

Bakgrunn – generell info om gåing

Hentet fra TØI 2019. Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier.

Det er overordnet føringer og målsettinger om at en større del av trafikkveksten skal tas ved at flere går, sykler eller reiser kollektivt. Hvordan folk kan reise og faktisk velger å reise påvirkes i stor grad av arealstrukturen og kvaliteten på de ulike delene av transportsystemene (for bil, kollektivtransport, sykling og gåing). Utviklingen av arealstrukturen, kvaliteten på de ulike delene av transportsystemet, reiseatferd, gangandeler og hvor mange som går påvirker hverandre gjensidig.

Arealbruken definerer tettheten i en by eller et område, og dermed de gjennomsnittlige reiseavstandene. Korte avstander er viktig dersom folk skal velge å gå. I Norge er en gjennomsnittlig gangtur 2,2 km, og andelen som velger å gå på en reise faller mye når gangturen overstiger 500 meter (Hjorthol m.fl. 2014). Arealbruken i en by, et område eller en gate påvirker også hvor trygt, interessant, mv. det er å gå der, og om det finnes målpunkter for gangturen. Kvaliteten på de ulike delene av transportsystemet påvirker konkurransekraften mellom transportmidlene. Dersom det blir enklere og mer behagelig å gå og/eller vanskeligere å bruke andre transportmidler, kan man forvente at flere går. Gangandelene påvirker også kvaliteten på transportsystemene og arealbruken. Mange gående i en by, et område eller en gate kan bidra til at det oppleves triveligere og tryggere, slik at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Mange gående kan også redusere hastighet og fremkommelighet for de andre transportmidlene, og bidra til at konkurransekraften til gåing versus andre transportmidler øker. Mange gående i et område eller en gate kan gi grunnlag for etablering av handel, servering, o.l. der, og dermed påvirke arealbruken.

Dersom vi ønsker mer gåing, er det behov for å gjøre byer, områder og gater mer gangvennlige. Mange og ulike elementer påvirker om et område eller en gate oppleves som gangvennlig. Hva gangvennlighet er vil også være forskjellig i ulike kontekster, som for eksempel i ulike deler av byen eller i byer av ulik størrelse. Flere litteraturoppsummeringer og gjennomganger av ulike studier sirkler likevel rundt mange av de samme temaene og elementene. Disse kan oppsummeres som:

- Tetthet/avstander
- Destinasjoner/aktiviteter/mixed-use
- Målpunkter, ting å dra til, se på
- Vakkert/ trivelig/ interessant
- Connectivity, unngå omveier
- Trafikkmengder, hastighet
- Sikkerhet, trygghet
- Fortau: Eksistens, bredde, standard Infrastruktur for gående
- Syklister bort fra fortau
- Lett å krysse gater
- Type kryss, utforming av kryss
- Belysning

- Gatetrær, beplantning, benker
- Trapper, stigninger, etc.
- Drift og vedlikehold
- Brøyting og strøing

Jan Gehl har studert menneskers bruk av gater og byrom gjennom en mannsalder, og er blant dem som har bidratt mest til å utvikle vår forståelse av hvilke kvaliteter ved byrom som bidrar til at folk bruker dem og trives i dem (se blant annet Gehl 1971, 2013, Gehl og Gemzøe 1996, Gehl og Svarre 2013, Gehl Architects 2014). Når Gehl diskuterer gater og byrom som er gode å gå og oppholde seg i, trekker han frem 12 kvalitetskriterier, delt i tre grupper. De er beskyttelse, mot trafikken, mot kriminalitet og vold, mot ubehagelige sansepåvirkninger; komfort, som dreier seg om muligheter for å gå, sitte og oppholde seg/stå i gaterommet, muligheter for å se, å kommunisere, og for lek og aktivitet, samt herlighet, som dreier seg om skala, mulighet for å nyte godt vær, estetiske kvaliteter/positive sanseintrykk. I et verktøy utviklet av Gehl Architects for å vurdere kvaliteter (og planlagte kvaliteter) i byer eller større områder i byer, er dette operasjonalisert til: egenskaper ved byrommene (mikroklima, menneskelig skala, nettverk), bygningene (aktive og synlige funksjoner, diversitet og fleksibilitet, tetthet og nærhet) og livet (mobilitet, rekreasjon og sosiale aktiviteter, sosial integrasjon).

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

Kap. 3.1.1 Hovednett for gående

Å gå er den mest grunnleggende formen for transport. All bruk av transportmidler innebærer et element av gåing. Dette gjør også gående til den mest sammensatte gruppen det skal tilrettelegges for. Gående er folk i alle aldre, med ulike typer ferdigheter, evner og hjelpemidler. Det er en fleksibeltransportform og krever lite areal. Det er også betydelige helseeffekter å hente ved at folk går mer. Gåing er den vanligste fysiske aktiviteten i alle aldersgrupper.[7] Gående har lav hastighet sammenlignet med andre transportformer, og er derfor ekstra sårbare for både negative omgivelser, barrierer og omveger.

