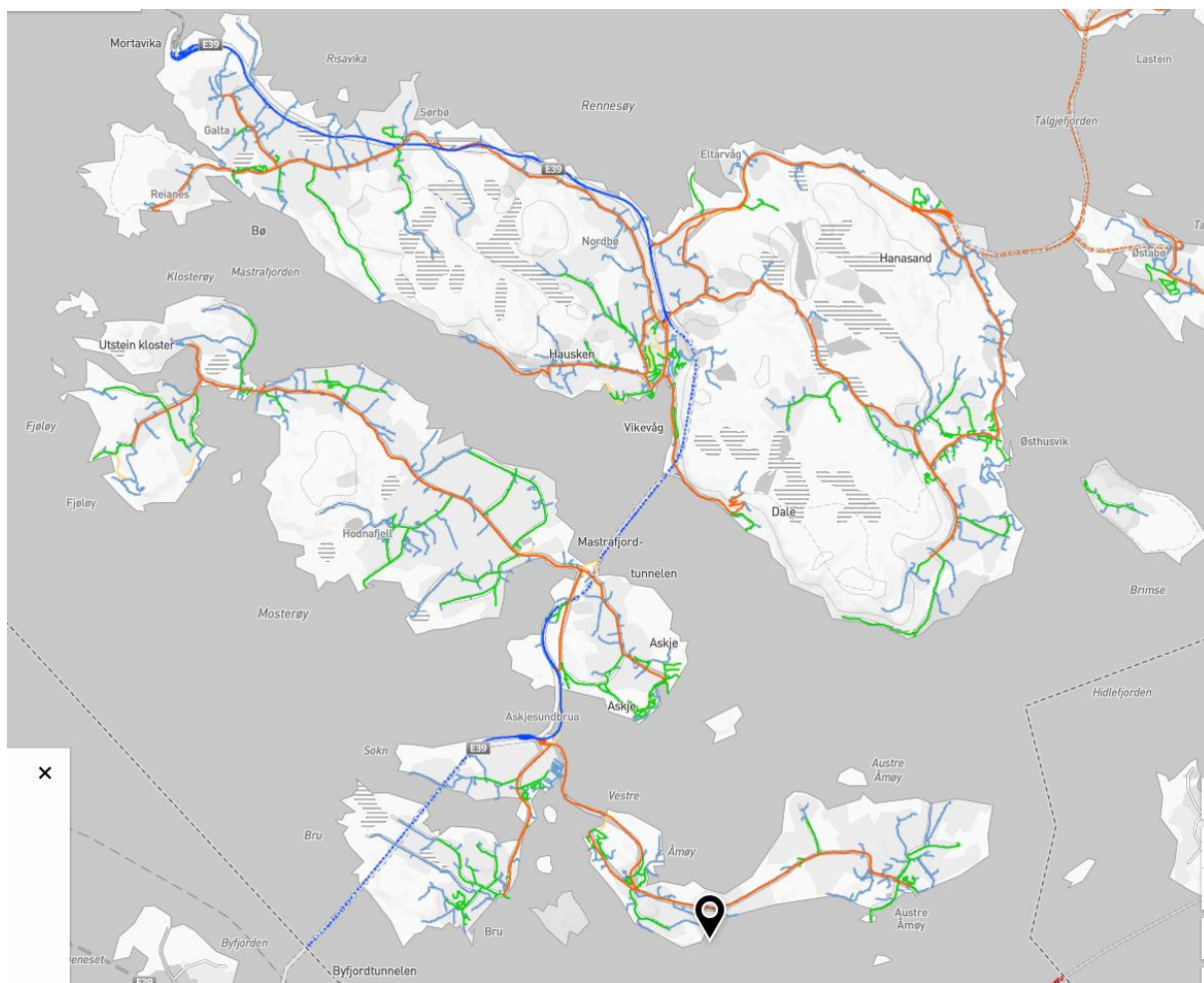
Figur 3 Bosetning og befolkningstetthet, Rennnesøy kommunedel

	Handel- og service	Fritid	Skole og opplæring	Arbeidsplass-konsentrasjoner	Kollektiv
Vikevåg	Kommunedel-senter Innbyggertorg Helsestasjon Bo- og servicesenter Frisør Bibliotek Dagligvareforretning Garnbutikk	Idrettsanlegg Restaurant Innfallsport turområde/ Turvei Kirke	Ungdoms-skole Barneskole Barnehage	Vikevåg sentrum i sør og skoleområdet i nord.	Sentral bussholdeplass
Østhusvik	Dagligvareforretning	Hotell Innfallsport turområde/ turvei		Kaiområdet	Lokale busstopp
Fjøløy, Klosterøy og Mosterøy		Hotell Innfallsport turområde/ turvei Idrettsanlegg	Barneskole	Finnesand på Mosterøy	Lokale busstopp
Askje	Dagligvareforretning	Idrettsanlegg	Barneskole Barnehage	Næringsområde på Vaula	Lokale busstopp
Sokn, Bru og Åmøy		Konferansesenter Utsalgssted for kunst og håndverk Campingplass Innfallsport turområde/ turvei	Barnehage		Lokale busstopp
Sørbø og Reianes		Innfallsport turområde/ turvei			Lokale busstopp

Trafikale forhold

Fartsgrensen på de kommunale veiene i tettstedene og bygdene er 30 km/t i mest sentrale områder, 50 km/t lenger ut, og på fylkesveier mellom bygdene oftest 60 km/t. E39 har fartsgrense 80 km/t.

