



Handlingsplan for gange 2022-2025 - kommunale ansvarsområder

Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling



BERGEN
KOMMUNE

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING	SIDE 5
Bakgrunn og prioritering	side 5
Hovedmål og indikatorer.....	side 7
Bergen Kommune som pådriver	side 8
Kunnskapsutvikling og pilot	side 8
Finansiering.....	side 9
Innsatsområder	side 10
INNSATSOMRÅDE 1: AREALBRUK.....	SIDE 11
Måleindikatorer fra strategi.....	side 12
Satsinger og tiltak.....	side 13
INNSATSOMRÅDE 2: OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET.....	SIDE 14
Måleindikatorer fra strategi.....	side 15
Satsinger og tiltak.....	side 16
INNSATSOMRÅDE 3: SAMSPILL I TRAFIKKEN.....	SIDE 19
Måleindikatorer fra strategi.....	side 20
Satsinger og tiltak.....	side 21
INNSATSOMRÅDE 4: DRIFT OG VEDLIKEHOLD.....	SIDE 23
Måleindikatorer fra strategi.....	side 24
Satsinger og tiltak.....	side 25

INNSATSOMRÅDE 5: KUNNSKAPSUTVIKLING	SIDE 28
Måleindikatorer fra strategi.....	side 29
Satsinger og tiltak.....	side 30
INNSATSOMRÅDE 6: GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON	SIDE 34
Måleindikatorer fra strategi.....	side 35
Satsinger og tiltak.....	side 36
VEDLEGG 1 - PROSJEKTOVERSIKT.....	SIDE 38
Gangekartlegging	side 39
Bymiljøetaten sin vurdering og prioritering	side 39
Type tiltak	side 40
Tiltaksområder	side 40
Oversikt over foreslåtte investeringstiltak.....	side 41
Loddefjord	side 42
Laksevåg og Solheim	side 45
Fyllingsdalen	side 49
Åsane	side 53
Gangetiltak utenfor kartlagte områder	side 57



Innledning

Bakgrunn og prioritering

I november 2020 vedtok bystyret en ambisiøs satsing på gange for Bergen fram mot 2030. Satsingen er konkretisert i en strategi med en ambisjon om at gangeandelen skal øke fra 25 % til 30 % i strategiperioden. Visjonen for strategien er at det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen. Hovedmålet er at flere skal gå mer. Strategien omtaler seks innsatsområder med sine egne delmål som støtter opp om hovedmålet.

For å sikre en god oppfølging av Bergen kommune sine ansvarsområder i strategien, har Bymiljøetaten, med bidrag fra Plan- og bygningsetaten, utarbeidet en egen handlingsplan for gange for perioden 2022-2025. Bymiljøetaten mottok bestilling om å utarbeide handlingsplan med fokus på infrastruktur høsten 2020. Handlingsplanen omtaler hva Bergen kommune skal gjennomføre i løpet av første fireårsperiode, og skal være et tydelig verktøy for å vurdere, prioritere, planlegge og utføre tiltak. Tidshorisont for planen er fire år, men med et blikk fram mot 2030. Satsinger som det ikke er ressurser til eller grunnlag for å prioritere i første planperiode, vil bli tatt inn ved senere rulling. Det er en målsetting å rullere handlingsplanen hvert 4. år. Det understrekes at det allerede jobbes kontinuerlig med infrastrukturtiltak for gående.



Figur 1: Mål gangeandel 2030

Hovedtyngden i denne handlingsplanen er en oversikt over investeringstiltak knyttet til bygging av infrastruktur på kommunalt veinett som foreslås gjennomført. I handlingsplanperioden prioriteres utbygging av infrastruktur som vist i vedlegg 1 (Investering i fysisk infrastruktur for gående 2022-2025). Det foreslås gjennomført 74 gangetiltak, estimert til en kostnad på rundt 100 millioner kroner. Tiltakene ligger hovedsakelig innenfor tiltaksområdene definert i Gåstrategien, og baserer seg på gangekartlegginger utført av Plan- og bygningsetaten. De aktuelle områdene befinner seg i Loddefjord, Fyllingsdalen, Åsane og på Laksevåg/Solheim. Plan- og bygningsetaten skal kartlegge øvrige tiltaksområder fremover, og den videre kartleggingen vil danne grunnlag for utvelgelse av

tiltak til neste planperiode. De planlagte gangetiltakene som presenteres i vedlegg 1 følger opp innsatsområde 2 (Offentlig innsats i gangnettet) i Gåstrategien.

Handlingsplan for gange 2022-2025 beskriver også hvordan Bergen kommune vil følge opp en rekke satsinger innenfor de øvrige fem innsatsområdene. Det viktigste i første handlingsplanperiode er kunnskapsbygging og etablering av et sterkt gangemiljø i kommunen. Hvert innsatsområde i strategien har sitt eget kapittel i handlingsplanen.

Enkelte av strategiens ambisiøse satsinger kan ikke enkelt operasjonaliseres til konkrete tiltak. Bymiljøetaten vil derfor prioritere å etablere og gjennomføre en geografisk avgrenset pilot for å få kunnskap om, og erfaring med metodikker, data og løsninger. Dette vil gi oss et bedre utgangspunkt for å definere konkrete tiltak i senere rullinger av handlingsplanen. Piloten er per i dag på skissestadiet og er beskrevet i kapittelet *Kunnskapsutvikling og pilot*. I tillegg fremkommer noe av det vi ønsker å jobbe mer med i piloten under det enkelte innsatsområde.

Bergen kommune vil prioritere følgende i planperioden 2022-2025:

- Planlegge, oppgradere og bygge nye gangforbindelser (vedlegg 1)
- Bruke pilotmetodikk for å teste ut løsninger for drift, vedlikehold og bedre samspill i trafikken (Gåby-pilot)
- Styrke kunnskapsgrunnlaget om gange, spesielt ved å identifisere viktige gangforbindelser. Telling vil bli prioritert
- Etablere gangemiljø hos Bymiljøetaten og ta initiativ til et sterkere felles gangemiljø med alle veieierne
- Drifte og vedlikeholde veinettet, slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året



Transportpyramiden fra Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030. Fotgjengerne skal ifølge samfunnsdelen være den høyest prioriterte målgruppen i transportsammenheng

Hovedmål og indikatorer

Sammen med hovedmålet om at **flere skal gå mer** er det i strategien listet opp følgende konkrete indikatorer som skal måles.

Indikatorer	Målemetode	Når
Gangandel i Bergen (Nivå 2020: 25%, nivå 2030: 30%)	Reisevaneundersøkelsen.	Hvert 2. år
Alvorlige fotgjengerulykker.	Antall drepte og hardt skadde personer i fotgjengerulykker. JF STRAKS registeret.	Hvert 5. år
Andel barn og unge som går til skolen.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter.	Hvert 5. år
Andel som opplever at forholdene for gående blir bedre.	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter.	Hvert 5. år

Tabell 1 - Oversikt over overordnede mål og indikatorer fra gåstrategien

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen vil gi en indikasjon på om vi er på vei i riktig retning når det gjelder *gangandel i Bergen*, altså hovedmålet i Gåstrategien.