Det bør tilrettelegges for gående i alle gater. Gangnettet vil være finmasket, men kan differensieres mellom hovednett og øvrige gangforbindelser. Hovedgangruter er de viktigste gangrutene som gir effektive og attraktive forbindelser til målpunkter og kollektivtransport. Øvrige gangforbindelser utgjør resten av gangnettet.[8]

Prinsipper for hovednett for gående:

1. **Sammenhengende tilbud:** Gangnettet må gi framkommelighet for gående mellom målpunkt.
2. **Direkte og logisk:** Gående legger opp sine ruter etter direkte og logiske ganglinjer. Korte avstander er viktig for å spare tid. Ganghastigheten er lav sammenliknet med hastigheten for annen transport. Derfor er omveger mye mer tidkrevende for gående enn for andre trafikanter.
3. **Krysningspunkter:** I byer og tettsteder er kryssing i plan hovedregelen. Det er viktig at krysningspunkter ikke medfører omveger eller mye venting. Lange omveger, utrivelige eller utrygge underganger gjør at mange velger å krysse trafikerte vegger der det ikke er

tilrettelagt for dette og dermed utsetter seg for trafikkfare. Krysningspunkter må derfor i størst mulig grad inngå i naturlige ganglinjer.

4. **Attraktive omgivelser:** Folk går der det er attraktivt å gå. Varierte omgivelser, korte kvartalslengder, hvilemuligheter, fasader som vender mot gata, god belysning og blågrønne omgivelser bidrar til attraktive omgivelser og å redusere opplevelse av avstand.
5. **Fartsnivå og trafikkmengde:** Både fartsnivå og trafikkmengde har innvirkning på hvor attraktiv gaten er som gangforbindelse. Gående er ekstra følsomme for støy og barrierevirkninger. Viktige gangforbindelser bør derfor legges til gater med så lavt fartsnivå som mulig (≤ 40 km/t), eventuelt etableres tiltak som reduserer de negative effektene fra biltrafikk.
6. **Snarveger og passasjer:** Snarveger og passasjer kan være viktige deler av transportsystemet for gående, og kan gi betydelige tidsgevinster. Ved å etablere snarveger og passasjer med god standard kan det etableres effektive og raske gangforbindelser.
7. **Adkomst til holdeplasser:** Det er viktig at gangvegene gir direkte adkomst til holdeplasser og ikke forlenger gåturen for de som skal reise kollektivt.

Kap. 4.1 Løsninger for gående og syklende

Alle gater tilrettelegges for gående. For gående er tilstrekkelig bredde på ferdselsarealet avgjørende for at også personer med barnevogn, rullestol og rullator skal ha god fremkommelighet. Det er også viktig at gangarealet er uten trinn og nivåforskjeller. Ledelinjer og kontraster i gangarealene sikrer lesbarhet og fremhever gangforbindelsene. Attraktive omgivelser i form av vegetasjon, hvilemuligheter, gatemøblering og belysning bidrar til å øke kvaliteten på gangarealene og gjøre det mer attraktivt å gå. I gater med mye biltrafikk vil bruk av støydempende elementer, som samtidig bidrar til økt attraktivitet, være viktig.

4.1.1 Fortau

Gående skal ha et tilbud i alle gater. Hovedløsning for gående i by- og tettstedsområdet vil være fortau. Fortau kan etableres ensidig eller tosidig avhengig av bebyggelse. Ensidig fortau bør kun benyttes der det er svært lite biltrafikk og/eller liten aktivitet på den ene siden. Fortau og gågater kan deles inn i veggsone, ferdselsareal, møbleringssone og kantsteinssone.

Veggsone



Veggsonen er arealet mot fasade. Veggsonen hindrer gående i å støte på

Ferdselsareal



Ferdselsareal for gående er fri for hindringer. Bredden bør samsvare med

Møbleringssone



Møbleringssone er arealet mellom ferdselsareal og

Kantsteinssone



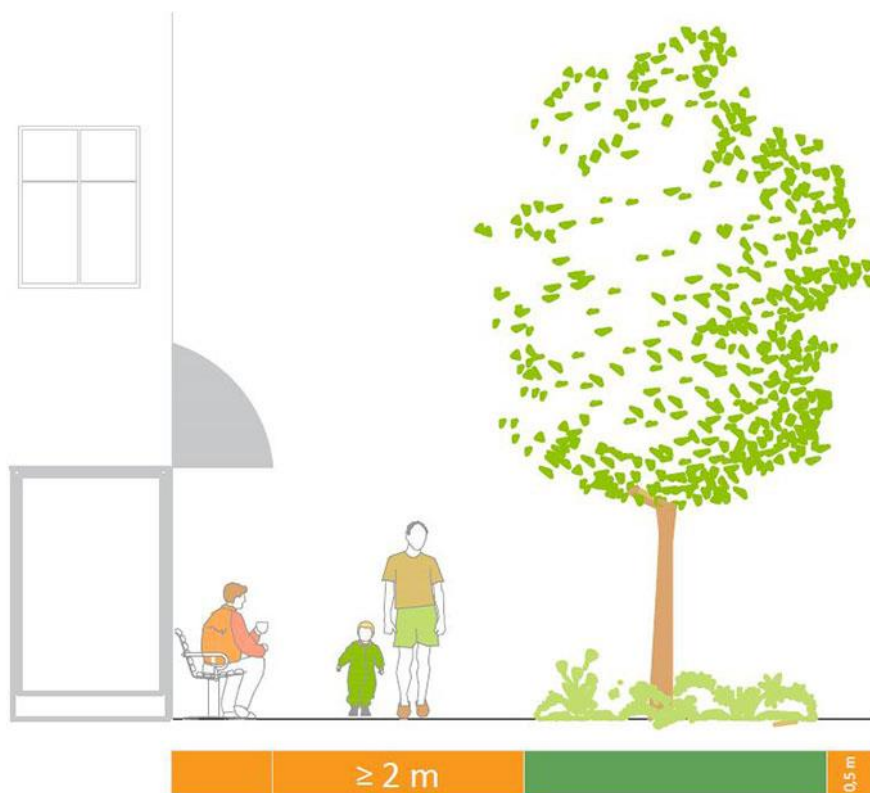
Kantsteinssonen utgjør ytterkant av

utstikkende elementer som trapper, dører, vinduer, vindusgraver mv. Behov og breddekrav defineres i planleggingsfasen.

antallet gående og gatens prioriterte funksjon.

kjørebane. Her kan det etableres møblering, trær, regnbed, skilt, sykkelparkering og belysning m.m. Møbleringssone kan være aktuelt å anlegge i alle typer gater. Behov avklares i planleggingsfasen.

fortauet og er fri for hindringer.