På E39 Nordbø Nord på Rennesøy, er gjennomsnittlig døgnetrafikk pr. år (ÅDT) 4700 (Statens vegvesen, Trafikkdata). På fylkesveien er ÅDT 1000-1999 på de største veiene og 500-999 på de mindre (NVDB 2016).



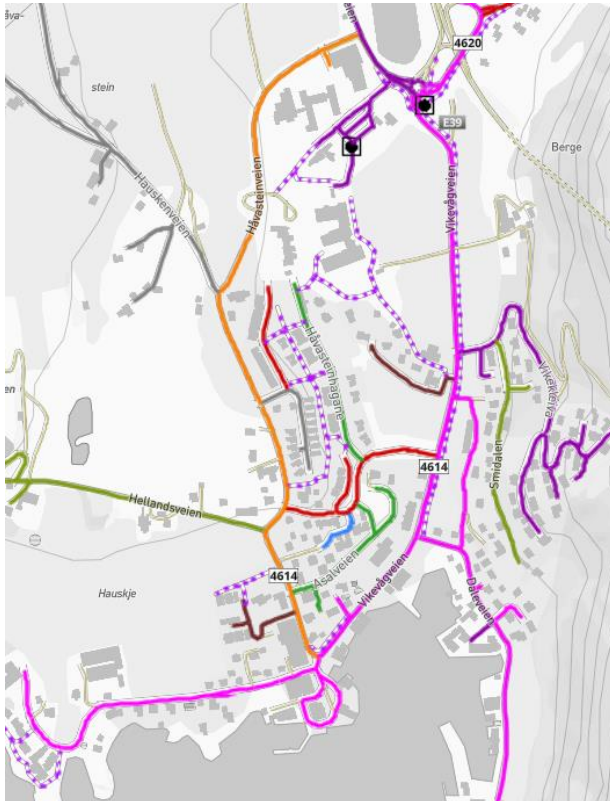
Figur 7 Vegnett, Rennesøy kommunedel. Blå linjer er europa- og riksveg, brune linjer er fylkesveier, grønne linjer er kommunale veier

De ti siste årene har de fleste trafikkulykker skjedd langs E39, men også langs fylkesveiene f.eks. langs Østhusvikveien, Sørbøveien og Askjeveien. Alle involverer bil eller motorsykkel, ingen fotgjengere.

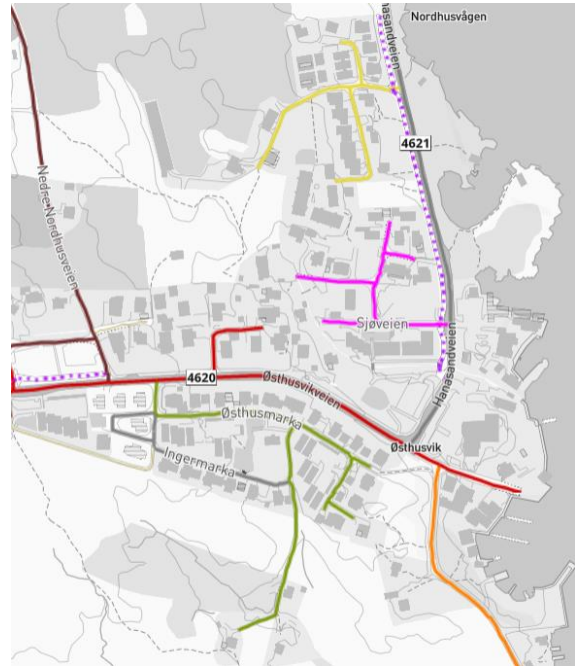
Rennesøy har en trafikksikkerhetsplan som er brukt som verktøy for å fremme trafikksikkerhetstiltak. Sikker skolevei er høyt prioritert her, og Rennesøy har status som trafikksikker kommune. Den senere tid har det vært jobbet med å få på plass parkering og sykkelkur ved kollektivknutepunkt på Sokn, oppgradering ved Bergjekrysset i Vikevåg, og sykkelparkering ved bussholdeplassen ved E39 på Askje. Barnetråkkregistreringer har avdekket at f.eks. Åmøybrua oppleves som farlig fordi den er smal, bilene kjører fort og det mangler fortau (*BARNETRÅKK, Registrering av barn og unges arealbruk i Rennesøy, 2017*). Registreringene gir også et godt innblikk i hvilke områder som er viktige for barn og unge og som bør ivaretas og videreutvikles. Det vises ellers til egen delrapport om trafikksikkerhet i KPA.

