



# REPARASJONSTILTAK FOR GANGNETTET SØRÅS OG RÅ

- *UTARBEIDET SOM EN OPPFØLGING AV GÅSTRATEGI 2019 - 2030*



BERGEN  
KOMMUNE

## Forord

For å øke gangandelen trengs et godt utbygd og finmasket gangnett. Bergen har behov for både nye gangforbindelser og oppgradering av eksisterende. KPA2018 stiller krav til kvalitet og tetthet ved ny utbygging, disse bestemmelsene bør håndheves konsekvent, også i områder med lite nybygging.

Gåstrategien (2020) anbefaler kartlegging av gangnettet i Bergen sentrum og bydelssentrene, med forslag til tiltak. Målet med denne rapport er å identifisere manglende lenker og forbedringsbehov, som i sin tur skal gi grunnlag for kommunale handlingsplaner og investeringer, inkludert Miljøløftet.

Gangkartlegging er gjennomført for områdene Nesttun samt Sørås og Rå. Det er utarbeidet to ulike rapporter, en for Nesttun og en for Sørås og Rå, men beskrivelse og analyser i rapportene er like for begge områdene, da de grenser til hverandre og har mye av den samme bystrukturen og problematikken. Det som skiller rapportene er tiltakene som listes opp til slutt, hvor tiltak i de to områdene er delt i hver sin rapport.

Denne rapporten kartlegger gangforbindelser og foreslår tiltak for Sørås og Rå samt redegjør for metode for å lokalisere behov for tiltak.

Analyseområdet for rapporten er preget av spredt bebyggelse der mye av gangnettet består av sambruk av boliggater. Likevel finnes det lokalsenter der krav stilles til et mer finmasket gangnett med gode forbindelser.

Kartleggingen bygger videre på pilotprosjektet «Reparasjonstiltak for gangnettet i bydelssenteret Loddefjord» og de påfølgende kartleggingene for Laksevåg, Fyllingsdalen, Åsane, Fjellsiden sør og Møllendal, Indre Arna, Bergen sentrum og Årstad.

Desember 2025

# Innhold

Forord.....	2
1. Analyseområdet.....	4
1.1. Områdebeskrivelse og avgrensing.....	4
1.2. Gangforhold, trafikale barrierer og bystruktur.....	6
2. Metode og datagrunnlag.....	6
2.1. Datagrunnlag og informasjonskilder.....	6
2.2. Kartleggingsmetode.....	6
2.3. Tiltak i sentrumskjernen.....	7
2.4. Tiltak utenfor sentrumskjernene.....	9
2.5. Universell utforming og tilgjengelighet.....	9
2.6. Kartfesting.....	11
2.7. Prioritering av tiltakene.....	11
3. Mulige løsninger på anbefalte tiltak.....	17
4. Generelle betraktninger om gangnettet i analyseområde.....	17
4.1. Fordeling av areal.....	17
4.2. Stramme opp svinger og vegkryss.....	18
4.3. Overgangsfelt.....	20
4.4. Kjøring i boliggate.....	21
5. Anbefalte tiltak.....	21
5.1. Leseveiledning.....	22

# 1. Analyseområdet

## 1.1. Områdebeskrivelse og avgrensning

Analyseområdet omfatter Nesttun samt Sørås og Rå som hovedsakelig ligger i Fana bydel, men analyseområdet strekker seg også over i Ytterbygda bydel (se figur 1). Fana er den største bydelen i Bergen målt i areal, og har en spredt bosetning med flere lokale sentre. Selv om disse sentrene ikke nødvendigvis har høyere befolkningstetthet enn øvrige deler av bydelen, fungerer de som viktige målpunkter og genererer derfor mer gangtrafikk i nærområdene. Lokale sentre i området inkluderer blant annet Lagunen storsenter og Nesttun sentrum.

Det valgte analyseområdet dekker et areal på ca. 9 km<sup>2</sup> og har en befolkning på ca. 28 000 innbyggere (2025).

For å sikre en relevant og målrettet kartlegging er området avgrenset med hensikt om å etablere et godt kartleggingsgrunnlag for videre arbeid. Som illustrert i figur 1 starter området nord for Nesttun sentrum, ved Hop, og strekker seg sørover langs bybanetraseen gjennom Nesttun terminal, Skjold og videre mot Lagunen og Sørås og Rå. Avgrensningen ligger hovedsakelig innenfor byfortettingssonen, med innslag av ytre fortettingssone. Området inkluderer både boligområder og arbeidsplasser på begge sider av traseen.

I vest og nord er området avgrenset et stykke før sjøen ved E39, mens det i øst avsluttes ved næringsområdet på Midtun som huser flere store butikker og arbeidsplasser. Området følger deretter Apeltunvegen sørover før det naturlig avsluttes ved Fana Golfbane, hvor KPA2018 går over til LNF-område.



## 1.2. Gangforhold, trafikale barrierer og bystruktur

Selv i kort avstand fra bybanestoppene og de lokale sentrumskjernene finner man boligområder med spredt bebyggelse, hvor gående i liten grad er tilrettelagt for eller prioritert. Samtidig er det viktig å være oppmerksom på at mange barn og unge bor i disse områdene, noe som skaper et tydelig behov for trygge og tilgjengelige gangforbindelser til skole og andre målepunkter.

Området krysses av flere større veier som utgjør fysiske barrierer for fotgjengere. Blant disse er det tre fylkesveger:

- Fv. 582 (ÅDT 13 000)
- Fv. 5190 (ÅDT 7000)
- Fv. 587 (ÅDT 15 000)

I tillegg går Riksveg 580 gjennom området med en ÅDT på rundt 20 000. Alle veger nevnt ovenfor har stor trafikk pågang, og er vanskelige å krysse som fotgjenger uten gangfelt, over- eller underganger.

Gangkartleggingen i området omfatter tiltak som etablering av snarveier til kollektivpunkter, skoler og andre målpunkter. Omfordeling av gateareal og høyere prioritering for fotgjengere er viktige virkemidler for å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå. Dette er et sentralt grep for å støtte opp under nullvekstmålet.

## 2. Metode og datagrunnlag

Kartleggingen bygger på en kombinasjon av GIS-analyser og feltbefaringer. Hensikten er å identifisere tiltak som faktisk øker kvaliteten på gangnettet, og sikre at resultatene er basert på et solid datagrunnlag.

### 2.1. Datagrunnlag og informasjonskilder

Kartleggingen baserer seg på kommunens gangnettverk (geodata), digitale befaringer er gjennomført med hjelp av Google streetview, skårfoto og norgeskart. Det har blitt gjennomført nettverksanalyser i ArcGIS Pro for å kartlegge tidsbruk og gangavstand fra viktige målpunkt som skoler, barnehager, kollektivholdeplasser og dagligvareforretninger. Analyseresultatene har bidratt til å identifisere tiltak i områder der det trolig er mye gangtrafikk, samt områder med manglende eller lite attraktive gangforbindelser. Datagrunnlaget for analysene er fra kommunens egen geodatabase i tillegg til data hentet fra Geonorge.

ArcGIS Pro har også blitt benyttet som verktøy for presise målinger av lengder, bredder og arealer i de aktuelle områdene.