Kunnskap om ulykkesrisiko er sentralt i gangarbeidet. Ulykkesstatistikk har tidligere vært ført i STRAKS-registeret (avviklet), og datagrunnlaget er overført til Statens vegvesen sine nye løsninger, TRULS og TRINE. Disse gir innsyn i ulykkesstatistikk tilbake til 1990-tallet, og kan brukes som datakilde til målemetode 2 i stedet for STRAKS-registeret.

Innsatsområde 2 (Offentlig innsats i gangnettet), benytter reisevaneundersøkelsen som kilde for målemetode knyttet til ulykkesrisiko. Dette er gjort i et forsøk på å få et annet bilde av hendelser (ulykker), via en egenrapportering, fremfor svarene man finner i TRULS og TRINE, og tidligere STRAKS. Reisevaneundersøkelsen oppdateres i tillegg årlig, og kan bidra til et datagrunnlag som kan følges over tid.

Til innsatsområde 4 (Drift og vedlikehold) er det foreslått en tredje målemetode, i form av rapportering fra legevakten. Et rapporteringssystem hos legevakten kan potensielt gi nye og bedre data. Før et slikt rapporteringssystem er på plass, er det satt i gang et pilotprosjekt

for skaderegistrering i regi av Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen. Prosjektet søker å bedre metodene for registrering av ulykker blant myke trafikanter. Bymiljøetaten vil prioritere å støtte prosjektet gjennom planperioden, som beskrevet under innsatsområde 5 (Kunnskapsutvikling).

Plan- og bygningsetaten innhenter resultatene fra reisevaneundersøkelsen så snart de er klare, og overvåker utviklingen gjennom strategiperioden for de indikatorer som har reisevaneundersøkelsen som målemetode.

Kartleggingsundersøkelse av myke trafikanter gjentas midtveis i strategiperioden og vil detaljere bildet av gangeandel i Bergen ytterligere. Plan- og bygningsetaten leder arbeidet med å gjennomføre kartleggingsundersøkelse av myke trafikanter, i samarbeid med Bymiljøetaten.

I tillegg til hovedmålet, har hvert av de seks innsatsområdene sine delmål med tilhørende indikatorer. Et flertall av indikatorene er ikke aktuelle å måle på i planperioden. Det er viktig å bruke planperioden til å vurdere relevansen av samtlige indikatorer, samt etablere rutiner og målemetoder. For ordens skyld gjengir vi indikatorene slik de fremgår av strategien, men vi omtaler først og fremst de indikatorene som gjenspeiler satsingene som prioriteres i innværende planperiode, og som samtidig er aktuelle å måle på i planperioden. I tabellene er de aktuelle indikatorene uthevet.

FAKTA

HANDLINGSPLAN: En handlingsplan er en detaljert plan som skisserer handlinger som trengs for å nå et eller flere mål. Alternativt kan den defineres som en *sekvens av trinn som må tas, eller aktiviteter som må utføres godt, for at en strategi skal lykkes.*

REISEVANEUNDERSØKELSEN: Hensikten med den nasjonale reisevaneundersøkelsen er å samle et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive den norske befolkningens reiser. Resultatene brukes til nasjonal og regional transportplanlegging, til planlegging av samferdselstiltak og til forskning. Samferdselsdepartementet med transportetatene har ansvaret som i hovedsak forvaltes av Statens vegvesen.



Foto: Christine Hvidsten

Bergen kommune som pådriver

I tillegg til de konkrete tiltakene som kommer frem av handlingsplanen vil Bergen kommune være pådriver for å bedre forhold for de gående i alle samarbeidsprosjekter med andre veieiere, og i arbeid med uttaler. Bergen kommunen vil ta initiativ til utvikling og deling av kunnskap om gange gjennom samarbeid mellom de ulike veieiers driftsavdelinger, og gjennom spesifikke prosjekter som f.eks. pilotprosjekt for skaderegistrering som omtales under innsatsområde 5 (Kunnskapsutvikling). For å nå målet om at flere skal gå mer, må veieierens innsats og prioriteringer gjenspeile transportpyramiden i langt større grad enn i dag.

Bergen kommune er representert i samtlige av Miljøløftets organer og vil også her være en aktiv pådriver for å bedre forhold for gående.

FAKTA

MILJØLØFTET: Miljøløftet er samlebetegnelsen på byvekstavtalen i Bergensområdet, som ble inngått i 2020. Byvekstavtale innebærer at staten bidrar med belønningsmidler og midler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak, og statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter mot at personbiltrafikken ikke øker.

PILOT/PILOTPROSJEKT: Betyr et forsøksprosjekt. Brukes ofte for å teste og/eller utvikle noe.

Kunnskapsutvikling og pilot

Gåstrategien legger opp til et målrettet og kunnskapsbasert arbeid. Bergen kommune vil bruke første handlingsplanperiode til å samle og bygge opp kunnskap om gange, og evaluere tiltak fortløpende. For å få et bedre operasjonelt grep om hvilken kunnskap som faktisk er nødvendig, vil vi utrede, programmere og teste løsninger i et geografisk avgrenset pilotområde. Her vil vi også kunne teste løsninger innen drift, med tanke på å implementere transportpyramiden i kommunens drift- og vedlikeholdsaktivitet. Vi vil kunne programmere og teste ut løsninger som styrker fotgjengernes prioritet ved regulering av samhandling i trafikken og alternativt bruk av gangareal. Eksempler kan være

- Vurdere hvilke strekninger som kan få redusert hastighet
- Vurdere og teste tiltak som styrker fotgjengers prioritet i lyskryss
- Kartlegge konflikt mellom gående og annen bruk av gangareal
- Vurdere åpning av ulovlig stengte gangforbindelser

Tilnærmingen må være tverrfaglig, og involvere alle ledd fra utredning, gjennomføring, drift og forvaltning. Testing i pilotområde vil gi næring til kunnskapsutviklingen, og peke på hull i kunnskapsgrunnlaget.

I dette arbeidet vil vi også jobbe med å koordinere, og gå opp grenseganger mellom kommunens ulike satsinger som for eksempel hjertesone-prosjektet og bilfritt byliv, som begge er egne, definerte prosjekter, hvor de gående sin betingelser står sentralt. Av andre pågående prosjekter, prosesser og utredninger som det vil være spesielt viktig å koordinere mot og hente kunnskap fra nevner vi:

- Prosjekt for kartlegging av parkering – Bergen kommune ved Bymiljøetaten
- Arbeid med strategi for blågrønne strukturer og handlingsplan for blågrønt og byrom – Bergen kommune ved Bymiljøetaten
- Reguleringspilot for elsparkesykler – Bergen kommune ved Bymiljøetaten
- Pilotprosjekt for skaderegistrering – ved Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen
- Arbeid med nullutslippssoner og varelevering – Bergen kommune ved Bymiljøetaten
- Bydataprojektet – digitaliseringsprosjekt hos Bergen kommune ved Bymiljøetaten

Piloten har fått arbeidstittel **Gåby-pilot**, og er per september 2021 på skissestadiet. Av den grunn vil det utvikles en egen prosjektbeskrivelse, og piloten vil måtte forankres i en egen prosess. Bymiljøetaten vurderer at en slik pilot vil være et fornuftig og nødvendig skritt på veien til å realisere ambisjonene i Gåstrategien. Piloten vil kreve tilførsel av ressurser, særlig driftsmidler, og kostnadsanslag vil komme fram i prosjektbeskrivelse. Hvilke innsatsområder som er tenkt adressert i piloten framkommer under det enkelte innsatsområdet.