Gangnett

Gangnettet i Rennesøy består av gang- og sykkelveier (g/s-veier), bolig-gater, samle-veier, noen fortau og tur-veier. G/s-veier er lagt inn i kommuneplanen langs fylkesveiene. Flere g/s-veier er regulert eller under regulering, og mange er også bygget de siste ti årene, noe som gjør de enklere å bevege seg innad i tettstedene og bygdene for myke trafikanter. Det er noen strekninger med fortau i de største tettstedene og flere er regulert og i ferd med å bygges, f.eks. langs Vikevågveien fra sentrum i Vikevåg til Rennesøy Bo- og rehabiliteringssenter. Fortau ved barne- og ungdomsskolen i Vikevåg er nylig opparbeidet. På broene mellom øyene er det g/s-vei på Bruveien og Askjebrua, men ikke på Åmøyveien og Fjøløyveien.



Figur 8 Vikevåg, Rennesøy. Stiplet linje er gang- og sykkelveg, resterende er vei og gate



Figur 9 Østhusvik. Stiplet linje er gang- og sykkelveg, resterende er vei og gate

Reisevaner

Det finnes ikke reisevanedata for kommunedelen, men en antar at gangandelen er lav og bilandelen høy. Persontransport i Rennesøy kommunedel er i stor grad bil-basert, og kan forklares med lange avstander, tunneler og bruer mellom øyene og begrenset kollektivtilbud. Mange barn er avhengig av skoleskys og skys til aktiviteter. Skoleskys er gratis for barneskoleelever ved avstand over 2 km, og for ungdomsskoleelever om de bor mere enn 4 km fra skolen. Over halvparten av barn og unge tar skolebuss, inkludert flere som betaler for bussen selv.

Barn og unge har i stor grad samme bevegelsesmønster som biltrafikken, og benytter mange steder samme veinett som kjørende. Dette gjelder særlig i spredtbygde områder. Mange opplever veiene som mørke, smale eller skumle fordi bilene kjører fort. Barn og unge møtes ofte på skoler, idrettsbaner, friområder og ved butikker og spisesteder (*BARNETRÅKK, Registrering av barn og unges arealbruk i Rennesøy, 2017*).

1.2.2 Analyse

Styrker	Svakheter	Muligheter	Utfordringer/trusler
Gangnett			
Mange g/s-veier opparbeidet, regulert eller under regulering. G/s-veier langs fylkesveier i KPA.	Ligger langs hovedveier Ikke separering av sykkel og gange. Barn og unge har i stor grad samme bevegelsesmønster som biltrafikken, og	Velge/tilrettelegge for alternativ trasé for gående, skjermet for biltrafikk og sykler.	Privat areal, regulering, kostnader.

	benytter mange steder samme veinett som kjørende.		
Etablerte fortau i sentrale områder.	Smale? Stykkeveis; manglende sammenhenger.		Privat areal, behov for regulering, kostnader.
Relativt flatt terreng i sentraene med lite lys- og lydforurensning.	Manglende tilrettelegging for universell utforming.	Gode forhold for tilrettelegging for UU.	Privat areal, behov for regulering, kostnader.
	Få snarveier i bygdene/tettstedene.	Finne og opparbeide snarveier, særlig rettet mot barn og unges aktiviteter.	Privat areal, behov for regulering, kostnader.
	Manglene g/s-tilbud på bruer.	Utvide tilbudet for gående.	Behov for regulering, kostnader.
	Begrenset og dårlig adkomst til enkelte målpunkt, som tur-/ friområder, idrettsplasser.	Bygge regulerte g/s-veier og ev. underganger der dette er ønskelig. Etablere nye gangforbindelser.	Privat areal, behov for regulering, kostnader.
Stedskvalitet			
Opplevelsesrikt og storskala landskap.	Vindutsatt.	Vegetasjon som vindskjerm.	Arealkonflikt ift. andre interesser.
	Manglende belysning der barn og unge ferdes.	Prioritere belysning i viktige gangforbindelser.	Kostnader.
Grønne omgivelser.	Manglende grønt innenfor byggesonen og langs trafikkareal.	Styrke grønne forbindelser i utbyggingen.	Arealkonflikt ift. andre interesser.
Arealbruk og tettstedsutvikling			
Relativt korte avstander mellom målpunkt innad i tettstedene.	Målpunktene ligger inntil trafikkerte veier.	Nye målpunkt legges sentralt i tettstedene. Bilfri sentrums-kjerne; biltrafikk legges utenom eller underordnes gående/syklende. Markere sentrumsovergang.	Arealtilgang.
Reisevaner			
	Lange avstander mellom bolig og målpunkt skaper en bilbasert hverdag. Begrenset busstilbud.	Bedre sykkel- og kollektivtilbudet. Gangtilbud til bussholdeplasser.	Lavt befolkningsgrunnlag for kollektiv. Arealerverv i LNF-områder.
Trafikale forhold			
Opphøyd kryss m/fotgjengerfelt og intensiv belysning over Vikevågveien.	Bilen er prioritert. Fartsgrensen for høy?	Nedsatt fartsgrense.	Falsk trygghet ift. fartsoverskridelser.