### 2.2. Kartleggingsmetode

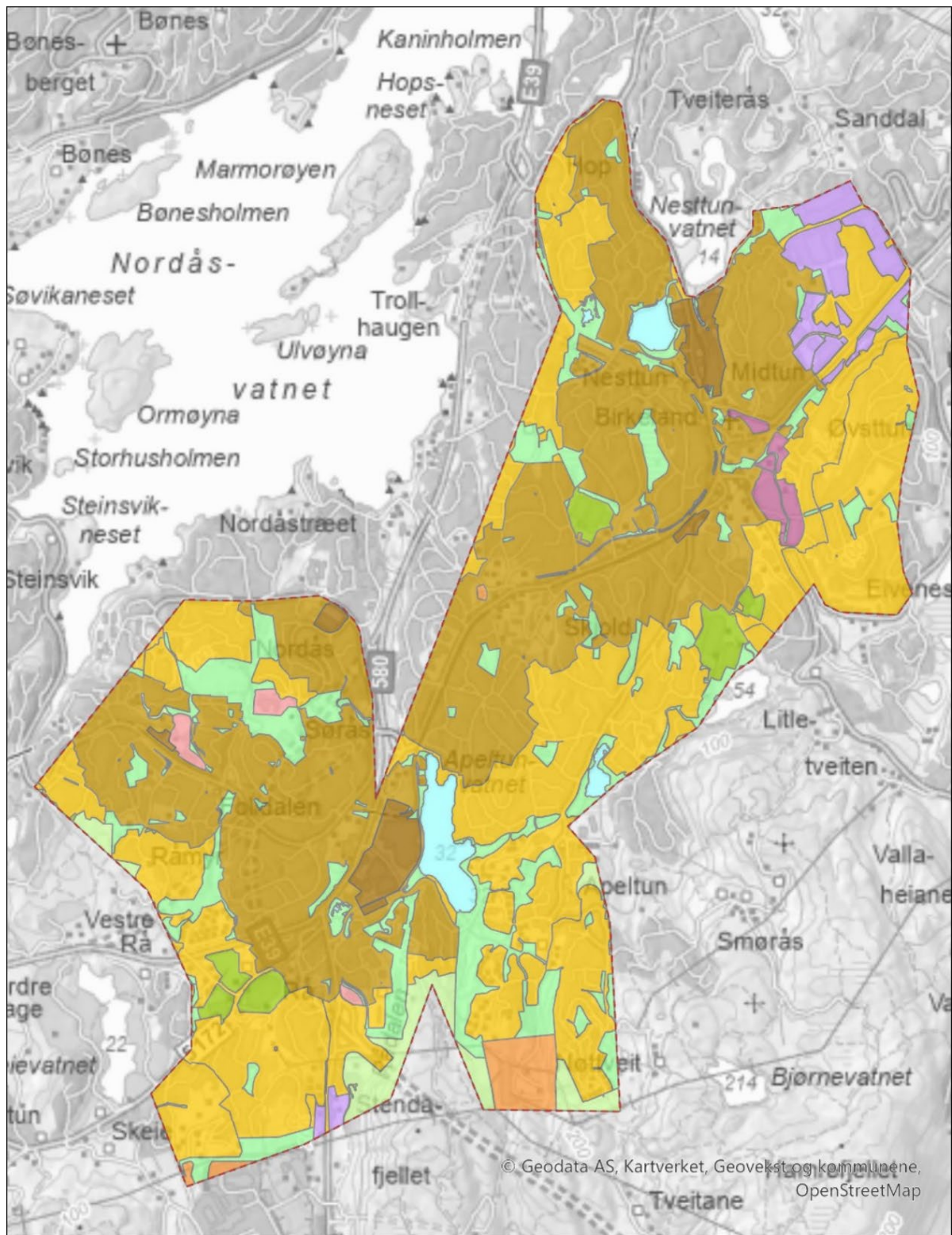
Kartleggingen kombinerer digitale observasjoner, befarings og GIS-analyser for å identifisere og vurdere gangforbindelser med forbedringspotensial. Digitale verktøy brukes til å lokalisere tiltak, mens GIS-analyser hjelper med å prioritere dem ut fra nærhet til målpunkt som skoler, kollektivknutepunkter og lokale sentre.

De mest relevante forbindelsene vurderes videre gjennom befaringer, som gir grunnlag for konkrete anbefalinger, for eksempel bedre belysning, oppgradering av dekke eller installasjon av håndløpere. Kartleggingen er hovedsakelig basert på digitale verktøy som Google Street View, skråfoto og ortofoto fra Norgeskart. Feltbefaringer er gjennomført for å kvalitetssikre informasjonen.

### 2.3. Tiltak i sentrumskjernen

Byrom i sentrumskjernen skal utvikles med høy kvalitet i materialbruk og tydelige urbane gangløsninger etter modell fra tidligere gateopprustningsprosjekter. Standarder fra Gåstrategien (2020) legger opp til tosidig fortau med minst 2 meter bredde, og opptil 4-10 meter bredde i områder med mye fotgjengertrafikk og aktive fasader. Videre er målet å sikre en maskebredde på maksimalt 70 meter mellom hver gangforbindelse i sentrumskjerne etter KPA2018.

Universell utforming skal prioriteres, med lav stigning, tydelig orientering, hvileplasser og god belysning som viktige kriterier. Statens vegvesens håndbok V129 beskriver det grunnleggende ved universell utforming.



Figur 2: KPA2018 arealformål i analyseområdet. Brunt viser sentrumsjerne, omsluttet av byfortettingssone (lys brunt), fortettingssone vises i oransje.

## 2.4. Tiltak utenfor sentrumskjernene

Utenfor sentrumskjernene prioriteres de viktigste gangforbindelsene med universell utforming i den grad det er mulig (jf. stigningsgrad). Øvrige forbindelser skal tilrettelegges for universell utforming så lenge topografi og praktiske hensyn tillater det. Standardene innebærer vanligvis tosidig fortau på minst 2 meter, mens ensidig fortau eller sambruk med kjørevei kan aksepteres i boligarter med lav trafikk.

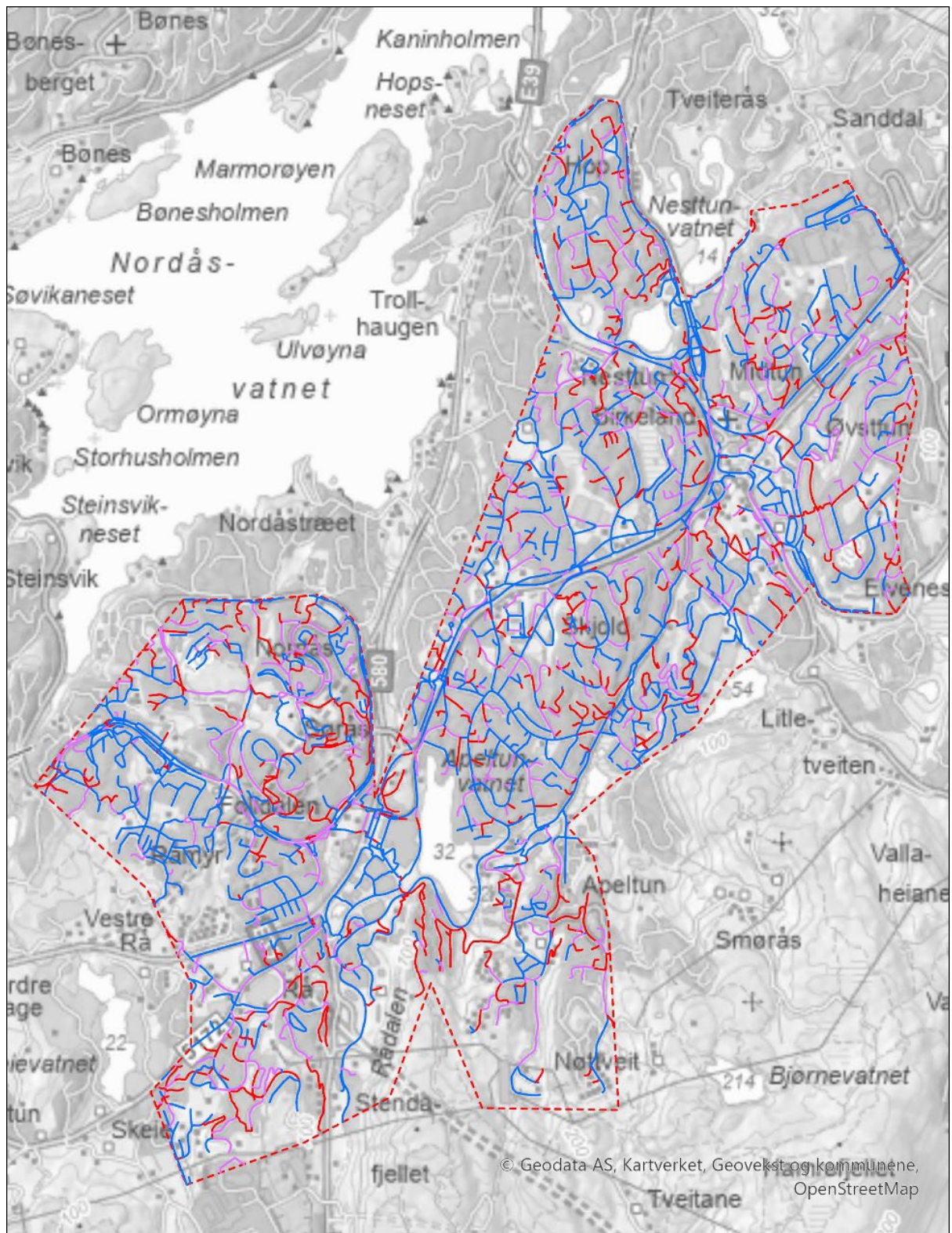
Ambisjonen er å etablere gangforbindelser med maks 150 meter mellom hver forbindelse i etablerte områder, mens det ved ny utbygging gjelder strengere krav (maks 70 meter).

## 2.5. Universell utforming og tilgjengelighet

Universell utforming er ønskelig for alle gangforbindelser, men utfordrende i kupert terreng. Hovedforbindelser er spesielt ønskelig å gjøre universelt utformet med lav stigning (under 5%), men i kartleggingen er det også registrert og vurdert brattere gangforbindelser hvor universell utforming ikke har vært mulig.

