

Veinettet

Generell info

Fra Statens vegvesens veileder N-V125:2022 Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb>

2.3 Gaten som sted

Helhetlig gateplanlegging handler om stedstilpasning. Dette er ikke bare knyttet til gatens funksjon for transport, adkomst og opphold, men også om at gaten skal respondere til omkringliggende bygninger, gatens plassering i bystrukturen og aktiviteter og funksjoner i tilgrensende gater. Lokal kontekst er et sentralt utgangspunkt for gateutformingen, og gjør at selv om en gate vil ha relativt like funksjoner for transport, adkomst og opphold, vil den konkrete gateutformingen variere. Det finnes derfor ikke en fasitløsning for utforming av gater.

Gaten som sted handler også om å ivareta gatenes funksjon som offentlige rom. Gater kan utgjøre byrom som kan ha en viktig rolle i å bidra til gode nabolag i kompakte byer og tettsteder. Ved å invitere til ulike typer bruk kan gaten som sted styrkes. Identitetsskapende byrom kan skapes ved å bygge videre på stedets særegne kvaliteter. Gatene setter rammer for folks hverdagsliv, enten det er knyttet til transport, adkomst eller opphold.

Gatenes funksjoner vil avhenge av deres rolle i bystrukturen. Forenklet kan byer og tettsteder deles inn i indre og ytre by- og tettstedsområder. Gatenettet i det indre by- og tettstedsområdet vil gjerne ha en strammere struktur, ofte kvartalsstruktur. Her er det tettere bebyggelse med flere funksjoner, som service, handel, kontor/næring og boliger. Det ytre by- og tettstedsområdet vil gjerne ha mindre tett bebyggelse, og selv om det også her vil være flere funksjoner som bolig, service, næring og handel vil arealbruken innenfor ulike delområder være mer spesialisert (boligområder, næringsområder etc.). Det indre by- og tettstedsområdet har større kompleksitet i både brukergrupper og funksjoner, samtidig som tett bebyggelse og stram gatestruktur gir smalere gatesnitt og knappere gatebredder enn i det ytre by- og tettstedsområdet.

2.4 Gatetyper

For å forstå gatenes funksjon og rolle for by- og tettstedsutvikling, er mobilitet og stedskvalitet nøkkelpbegreper, se Figur 2.4—1. Mobilitet handler om gatens funksjon knyttet til transport og adkomst, mens stedskvalitet handler om stedsspesifikke forhold og funksjoner knyttet til opphold, aktiviteter og målpunkt.

- **Stedskvalitet:** Handler om hvordan en gate, inkludert tilknyttede bygninger, areal og aktiviteter, er et målpunkt i seg selv og oppleves som et attraktivt sted å være.
- **Mobilitet:** Handler om en gates rolle som transportåre for de ulike trafikantgruppene og tilgjengelighet til viktige målpunkt.

Gateplanleggingen bør bidra til et balansert transportnett der stedskvaliteter ivaretas og videreutvikles samtidig som mobiliteten styrkes.