	Trafikkerte veier som barrierer og få krysningspunkt.	Etablere trafiksikre krysningspunkt. Vurdere intensiv belysning.	Arealkonflikt. Arealtilgang.
	Høy fart på fylkesveiene.	Fartsdempende tiltak som avgrensning av sentrum, bl.a. nedsatt fartsgrense og «shared space».	Flere ulykker mellom myke trafikanter og bil.
	Utflytende trafikkareal i sentra.	Stramme opp ved å separere trafikkarealene eller tilrettelegge for «shared space».	

Nærmiljøundersøkelsen

I nærmiljøundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med rullering av kommuneplanen har det kommet flere svar som peker på mangler for gående. Her er noen av utsagnene:

- *Synes det er dumt det ikke er lys på noen av lekeplassene og langs hele gåveien*
- *Stort behov for gang og sykkelsti fra Eltarvåg til Østhusvik*
- *Skulle ønske det var flere lyktestolper langs veien, der jeg bor.*
- *Sett opp busser til og fra Bru i helgene*
- *Savner lysløype for jogging i natur (ikke på asfalt)*
- *Lite busser på Rennesøy burde være litt flere avganger*
- *jeg vil helst ha sykkelsti fra Åmøy rundkjøring og bort til sokn bussterminal*
- *Her hadde det vært fint med sykkelsti eller mer gatebelysning for turer i kveldsmørket.*
- *Bor på Hanasand, det er mange barn og unge og ingen sykkel gangsti fra Østhusvik ved butikken og nordover mot Hanasand.*
- *Gang og sykkelsti fra Eltarvåg til Østhusvik*
- *Fortau til Østhusvik og gåbroer (over til Mosterøy fra Rennesøy).*
- *Fortau på Østhusvik*
- *Der jeg or er det store avstander mellom ting og folk, derfor er det veldig langt å gå, og da er det sjeldnere at jeg går. Jeg kan sykle, men da burde det være mer tilrettelagt. ÅMØYBRUA trenger gangvei!*

1.2.3 Oppsummering og anbefaling

Gangnett

Det er et godt utbygd gangnett bestående av gang- og sykkelveier, boliggater, turveier og noen fortau i bygdesentraene. I kommuneplanen og reguleringsplan er det planlagt for flere. Det er stort sett flatt terreng innad i sentraene. En svakhet er at gangnettet ofte ligger langs trafikkerte veier, har lite grønt, og snarveier mellom steder der særlig barn og unge oppholder seg er lite tilrettelagt. Gående har få separate tilbud. For å forbedre gangnettet kan reguleringsplaner gjennomføres og manglende forbindelser reguleres og bygges. utfordringer for å få til dette kan være manglende ressurser og knapphet på arealer.

Stedskvalitet

Gående i Rennesøy har nærhet til et flott landskap i grønne omgivelser. utfordringer kan være vær og vind, manglende belysning og grønt i byggesonen til gangtraseer. Belysning i prioriterte gangforbindelser, vegetasjon som vindskjerm, og å ta vare på det grønne i eksisterende forbindelser gir mulighet for bedre kvalitet i gangnettet. Trusler kan være arealkonflikt i forhold til andre interesser.

Arealbruk og tettstedsutvikling

Det er korte avstander mellom målpunkt innad i bygdeseentrene, men ofte ligger målpunktene langs trafikkerte veier. Dette kan gjøres mer gåvennlig ved å planlegge for mindre bildominerte bygdeseentra, der bilveier legges utenom sentrumskjernen, eller at biltrafikken nedprioriteres til fordel for gående. Merking av sentrumsavgrensning i form av gatebelegg, skilting, møblering, beplantning ol. kan løse dette. Trusler kan være tilgang på areal.

Reisevaner

Lange avstander fra bolig til ulike gjøremål gjør at bilen er et mye brukt transportmiddel. Endring i reisevaner kan gjøres ved å tilrettelegge og synliggjøre gangtilbudet, særlig på kortere strekninger der gange er et alternativ til bil, og til bussholdeplasser. En utfordring for eksempel tilrettelegging for kollektivtransport, er at det er få bosatte i kommunedelen.