Foreløpig tidsplan:

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utarbeide prosjektbeskrivelse								
2 - Forankring								
3 - Gjennomføring					P	P	P	P
4 - Evaluering								

FAKTA

HANDLINGS- OG ØKONOMIPLAN: Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030, angir den langsiktige retningen for kommunens videre utvikling. Handlings- og økonomiplan er kommuneplanens handlingsdel for kommende fireårsperiode, hvor det gjøres en prioritering av mål og satsinger. Her inngår også årsbudsjett for ett år, der mål blir konkretisert og tiltak finansiert.

Finansiering

I Bymiljøetaten sitt innspill til Bergen kommune sin Handlings- og økonomiplan for 2022-2025, er det samlet foreslått å bruke 100 millioner kroner på investering i infrastruktur for de gående. Det betyr at det i de foreslåtte budsjettene ligger i snitt 25 millioner kroner per år i planperioden. Rundt 1/3 av denne summen er rene kommunale midler, mens rundt 2/3 er midler fra Miljøløftet.

2022	2023	2024	2025	Totalt
16	18	30	36	100

Det er gjort grove kostnadsberegninger av alle de 74 infrastrukturtiltakene i planperioden. Entreprennekostnaden vil ligge på rundt 60 millioner kroner. Dette vil gi totale kostnader et sted mellom 100 og 120 millioner kroner. De totale kostnadene inkluderer blant annet prosjektering og byggeledelse. Kostnadsberegningene gir rom for å legge til noen mindre enkelttiltak som spilles inn i planperioden.

Om lag 1/5 av tiltakene handler om å etablere nye gangforbindelser, mens 4/5 av tiltakene handler om oppgradering av eksisterende forbindelser.

Oppgradering av gangforbindelser som allerede driftes av Bergen kommune vil trolig ha liten økonomisk driftskonsekvens. Dette gjelder om lag 1/3 av de 74 gangforbindelsene. For de resterende 2/3 av gangforbindelsene som kommunen ikke drifter i dag, nye som eksisterende, vil kommunen søke å overta driftsansvaret gjennom erverv eller driftsavtaler. Driftskonsekvens blir vurdert konkret for hvert tiltak gjennom arbeidet med handlings- og økonomiplanen til kommunen.

Det er særlig vinterdrift som vil kreve økte årlige bevilgninger avhengig av hvordan kommende vintre vil fortone seg. Behovet for økte bevilgninger vil fremkomme av Handlingsplan for drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, som er under utarbeidelse ved Bymiljøetaten.

I tillegg kommer kostnader knyttet til gjennomføring av **Gåby-pilot**.

Innsatsområder

Strategien peker på seks innsatsområder som alle bygger opp under hovedmålet til strategien om at flere skal gå mer. For hvert innsatsområde er det definert et delmål med flere satsinger som viser hvordan vi vil nå målene for strategien. I handlingsplanen brytes satsingene ytterligere ned til konkrete tiltak for enklere oppfølging.

For enkelthets skyld følger handlingsplanen samme struktur som strategien.

De seks innsatsområdene er:

- Arealbruk
- Offentlig innsats i gangnettet
- Samspill i trafikken
- Drift og vedlikehold
- Kunnskapsutvikling
- Gåkultur og kommunikasjon

For å evaluere om man er på rett veg, er det gitt måleindikatorer til hovedmålet og delmålene. Overordnet oversikt over strategiens delmål, innsatsområder og satsninger er gitt i figur 2.

Hovedmål: Flere skal gå mer



Delmål :					
Arealbruk	Offentlig innsats i gangnettet	Samspill i trafikken	Drift og vedlikehold	Kunnskapsutvikling	Gåkultur og kommunikasjon
Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål.	Gangnettet skal oppgraderes og utvides for å få flere til å gå.	Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming av, samhandling i, og alternativ bruk av gangareal.	Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året.	Kunnskap om gange må bedres og formidles. Metoder og verktøy skal utvikles.	Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjengersatsingen skal være tilgjengelig.
Satsinger:					
<ol style="list-style-type: none"> Kommuneplanens arealdel må legge til rette for en kompakt by med funksjonsmangfold og gangavstander. Kommuneplanens arealdel skal stille tydelige krav til tilrettelegging for gående. Flere viktige fotgjengerforbindelser skal reguleres som offentlige. 	<ol style="list-style-type: none"> Gangnettet skal oppgraderes rundt bydelssentrene og utvidet Bergen sentrum. Hjertesone skal etableres for bameskolene. Prioriterte gangforbindelser til skolene skal oppgraderes. Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres. I større kollektivprosjekter skal gangforbindelser inn til holdeplassene tas med. 	<ol style="list-style-type: none"> Gående som trafikanter skal prioriteres ved utforming av alle trafikkanlegg. Fotgjengerne skal prioriteres ved regulering av samhandlingen i trafikken. Fotgjengerne skal prioriteres høyt ved alternativ bruk av gangareal. (utleie, installasjoner m.m) 	<ol style="list-style-type: none"> Tilbudet for gående skal brøytes, strøs og kosteres for, eller samtidig med, kjøreveg. Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres først. Alle typer viktige gangforbindelser skal driftes og vedlikeholdes. Politivedtektene må gjennomgås for å ivareta fotgjengerne. Det skal være mulig å gå til kollektivholdeplasser. 	<ol style="list-style-type: none"> Kunnskap om gange skal formidles. Det må jobbes mot en omforent faglig holdning. Forsknings- og utviklingsarbeid til gåendes atferd- og bevegelsesmønstre. Kompetanse på gateutforming må økes. Utviklingsarbeid til fotgjengerprioriterte veg- og gateløsninger. Bedre registre av fotgjengerulykker. Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak. 	<ol style="list-style-type: none"> Ved nye gangtiltak må skilting vurderes. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon. Miljøloftet og partene skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om satsingen på de gående. God varsling til fotgjengerer der hvor trafikken midlertidig legges om. I prioriterte grupper og områder skal det motiveres til å gå. Partene i Miljøloftet må lokalisere tjenester og arbeidsplasser tilgjengelig til fots og stimulere sine ansatte til å gå til jobben.

Figur 2 - Strategiens delmål og innsatsområder

Innsatsområde 1

Arealbruk

Mål: Bergen skal utvikles som en gåby med korte avstander mellom hverdagens gjøremål

INNSATSOMRÅDE 1: AREALBRUK

Innsatsområde 1 innebærer at den overordnede arealstrategien i strategiperioden skal være en kompakt by basert på gangavstander. Fokus i byutviklingsprosjekter må være fotgjengernes betingelser. Arbeidet med å utvikle Gåbyen Bergen pågår og er godt forankret i overordnede strategier, føringer og årsoppdrag. Arbeidet må sees på som en kontinuerlig forbedringsprosess i alle ledd i byutviklingen.