Figur 4.1.1–1 – Ulike soner på fortau for møblering, ferdsel og vegetasjon

Fortauet har en viktig rolle i byen og er et sted for både bevegelse og opplevelse, der det skal være sikkert, trygt og attraktivt for alle. Fortauenes rolle vil variere fra gate til gate, fra en bygate der fortauene utgjør viktige byrom til kapasitetssterke gater der bevegelse og tilgjengelighet på tvers vil være viktigst.

Gående er særlig oppmerksomme på omgivelsene, og bruk av møbleringssone med benker, vegetasjon, sykkelparkering og andre elementer vil kunne gi mer variasjon i de fysiske omgivelsene og økt attraktivitet. Møbleringssone mellom ferdselsareal og kjørebane kan også brukes for å skape en fysisk barriere mot kjørebanen. Det er imidlertid viktig at tilgang for varelevering ivaretas der det er hensiktsmessig.

Tilstrekkelig fri bredde skal sikre at personer med rullestol, barnevogn (tvillingvogn) og rullator kommer fram, og slik at synshemmede kan orientere seg. Bredde på ferdselsarealet bør

dimensjoneres etter antall gående. Systemer for naturlig og taktil leding er viktig for at gatene skal være lesbare for alle. Det er også viktig at utstyr eller reklame ikke fortrenger plassen for gående. Det bør i tillegg sikres tilstrekkelig plass til snørydding og snøopplag, slik at snøen ikke hindrer framkommeligheten. For å sikre framkommelighet, særlig for rullestolbrukere, mennesker med rullator, barnevogn og alle som har tungt for å gå, må gangarealene være uten trinn og nivåforskjeller.

Regelverk knyttet til fortau

Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler):

- Fortau er anlegg for gående som er skilt fra kjørebane med kantstein
- Som gående regnes også den som går på ski eller rullestol, fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.
- Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.

N100 Veg- og gateutforming:

- Alle fortau skal ha ferdselssone og denne skal være minst 2 meter bred. Dersom fortau har møbleringssone skal ferdselsarealet økes til 2,5 meter for å gi plass for maskinell snørydding o.l. (N100:2022, krav 2.3.1-3)
- Fortau i boliggate skal ha bredde på minimum 1,5 meter (N100:2022, krav 2.6-11)
- Fortau skal ha kantsteinssone. Kantsteinssonen skal være minimum 0,5 meter målt fra ytterkant kantstein og inn på fortau. Ved kantstopp og busslomme skal den være minimum 0,7 meter (N100:2022, krav 2.3.1-4)

Fra Vegdirektoratets veileder/Håndbok V127 Kryssingssteder for gående (2017):

Det har i de senere årene blitt et økt fokus på tilrettelegging for gående i trafikken. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nasjonal gåstrategi - Strategi for å fremme gange som transportform og hverdagsaktivitet (grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014–2023) - utpeker nasjonale mål og innsatsområder, herunder en satsing på infrastruktur for gående med fokus på sammenhengende gangvegnett med universell utforming.

For å nå målet om at flere skal gå, er det avgjørende at dette blir opplevd som attraktivt og trygt. Det er Statens vegvesens oppgave å ivareta både sikkerheten og framkommeligheten til gående og syklende. Dette kan gjøres på reguleringsplannivå, og det må da sørges for at kriterier og anbefalinger i håndbok N100 blir fulgt.

Sikkerheten må veie tyngst i vurderingen av nye og eksisterende kryssingssteder. Vær likevel oppmerksom på at dersom løsninger for sikker kryssing medfører omveger, kan det føre til at gående velger andre, trafikkfarlige kryssingspunkt.

Gangfelt er først og fremst et fremkommelighetstiltak for gående, og ikke et sikkerhetstiltak. Grundig planlegging og god sikring av kryssingssteder er derfor viktig for å forbedre fremkommeligheten for gående uten at dette skjer på bekostning av sikkerheten. Dette kan oppnås ved å:

- redusere kjørefarten forbi gangfeltet
- lede gående til sikre kryssingssteder
- øke sjåførenes oppmerksomhet overfor gående
- øke gåendes oppmerksomhet når de krysser vegen

I tillegg til kryssingspunkter må det også sees på sammenhengen i gangnettet og utforming av fortau, gangveier m.m. slik at de er best mulig tilpasset så mange brukere som mulig. Jf. også krav om universell utforming og bedre tilrettelegging for en økende andel eldre befolkning, osv.