Figur 2.4—1 – Mobilitet og stedskvalitet som grunnlag for å analysere gater

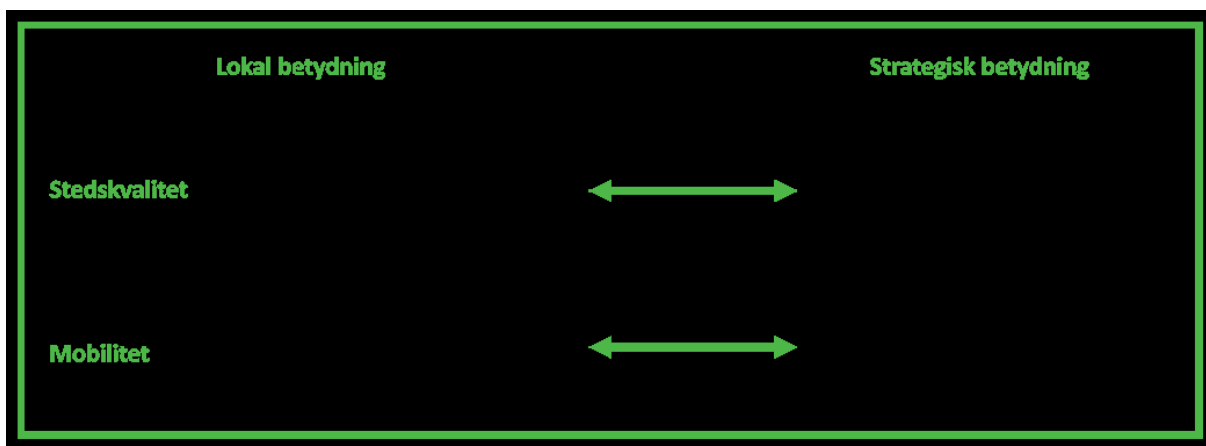
I N100 Veg- og gateutforming omtales en rekke ulike gatetyper. I steds- og mobilitetsmatrisen, vist i Figur 2.4—4, er disse strukturert etter deres betydning for mobilitet og stedskvalitet for å synliggjøre at det er mange ulike type gater som prioriterer forskjellige funksjoner og trafikantgrupper. Noen av gatetypene inneholder et bredt spekter av gater som for eksempel bygater og bolig-gater. Andre gatetyper er mer spesifikke når det gjelder både bruk og utforming, som sykkelgate og gatetun. Det er viktig å presisere at steds- og mobilitetsmatrisen er en forenklet kategorisering av de gatebegrepene som brukes i N100 Veg- og gateutforming, og ingen fasit for hvordan gater skal planlegges. Virkeligheten vil gjerne ligge et sted mellom de ulike gatetypene. For eksempel vil gatetun også gjerne være bolig-gater, mens bygater også kan være hovedgater med viktige transportfunksjoner.

Under er de ulike gatetypene strukturert etter gatens tre hovedfunksjoner. Dette er stilisert kategorisering av gater, og det er viktig å understreke at alle gater har innslag av de tre hovedfunksjonene. For eksempel vil fremkommelighet for kollektivtransport være hovedfunksjonen for en kollektivgate, samtidig som dette også gjerne vil være gater som kan være viktig for adkomst og opphold for kollektivreisende og andre gående.

GATER FOR TRANSPORT: prioritere mobilitet		GATER FOR ADKOMST: balansere stedskvalitet og mobilitet	GATER FOR OPPHOLD: prioritere stedskvalitet
Hovedgate		Bygate	Gågate
Kapasitetssterk gate		Overordnet boliggate	Sambruksområde
Kollektivgate	Sykkelgate	Øvrig boliggate	Gatetun

Figur 2.4—2 — Gatetyper sortert etter gatenes hovedfunksjon

Aksene i steds- og mobilitetsmatrisen sier noe om gaten først og fremst har lokal betydning for mobilitet og stedskvalitet eller mer strategisk betydning for transportsystemet som helhet og byens/tettstedets attraktivitet (se Figur 2.4—3). Det vil også være mellomsituasjoner der for eksempel en gate har lokal betydning for mobilitet og mer strategisk betydning som sted.



Figur 2.4—3 — Stedskvalitet og mobilitet - fra lokal til strategisk betydning

Steds- og mobilitetsmatrisen kan brukes som et analyseverktøy som grunnlag for å identifisere både eksisterende og fremtidige forhold knyttet til mobilitet og stedskvalitet, samt grunnlag for å vurdere den konkrete gateutformingen. Noen av gatetyperne har veldig konkrete utformingskrav knyttet til seg (for eksempel kollektivgate, gatetun og gågate), mens andre gatetyper sier mer om funksjon enn utforming (hovedgate). Gatetyperne kan være et grunnlag for å forstå gatens funksjon og prioritering.

Steds- og mobilitetsmatrisen er et strategisk rammeverk for å identifisere ulike gatefunksjoner med utgangspunkt i lokal kontekst. Det er viktig å både ta utgangspunkt i eksisterende situasjon og hva som er ønsket utvikling for gaten. Med utgangspunkt i dette kan det vurderes om gaten oppfyller sin rolle, både i gatenettet og som sted, eller om det er behov for å reprogrammere gaten for å skape ønsket balanse mellom mobilitet og stedskvalitet.



Figur 2.4—4 – Steds- og mobilitetsmatrisen

Boliggater gir først og fremst adkomst til boliger. Avhengig av utforming og rolle i by- og tettstedsstrukturen kan de også være viktige steder for opphold eller som transportåre. Boliggatenes ulike funksjoner gjør at utforming og prioritering vil variere, men generelt bør det legges vekt på løsninger som bidrar til lavt trafikkvolum og lavt fartsnivå.