Det er ikke lagt opp til rullering av KPA i løpet av kommende planperiode. Handlingsplanen presenterer derfor ingen tiltak for satsing 1 og 2, men fastsetter under satsing 3 at Plan- og bygningsetaten skal starte opp planarbeid knyttet til regulering av viktige gangforbindelser for å sikre allmenn ferdsel, drift og ivaretagelse av disse.

FAKTA

70-METERS REGELEN: Dette er en regel fra Kommuneplanens arealdel (KPA), om at det maks skal være 70 meter mellom gangårer i sentrumskjerner og byfortettingssoner.

ÅRSOPPDRAK: Bymiljøetaten mottar hvert år et oppdrag fra Byrådsavdelingen som beskriver hva etaten skal prioritere i inneværende år.

Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi fem måleindikatorer for innsatsområde 1 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Boliger innenfor og utenfor byfortettingssonen	GIS	Hvert 5. år
Boliger og besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til større sentra/ kollektivknutepunkt	GIS	Hvert 5. år
Offentlig regulerte gangforbindelser i strategiperioden	GIS	Hvert 5. år
Har vi fått etablert flere gater/byrom der det før var vei?	Opptelling og faglig analyse/rapport av innhold og kvaliteter som er oppnådd	Hvert 10. år
Er hensynet til de gående ivare tatt i byggesaker og reguleringsplaner blant annet med overholdelse av 70-meters regelen?	Faglig rapport/analyse/kvalitativ	Hvert 10. år

Tabell 3 - Måleindikatorer for innsatsområde 1

Samtlige indikatorer omhandler oppfølging av overordnet arealstrategi. Indikatorene følges opp av Plan- og bygningsetaten gjennom strategiperioden. Bymiljøetaten vil i planperioden rapportere på antall ervervede gangforbindelser.

Arealbruk - Satsinger og tiltak

Satsing 3 - Flere viktige fotgjengerforbindelser skal reguleres som offentlige

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Plan- og bygningsetaten skal starte planprosesser for å regulere gangforbindelser i flere av tiltaksområdene i løpet av planperioden

Generelt ved planbehandling: i utarbeiding og behandling av reguleringsplaner skal føringene og prinsippene fremlagt i gåstrategien legges til grunn. Man skal særlig søke å regulere viktige gangforbindelser som offentlige, sikre prioritering av gående ved utforming av trafikkanlegg og inkludere gangforbindelser inn mot holdeplasser i større kollektivprosjekter.

Tiltak 2 - Bymiljøetaten skal i planperioden starte prosess med å overdra gangforbindelser som er regulert som offentlig

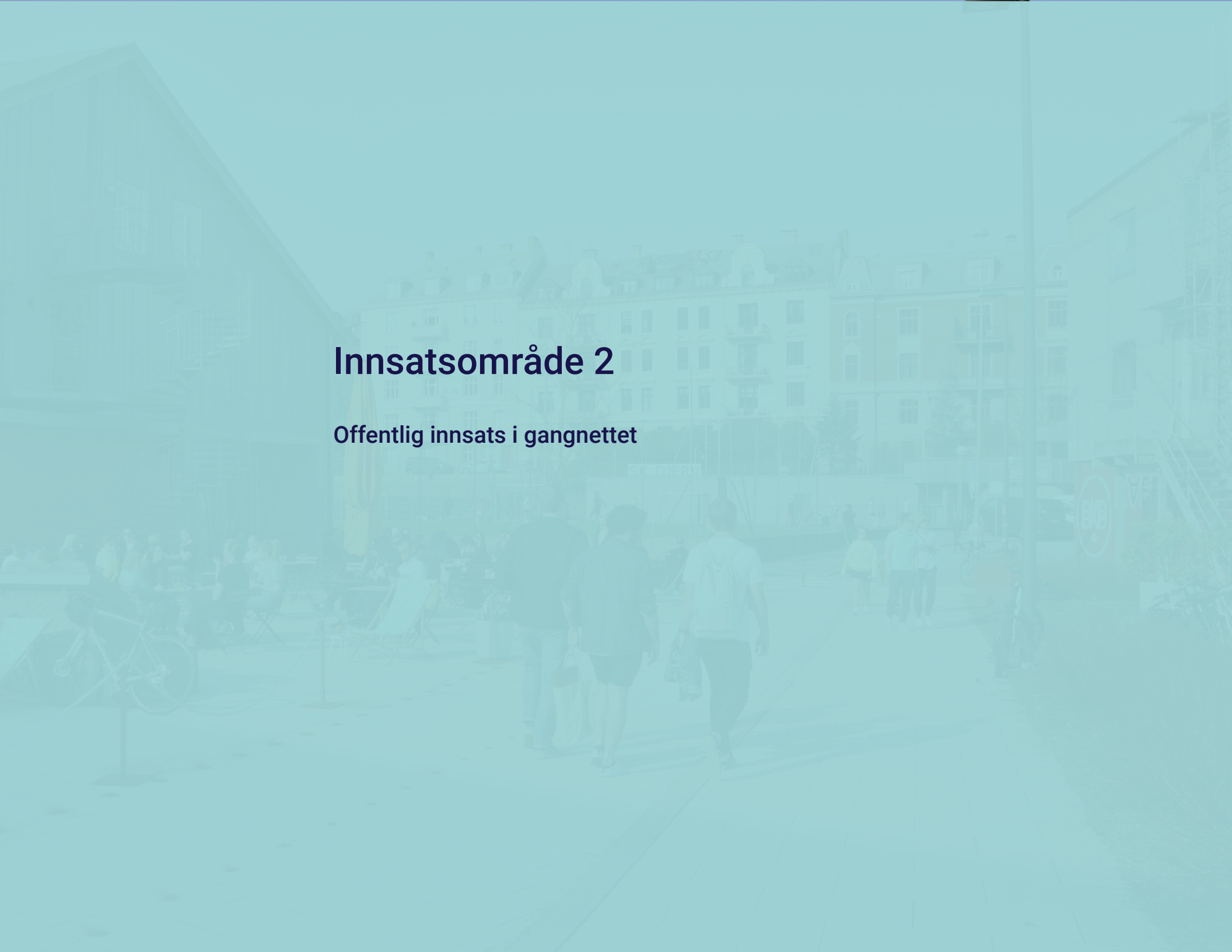
Bymiljøetaten skal i planperioden utvikle rutiner for hvordan kommunen, som veieier, bør følge opp gangforbindelser som reguleres som offentlige. For investeringstiltakene omtalt i prosjektoversikten, vil man vurdere erverv mot etablering av driftsavtaler fra tiltak til tiltak. Det vil være formålstjenlig å få på plass rutiner for å gjøre fortløpende vurderinger med tanke på mulig erverv eller overtakelse av driften for gangforbindelser som ikke inngår i vedlegg 1, men som reguleres som offentlige.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Regulere gangforbindelser								→
2 - Overdra gangforbindelser								→

Tabellen viser planlagt fremdrift for tiltakene. Tall og tekst refererer til tiltakene, beskrevet i tiltakslisten. Ruter med farget fyll viser aktivitet, ruter uten fyll (hvit), viser fravær av aktivitet. Ruter med skravur indikerer usikkerhet rundt finansiering, forankring eller fremdrift. En pil indikerer at aktivitet pågår utover handlingsplanperioden. P indikerer at tiltaket inngår i pilotprosjektet.