Stigningsgrad er illustrert i figur 3, med inndeling i lav ( $\leq 5\%$ ), middels ( $\leq 8,3\%$ ) og høy stigning ( $> 8,3\%$ ). Selv om sentrumsområdene stort sett er flate, finnes det forbindelser med høy stigning som skaper barrierer for universell tilgjengelighet.

Forbindelser med middels stigning kan inngå i et universelt utformet nettverk over korte avstander. Flere tiltak i denne rapporten viser til snarveier gjennom skog eller terreng som ikke er tilrettelagt, med ujevnt underlag, bratte partier og begrenset plass til tiltak som håndløpere, belysning og jevnt dekke. Dette gjør universell utforming krevende, selv om snarveiene er viktige for lokal mobilitet.



Figur 3: Kart som viser gangveger med stigning inntil 5 % / 1:20 og 8,3 % / 1:12 (analysen gir et bilde av stigningsforholdene, men det må tas høyde for at det inneholder lokale unøyaktigheter).

## 2.6. Kartfesting

Alle identifiserte tiltak registreres i en geodatabase med kartfesting av objekter, relevant informasjon, bilder og analyseområdegrensener. Dette gir grunnlag for produksjon av rapporter og digitale kartløsninger.

## 2.7. Prioritering av tiltakene

Etter at tiltakene er identifisert, blir de prioritert i forhold til hverandre. Prioriteringen baseres på kriterier som universell utforming, befolkningstetthet, nærhet til målpunkter, arealforhold, eksisterende infrastruktur og forbedringspotensial.

Tiltakene presenteres med kartutsnitt, bilder og beskrivelser av utfordringer, foreslåtte løsninger og prioriteringsnivå.

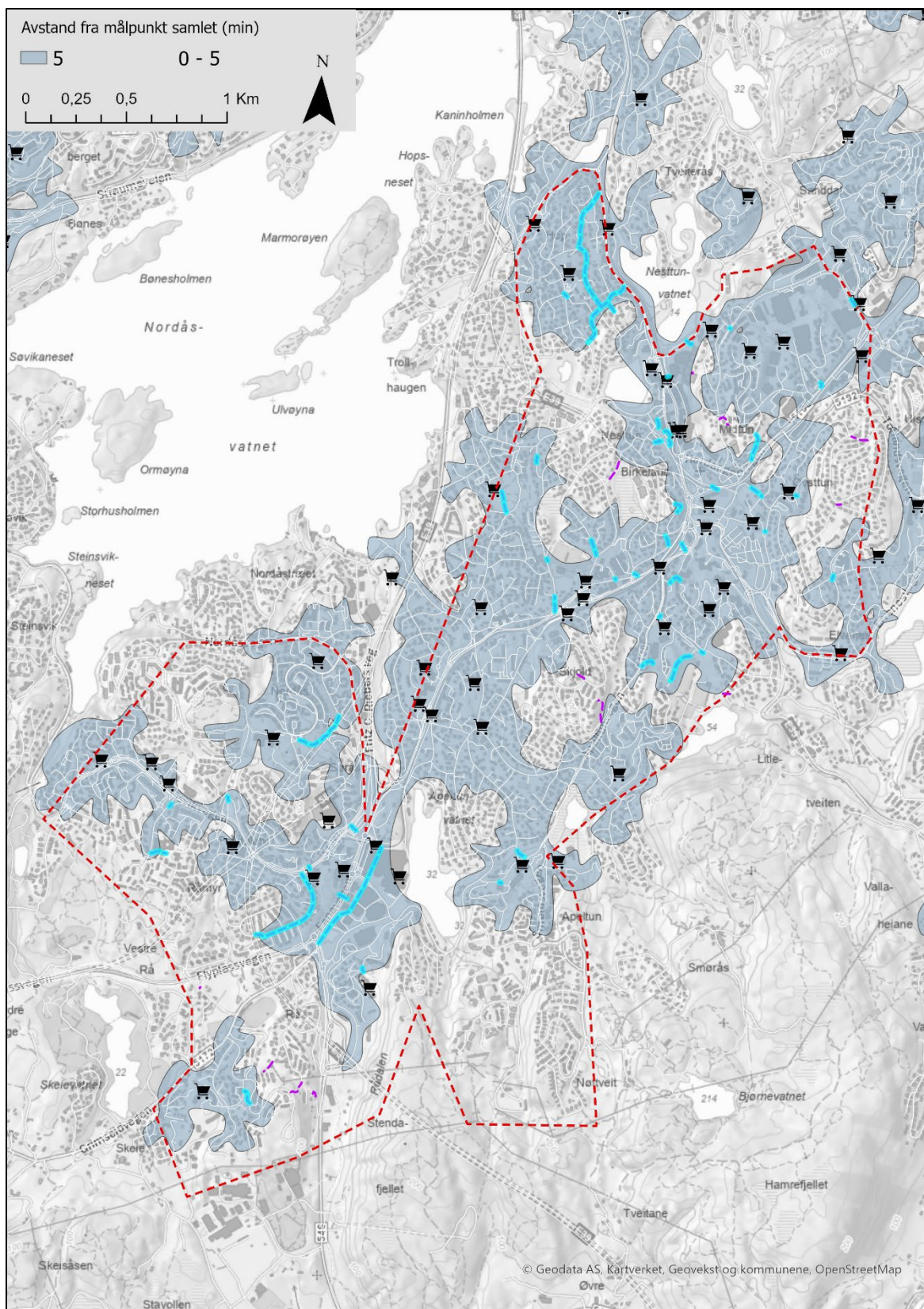
Prioriteringen skjer på en tredelt skala:

Nivå 1 - høy prioritet

Nivå 2 - middels prioritet

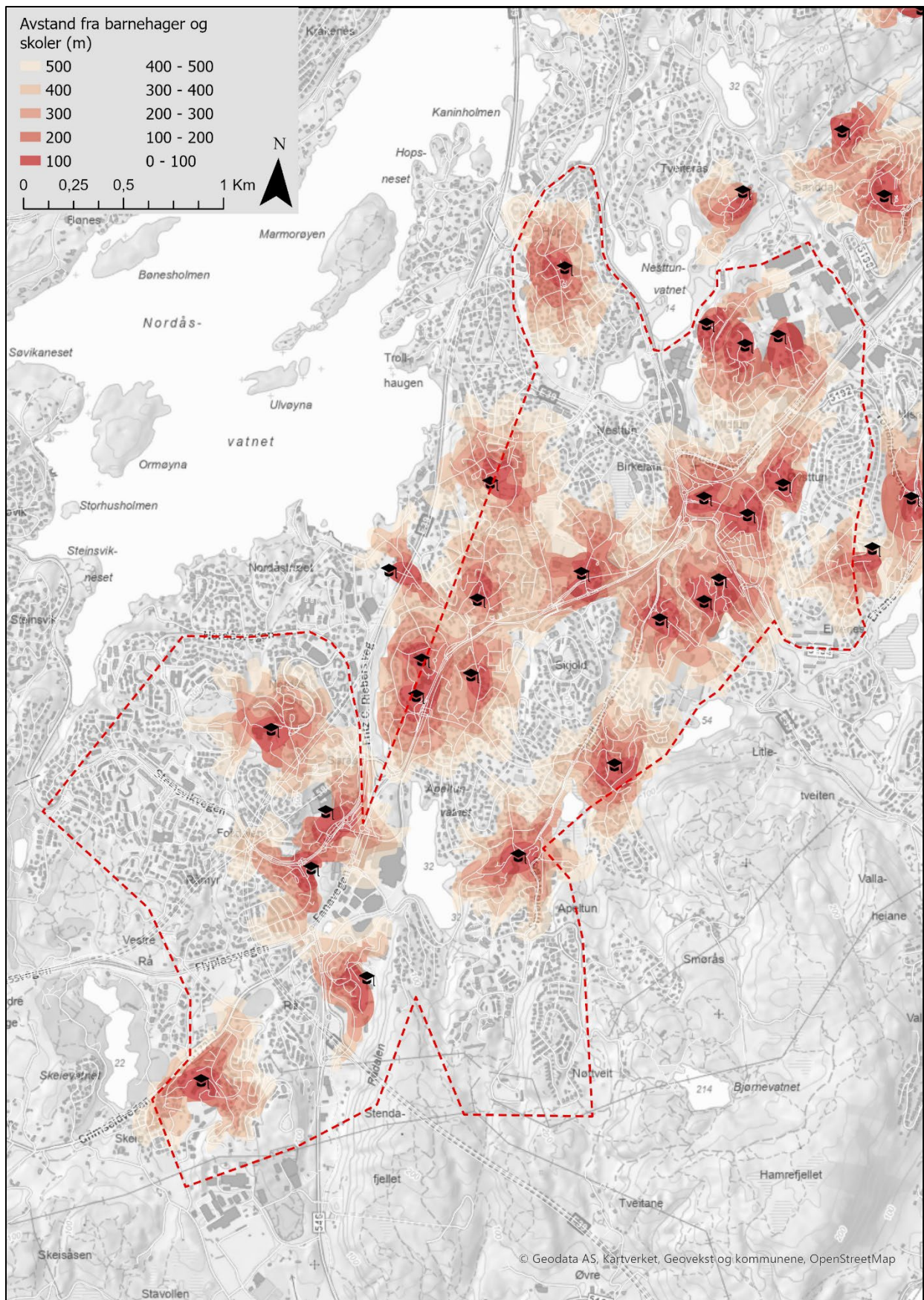
Nivå 3 - lav prioritet

Nivåene settes etter en skjønnsmessig vurdering av de nevnte kriteriene. Figurene 4-8 viser sentrale tema og analyser som har vært viktige i prioriteringsprosessen. Alle analyser er utført på et nettverk tilpasset ganganalyser.