2.2 Behovsvurdering

Det anbefales at følgende forhold legges til grunn ved etablering av nye gangfelt, eller når det vurderes om eksisterende gangfelt skal opprettholdes:

- Fartsnivå
- Fartsgrense
- Trafikkmengde (ÅDT eller antall kjøretøy i makstimen) og andel tungtrafikk
- Antall kryssende i makstimen
- Hensyn til grupper med spesielle behov (skolebarn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne)
- Alternative kryssingsmuligheter
- Andre lokale forhold (for eksempel siktforhold og kurvatur)
- Om gangfeltet inngår i et gangvegnett

Det kan være nyttig å samarbeide med aktuelle brukerorganisasjoner om hvor de viktigste gangrutene er, og hvor det er lurt å etablere gangfelt eller tilrettelagt kryssing. Vurderinger av fartsnivå, trafikkmengde og andel tungtrafikk, antall kryssende i makstimen og hensyn til grupper med spesielle behov blir nærmere beskrevet under.

2.2.1 Fartsnivå og fartsgrenser

Et viktig parameter for vurdering av gangfelt er fartsnivået (85 % -fraktilen) på det aktuelle stedet. Dette begrepet er definert som den hastigheten som 85 % av de registrerte kjøretøyene ikke overstiger.

Fartsmålinger kan være krevende å få til på alle steder. For å forenkle dette kan det gjøres målinger med stoppeklokke eller egen laser. Ved fartsmålinger inntil kryss, kan det vurderes å trekke ut de laveste hastighetene ved beregning av fartsnivået. Selv om fartsnivået defineres ved 85 % -fraktilen, anbefales det også å se på hva de høyeste hastighetene ligger på. Det er ikke alle steder det er mulig å redusere farten til et ideelt nivå på 30 km/t ved hjelp av fysiske tiltak.





Det er derfor i denne veiledningen valgt å bruke anbefalinger for et akseptabelt fartsnivå ved gangfelt. Akseptabelt fartsnivå ved gangfelt er:


- under 35 km/t ved fartsgrense 30 km/t
- under 40 km/t ved fartsgrense 40 km/t
- under 45 km/t ved fartsgrense 50 km/t

Ved fartsgrense 30 km/t uten fartsdempende tiltak vil fartsnivået vanligvis ligge mellom 40 og 45 km/t. Til sammenligning vil fartsnivået ved fartsgrense 30 km/t med fartsdempende tiltak vanligvis ligge mellom 30 og 35 km/t. Dersom akseptabelt fartsnivå for å etablere gangfelt ikke er tilfredsstillt, anbefales det å etablere fartsdempende tiltak (se kapittel 5.1). Tabell 2.1 viser anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt. Det presiseres at tallene er veiledende, og det kan være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger med hensyn til blant annet bruk av vegen.

Tabell 2.1 viser anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt. Det presiseres at tallene er veiledende, og det kan være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger med hensyn til blant annet bruk av vegen.

Tabell 2.1 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i maksstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

 **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

 **Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veger.** For veger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

 **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For veger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Gangfelt ved fartsgrense 30 km/t eller i 30-soner

På veger med fartsgrense 30 km/t er gangfelt anbefalt

- på viktige kryssingssteder

- som en del av et gangvegnett

I rene boligområder med fartsgrense 30 km/t er det vanligvis ikke behov for gangfelt. Vegene er ofte utformet slik at de innbyr til lav fart (for eksempel med smal kjørebane). Det mangler i stor grad separate anlegg (fortau) for gående og syklende. Ofte blir hele vegen benyttet av gående og syklende og det krysses på mange steder. Trafikkmengden er ofte så lav at det ikke er et fremkommelighetsproblem å krysse vegen. Etablering av fartshumper kan vurderes som erstatning der man har besluttet å ikke anlegge gangfelt i 30-soner. Det er da viktig å ta hensyn til hvor eventuelle kryssingssteder er. I sentrumsområder hvor man innfører fartsgrense 30 km/t, anbefales det å gjennomføre en risiko- og behovsvurdering av eksisterende gangfelt. Hvis en risikovurdering av gangfeltet ikke tilsier fjerning, kan gangfeltet beholdes selv om det er få kryssende.

Gangfelt ved fartsgrense 40 km/t

På veger med fartsgrense 40 km/t er gangfelt anbefalt

- på viktige kryssingssteder
- som del av et gangnett som fremkommelighetstiltak på svært trafikkerte veger.

Det er anbefalt å bruke opphøyd gangfelt som sikringstiltak ved fartsgrense 40 km/t. Ved stor andel tungtrafikk, høy ÅDT eller andre spesielle forhold, etableres gangfelt helst i kombinasjon med fartsdempende tiltak.

Gangfelt ved fartsgrense 50 km/t

På veger med fartsgrense 50 km/t er gangfelt anbefalt

- på viktige kryssingssteder
- som del av et gangnett som et fremkommelighetstiltak på svært trafikkerte veger.

Nedskilting til 30 eller 40 km/t som punkttiltak på strekninger med fartsgrense 50 km/t benyttes kun ved barnehager, skoler, alders- og sykehjem og andre institusjoner hvor det ferdes mange barn, eldre eller personer med spesielle behov. For nærmere informasjon om nedskilting, se «Kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder», NA-rundskriv 05/17. Der forholdene ligger til rette for det, kan planskilte løsninger brukes.

Til gatebruksplanen:

Målpunkter

I prinsippet skal man kunne gå overalt i byen; i gågater, gatetun, miljøgater, på torg, fortau, turveier/-stier m.m. I de fleste tilfeller har man et mål for gåingen, man skal til (eller fra) et sted, og mange har de samme stedene som mål. Det er derfor noen steder eller områder som utpeker seg og hvor det er flere gående. Skolene er typisk målpunkter for barn og unge. Jernbanestasjonen er et målpunkt for mange arbeidspendlere og andre reisende. Aksen Storgata fra Indre havn/Torget til Busterudparken, og videre opp Os allé forbi Skofabrikken til Os skole og arena, er også en strekning med mange målpunkter for gående. Likeledes er det flere målpunkter på strekningen vestover fra Wiels plass til Tista senter og videre til Høvleriet og Spentst-bygget (Walkers gate 10) som gjør dette til en viktig akse for gående. I tillegg ser vi at Tordenskiolds gate

og Teatergata, med Kulturhuset, kulturskolen, Fredrikshald teater m.m. også har vokst frem som viktige målpunkt.