Trafikale forhold

Trafikksikkerhet tas opp som egen delrapport, derfor behandles ikke dette temaet inngående her. I kommunedelen er det ofte trafikkerte veier med høy fartsgrense som blir barrierer for fotgjengere. Trafikkarealene i sentrene er mange steder utflytende og utformet på bilens premisser. Dette kan forbedres ved flere og trafikksikre krysningspunkt for fotgjengere, oppstramming av kryss og nedprioritering av bilen nær og i sentrum.

Anbefaling

- Tilrettelegge flere traseer for gående skjermet for bil. Regulere der dette mangler og opparbeide der regulering er på plass.
- Finn og opparbeid snarveier, særlig der barn og unge ferdes til daglige gjøremål som skole, fritidsaktiviteter, bussholdeplasser osv.
- Opparbeid gangtraseer med belysning nær viktige målpunkt, ta vare på og bygg videre på grønne kvaliteter.
- Planlegg sentra der sentrumskjerne prioriteres for myke trafikanter, legg nye målpunkt sentralt.
- Vurdere flere trygge krysningspunkt der dette mangler over trafikkerte hovedveier. Stram opp utflytende trafikkareal. Tilrettelegg for trygge «shared-space»-arealer i sentra.

1.3 Detaljert strekningsanalyse Vikevåg

1.3.1 Områdebeskrivelse

Landskap

Vikevåg ligger ved Mastrafjorden sørvest på øya Rennesøy. Vikefjellet danner en markert østlig vegg, mens terrenget mot vest stiger gradvis fra flaten i bunn av sentrum. Vikevåg ligger sentralt plassert i forhold til overordnet grøntstruktur. Det er store, sammenhengende områder med kulturlandskap både øst og vest for Vikevåg. Innenfor Vikevåg preges tettstedet av lite vegetasjon, men likevel et grønt preg fra hager og mindre vegetasjonsgrupper og store asfalterte parkeringsflater.

Bosetning

Vikevåg er det største tettstedet i Rennesøy kommunedel og har 1341 innbyggere (Vikevåg 1 og 2, SSB 2021).

Boligområdene ligger relativt konsentrert i sentrum og i de sentrumsnære områdene i nord og øst.

Målpunkt

Vikevågs betydning som en av Rennesøys beste anløpssted med båt har gjort Vikevåg til et naturlig sentrum på øya opp gjennom tiden. Etter tunnelforbindelsen til Nord-Jæren har stedet mistet noe av sin logiske plassering i forhold til infrastruktur, men det har fortsatt sin viktige funksjon som kommunedelsenter. Offentlige tjenester som innbyggertorg, helsestasjon/legekontor, tannlege, NAV, kulturhus og bibliotek ligger i kaiområdet i sentrum av Vikevåg.

Vikevåg og Rennesøy barnehager, Vikevåg barneskole, Rennesøy ungdomsskole, Rennesøyhallen og Vikevåg kunstgress ligger ca. 1,2 km nord for Vikevåg sentrum. Rennesøy Bo- og rehabiliteringssenter og Hausken kyrkje ligger hhv. 500 og 700 meter vest for sentrum. Ellers finner vi helsestasjon, frisør, dagligvareforretning, garnbutikk, restaurant, sentral bussholdeplass i sentrum.