Boliggater i indre by vil ofte ha en viktigere funksjon for opphold enn i ytre by. Høyere tetthet og mindre uteareal per boenhet gjør gatene til en utvidet del av boligen. I tillegg vil disse gatene ofte være sentrale transportåre for gående og syklende som skal til sentrum. Boliggater i indre by skal utformes som bygater.

Boliggater i ytre by- og tettstedsområder kan utformes som øvrige boliggater i form av sløyfer eller blindveger med adkomst- og oppholdsfunksjon. Disse boliggatene har ikke gjennomgangstrafikk, og vil i tillegg til adkomstfunksjon også være viktige steder for lek og opphold. Det bør oppleves som trygt og attraktivt å gå og oppholde seg langs disse gatene.

Overordnede boliggater ligger gjerne i ytre by- og tettstedsområder. Disse boliggatene har samlevegfunksjon eller både adkomst- og samlevegfunksjon. De kan inngå i hovednett for flere trafikantgrupper.

Bygater er en samlebetegnelse på gater som finnes i det indre by- og tettstedsområdet. Disse gatene vil gjerne ha blandet funksjon, sett i forhold til deres rolle i bystrukturen. Bygater kan både være overordnede gater med samlevegfunksjon og lokale boliggater med adkomst- og oppholdsfunksjon. Bymessig bebyggelse der det gjerne er aktive fasader med handel, servering og næring, samt boliger i øvrige etasjer gjør at gatene ofte vil være viktige møte- og oppholdssteder.

Gatetun er gjerne lokalisert i tilknytning til boligområder, og er først og fremst beregnet for opphold og lek. Det skal ikke være gjennomgangstrafikk, og motorisert trafikk skal skje på fotgjengernes premisser. Fartsdpendende tiltak skal sikre lavt fartsnivå. Møblering og blågrønne elementer bidrar til å gjøre opphold attraktivt, og kan også brukes for å redusere fartsnivået.

Sambruksområder er best egnet i indre by- og tettstedsområder (sentrumsområder) der det er mange gående og syklende. Sambruksområder er først og fremst et rom for opphold og byliv, og de trafikale funksjonene er tonet ned. ÅDT skal være < 4 000, men det er en fordel om trafikkmengden er betydelig lavere. Ingen trafikantgrupper skal være prioritert, og det anbefales

balanse i fordelingen mellom motorisert trafikk, gående og syklende, og at parkering begrenses. Alle trafikantgrupper er likestilt og må tilpasse seg hverandre.

Gågater er særlig aktuelt i by- og tettstedssentrum med mye handel og viktig publikumsrettet virksomhet. Biltrafikk er ikke tillatt, mens det kan åpnes for varelevering gjennom bruk av underskilt. Sykling er tillatt, men både varelevering og sykling skal skje på fotgjengernes premisser. Gågater tilrettelegges med oppholdskvaliteter som møblering og blågrønne elementer som gjør det attraktivt og trygt for gående å bruke gaten. Disse gatene er viktige byrom som bidrar til levende sentrum.

Sykkelgater er gater der sykkel har hovedprioritet. Sykkelgater etableres som rene sykkelgater der det ikke er tillatt for motorisert trafikk, eventuelt med unntak for varelevering. Sykkelgate kan brukes både i by- og tettstedssentrum og i typiske boligområder.

I **kollektivgater** har kollektivtrafikk hovedprioritet. Dette er gater tilrettelagt for kollektivtransport og gående. Kollektivgate brukes både i by- og tettstedssentrum og i typiske boligområder. Nye kollektivgater kan knytte sammen eksisterende gater i boligområder slik at bussene får en snarvei. I det indre by- og tettstedsområde kan kollektivgater etableres ved at deler av en eksisterende gate reserveres for kollektivtrafikk.

Kapasitetssterke gater er en del av hovedvegsystemet i byen/tettstedet. Dette kan være ringveger, sentrumstangenter, forbindelser mellom en omkjøringsveg og byen eller viktige forbindelser internt i byen. Kapasitetssterke gater håndterer store trafikkmengder og ivaretar både lokal trafikk og gjennomgangstrafikk, samt inngår i hovednett for flere trafikantgrupper. Ved å prioritere areal til syklende og kollektivtransport kan gatens personkapasitet økes ytterligere. Kapasitetssterke gater inngår i gatenettet og har en viktig rolle i bystrukturen i motsetning til veger gjennom byer/tettsteder. Gaten vil gjerne endre karakter avhengig av omkringliggende bebyggelse og funksjoner. Høy fartsgrense (50-60 km/t) tilsier separering mellom trafikantgrupper.