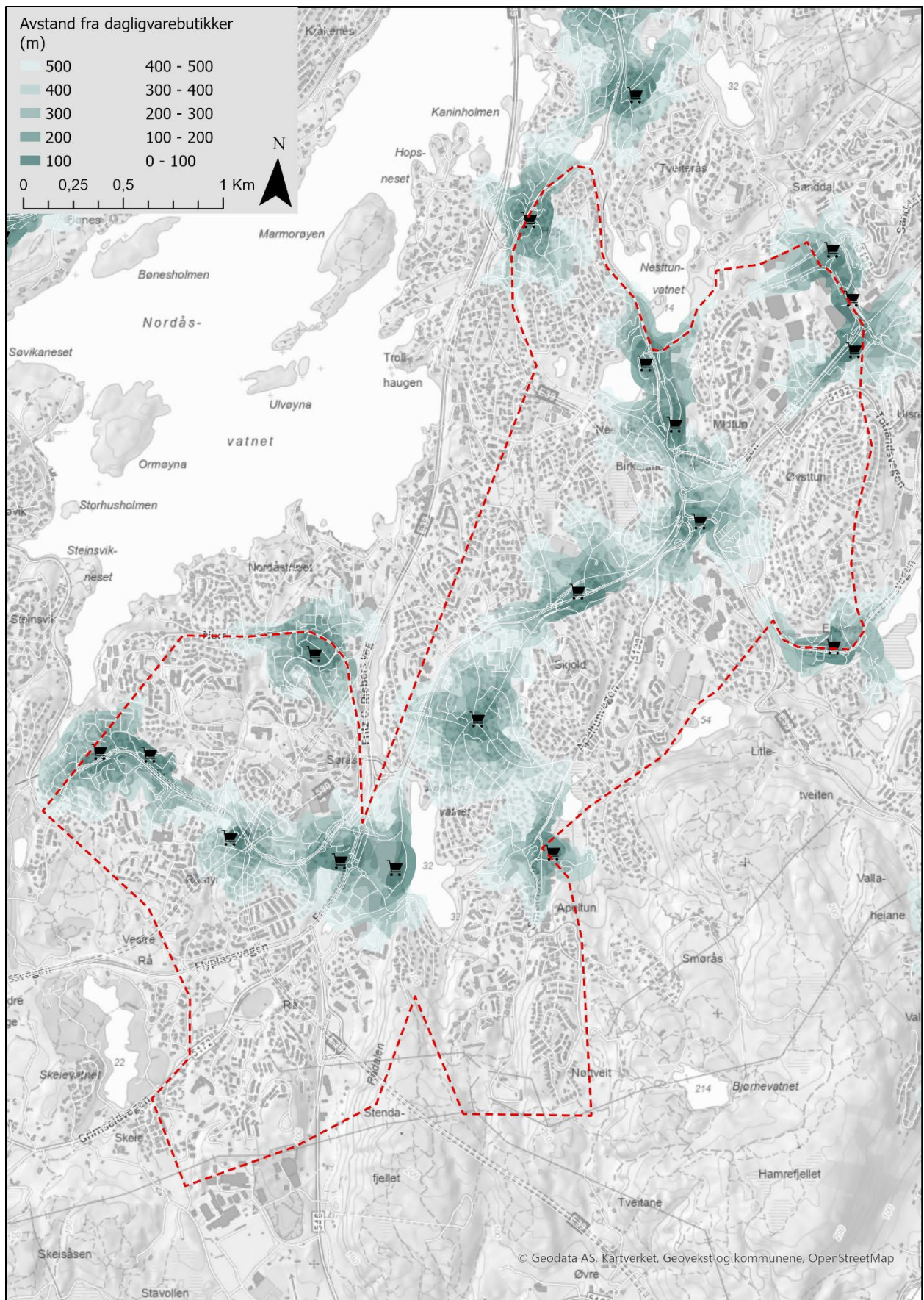


Figur 4: Tiltak innen 5 min gangavstand fra målpunkt vist i blått.

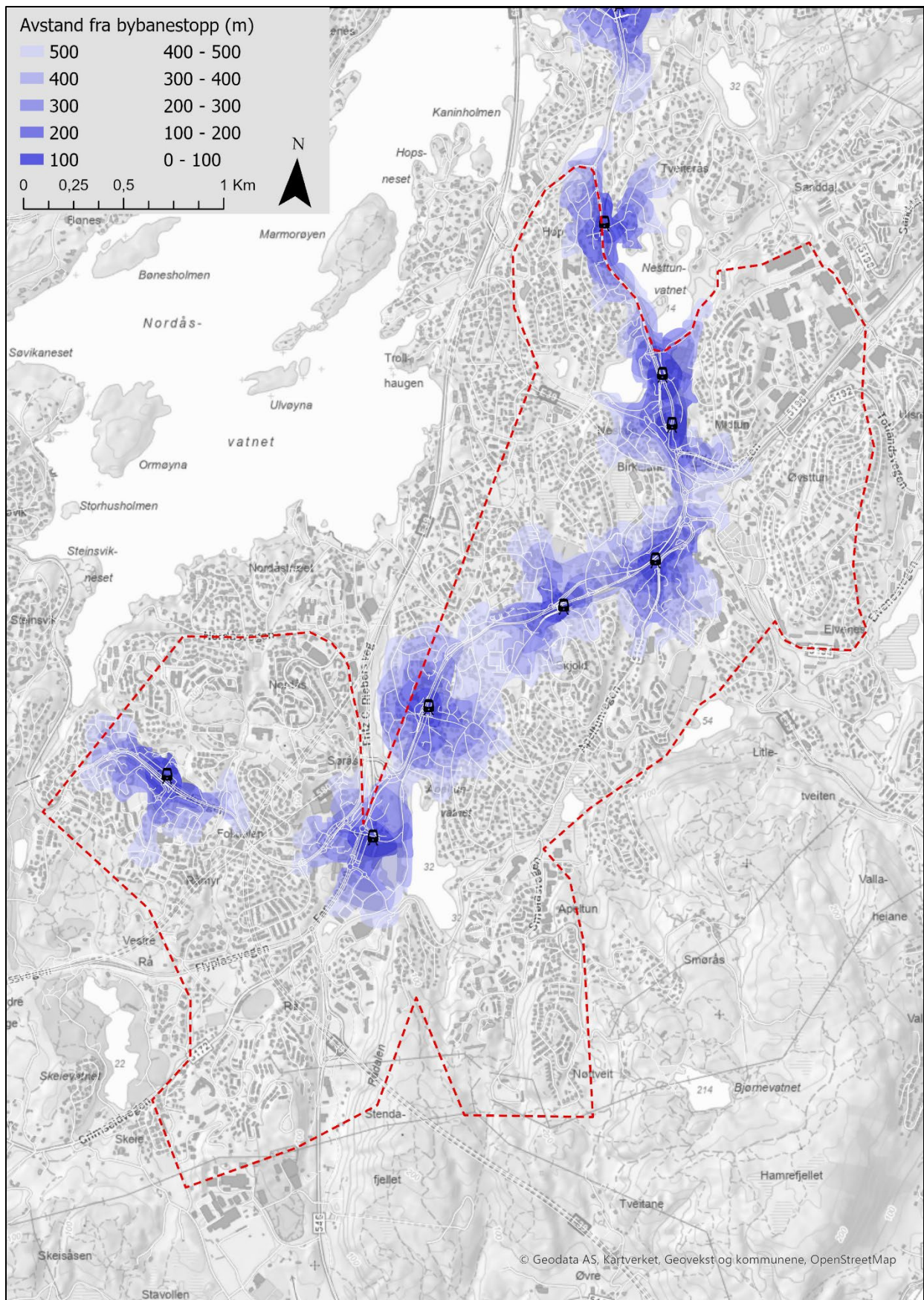
Tiltak markert i blått ligger innenfor fem minutters gangavstand fra ett eller flere målpunkter. Disse tiltakene er naturlige å prioritere høyere sammenlignet med tiltak som ligger lenger unna, da disse sannsynligvis blir mindre brukt.