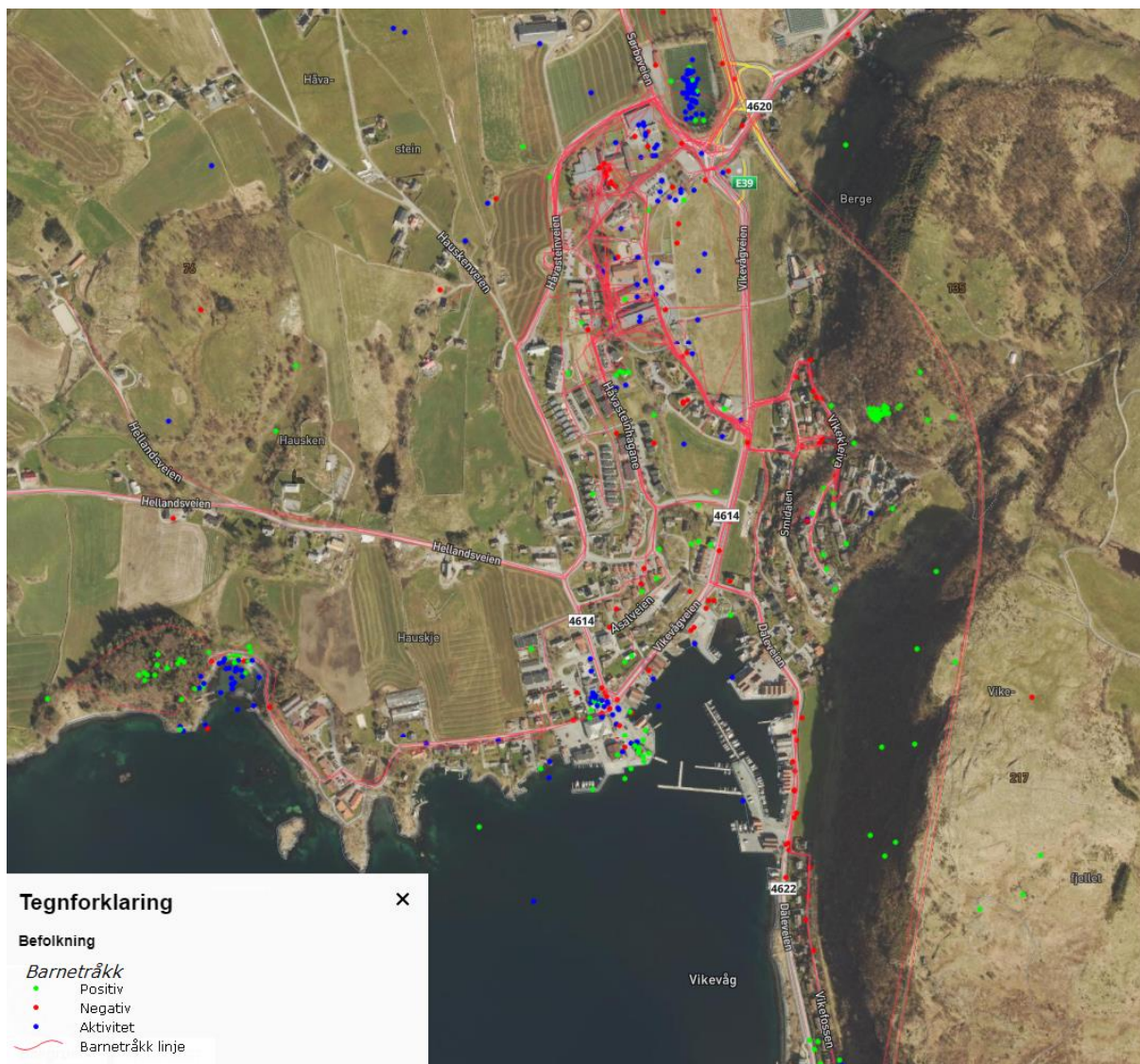
Barnetråkk viser viktige aktivitetsområder i tilknytning til skole- og idrettsanlegg i nord, Prestvågen badeplass i vest, skogsområde ved innfallsporten til turområdet Pilå og Vikefjellet i øst og sentrumsområdet i sør. Et tett nettverk av barnetråkk-linjer binder disse områdene sammen.