Innsatsområde 2

Offentlig innsats i gangnettet



Mål: Gangnettet skal oppgraderes og utvides for å få flere til å gå

INNSATSOMRÅDE 2: OFFENTLIG INNSATS I GANGNETTET

Dersom vi skal oppnå målsetningen om at flere skal gå mer, må veieierne utvikle infrastrukturen for de gående. I de deler av Bergen hvor det ikke vil bli ny utbygging de nærmeste årene, skal det satses på sentrale områder rundt bydelssentra, med bakgrunn i målsetning om økt gangandel i alle bydeler. Det skal også satses på:

- gange til kollektivholdeplasser for å bygge oppunder kollektivsatsingen
- barn som en sårbar fotgjenger-gruppe
- trafiksikkerhet, for å ivareta alle kommunens innbyggere og for å bygge oppunder nullvisjonen

Bergen kommune vil søke å utforme gangetiltakene med så stor grad av universell utforming som mulig. I en del områder er det utfordringer, som store høydeforskjeller, som gjør at det ikke er mulig med full universell utforming.

Handlingsplan for gange 2022-2025 foreslår gjennomføring av gangetiltak hovedsakelig innenfor tiltaksområdene definert i Gåstrategien, og baserer seg på gangekartlegginger utført av Plan- og bygningsetaten. De aktuelle områdene befinner seg i Loddefjord, Fyllingsdalen, Åsane og på Laksevåg/Solheim. Plan- og bygningsetaten skal kartlegge øvrige tiltaksområder fremover, og den videre kartleggingen vil danne grunnlag for utvelgelse av tiltak til neste planperiode. Med bakgrunn i gangekartleggingene har Bymiljøetaten valgt ut investeringstiltak som foreslås prioritert i planperioden 2022-2025. Disse beskrives nærmere i vedlegg 1.

Bymiljøetaten vil vurdere fortløpende om det er aktuelt med erverv/overdragelse når gangforbindelsene er regulert som offentlige. Bymiljøetaten vil, der erverv ikke er aktuelt, søke å inngå driftsavtale og sikre ferdselsrett for oppgraderte og nye forbindelser. Økonomiske driftskonsekvenser håndteres gjennom kommunens handlings- og økonomiplanarbeid i slike tilfeller. For investeringstiltak sikres dette gjennom gjennomføringsvedtak.

Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi fem måleindikatorer for innsatsområde 2 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Gangandel i sentrum og rundt bydelssentrene	Reisevaneundersøkelsen	Hvert 10. år
Andel barn og unge som går til skolen	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter	Hvert 5. år
Andel som opplever at forholdene for fotgjengerne er bra/ eller har blitt bedre	Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter	Hvert 5. år
Antall alvorlige ulykker med fotgjengere	Reisevaneundersøkelsen	Hvert 5. år
Antall gange- kartlegginger gjennomført, og andel tiltak gjennomført	Telling. Samt kart som viser utviklingen	Hvert 5. år

Tabell 4 - Måleindikatorer for innsatsområde 2.

Plan- og bygningsetaten rapporterer på antall gangekartlegginger som er gjennomført og hvor mange reparasjonstiltak som kommer frem av dette arbeidet.

Bymiljøetaten rapporterer på antall gjennomførte gangetiltak. I rapporteringen vil Bymiljøetaten skille mellom oppgraderinger og nye gangforbindelser.

Offentlig innsats i gangnettet - Satsinger og tiltak



Satsing 1 - Gangnettet skal oppgraderes rundt bydelssentrene og utvidet Bergen sentrum

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Utarbeide tiltakskart

Plan- og bygningsetaten skal i første halvdel av planperioden utarbeide tiltakskart for de resterende tiltaksområdene definert i gåstrategien. Plan- og bygningsetaten oppgraderer gangnett-datasett for tiltaksområdene som ledd i utarbeidelsen av tiltakskartene.

Tiltak 2 - Gjennomføre gangetiltak

I handlingsplanperioden prioriteres utbygging av infrastruktur som vist i vedlegg 1.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Utarbeide tiltakskart og oppdatere gangnett-datasett								
2 - Gjennomføre gangetiltak								→

FAKTA

GJENNOMFØRINGSVEDTAK: Et investeringsprosjekt vil normalt være innarbeidet i investeringsprogrammet i flere år før det kommer til utførelse. Et gjennomføringsvedtak er en endelig beslutning om å gjennomføre prosjektet, til oppdaterte premisser og kostnadsanslag.

HJERTESONE: En hjertesone er et geografisk avgrenset område rundt en skole, hvor det er fokus på trafiksikkerhet og hvor foresatte ikke skal kjøre.

Satsing 2 - Hjertesone skal etableres for barneskolene. Prioriterte gangforbindelser til skolene skal oppgraderes

Hjertesoneprosjektet er i dag et av de viktigste tiltakene for å skape gode trafikale holdninger og vaner ved barneskolene i Bergen. En hjertesone rundt skolen gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle, og fremmer dermed gange. Det har kommet frem mye kunnskap i arbeidet med hjertesoner, og gjennom skolenes egne trafiksikkerhetsplaner. Denne kunnskapen danner et grunnlag for å identifisere viktige gangforbindelser inn mot skoler.

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Bymiljøetaten vil ta initiativ til å identifisere og kartfeste viktige gangforbindelser inn mot skoler

Gjøres som forberedelse til pilot, innenfor pilotområdet.

Tiltak 2 - Vurdere behov for tiltakskart rundt skoler

Bymiljøetaten vil i planperioden vurdere om det er behov for å utarbeide tiltakskart og oppgradere gangnett-datasettet rundt skoler også utenfor områdene som inngår i hovedkartleggingen.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Kartfeste viktige gangforbindelser inn mot skoler								
2 - Vurdere tiltakskart rundt skoler								

Satsing 3 - Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående skal prioriteres

Tradisjonelt har en del av satsingene som gåstrategien omtaler blitt håndtert gjennom arbeid med trafikksikkerhet hos veieierne. Siden Handlingsplan for gange 2022-2025 er den første av sitt slag, vil en del temaer omtales både i denne og i Handlingsplan for trafikksikring på kommunal veg 2022-2025 (under utarbeidelse). Bymiljøetaten vil se denne typen tiltak i en helhetlig sammenheng. Konkret plassering og finansiering av tiltak vil bli håndtert gjennom handlings- og økonomiplanprosessen til kommunen. Se vedlegg 1 for nærmere omtale av fordeling av tiltak mellom de to handlingsplanene.

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Bymiljøetaten vil rette søkelys på fotgjengerulykker ved prioritering av gangetiltak for neste planperiode

Bymiljøetaten vil gjennomføre tellinger av fotgjengere i områder med stort antall fotgjengerulykker. Tiltaket avhenger av innsatsområde 5 (skaderegistrering).