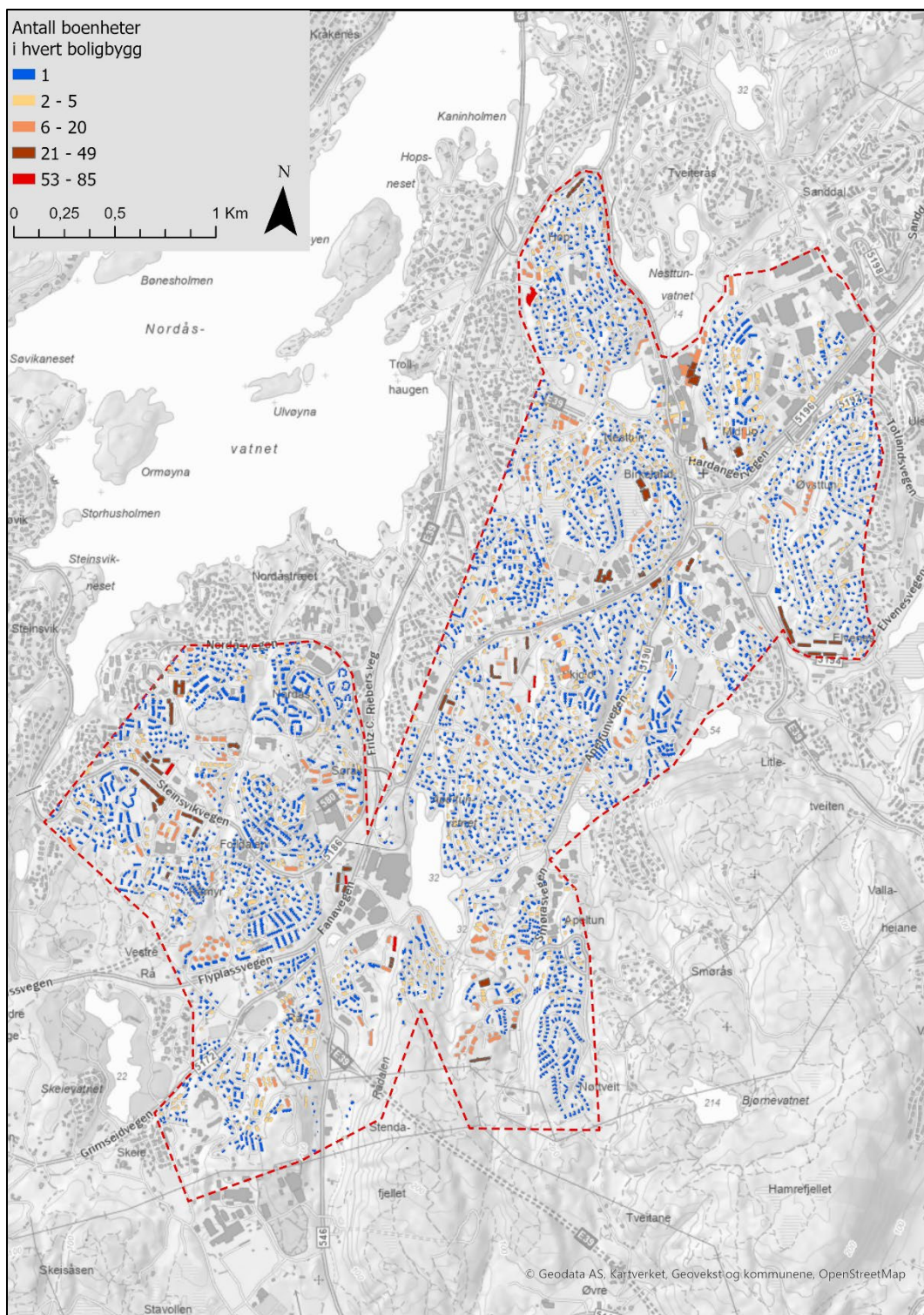
Figur 5: Avstand fra barnehager og skoler.



Figur 6: Avstand fra dagligvarebutikker.



Figur 7: Avstand til bybanestopp.



Figur 8: Befolningstetthet vist gjennom tetthet av boenheter. Noe unøyaktig, men fungerer godt nok for formålet.

Fra analysene ser en at målpunkter i området ligger noe spredt, men at mange av målpunktene ligger langs bybanetraseen. Områdene med lengst avstand fra sentrale målpunkt som bybane, skole og dagligvare, er blant annet Skjoldhøgda, Øvsttun, Rå og Apeltunhaugane. Ved bybanestopp som Nesttun sentrum og Lagunen finner en også en mye høyere målpunktstetthet enn det som kommer frem av analysene, med kjøpesenter og en større andel av butikker, arbeidsplasser og virksomheter.

### 3. Mulige løsninger på anbefalte tiltak

Mange av de anbefalte tiltakene i denne kartleggingen vil kunne gjennomføres innenfor dagens areal og planformål. Enklere vedlikehold av belysning og dekke, samt behov for å stramme opp kjørefelt og omfordeling av areal til fotgjengere skal i mange tilfeller være mulig å gjøre uten reguleringsplan eller omregulering. Under er det listet opp ulike måter for å gjennomføre de anbefalte tiltakene:

- Gjennomføre vedlikehold innenfor dagens rammer/arealbruk
- Detaljregulering av nye eller eksisterende gangforbindelser på offentlig og privat grunn
- Opprustning og etablering av nye lenker uten reguleringsplan der dagens rammer tillater det, samtidig som det er mulig å inngå minnelig avtale med private grunneiere eller der det offentlige eier grunnen
- Offentlig-privat samarbeid i forbindelse med private utbygging
- Fjerne deler av gateparkering på gater som har mye myke trafikanter

### 4. Generelle betraktninger om gangnettet i analyseområde

Beskrivelsen av analyseområdet viser stor variasjon i grad av urbanitet. Lokalsentrene har ofte høy dragningskraft, men ikke nødvendigvis høy befolkningstetthet. I disse områdene er gangnettet tettere, med flere forbindelser og snarveier som gir god tilgjengelighet for fotgjengere.

Utenfor sentrumskjernene preges veinettet i større grad av sambruk mellom myke trafikanter og kjørende. Her finnes det ikke et klart definert gangnettverk, men snarere et veisystem som benyttes av ulike trafikanter. Unntakene er enkelte snarveier.

I nyere utbyggingsområder er gangforbindelsene tydeligere planlagt og integrert i infrastrukturen enn i eldre områder. Likevel er det behov for å vurdere hvordan gangforbindelsene er tilrettelagt, særlig underjordiske forbindelser som krever jevnlig vedlikehold for å oppleves som trygge og attraktive for fotgjengere.

Kartleggingen av disse mindre urbane områdene skiller seg derfor på flere måter fra tidligere kartlegginger i mer urbaniserte områder. I denne analysen har det vært nødvendig å ta hensyn til nytten av snarveier og generelle tiltak for å forbedre gangnettet. Et enkelt tiltak kan spare mye tid og gjøre tilkomsten lettere for et boligområde. Samtidig er det utfordrende å vurdere hvor mange som faktisk vil benytte seg av tiltaket, og hvilken samfunnsnytte det gir, spesielt i områder med færre fotgjengere og et mindre tett nettverk.

#### 4.1. Fordeling av areal

Som nevnt finnes det flere sambruksgater i analyseområdet, der biltrafikken har høyest prioritet, og myke trafikanter kommer i andre rekke. Ved å omfordele areal, for eksempel ved å redusere gateparkering, kan man skape sambruksgater som oppleves som tryggere og tilgjengelige for både bilister og fotgjengere.

I hovedsak kreves en omprioritering fra kjørende til gående, som i dag lider under mangel på areal til nødvendig infrastruktur. Mange bolig-gater har et begrenset gatesnitt, der arealet er reservert til

gateparkering og brede kjørefelt, mens fortauene er for smale til at barnevogner og skolebarn kan passere hverandre trygt.

Selv i gater som nylig er oppgradert med gode kvaliteter, har myke trafikanter ikke blitt prioritert i arealfordelingen.



Figur 9: Tors veg, en sentral gate i direkte nærhet til Mårdalen bybanestopp. Fortauet er på flere deler smalt og vanskelig for to personer å møtes, eller for barnevogner å komme frem. Samtidig er det både gateparkering og god plass for biler å møtes (Google Maps).