Figur 10 Rennesøy ungdomsskole



Figur 11 Prestvågen

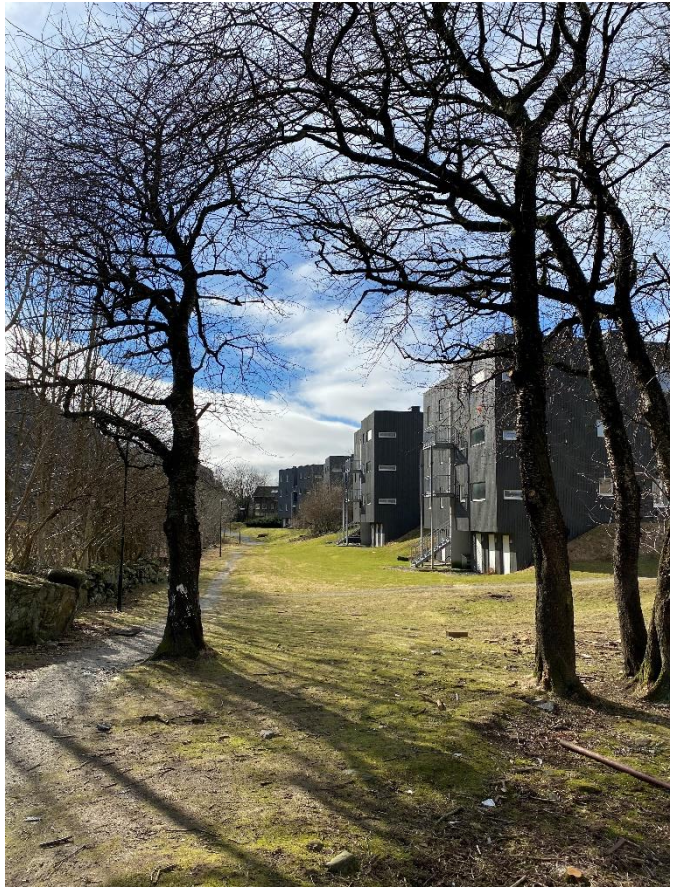


Figur 12 Barnetråkk-registreringer i Vikevåg

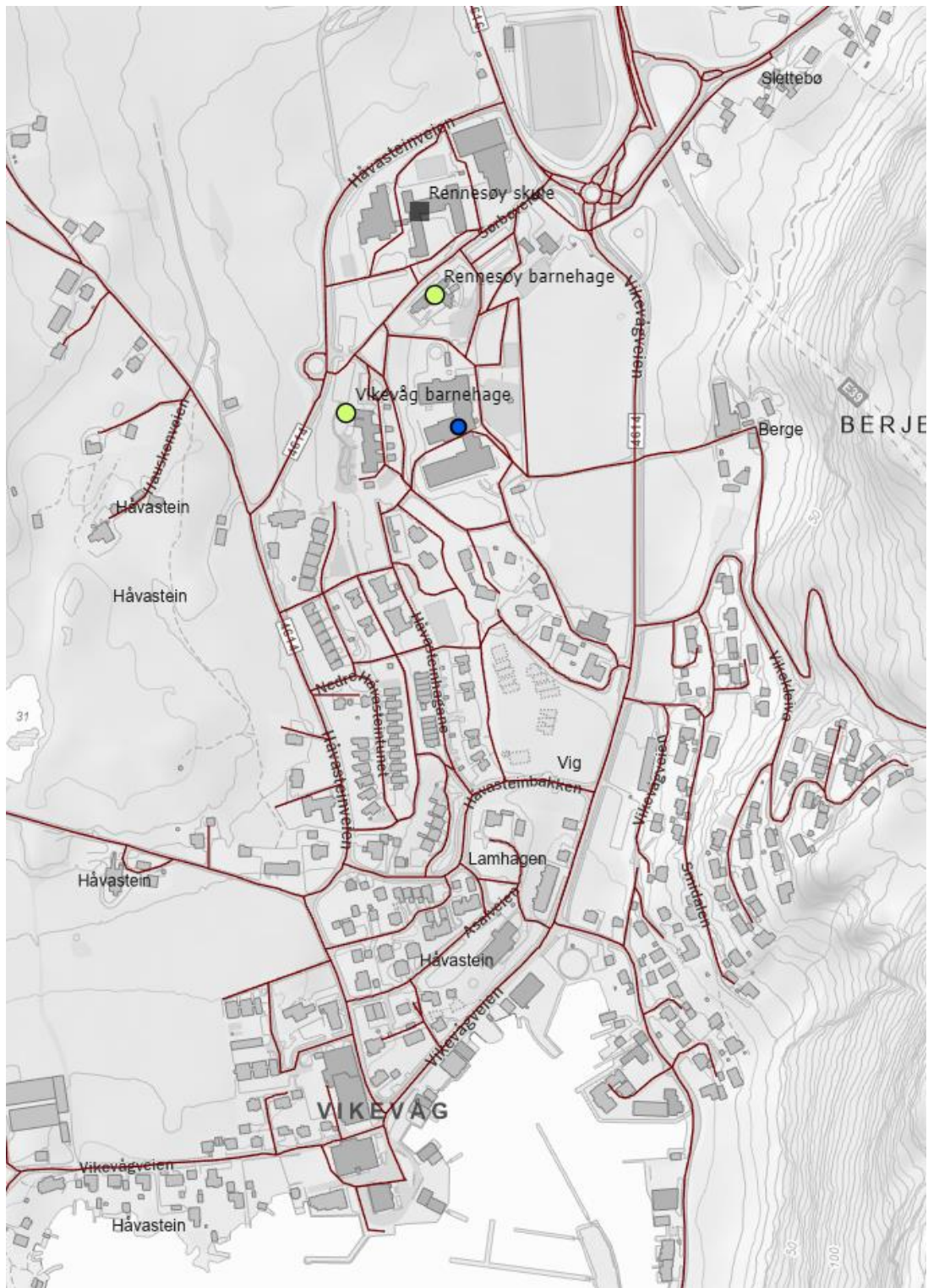
Trafikale forhold, gangforbindelser og reisevaner

Fartsgrensen i Vikevåg er 30 km/t på de kommunale veiene og 40 og 50 km/t på fylkesveiene. Det er ingen ulykker registrert i NVDB på fylkesveiene og i det kommunale gatenettet. Det er fotgjengeroverganger ved en del viktige krysningspunkt. Det er et godt utbygd gangtilbud i Vikevåg mellom idrettsområde i nord og sentrum/kaiområde i sør. Det er relativt få gangforbindelser øst-vest. Gående kan benytte gang- og sykkelvei langs fylkesveien, fortau, bolig-gater og grusede turveier.

Gjeldende reguleringsplaner viser flere turveier og gangveier som ikke er realisert. Det regulerte torget på kaiområdet i sentrum består av mye asfalt og parkeringsplasser og framstår som et utflytende trafikkareal. Det finnes lite data om reisevaner for Vikevåg, men det store arealet som er avsatt til bilparkering kan tyde på at bilreiser er dominerende.