I disse aksene og til disse målpunktene må det legges til rette for gange. Dette kan gjøres på flere måter, men som nevnt flere steder ovenfor, må det oppleves som attraktivt og trygt dersom folk skal velge å gå (fremfor å velge et annet reisemiddel som f.eks. å kjøre bil). I det neste avsnittet tar vi for oss steder hvor vi anser at det bør vurderes å gjøre tiltak for å øke fremkommeligheten og attraktiviteten for de gående. Vi kommenterer også noen steder/områder der det er kommet innspill om tilrettelegging, men hvor det likevel ikke anses som ønskelig eller mulig.

Utfordrende områder for gående

Tollbugata/Kongens brygge:

Det er mange gående fra Torget og Storgata og på bryggepromenaden som krysser Tollbugata og Kongens brygge. Det er i dag tre fotgjengeroverganger/gangfelt i området som blir benyttet. Noe kryssing skjer nok også utenfor gangfeltene. Veien har i dag en ÅDT på ca. 3367, hvorav ca. xx % er tungtrafikk. Det er i dag skiltet fartsgrense 30 km/t.



Bilde 1.



Bilde 2.

Området er til dels utflytende trafikkmessig og gir ikke inntrykk av å prioritere gående selv om det er tilrettelagt med 3 gangfelt.

Forslag:

Området inngår i torg-prosjektet. I dette prosjektet er det foreslått å redusere gatebredden i Tollbugata forbi tollboden. I dag er gatebredden ca. 8,5-9,7 m. Dersom gatebredden reduseres til 7,0 m kan fortausbreddene økes. Trekket på siden mot Tollbubrygga/Indre havn kan da forsterkes og fortausbredden ved Tollboden kan økes. Det er skiltet forbudt med parkering og stopp på deler av strekningen, men tillatt med varelevering. Ved innsnevring av kjørebane, er det mulig at stopp for varelevering ikke lenger kan tillates. Det er imidlertid satt av plass for varelevering/lastesone ved innkjøringen til torget, på østre kortenden av Tollboden, slik at det fortsatt er mulig med varelevering i området. En mulig konsekvens av dette kan bli at hastigheten på biltrafikken reduseres (ytterligere). Tiltak i dette området må sees i sammenheng med videre utvikling av Torget.

Plan for Torget skal iht. tidligere vedtak innarbeides i forslag til gatebruksplan.

Fra Oslo kommunens gatenormal:

I nye utviklingsområder kan det bygges opphøyde kryss for å prioritere gående og syklende. Opphøyde kryss kan ikke bygges i gater som skal fungere som flomvei, eller i gater hvor det går buss eller gater som har en høy andel store kjøretøy.

Ettersom Olav Vs gate og Tollbugata har en del tungtrafikk til havna og kollektivtrafikken på sikt ønskes lagt der, er det ikke forslag om opphøyde kryss eller opphøyde fotgjengerfelt på strekningen.

Krysset Tollbugata/Festningsgata

Et «utflytende» kryss der det med fordel kan strammes opp i trafikale forhold. Gata er bred og «romslig» kryss gir større hastighet på trafikken. Parkering foran Olav Vs gate 1A og B bidrar til inn-/utkjøring/rygging over fortau og ut i gata. ÅDT i Festningsgata er 2904.



Bilde 5.

Forslag:

Parkeringsplassene for Olav Vs gate 1A og B fjernes av trafikksikkerhetsmessige grunner. Gatebredden kan snevres inn og fortau utvides. Trerekka i Tollbugata kan forlenges.

OBS: Overvann vil komme ned Festningsgata ved styrtregn. Dreneringslinjer viser at dette overvannet vil renne videre vestover i Tollbugata. Overvannet bør i stedet søkes ledet korteste vei til sjø i Indre havn dersom dette er mulig.

Tollbugata/Jernbanegata

Et «utflytende» kryss uten tilrettelegging for at gående kan kysse gatene i noen retning. Det er høydeforskjeller mellom fortau og gate som gir utfordringer for hensiktsmessige/universelt utformet løsninger for krysninger. Området inngår i områdereguleringen for Nyhavn, hvor det legges opp til endringer/forbedringer fra dagens situasjon.



Bilde 6.

Forslag:

Ev. tiltak/endringer innarbeides i forslag til reguleringsplan for Nyhavn.

Tønne Huitfelts plass

Lav fart og relativt lite trafikk, men ikke tilrettelagt kryssingspunkt for gående. Noe uoversiktlig for bilister på vei nordover fra Sølvgata. Området inngår i Kyststien og som delstrekning mellom bryggepromenaden og Sørhalden.



Bilde 7.

Forslag:

Lav fart på trafikken og relativt lav ÅDT (<500) gjør at det ikke foreslås tiltak på stedet nå. Kan evt. tas opp til ny vurdering senere.

Storgata (sydsiden)

I dag skiltet gatetun og åpen for enveiskjørt biltrafikk ifra gangbrua i retning torget. ÅDT ca. 75 i øvre del, ÅDT ca. 250 fra Borgergata til Torget.