## 4.2. Stramme opp svinger og vegkryss

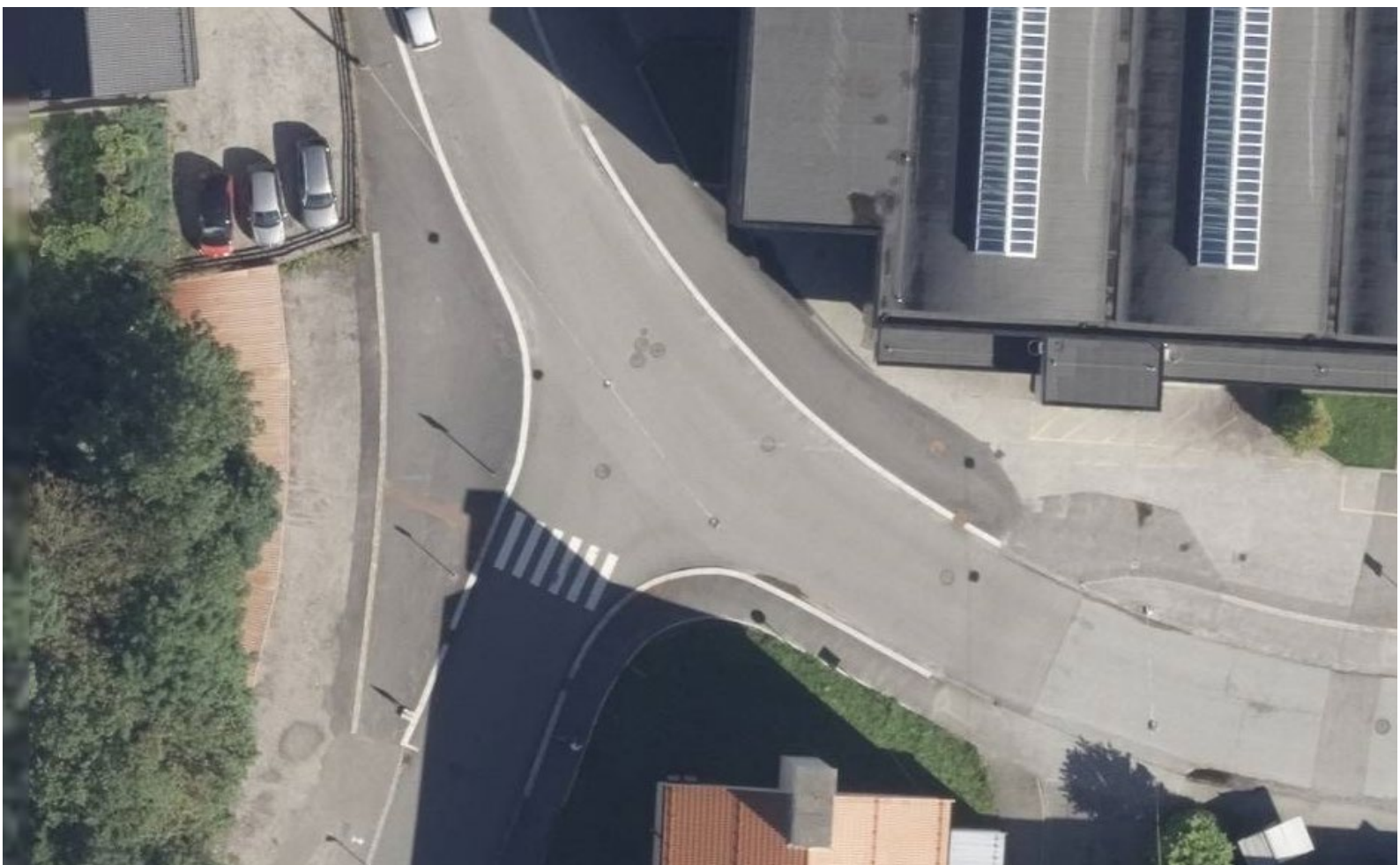
Utflytende svinger og veikryss i kjørebanelen legger til rette for høy hastighet gjennom svingene og kryssene. I tettbygde og befolkede områder medfører dette økt risiko og usikkerhet. Ved å stramme inn svinger og kryss gjennom smalere tverrsnitt og skarpere kurvatur kan farten reduseres i gateløpene. Dette vil også forkorte avstanden fotgjengere må forsere for å krysse over kjørebanelen.

Statens vegvesens håndbok N100 (2023) fastslår at «Smale kjørefeltbredder reduserer fartsnivået». Kartlegging av eksisterende veistruktur viser at mange av de utformede kryssene og svingene ikke ville blitt konstruert slik i dag

Ved å prioritere innstramming av utflytende svinger og veikryss signaliserer kommunen en tydelig forpliktelse til å sette fotgjengere øverst i mobilitetspyramiden. Slike tiltak kan gi flere positive effekter, som kortere krysningsavstander, redusert hastighet i boligområder, mindre støy og frigjøring av areal til andre formål.



Figur 10: Eksempel på utflytende veikryss i analyseområdet Kloppedalen/Gjerdevegen/Tømmeråsen (Ortofoto - Bergen kommune).



Figur 11: Eksempel på innsnevring i krysset ved Landås skole - Erleveien x Landåsveien (Ortofoto – Bergen kommune).

### 4.3. Overgangsfelt

Analyseområdet er preget av høy trafikk og flere store veier. Mange av disse er vanskelige å krysse i plan, og det er derfor etablert gangbroer og underganger. På veier med mindre trafikk er det likevel behov for trygge krysningpunkter i gateplan.

Det er identifisert flere steder hvor det er naturlig å etablere overgangsfelt, særlig der det er langt til nærmeste krysningpunkt. I dag kan dette føre til uformelle og potensielt farlige kryssinger, såkalte «villkryssinger».



Figur 12: Kjørebane hvor det burde vært etablert overgangsfelt. Delvis tilrettelagt med åpning av rekkverk på ene siden. Apeltunvegen x Slåtthaugvegen (Google Maps).

#### 4.4. Kjøring i boligater

Det finnes utfordringer knyttet til kjøring i boligater. Erfaringer fra denne og tidligere kartlegginger viser at både hastighet og trafikkmengde tidvis oppleves som unødvendig høy. Gjennom å etablere fortau på en del av de brede boligatene vil kjørebanelen snevres inn, noe som kan være et fartsreducerende tiltak.

### 5. Anbefalte tiltak

Kartleggingen på Sørås og Rå anbefaler 17 tiltak. Tiltakene omfatter alt fra mindre strekk på noen få meter som trenger nytt dekke, til nesten hele gater som trenger oppgradering. Tiltakene er listet opp etter leseveiledningen på neste side, i henhold til prioriteringsrekkefølgen nivå 1, 2 og 3.

## 5.1. Leseveiledning

<b>Tema</b>		NR. 1
<b>Sted</b>	<b>Prioritering</b>	
		
<b>Tiltakets plassering</b>	<b>Bild fra tiltaket</b>	
<b>Beskrivelse av situasjonen</b>		
<b>Hvilken type arbeide som foreslås for forbedring av situasjon</b>		
<b>Motivering for prioriteringsnivå</b>		
<b>Gnr_Bnr</b> <b>Eierforhold</b> <b>Helning % / °</b> <b>Lengde (m)</b> <b>Bredde (m)</b> <b>Planstatus</b>	<b>Diverse informasjon som kan være nyttig for kontekst for hver tiltak</b>	

Figur 13: Eksempel på hvordan tiltakene blir presentert videre i rapporten, og beskrivelse av de ulike delene.

## Overgangsfelt

Prioritering: 1



Beskrivelse:

Foto: (Privat)

Fortau som går til rundkjøring og parkering uten at det er tilrettelagt for kryssingsmulighet. Det er tråkk i grøfteareal som viser at folk går her. Naturlig gangakse til parkeringsplass og til bybanestopp fra nord.

Type arbeid:

Etablere overgangsfelt og kobling til bybane og parkeringsplass for gående.

Grunnlag for prioritering:

Til taket ligger i område med lav befolkningstetthet, høy målpunktstetthet. Dagens situasjon oppleves som lite helhetlig, og en må villkrysse for å bruke fortau. Til taket vurderes til

Gnr/Bnr	120/485, 120/517
---------	------------------

Eierforhold	Vestland Fylkeskommune
-------------	------------------------

Helning % / °	5,3 / 3
---------------	---------

Lengde (m)	33,8
------------	------

Bredde (m)	--
------------	----

Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Pln 60700000, områderegulering. Ikrafttredelsesdato 26.08.2015. regulert parkering/kontor.
------------	--

## Overgangsfelt

Prioritering: 1



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Langt mellom kryssingspunkt over Fanavegen. Dette er mellom to broer som ligger ca. 500 m fra hverandre, og bro ved Lagunen er ikke universelt utformet.