Hovedgater knytter ulike deler av byen/tettstedet sammen og har blandet transport- og adkomstfunksjon. Disse gatene vil ofte ha større grad av funksjonsdeling enn det øvrige gatenettet. Trafikkmengde vil variere mye avhengig av målpunkt og beliggenhet, og gatens rolle i bystrukturen. Hovedgater vil kunne inngå i hovednett for flere trafikantgrupper, først og fremst motorisert trafikk.



Figur 2.4–5 — Steds- og mobilitetsmatrise med angivelse av suksessfaktorer for ulike gatetyper

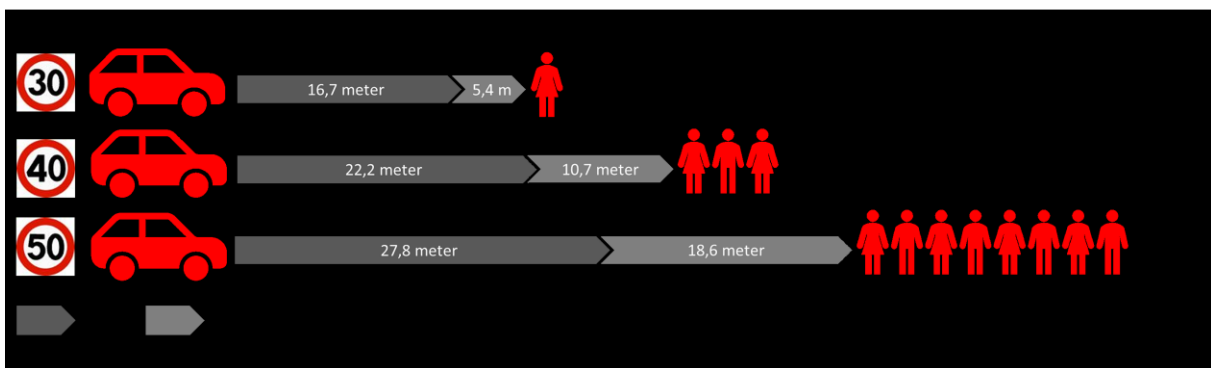
Gater endrer karakter og rolle avhengig av omkringliggende funksjoner og kvaliteter. En gate kan for eksempel starte som en lokal boliggate, gå over i en kapasitetssterk gate som igjen går over til en bygate. Det er også viktig å ha med seg fremtidig rolle og funksjon, for eksempel dersom gaten ligger i et transformasjonsområde. Dette kan være en lokal gate mellom bydeler der det er planlagt forfetting som gjør at den bør planlegges som en bygate.

2.5 Ønsket fartsnivå

Høyt fartsnivå og redusert reisetid har tradisjonelt vært sentralt i veg- og gateplanlegging. For helhetlig gateplanlegging er imidlertid ønsket fartsnivå viktigere. Fartsnivået har stor betydning for sikkerhet, opplevd trygghet og bymiljø og setter samtidig rammer for gateutformingen.

Fartsgrenser i byer og tettsteder bør baseres på gatens funksjon og hva slags område den går gjennom. Det betyr at fartsgrensene må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, miljøforhold, og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs gatene. Gater bør ha et ensartet fartsnivå over lengre strekninger for å unngå hyppig opp- og nedskilting av fartsgrensene. Fartsgrense er en viktig premisse for gateutforming, og bør avklares i forkant av detaljplanleggingen.

Figur 2.5—1 viser reaksjonslengde og bremselengde ved ulike fartsnivåer, samt risiko for død for gående ved påkjørsel (røde personer). Ved høyere hastigheter øker både bilisters reaksjonslengde og bremselengde. Dette gjør at stopplengden ved 50 km/t er dobbelt så lang som ved 30 km/t. Videre endres sannsynligheten for at gående blir drept i sammenstøt med bil fra 10 % ved 30 km/t til 80 % ved 50 km/t. Redusert fartsnivå er det viktigste tiltaket for å redusere både ulykkesrisiko og skadeomfang for gående.