Det er trangt for fotgjengere og syklister i øvre del mot gangbrua pga. rekkverk og høydeforskjeller.

Er det «uryddig» gatebilde for gående som ivaretar hensynet til universell utforming? Mye skilting, kasser, gatelys, benker m.m. i møbleringssonen.



Bilde 8. Storgata, mot gangbrua.



Bilde 9. Storgata, fra Borgergata mot Torget.

Forslag:

Er det mulig å «rydde opp» i all «møblering»? Skilt, reklameplakater, plantekasser m.m. er satt i møbleringssonen og er således riktig plassert iht. vegvesenets veiledning. På sikt bør det vurderes å rendyrke Storgata som gågate. [Det er uansett ikke tillatt med parkering her, kun gjennomkjøring.] Varelevering vil fortsatt være tillatt. I nedre del (fra Borgergata til Tollbugata) er det 3 gårdstom/portom som i dag har adkomst med bil fra Storgata.

«Kompromiss»: Strekningen fra Kirkegata til Borgergata stenges for biltrafikk, resten beholdes som i dag. Det bør på sikt vurderes å gjøre strekningen ned til Tollbugata til gågate, men ev. der kjøring til eiendommene tillates. Varelevering tillates som i dag.

Kirkegata

Strekning mellom kryss Storgata/gangbrua og jernbanestasjonen er viktig for gående og syklende. Det er relativt smalt fortau fra gangbrua mot stasjonen. ÅDT er ca. xxx. Kantparkering ved Billington. Utflytende kryss med Borgergata.

Forslag:

Kirkegata enveiskjøres (i retning mot jernbanestasjonen) og fortau utvides på bekostning av veggbredden (ca. 5,5 m i dag?). Dette vil også bedre forholdene for syklende.

OBS: Det er også ønske om å flytte kollektivrute/buss fra Borgergata til Kirkegata inntil stasjonsområdet er ombygd til skysstasjon og bussruta kan flyttes til Olav Vs gate/Tollbugata.

Høljen/(Elvestredet)

Kantparkering. ÅDT er ca. 2500+? Ikke tilrettelagt for gående eller syklende. Jernbanen fungerer som en barriere for alle trafikantgrupper.



Bilde 10.

Forslag:

Ideelt burde jernbaneundergangen vært utvidet slik at forholdene ble bedre for alle trafikanter. Et enklere og billigere tiltak er å fjerne kantparkeringen i Høljen. Dette vil i tillegg til å gi bedre plass til gående også gi bedre sikt og gatebredde for de kjørende.

Undergang fra jernbanen til Møllegata/Grønland

Det er ikke tilrettelagt for gående eller syklende fra Elvegata til Møllegata/Grønland/fv. 21. ÅDT på fv. 21 er ca. 7000? Det er ikke tilrettelagt krysningspunkt i kryss ved Grønland. Området blir en del benyttet bl.a. av skoleelever ved Porsnes.



Bilde 11.



Bilde 12.

Forslag:

Bedre fortau og tilrettelagt gangfelt/kryssing. Det er spilt inn i møte med fylkeskommunen om mulighet for å senke fartsgrensen i Møllergata/fv. 21 til 40 km/t helt ut til avkjøringen til Sykehusgata 2 m.fl.

Vaterland bru

Det er i dag gangfelt kun ved rundkjøringen ved det nordre brukaret. Ingen tilrettelagt kryssing ved elvepromenaden på sørsiden, men det er etablert trapper på begge sider av brukaret.



Bilde 13.

Forslag:

Ettersom dette er fylkesvei, må et ønske om etablering av gangfelt avgjøres av Østfold fylkeskommune. Forslag om at skiltet hastighet 40 km/t utvides til å omfatte hele dagens 50-sone, jf. også ovenstående pkt. Redusert fart gir økt mulighet for kryssing. Redusert hastighet vil også kunne gi redusert støy for beboere i området, samt lette trafikkavviklingen i kryss med Grønland. Det bør tilrettelegges for en passasje/brygge under brua for å knytte sammen deler av elvepromenaden.

Wiels plass – lysregulering

Det er i dag for kort periode med «grønn mann» til at mange gående rekker å krysse Bakbanken.

Forslag:

Tidsperioden med «grønn mann» forlenges. Det tas kontakt med Østfold fylkeskommune for dette.

Bakbanken (Strekningen Wiels plass – Oscars gate)

Det er på enkelte punkter og kortere strekninger relativt smale fortau. F.eks ved hjørnet av Kongegården, ved hjørnet ved banken/innkjøring til Nedre Bankegate, forbi Kildebo Blomster (der deler av fortauet blir benyttet til varelager/utstilling) og forbi Motz Bakeri. ÅDT på strekningen er ca. 8000? Fartsgrense er 30 km/t.

Forslag:

Utvide fortausbredde/ redusere veibredde for å gi mer plass til gående og syklende. Opphøyd tilrettelagt krysningspunkt ved Motz/Kildebo. Treplanting mellom fortauet og parkeringsplassen i Nedre Bankegate vil gi økt attraktivitet/opplevelsesverdi.

Opplevd høyere prioritering av gående (og syklende) i dette området kan gjøre det mer attraktivt og i større være med på å grad binde områdene ved Tista senter til Storgata.

Se for øvrig notat om sykkel.

Kulturkvartalet (Tordenskiolds gate – Teatergata)

I dag er det gateparkering på en del av området, til dels på begge sider av Teatergata.