Type arbeid:

Etablere et overgangsfelt for kryssing av Fanavegen.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med høy befolkningstetthet, middels målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 1.

Gnr/Bnr	119/1022
Eierforhold	Statens Vegvesen
Helning % / °	33,8 / 18,7
Lengde (m)	43,8
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettigssone. Plan 60700000, områderegeringsplan. I krafttredelsesdato 08.12.2016. Regulert kjøreveg.

## Etablere bedre gangforbindelse

Prioritering: 1



Beskrivelse:

Foto: (Your mapspace)

Lagunen er største målpunkt i området. Idag er det uoversiktlig og lite hyggelig å gå til Lagunen, og en må bevege seg på parkeringsplasser uten fortau.

Type arbeid:

Det bør etableres en bedre og mer sammenhengende/helhetlig gangforbindelse gjennom Lagunen-området. Fra bybansestopp og bussterminal, til overgangsfelt på Fanavagen.

Grunnlag for prioritering:

Til taket strekker seg gjennom Lagunen med mange målpunkt. Mye bevegelse av myke trafikanter uten gode gangforbindelser gjør at til taket vurderes til prioriteringsgrad 1.

Gnr/Bnr	119
Eierforhold	Privat
Helning % / °	0 / 0
Lengde (m)	581,8
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål.

## Overgangsfelt

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Ungangsgangen ligger plassert slik at folk heller velger å villkrysse. Omvegen for trygg kryssning er for stor. Gjennom å etablere overgangsfelt i plan vil en legge til rette for mindre villkryssing.

Type arbeid:

Flytte kryssing til plan.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, i direkte nærhet til ungdomsskole. Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr	119/951
Eierforhold	Vestland Fylkeskommune
Helning % / °	9,1/ 5,2
Lengde (m)	12,6
Bredde (m)	3,5
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Plan 8050000, eldre reguleringsplan. ikrafttredelsesdato 30.09.1991. Regulert gangvei.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Overgangsfelt over parkering som leder til en sti med dårlig tilrettelegging.

Type arbeid:

Etablere nytt dekke på stien.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med lav befolkningstetthet, middels målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr	86/67
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	12,5 / 7,1
Lengde (m)	9,5
Bredde (m)	1,5
Planstatus	KPA 2018, Bebyggelse og anlegg - Ytre fortettingssone. Plan 15170000, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdato 20.09.1999. Regulert of entlig bygg.

## Innsnevring av kryss

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Privat)

U tf ytende sving der det er lett for biler å kjøre fort. Kjørevegen krysser også med gang- og sykkelveg.

Type arbeid:

Snevre inn kryss og etablere overgangsfelt for trygg kryssing til gang- og sykkelveg.

Grunnlag for prioritering:

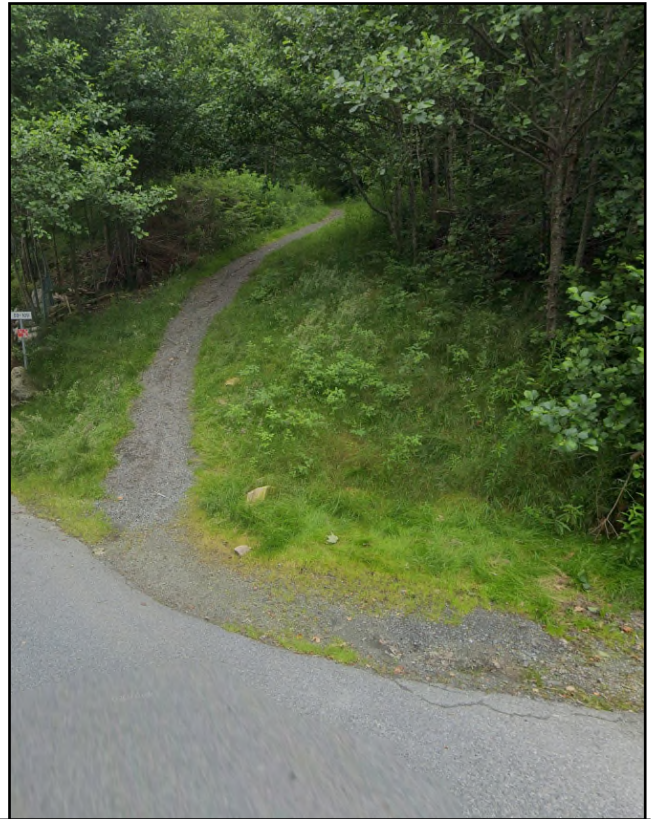
Tiltaket ligger i område med middels middels befolkningstetthet, lav målpunktstetthet.

Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr	120/485
Eierforhold	Vestland Fylkeskommune
Helning % / °	5,6 / 3,2
Lengde (m)	21,1
Bredde (m)	17
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Plan 70270000, reguleringsplan i prosess - Flytting av gang- sykkelveg og bedre løsning for kryssing. Aktuelt areal regulert Park.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Smal grussti i bratt terreng mellom Råvarden og Råtun, som sammen med snarveg fra Råtun ned mot Fanavegen skaper en viktig gangforbindelse mellom boliger på Råvarden og ned til Fanavegen hvor det ligger busstopp like ved.

Type arbeid:

Snarvegen bør få et bedre dekke, håndløper og belysning.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Er planlagt et nytt boligområde like ved. Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr	119/595
Eierforhold	Privat
Helning % / °	17,8 / 10,1
Lengde (m)	88,5
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Bebyggelse og anlegg - Ytre fortettingssone. Plan 15320013, mindre reguleringsendring. Ikrafttredelsesdato 10.04.2002 Regulert felles grøntareal.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Mapspace Viewer)

Snarveg og smal grussti mellom Råtun og Fanavegen i bratt terreng. Snarvegen er med på å skape kortere gangavstand til Fanavegen og bussholdeplass for boliger i Råtun samt Råvarden.

Type arbeid:

Snarvegen bør få et bedre dekke, håndløper og evt. belysning.

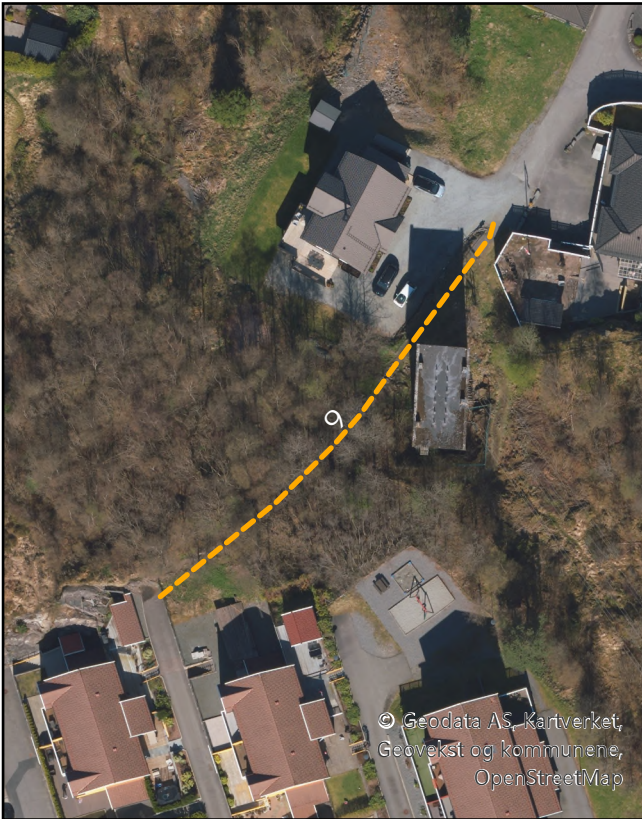
Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med lav befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	119/661, 119/74, 119/57
Eierforhold	Privat
Helning % / °	24,7 / 13,9
Lengde (m)	57,4
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Bebyggelse og anlegg - Ytre fortettingssone. Plan 15320000, eldre reg.plan. Ikrafttredelsesdato 31.08.1998. Regulert gang/sykkelvei/boliger.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Opptråkket snarveg i terreng mellom Råvarden og Råtun. Ligger i tettgrodd skog. Korter ned gangavstand for boliger på Råvarden i retning Lagunen, og til Råtun barnehage.

Type arbeid:

Behov for oppgradering av dekke, samt fjerning av noe vegetasjon og etablere belysning.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Gir redusert gangavstand til barnehage. Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr 119/4, 119/595

Eierforhold Privat

Helning % / ° 6,7 / 3,9

Lengde (m) 67,2

Bredde (m) --

Planstatus KPA 2018, Bebyggelse og anlegg - Ytre fortettingssone.  
Plan 15320000, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdato 31.08.1998.  
Regulert felles grøntareal.

## Overgangsfelt

Prioritering: 2



Beskrivelse:

Foto: (Privat)

Mangler overgangsfelt, fotgjengere må krysse bred avkjørsel for å fortsette på fortau på andre siden.