Figur 16 Viktige gangforbindelser i Vikevåg



Figur 18 Ganglenker (røde linjer) i ATP-modellen som er brukt i analyse av potensielle gangstrømmer



Figur 19 Eksisterende forhold for gående i Vikevåg

Styrker	Svakheter	Muligheter	Utfordringer/trusler
A. Idrettsanlegg – Sørbøveien – barne- og ungdomsskole			
Etablert krysningspkt. og to fartsdumper i Sørbøveien, mellom idrettsanlegg og skoleomr.	Mye vrirning i veien mellom de to målpunktene (v/idrettssamling o.l.).	Etablere et eget veidekke som synliggjør vringleareal for gående/shared space.	Ingen
B. Barne- og ungdomsskole – Håvasteinbakken			
Eksisterende turvei gjennom grønnstruktur fra skole til Håvasteinbakken	Fra balløkke til Håvasteinbakken er turveien smal og grøntområdet har bakgårdspreget med forsøpling.	Oppgradering av turveien og grøntområdet.	Ingen
C. Håvasteinbakken – Asalveien			
Regulert friområde / delvis gangvei mellom Håvasteinbakken og Asalveien.	Regulert gangvei er ikke opparbeidet. Gangvei frem til Håvasteinbakken mangler regulering.	Regulere og opparbeide.	Bratt terreng. Trafikksikker kryssing av Håvasteinbakken. Universell utforming.
D. Asalveien – Asalveien x Håvasteinveien			
Asalveien- Håvasteinveien, fra Tusenårsparken, er blindvei m/bom mot Håvasteinveien. Deler av gateløpet er attraktivt m/noe beplantning.	Biltrafikk til boliger og innbyggertorget. Ikke eget gangareal. Store asfaltflater (p-plass, gate). Lite grønt.	Tilrettelegge for gående gjennom torgareal, gatetun, miljøgate. Redusere parkeringsarealet og åpne for ny aktivitet og park/grønt.	Omregulering.
E. Asalveien x Håvasteinveien – Håvasteinveien x Vikevågveien			
Eksisterende fortau fra Håvasteinveien x Asalveien – Vikevågveien x Håvasteinveien.	Smalt fortau. Vikevågveien x Håvasteinveien er utflytende og mangler trygge krysningspkt.	Opparbeide bredere fortau. En kryssløsning med tiltak på de gåendes premiss (innsnevring, gatebelegg)	En helhetlig omregulering.
F. Sentrumsområdet			
	Utflytende trafikkareal, lite grønt. Smal gangvei for gående, ellers store, grå areal.	Reduser parkeringsareal. Utvid eksisterende tilbud for gående, eventuelt shared space, torg/aktivitetsområde. Innfallsport til sentrum.	En helhetlig omregulering.

1.3.3 Oppsummering og anbefaling

Det er et godt utbygd gangnett i Vikevåg. Gående bruker gang- og sykkelvei, fortau, turveier og boliggater. Det er korte avstander innad i sentrumsområdet. Det er regulert flere gangforbindelser som ikke er opparbeidet. I noen områder har gangnettverket mangler ved at det f.eks. er smalt, ikke tilstrekkelig trafiksikkerhet og vedlikehold, men mest framtrødende er det store arealet som er avsatt til bil i sentrumsområdet. Det er også mangler i gangtilbudet på tvers av Vikevåg, dvs. øst-vest.

Strekning	Anbefaling
A. Idrettsanlegg – Sørboveien – barne- og ungdomsskole	Etablere et eget veidekke som synliggjør vrimleareal for gående/shared space i Sørboveien mellom fotballbane og Rennesøyhallen.
B. Barne- og ungdomsskole – Håvasteinbakken	Oppgradere turveien og grøntområdet.
C. Håvasteinbakken – Asalveien	Reguler og opparbeid manglende gangvei gjennom grøntområde. Etabler sikker kryssing av Håvasteinbakken.
D. Asalveien – Asalveien x Håvasteinveien	Reduser parkeringsarealet ved servicetorget, opparbeid f.eks. park og tilrettelegg bedre for gange og aktivitet.
E. Asalveien x Håvasteinveien – Håvasteinveien x Vikevågveien	Opparbeid bredere fortau Håvasteinveien. Stram opp kryss ved Coop-butikk, snevre inn areal for bil. Vurder helhetlig plan som inkluderer sentrum mot sjøen.
F. Sentrumsområdet	Strukturer parkering. Åpne for fotgjengere, som i dag har liten plass. Vurder helhetlig plan som inkluderer Håvasteinveien til Asalveien. Vurder «innfallsport» til sentrum som markerer lavere fart og mindre kjøreareal for bil.

Referanser

- [BARNETRÅKK, Registrering av barn og unges arealbruk i Rennesøy. Gjennomført september 2017](#)
- Statistisk sentralbyrå (SSB)
- Nasjonal vegdatabank (NVDB)
- Nærmiljøundersøkelsen gjennomført i arbeidet med kommuneplanens arealdel 2023-2040
- NiN Landskap