Forslag:

Fjerne parkeringsplasser (ikke HC-plasser) og skilte gatetun. Dette kan gi rom for å etablere trær/grøntsoner. Det vil være viktig å redusere farten og i større grad kun ha drop-soner for av- og påstigning. Plasser for bevegelseshemmede beholdes/etableres. Tiltaket må sees i sammenheng med planene om å gjøre deler av området til Lise Amundsen skulpturpark.



Bilde 14 og 15

Rødsbergs plass, inkl. kryss med Mette Mengs gate

Utflytende kryss med uoversiktlige forhold for både gående, syklende og kjørende.

Forslag:

Bygges om slik at det blir mer iht. vedtatte reguleringsplaner. Det er innkommet forslag om stenge for gjennomkjøring til Tista senter/Walkers gate. Strekingen er tidligere pekt på som ,, veg i sentrumsplanen og vi mener det er viktig å beholde denne funksjonen, bl.a. for å unngå at mer trafikk i nedre del av Oscars gate gjør at den i større grad vil fungere som en barriere for gående (og syklende) mellom Bakbanken og Storgata. Se for øvrig notat om vegsystem for mer om dette.

Repslagergata

Bred gate (ca. 7,0 meter) som innbyr til (for) høy hastighet og er lite innbydende for gående og syklende.



Bilde 16.

Forslag:

Smalere gatebredde (til 6,0 meter?). Er det mulig å forlenge trerekka til forbi Frelsesarmeen? Det er en del VA-ledninger i grunnen her, kanskje også andre ledninger. Det er mulig at dette kan gi utfordringer ift. beplantning, men dette bør utredes videre. Se for øvrig notat om sykkel da dette også er pekt på som prioritert sykkelrute. Er det mulig å fjerne parkeringsplassene til Bockramløkka borettslag med utkjøring direkte i krysset Repslagergata/Karl Johans gate, jf. bilde 13.

(Mathias Bjørns gate) Walkers gate – Høvleriet

Mange gående mellom Høvleriet og Elkjøp, men ingen tilrettelagt kryssing. Relativt lav hastighet, men uoversiktlig pga. svingete vei og flere avkjørsler. ÅDT er på ca. 2200.



Bilde 17.

Forslag:

Etablere/tilrettelegge krysningspunkt. Må sees på som ledd i en økt tilrettelegging for gående i aksen fra (Spentst og) Høvleriet til Wiels plass. Kan det etableres en gangbane foran inngangene til Elkjøp/Rema 1000/Europris og videre mot inngangen til Tistasenteret? Hva med gangadkomst/-veier videre på p-plassen ved Høvleriet?

Er det nødvendig med egen avkjørsel til retur el-avfall?



Fig. 1. Utsnitt fra illustrasjon i studentoppgave.



Fig. 2. Utsnitt fra illustrasjon i studentoppgave. «Den brede handlegata gir plass for både syklende og gående, og binder Tista senter sammen med det gamle Høvleriet. Gatens bredde gir avstand til den massive fasaden, samtidig som butikkene kan trekke varer fra butikken ut for å skape aktive fasader.»

Fridtjof Nansens gate – Stadionbakken

Et sted hvor mange (fortsatt) krysser, men som er relativt uoversiktlig og hvor det er mye trafikk. ÅDT på ca. 10200 og fartsgrensen er 50 km/t. Dette er også et krysningspunkt for flere barn/unge på vei til/fra skole selv om det er tilrettelagt for kryssing lengre opp og lengre ned i bakken.

Forslag:

Stedet er uoversiktlig og ÅDT og fart for høy til at det bør tilrettelegges for kryssing uten at det samtidig gjøres fartsdempende tiltak. Dette er imidlertid ikke ønskelig pga. andelen tungtrafikk og at det vil bli utfordrende for de som kjører opp bakken vinterstid på glatt føre.

Alternativet blir da å bedre mulighetene/tilrettelegge bedre for kryssing andre streder.



Bilde 18.