Figur 2.5—1 – Reaksjonslengde, bremselengde og dødsrisiko for fotgjengere (røde personer) beregnet ved ulike hastighetsnivåer

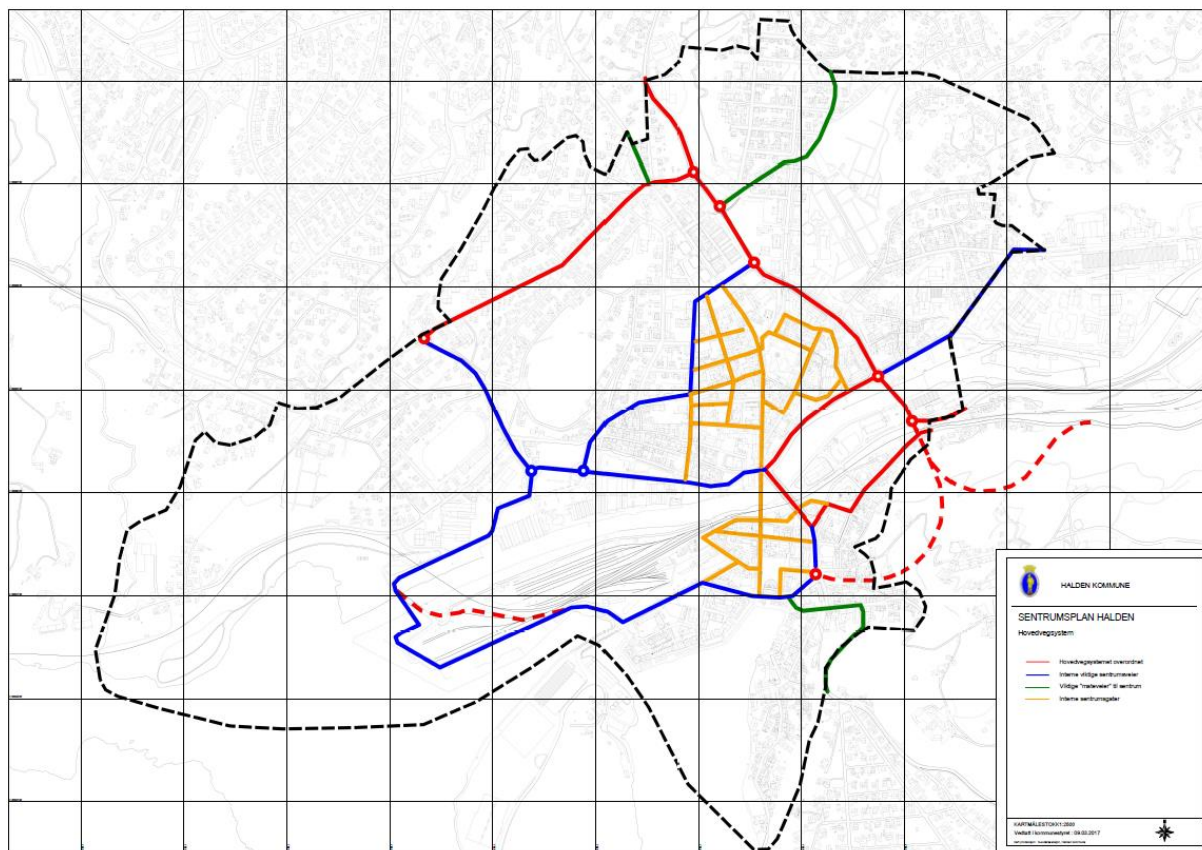
Den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk er 50 km/t. Fartsgrensekriterier fastsatt i 2021 legger opp til mer bruk av 30 km/t og 40 km/t. Fartsgrense 30 km/t og 40 km/t er viktig i områder der mange går og sykler. Lavere fartsnivå gir normalt mindre støy og mindre forurensing. Bruk av lavere fartsgrenser i gater kan også gjøre gåing, sykling og kollektivtransport mer konkurransedyktig sammenlignet med personbil. Det er ikke krav om fysiske tiltak for å innføre fartsgrense lavere enn 50 km/t, men det er viktig å følge opp at fartsnivået tilsvarer fartsgrensen etter innføring av lavere fartsgrense (se V128 Fartsdempende tiltak).