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Søkelys på fotgjengerulykker								

Skravert rute indikerer at tiltaket er avhengig av innsatsområde 5 (skaderegistrering)

Satsing 4 - I større kollektivprosjekter skal gangforbindelser inn til holdeplassene tas med

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Vurdere behov for tiltakskart rundt kollektivholdeplasser

Gangforbindelser inn til holdeplassene i større kollektivprosjekter er et eget satsingspunkt i Miljøloftet. I tillegg til å følge opp dette, vil Bymiljøetaten vurdere om det er behov for å utarbeide tiltakskart og oppdatere gangnett-datasettet rundt kollektivholdeplasser, også utenfor tiltaksområdene.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Vurdere tiltakskart rundt holdeplasser på kommunal vei								

Innsatsområde 3

Samspill i trafikken



Mål: Fotgjengerne skal prioriteres ved utforming av, samhandling i, og alternativ bruk av gangareal

INNSATSOMRÅDE 3: SAMSPILL I TRAFIKKEN

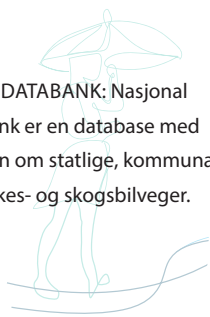
Prioritering av biltrafikk foran gående innebærer ofte omveier, ventetid og dårlige forhold for fotgjengerne. Målsetning 3 innebærer at fotgjengernes fremkommelighet skal være utgangspunktet ved utforming av trafikkanlegg. Et godt samspill mellom trafikantene skal ta hensyn til stedets karakter, de ulike transportbrukere, og prioritere fotgjengernes trygghet, sikkerhet, og fremkommelighet. De ulike byrommene brukes også til funksjoner som møblering, skilting, avfallsbeholdere, handel og servering. Disse elementene er viktige for byen, men fremkommelighet for fotgjengerne skal sikres før gangarealet kan tas i bruk til andre formål.

Godt samspill i trafikken er avgjørende for å gjøre området attraktivt for gående. Attraktivitet innebærer en opplevelse av trygghet, god flyt og fremkommelighet, og at det er lett å orientere seg. I tillegg betyr det gode opplevelseskvaliteter og lave miljøbelastninger. Det finnes ingen enkelttiltak som vil kunne adressere dette alene. Vi må se på helheten, ikke én og én trafikantergruppe eller én og én satsing. Dette vil være mulig å prøve ut i **Gåby-piloten**. I piloten vil vi kunne programmere og teste ut løsninger som styrker fotgjengernes prioritet ved regulering av samhandling i trafikken, og alternativ bruk av gangareal.

Dette innsatsområdet vil også være en viktig premissgiver i kommunens arbeid med varelevering og logistikk i byen, særlig med tanke på mulige konflikter mellom varelevering og gående.

FAKTA

NORSK VEIDATABANK: Nasjonal vegdatabank er en database med informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger.



Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi åtte måleindikatorer for innsatsområde 3 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Er veinormalen revidert?	Ja/nei	Hvert 10. år
Vurdering av vei- og gatenett	Kvalitativ rapport om hvor mye gate og vei vi har i Bergen iht. satsingen	Hvert 10. år
Etablere veileder for materialbruk i byrom	Ja/nei	Hvert 10. år
Antall meter vei med 30 km/t	GIS	Hvert 5. år
Ventetid og grønttid i kryss	Velge ut sentrale lyskryss og evaluere fotgjengerprioritering vha. ventetid og grønttid	Hvert 10. år
Etablert prosjekt om varelevering	Ja/nei	Hvert 10. år
Endret praksis iht. regelverk. Utleie av byrom	Kvalitativ rapport om praksis i strategiperioden	Hvert 10. år
Hindringer i gangakser	Kvalitativ rapport om praksis i strategiperioden	Hvert 10. år

Tabell 5 - Måleindikatorer for innsatsområde 3

Bymiljøetaten vil rapportere på *Antall meter vei med 30 km/t* så snart fartsgrensekartene i norsk veidatabank er kvalitetssikret. Dette blir aktuelt å måle på først og fremst innenfor **Gåby-pilotområdet** i planperioden. Øvrige indikatorer måles mot slutten av strategiperioden.



Samspill i trafikken - Satsinger og tiltak



Satsing 1 - Gående som trafikantgruppe skal prioriteres ved utforming av alle trafikkanlegg

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Følge opp hovedprinsipper for utforming av gatenett

Veimyndighetene skal i sine vurderinger se spesielt til prinsippene for utforming av gatenett som kommer frem av gåstrategien under innsatsområde 2 (Samspill i trafikken). Dette tiltaket jobber Bergen kommune med kontinuerlig, og vil bli særlig adressert i **Gåby-piloten**.

Tiltak 2 - Utarbeide ny gatenorm for Bergen kommune

Tiltaket handler om utarbeidelse av en ny gatenorm for Bergen kommune som bedre ivaretar målsettingene for Bergen som en aktiv og attraktiv by. Oppstart av utviklingsarbeid for ny gatenorm inngår i årsoppdraget til Bymiljøetaten for 2021. Behov for ressurser til å utarbeide ny gatenorm er spilt inn til HØP 2022-2025. Oppstart av arbeidet avhenger av finansiering.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Hovedprinsipper for utforming av gatenett								
2 - Utarbeide ny gatenorm		///	///	///	///	///		

Skravert rute indikerer at tiltaket er avhengig av finansiering

Satsing 2 og 3

- Satsing 1: Fotgjengerne skal prioriteres ved regulering av samhandling i trafikken
- Satsing 2: Fotgjengere skal prioriteres høyt ved alternativ bruk av gangareal

I tillegg til at Bergen kommune skal teste ut løsninger for satsingene innenfor en Gåby-pilot vil følgende tiltak prioriteres:

Tiltak 1 - Kvalitetssikre fartsgrenser og hente ut antall km med 30 km/t
Tiltaket avhenger av fremdriften for Bydataprojektet (innsatsområde 5).

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Kvalitetssikre fartsgrenser		///	///	///				

Skravert rute indikerer at tiltaket er avhengig av fremdriften til Bydataprojektet (innsatsområde 5)

Innsatsområde 4

Drift og vedlikehold



Mål: Vegnettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er enkelt, sikkert og forutsigbart å gå hele året

INNSATSOMRÅDE 4: DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Tiltakene innenfor innsatsområde 4 dreier seg om å realisere transportpyramiden innenfor drift og vedlikeholdsarbeid generelt, og vinterdrift spesielt. Strategi for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet i Bergen kommune 2019-2028 peker på svært ambisiøse satsinger i denne sammenheng, og baner således vei for et skifte hvor gående har høyest prioritet. Full realisering av transportpyramiden vil måtte skje gradvis, og basere seg på erfaringer og kunnskap om nye driftsløsninger.

For å realisere satsingene fullt ut kreves et oppdatert kunnskapsgrunnlag om hvor de viktigste gangforbindelsene er uavhengig av tilliggende kjøreveg, det være seg trapper, tråkk, snarveier, gangveier eller fortau. Handlingsplanen legger derfor opp til at Bergen kommune starter et omfattende arbeid med å samle, systematisere og kartfeste denne kunnskapen i første halvdel av planperioden. Gangnett-datasettet som oppgraderes av Plan- og bygningsetaten for tiltaksområdene definert i Gåstrategien vil måtte anrikes av Bymiljøetaten med drifts- og prioriteringsklasser. Et slikt arbeid vil gi grunnlag for å iverksette egne driftsroder på gangnettet.