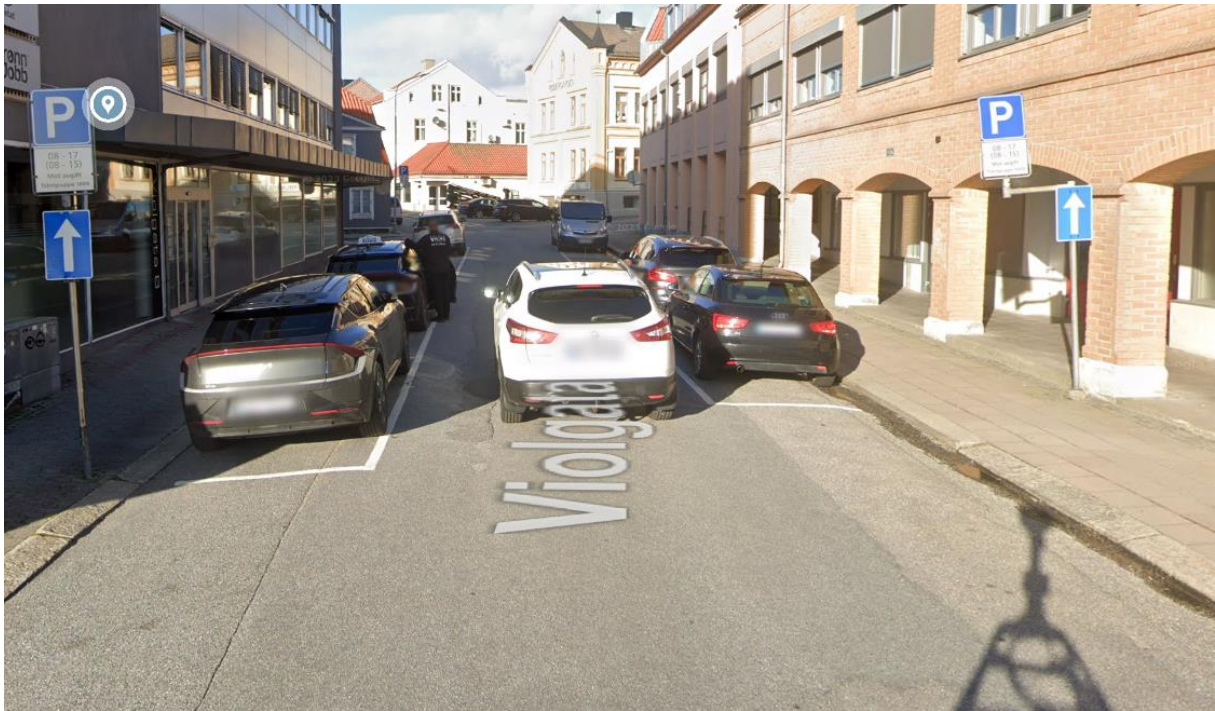
Violgata

Gata er enveis-kjørt fra sør mot nord. ADT på ca. xxx, fartsgrense er 30 km/t. Varierende gatebredde, ca. 8-5,5 meter + fortau av varierende bredde. I nedre del er det kantparkering på høyre side, i midtre del på begge sider, og i øvre del på venstre side.

Forslag:

Bør det være kantparkering på bare en side? Og bør dette i så fall være samme side gjennom hele gata? Kan fortausbredden økes på bekostning av gatebredden? Andre tiltak for å gjøre dette til en hyggeligere gate?

I nedre del er det per i dag legekontorer og annet som gjør at det er behov for parkering i nærområdet. Det foreslås derfor ingen vesentlige tiltak nå, men dette bør på sikt tas opp til ny vurdering.



Bilde 19. Violgata, midtre del.

Busterudparken/busstoppen i Storgata

Det er en tilbakemelding at flere føler seg utrygge i dette området på kveldstid/etter mørkets frembrudd. Det er også flere utfordringer ift. ansamlinger av ungdommer, med støy/bråk og kriminelle aktiviteter i nærområdet.

Forslag:

Det bør sees på tiltak for opprusting av busstoppen, med bl.a. bedre universell utforming og belysning. Det bør vurderes å lage en egen belysningsplan for Busterudparken.

Brua ved Skansefoss

Brua har vært et viktig krysningspunkt over Tista, men ble stengt i 2023(?) da den er i dårlig forfatning. Det er uklart om det er kommunen eller Norske Skog Saugbruks som har ansvar for videre vedlikehold.

Forslag:

Brua er en viktig del av elvepromenaden og for å kunne få til «rundturer» i sentrum. Ansvarsforhold må avklares og brua/forbindelsen gjenopprettes. – støtte fra spillemidler, friluftsmidler el.?

Skilting av turvei?

Allerede ordnet?



Bilde 17.

Fisketorget

Elvepromenaden bør gjøres tydeligere og avgrenses mer mot parkeringsplassen på Fisketorget.

Forslag:

Turveidraget langs Tista kan enkelt utvides med minimum 2 meter, mot dagens 4 m bredde, uten at det går på bekostning av parkeringsplasser. Det gjør det mulig å lage en bedre avgrensning mellom kjørearealer og turveidraget enn i dag – se prinsippskissen under. På sikt bør Fisketorget fylles med annen bruk enn kun parkering. Dette er en historisk plass med en attraktiv beliggenhet langs Tista, men det er også en plass som er i bruk til Amcar-treff og cruise-night hver onsdag fra mai til september. Her må ulike hensyn og muligheter vurderes sammen. Sentrumsplanen viser utbyggingsformål på vestre deler av plassen, men dette ble ikke fulgt opp ved regulering av området i 2020



Bilde 20.

Nye bruer over Tista

Det er i arbeidet med reguleringsplan for Nyhavn sett på muligheter for etablering av nye bruer og Tista for gående (og syklende). En bru er tenkt fra Fisketorget mot jernbanestasjonen og en bru er tenkt fra området mellom Tista senter og Rema 1000 (Walkers gt. 8 A) mot stasjonsområdet/driftsbanegården. Videre planlegges det for en gangbro over jernbanesporene ved stasjonsbygningen. Samlet sett vil dette vil være et vesentlig bidrag i å knytte sammen nord- og sørsiden av sentrum da Tista (og jernbanen) i dag er en barriere, særlig for de gående.

Ved utbygging på Grønland kan det være behov for å knytte dette området nærmere mot Storgata og nordsiden av sentrum. Det foreslås derfor å se nærmere på muligheten for å etablere en gangbro over Tista i forlengelsen av Olaus Peltz gate.

Forlengelse deler av elvepromenaden:

- Forbi Sykehusgata 2
- Forbi idrettsplassene/-anlegget i Torgny Segerstedts gate til Porsnes vgs.
- Ved utløpet av Tista (begge sider av elva?)

Skilting av flere snarveier?

- Fra Damhauggata (ved tidl. Menighetspleien bhg.) til Pornes vgs.
- Fra Damhauggata (like ved Tista plass) til Brattveien.
- Fra Fjellstua til Micheletfjellet
- Fra Skomakerstredet mot Festningen

- Rødsbergstien – fra Rødsbergs plass til Rødsveien
-