Det er viktig at det er en sammenheng mellom utforming og skilting, og nedsatt fartsgrense bør følges opp av fysiske tiltak som reduserer fartsnivået. Det er først og fremst den fysiske utformingen av gaten som påvirker hva bilistene oppfatter som riktig hastighet. En gate som er jevn og bred, gjør at det vil føles trygt og riktig å ha høyere fartsnivå sammenlignet med en gate som er smal og humpete. Det er en fordel om gaten utformes slik at det ikke blir nødvendig med fartsdempende tiltak.

Fartsdempende tiltak bidrar til bedre trafikksikkerhet, både ved at risikoen for ulykker reduseres og ved at skadeomfanget ved eventuelle ulykker reduseres kraftig. Fartsdempende tiltak er i tillegg enkle og rimelige tiltak som gjør det betydelig mer attraktivt å gå og sykle i byer og tettsteder. Bruk av fartsdempende tiltak bør vurderes opp mot hvordan de vil påvirke konkurranseevnen til prioriterte transportformer. På strekninger med busstrafikk bør fartsdempende tiltak tilpasses for å ikke redusere fremkommelighet til kollektivtrafikken.

Vegnettet i Halden sentrum:

I all hovedsak legges kommunedelplan for sentrum til grunn for definering av hovedvegnett.



Det legges ikke opp til endringer ift. fylkesvegnett, men det er fortsatt ønskelig med tunnelløsninger for fv. 220 Iddeveien fra Møllergata/Grønland og opp forbi bebyggelsen i Elvegata. Dette vil avlaste Torgny Segersteds gate/Wiels plass/Bybrua/Olav Vs gate/Elvegata betydelig og gi langt bedre forhold for beboere og øvrig byliv.

Det er i sentrumsplanen beskrevet at med etablering av tunneller og vei over Mølen, vil det kunne bli «mulig å gjøre tiltak for å kunne fjerne dagens motorveibru over Tista elva. Dette vil frigjøre Wiels plass for det vesentligste av biltrafikken og en kan vinne tilbake den historiske plassen ved nordsidens brohode. På sydsiden vil en kunne gjenskape kirkeparken og få tilbake de siktlinjene som Immanuels kirken fortjener mot elven». Det er lite som tyder på at det er realistisk å kunne gjennomføre dette i overskuelig fremtid. Men forslaget til plan for gatebruk og gatenett legger heller ikke opp til tiltak som vanskeliggjør et slik mål.

I planbeskrivelsen til sentrumsplanen er det sett på flere forslag til trafikkreguleringer for å legge til rette for gode bomiljøer og fremkommelighet for gående og syklende. Det nevnes følgende tiltak som bør vurderes i gatebruksplan:

- Forbindelse mellom Karl Johans gate og Busterudgata. Denne bør stenges evt gjøres enveiskjørt fra Busterudgata for å bedre skolevei og sykkeladkomsten ned Busterudgata. **Dette foreslås gjennomført.**
- Stenging av Wærns gate over Solbakk for å redusere gjennomkjøringstrafikk her. Dette vil gjøre det lettere å bruke veien som trygg skolevei og sykkeladkomst.

Vurderes videre. Gata blir i dag stengt i perioder på vinteren med snø og isete vei, både av hensyn til (vanskelig) fremkommelighet for bilister og at barn og unge kan benytte del av veien som akebakke.