Type arbeid:

Det bør etableres overgangsfelt for å sikre trygg kryssing av veg for fotgjengere.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med høy befolkningstetthet, høy målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 2

Gnr/Bnr	39/611
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	1/ 0,6
Lengde (m)	17,3
Bredde (m)	17
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Plan 70010000 Ikrafttredelsesdato 21.06.2023, kjøreveg

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Opptråkket snarveg ved Apel tunvegen som korter ned gangavstand noe mot Sætervegen.

Type arbeid:

Forbedring av dekke.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, middels målpunktstetthet. Tiltaket gir liten besparelse i tid og nytten er begrenset. Vurderes til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	87/19
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	8 / 4,6
Lengde (m)	50,6
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Grønnstruktur. Plan 15180000, eldre reguleringsplan. I krafttredelsesdato 11.10.1999. Regulert naturvernområde.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Opptråkket snarveg til Rådalslien ungdomsskole. Noe tid å spare ved å ta snarveg om en skal fra skolen i retning Lagunen.

Type arbeid:

Forbedring av dekke, eventuelt tilføre håndløper.

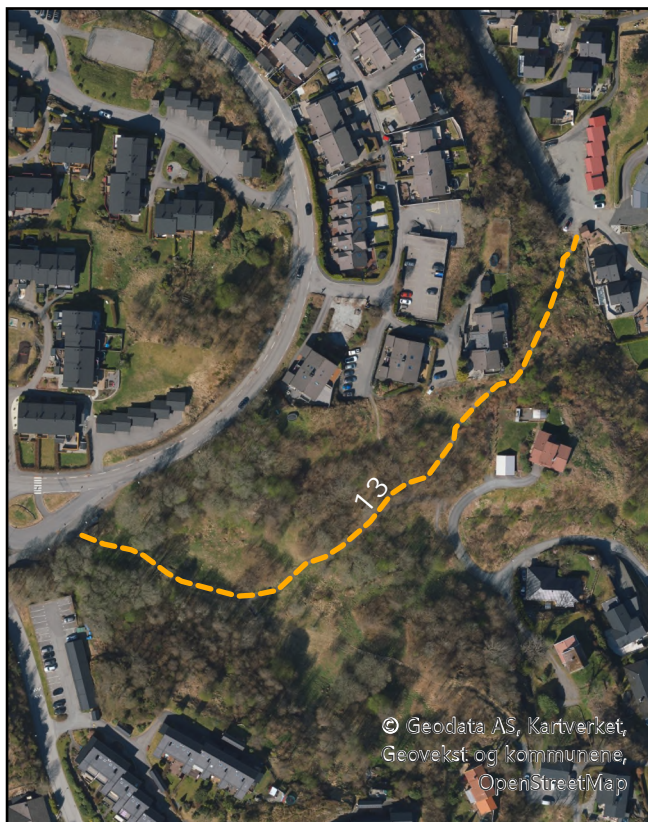
Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, middels målpunktstetthet. Tiltaket gir avstandsreduksjon til skole, men det finnes gode alternative vegger. Vurderes til

Gnr/Bnr	119/866
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	7,1 / 4
Lengde (m)	24,2
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Plan 17010001, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdato 16.01.2008. Regulert of entlig bebyggelse.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Grussti i skog som skaper snarveg mellom Søråshøgda og Søråsbrotet. Går fra busstoppet Smøråshøgda snuplass og til Søråsbrotet som er i kort gangavstand til busstopp i Nordåsvegen.

Type arbeid:

Forbedring av dekke, etablere belysning og håndløper.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, middels målpunktstetthet.

Vurderes til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	120/311, 120/198, 120/482
Eierforhold	Bergen kommune, Vestland
Helning % / °	14,4 / 8,2
Lengde (m)	275,8
Bredde (m)	1,8
Planstatus	KPA 2018, Grønnstruktur. PlanID 4700000, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdato 14.04.1980. PlanID 62000000, under grunnen. Ikrafttredelsesdato 19.09.2012

Manglende/smål gangsone

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Privat)

Hol tavegen ligger i boligområde like nord-vest for Lagunen, og leder blant annet til Rå skole. Vegen er en bred boligvei, men mangler fortau. Vegen har også gateparkering som tar opp mye vegareal.

Type arbeid:

Det bør etableres fortau langs vegen.

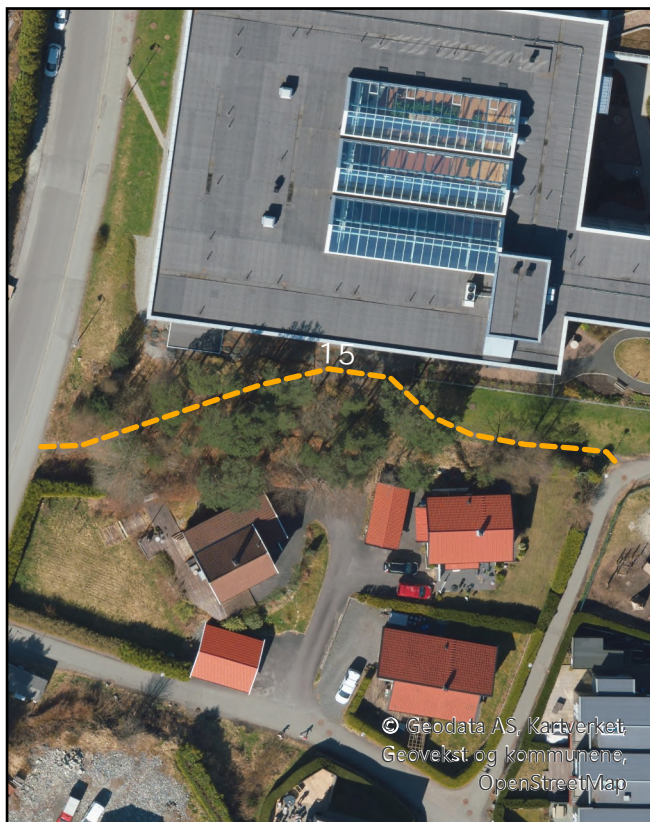
Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, middels målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	119/302, 119/201
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	2,5 / 1,4
Lengde (m)	516,2
Bredde (m)	8
Planstatus	KPA 2018, Sentrumsformål - Byfortettingssone. Plan 30530000, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdate 12.03.1968.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Privat)

Smal snarveg i skog gjemt i vegetasjon, langs Harald Sæveruds veg. Leder til baksiden av Siljuslåtten sykehjem, og Eventus Kvernslåtten Barnehage.

Type arbeid:

Forbedre dekke og rydde vekk litt vegetasjon for å tilgjengeliggjøre snarvegen.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Grunnet gode alternative gangmuligheter vurderes tiltaket til prioritetsgrad 3

Gnr/Bnr	120/452
Eierforhold	Bergen kommune
Helning % / °	5,6 / 3,2
Lengde (m)	81,4
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Grønnstruktur. Plan 64100000, detaljreguleringsplan. I krafttredsdato 19.10.2016. Regulert friområde.

## Oppgradering snarveg

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Opptråkket snarveg i terreng mellom Råvarden og Øvre Råtræet. Noe helning på snarvegen. Sparer ca. 50 m gangavstand på å ta snarvegen i retning til/fra Grimeseidvegen.

Type arbeid:

Etablere bedre dekke og evt. tilføre håndløper.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med middels befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Grunnet gode alternative gåruter vurderes tiltaket til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	119/893
Eierforhold	Privat
Helning % / °	17 / 9,6
Lengde (m)	72,8
Bredde (m)	--
Planstatus	KPA 2018, Grønnstruktur. Plan 15320000, eldre reguleringsplan. Ikrafttredelsesdato 31.08.1998. Regulert anlegg for lek.

## Overgangsfelt

Prioritering: 3



Beskrivelse:

Foto: (Google Maps)

Mangler overgangsfelt hvor det er lagt opp til kryssing av veg i Siljustølvegen. Det er gangveg på begge sider av veg, og den ene leder rett til bussholdeplass ved Flyplassvegen.

Type arbeid:

Det bør etableres overgangsfelt for å sikre trygg kryssing av veg for fotgjengere.

Grunnlag for prioritering:

Tiltaket ligger i område med lav befolkningstetthet, lav målpunktstetthet. Vurderes til prioriteringsgrad 3

Gnr/Bnr	119/989, 119/575
Eierforhold	Statens Vegvesen, Privat
Helning % / °	13 / 7,4
Lengde (m)	7,6
Bredde (m)	-
Planstatus	KPA 2018, Bebyggelse og anlegg - Ytre fortettingssone. Plan 61720000, detaljregulering. I krafttredelsesdato 10.02.2015. Regulert gang-sykkelveg.