Som veieier vil Bergen kommune samtidig jobbe med kontinuerlig forbedring av driften av veinettet, med økt fokus på de gående. Dette arbeidet vil bli beskrevet nærmere i handlingsplan for drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, som er under utarbeidelse av Bymiljøetaten.

I andre del av planperioden vil Bymiljøetaten intensivere utprøving av nye driftsløsninger som prioriterer de gående i Gåby-piloten. Ved slutten av planperioden vil piloten bli evaluert og danne grunnlag for videre anbefalinger innenfor drift og vedlikehold.

FAKTA

RODER: tidligere mye brukt flate- og lengdemål. Nå brukes roder om veistrekkninger organisert i driftsenheter.



Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi tre måleindikatorer for innsatsområde 4 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Eneulykker til fots (avhenger av innsatsområde 5, satsing 5.)	Rapportering, legevakten	Hvert 2. år
Andel fortau/gangforbindelser med høy driftsklasse	Rapport, innhenting av tall fra veieierne	Hvert 5. år
Revisjon av politivedtektene	Ja/nei	Hvert 10. år

Tabell 4: Måleindikatorer for innsatsområde 4

Oppfølging av indikatoren *Eneulykker til fots* omtales innledningsvis, og ligger inne som tiltak under innsatsområde 5 (Kunnskapsutvikling).

Bymiljøetaten vil rapportere på *Andel fortau/gangforbindelser med høy driftsklasse* innenfor *Gåby-piloten*, forutsatt at driftsklasser blir etablert og iverksatt innenfor pilotområdet i planperioden.

Bymiljøetaten har startet på arbeidet med å utrede hvorvidt politivedtektene bør revideres med tanke på overtakelse av ansvar for vinterdrift av den kommunale veiinfrastrukturen, som i dag håndteres av huseiere. En eventuell fremtidig revisjon vil altså kunne innebære at kommunen overtar vinterdrift av noe gangareal i sentrum. Ettersom flere av hovedfartsårene i sentrum har andre veieiere/vegmyndigheter, vil vi i arbeidet også be disse om synspunkter på konsekvensene en eventuell endring av politivedtekten vil ha å si for dem.

Drift og vedlikehold - Satsinger og tiltak



Satsing 1, 2, 3 og 5

Felles for satsingene i dette innsatsområdet er at de alle krever kunnskap om hva som er de viktigste gangforbindelsene og ferdselsårene for gående, og hvor de er

- **Satsing 1:** Tilbudet for gående skal brøytes, strøs og kostes før, eller samtidig med, kjøreveg
- **Satsing 2:** Viktige ferdselsårer for gående og syklende skal prioriteres først
- **Satsing 3:** Alle typer viktige gangforbindelser må driftes og vedlikeholdes
- **Satsing 5:** Det skal være mulig å gå til kollektivholdeplasser

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Prioritere vinterdrift av fortau

Etablerte fortausroder prioriteres like høyt som gang- og sykkelvei i eksisterende driftsavtaler.

Tiltak 2 - Kontinuerlig forbedring av vinterdrift av infrastruktur for gående

Bymiljøetaten jobber sammen med driftsentreprenørene med å optimalisere gjennomkjøringstider og øke frekvensen på tilbudet for de gående gjennom vinteren. I tillegg vil vi ha fortsatt høyt fokus på trapper, fortau, overgangsfelt og ledelinjer.

Tiltak 3 - Intensivere utprøving av nye løsninger for vinterdrift

Innenfor **Gåby-piloten** vil Bymiljøetaten teste driftsløsninger for å bedre fremkommeligheten for myke trafikanter på vinterstid.

Tiltak 4 - Kartfeste viktige gangforbindelser og ferdselsårer

Innledningsvis innenfor **Gåby-pilotområdet**, deretter innenfor de kartlagte tiltaksområdene, spesielt rundt skoler og kollektivholdeplasser. Tellinger vil være et viktig verktøy, og omtales nærmere under innsatsområde 5 (Kunnskapsutvikling).

Tiltak 5 – Legge til grunn drifts- og prioriteringsklasser på gangnett i vinterdriften, uavhengig av tilliggende kjørebane

Dette testes ut i løpet av handlingsplanperioden innenfor **Gåby-piloten**.



Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Prioritere vinterdrift av fortau								
2 - Kontinuerlig forbedring av vinterdrift								
3 - Intensivere utprøving av nye vinterdriftsløsninger					P	P	P	P
4 - Kartfeste viktige gangforbindelser								
5 - Drifts- og prioriteringsklasser						P	P	P

Innsatsområde 5

Kunnskapsutvikling



Mål: Kunnskap om gange må bedres og formidles. Metoder og verktøy skal utvikles.

INNSATSOMRÅDE 5: KUNNSKAPSUTVIKLING

Målsetningen innebærer at Bergen kommune skal jobbe for å få opp kunnskap om fotgjengernes behov, hos politikere og fagfolk. Kunnskap om hva som motiverer folk til å gå må bli lettere tilgjengelig. Stedsspesifikk kunnskap om hva som motiverer til mer gange blant bergenserne kan blant annet innhentes gjennom fortløpende evaluering av tiltak.

I de foregående kapitlene har vi beskrevet hvordan Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten gjennom hele planperioden skal jobbe for å bygge kunnskap og datagrunnlag knyttet til de ulike innsatsområdene. Først og fremst blir det viktig å identifisere de viktigste gangforbindelsene for å gjøre oss treffsikre i prioriteringene innenfor drift, vedlikehold og reparasjon. Det blir også viktig å teste og evaluere tiltak knyttet til samhandling i trafikken og byrommene. Kunnskapsutviklingen vil skje gjennom hele planperioden. Utprøving av løsninger gjennom Gåbypiloten i andre del av handlingsplanperioden vil være et viktig bidrag i kunnskapsutviklingen.

Et rikere og mer tilgjengelig kunnskapsgrunnlag vil gjøre det lettere å planlegge og argumentere for prioriteringer til neste planperiode og anbefale tiltak som styrker de gående sine betingelser også i andre prosjekter.

En annen viktig kunnskapsdriver vil være det planlagte Bydata-prosjektet. I Bydata-prosjektet er ambisjonen å anskaffe et system som gjør effektiv overvåkning av status på veinettet, datafangst, kvalitetssikring av datagrunnlag, innsyn og analyse av data mer tilgjengelig. Systemet skal hjelpe med innhenting av beslutningsgrunnlag, beslutningsstøtte og dokumentasjon. Programmet anskaffes i løpet av 2021/2022 og vil kunne gi god støtte i kunnskapsutviklingen rundt gange.

Bymiljøetaten utreder også muligheten for gjennomføring av bylivsundersøkelser og bylivspiloter. Slike undersøkelser vil kunne gi verdifull kunnskap om bruken av byrommene, og hjelpe oss å utvikle bedre løsninger som ivaretar de gående ved alternativ bruk av gangareal og byrom. Med alternativ bruk menes for eksempel skilting, renovasjon, løsninger for mobilitetstjenester og utleie av byrom.