- Enveiskjøring i Oscars gate fra Bakbanken til Teatergata. Dette løser en del vanskelige kryssløsninger (lite oversiktige kryss da husene ligger nært gateløpet og det er smale fortau) ved Øvre Bankegate og Tordenskjolds gate som er viktige kryss for syklende og gående fra vest og inn mot sentrum. Innsnevring av kjørebane og bredere fortau, kan medføre bedre bomiljø på Banken og skape bedre adkomst til kinoen og Konservativen. Veitrafikken er et klart negativt moment for bruk av Konservativen som kulturarena. Gjennomføres ikke da det er viktig å beholde Oscars gate som alternativ rute mot Høvleriet og Tistasenteret, både for å avlaste Repslagergata og Rødsbergs Plass, men også i en beredskapssituasjon.
- Opprydding i krysset ved Walkers gate/Oscars gate er nødvendig. Her er innregulert flytting av Trafo ved gangfelt. Hvis ikke reguleringsplan for hele kryssløsningen med rundkjøring gjennomføres, bør trafo flyttes for å skape bedre oversikt for gående. Ved trafikkregulering til enveiskjørt gate i Oscars gate, ser en ikke behov for at krysset reguleres med rundkjøring. Rundkjøring er regulert og etablert som del av utvidelse av Tistasenteret. Trafo er foreslått flyttet (i reguleringsplanen), men ikke gjennomført.
- Enveiskjøring i Violgata. I dag er trafikken ført opp mot Vognmakergata. Dette bør snus slik at en kommer til storgateområdet fra Vognmakergata. Vi er usikre på hvor stor en ev. positiv effekt av dette tiltaket vil være. Å snu kjøreretningen kan være positivt for de som kommer fra nord og øst, men negativt for de som kommer fra sør og vest. For å komme seg ut av området igjen, vil det også bli kjøring, så den samlede trafikkb belastningen i området blir ikke nødvendigvis så mye forskjellig fra dagens situasjon.
- Stenging av innkjøring til Adelgata fra Festningsgata. Trafikken fra Hov/Knardal bør ledes ned Festningsgata for å møte Olav Vs gate ved Kongens Brygge. Gjennomgangstrafikk i Adelgata medfører en vanskeligere kryssavvikling i krysset Storgata/Peder Colbjørnsens gate/Adelgata. Ved etablering av tunell fra Vaterland og frem til Adelgata vil krysset bli enda er uoversiktlig med 6 veier inn i krysset. Dette kan bedres ved å etablere en rundkjøring. Trafikkavviklingen i dette krysset skal skje gjennom reguleringsplan. Stenging av Adelgata for gjennomkjøring er gjennomført. Krysset Olav Vs gate/Peder Colbjørnsens gate/Adelgata inngår i plan for opprusting av Torget og Olav Vs gate og vil bli strammet opp.
- Hastighet er et virkemiddel for å gjøre bomiljøer trygge for gående og syklende. Boområdene i sentrum bør ha soner på 30 km/t. Dette er i stor grad gjennomført allerede.

Andre tiltak som er vurdert i arbeidet med gatebruksplan er:

- Enveiskjøring i Kirkegata fra Storgata til Borgergata.: Dette vil gi mulighet for å kunne øke bredden på fortauet mot jernbanestasjonen. Denne veien er en viktig og mye brukt del av strekningen til og fra jernbanestasjonen for både gående og syklende.
- Enveiskjøring i Busterudgata fra Vognmakergata til tverrforbindelsen med Karl Johans gate:

Traseen er viktig for både gående, syklende og for kollektivtransport. Enveiskjøring gir økt mulighet til å kunne etablere sykkelfelt på høyre side oppover veien. Tiltaket vil imidlertid innebære at all trafikk inn i området må kjøre ut gjennom tverrforbindelsen mellom Busterudgata og Karl Johans gate/Marcus Nilsens gate. Dette er vurdert til ikke å gi en hensiktsmessig løsning for trafiksikkerhet og -belastning i dette området.

- Stenging av vei fra Walkers gate til Rødsbergs plass:
Dette vil gi redusert trafikk over Rødsbergs plass og trolig også videre i Repslagergata til Oscars gate. Tiltaket vil være positivt for beboerne rundt Rødsberg plass, både ift. støy og trafiksikkerhet. Det er imidlertid grunn til å tro at trafikkbelastningen vil øke desto mer i Oscars gate. I Sentrumsplanen er forbindelsen gjennom Repslagergata pekt på som «interne viktige sentrumsveier», i stedet for Oscars gate som er definert som «interne sentrumsgater». Dette er begrunnet i et ønske om å knytte boligområde på Bakbanken nærmere til sentrumskjernen og for å unngå at Oscars gate blir en trafikkmessig barriere for gående og syklende mellom disse to delene av sentrum. Vi mener at denne vurderingen står seg fortsatt. I tillegg bør det pekes på at det i beredskapssammenheng kan være en fordel å ha flere alternative muligheter for å kunne ta seg fram med bil i dette området dersom en av veiene skulle bli stengt.
- Enveiskjøring fra Walkers gate fra Rødsbergs plass:
Vi viser til vurderingen av fordeler og ulemper i ovenstående kulepunkt. De samme vurderingene vil i all hovedsak gjelde også om strekningen enveiskjøres.
- Stenging av Mathias Bjørns gate mellom Peder Ankers gate og Rødsveien:
Kun kjøring til eiendommen Rødveien 14 tillates. For øvrig prioriteres veien til gående og syklende.
-
-
-
-
-