Gjennom regulering av gangforbindelser, og utarbeiding av gatebruksplaner, får vi også utviklet ny kunnskap om løsninger for gående.

Forutsigbarhet for de gående ved veiarbeid, annen og midlertidig bruk av gangareal (for eksempel arrangementer og utleie) og ikke minst gjennom vintersesongen vil være viktig for å få flere til å gå mer. Tydelig og tilgjengelig informasjon til brukerne omtales mer under innsatsområde 6 (Gåkultur og kommunikasjon).

Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi følgende tre måleindikatorer for innsatsområde 5 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Antall fotgjengeranalyser og tellinger.	Telle/analysere kvalitet	Hvert 5. år
Tilgjengelig informasjon om gående på nettsidene	Ja/nei	Hvert 10. år
Evalueringer knyttet til gateoppustning	Telle/analysere kvalitet	Hvert 10. år

Tabell 7: Måleindikatorer for innsatsområde 5

Bymiljøetaten vil rapportere på antall unike tellepunkter og antall tellinger for gange. Øvrige indikatorer måles mot slutten av strategiperioden.

FAKTA

BYLIVSUNDERSØKELSE: En metode for å kartlegge aktiviteten i byrom og dokumentere byliv, med hensikt å svare på spørsmål om «hvem?», «hva?», «hvor?», «hvor lenge?» og «hvor mange?». Metoden inneholder både kvantitative og kvalitative redskaper som f.eks. telling, plotting, intervju og notatbok. Resultatene brukes innen forskjellige aspekter ved byutvikling, bl.a. ved å tilrettelegge for byliv. Bylivsundersøkelser er et viktig verktøy innen fagfeltet bylivsstudier, hvor man studere samspillet mellom byens form og byliv. Fagfeltet kan spores tilbake til 1960-tallet.

Kunnskapsutvikling - Satsinger og tiltak



Satsing 1, 2, 3, 4 og 6

- Satsing 1: Kunnskap om gange skal formidles. Det må jobbes for en omforent faglig holdning
- Satsing 2: Forsknings- og utviklingsarbeid til å analysere gåendes atferd- og bevegelsesmønster
- Satsing 3: Kompetanse på gateutforming må økes
- Satsing 4: Utviklingsarbeid til fotgjengerprioriterte vei- og gateløsninger
- Satsing 6: Følge opp gåstrategien ved evaluering av effekten av gangetiltak

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Bylivsundersøkelse								
2 - Tellinger								
3 - Bydata-prosjektet								
4 - BOA								
5 - Kunnskapsutvikling og utprøving i Gåby-pilot					P	P	P	P
6 - Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter								
7 - Før- og etterundersøkelser ved bygging av fysiske tiltak i Gåby-pilot					P	P	P	P
8 - Evaluering av Gåby-pilot								

Skravert rute indikerer at tiltaket er avhengig av konklusjonen i utredningen av mulighet for og nytte av bylivsundersøkelser

FAKTA

BOA: Bruk av Offentlig Areal er nytt fagsystem hos Bymiljøetaten hvor innbyggerne skal kunne søke på ulike tjenester og produkter, og hvor saksbehandlerne skal behandle søknadene. Her vil man kunne søke på grave- og arbeidstillatelser, leie offentlig byrom til arrangement, boligsonetillatelse, parkeringstillatelse for forflytningshemmede, og mer. Fagsystemet er anskaffet og er under implementering. Systemet er forventet i drift 2022.

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Bylivsundersøkelser

Bymiljøetaten utreder muligheten for og nytten av bylivsundersøkelser. Gjennomføring av bylivsundersøkelser vil kunne bli aktuelt gjennom hele planperioden i utvalgte byrom.

Tiltak 2 - Tellinger

Bymiljøetaten vil gjennomføre tellinger for å supplere kartgrunnlaget fremskaffet gjennom gangekartleggingen. Det skal også gjøres tellinger i de kartlagte områdene på utvalgte traséer, med særlig fokus før og etter gjennomført reparasjonstiltak. UU-forbindelser og forbindelser inn mot skoler og kollektivholdeplasser vil bli prioritert. Tellinger vil også være et viktig verktøy i Gåby-piloten.

Tiltak 3 - Utvikle og implementere Bydata

Bydata er et digitaliseringsprosjekt som har til hensikt å samle ulike datasett, enten fra eksisterende datakilder eller sensorer, og visualisere denne. Datagrunnlaget vil gi beslutningsstøtte og kunne brukes til presentasjon av virksomhetsdata. Ansatte i Bymiljøetaten vil få god oversikt over blant annet brøyting og gravearbeid. Innsyn i virksomhetsdata vil gi god støtte i arbeidet med tilrettelegging for gange.

Tiltak 4 - Implementere fagsystemet BOA (Bruk av Offentlig Areal)

BOA vil gi Bymiljøetaten god oversikt over bruken av offentlig areal, og identifisere og forebygge eventuell konflikt mellom gående og annen bruk av gangareal.

Tiltak 5 - Bymiljøetaten vil vurdere en rekke kartlegginger, registreringer, analyser og utprøving av løsninger i Gåby-piloten

Tiltak 6 - Kartleggingsundersøkelse myke trafikanter

Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten skal gjennomføre kartleggingsundersøkelse med søkelys på myke trafikanter i 2025.

Tiltak 7 - Ved en eventuell gjennomføring av fysiske tiltak innenfor Gåby-pilot vil Bymiljøetaten gjøre før- og etterundersøkelser

Dette vil skaffe oss kunnskap om tiltakene, og hva som fungerer. Bergen kommune vil ta initiativ til deling av denne kunnskapen med de andre veieierne.

Tiltak 8 - Bymiljøetaten vil evaluere Gåby-pilot og dele erfaringer og kunnskap med de andre veieierne

Satsing 5 - Bedre registre av fotgjengerulykker

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Skaderegistrering

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har høsten 2020 startet utredning av pilotprosjekt for skaderegistrering. Sammen med 8 andre byer skal Bergen være med i prosjektet for å finne utforming og praksis for et godt system som vil sikre et funksjonelt register.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Bistå i prosjekt								➔



Innsatsområde 6

Gåkultur og kommunikasjon

DAMSGÅRDSSUNDET

BCP



Mål: Bergenserne skal motiveres til å gå mer. Informasjon om fotgjengersatsingen skal være tilgjengelig.

INNSATSOMRÅDE 6: GÅKULTUR OG KOMMUNIKASJON

Målsetning 6 legger opp til at det arbeides mot en kulturendring der befolkningen motiveres til å gå mer. Kulturendring fordrer blant annet lett tilgjengelig informasjon. Utstrakt holdningsskapende kommunikasjon er også nødvendig for å få flere til å gå.

Når Bergen kommune oppgraderer eller etablerer nye gangforbindelser må relevante deler av befolkningen enkelt få informasjon om disse. En begynnelse vil være å gjøre satsingen på reparasjonstiltak tilgjengelig for innsyn hos allmennheten, gjennom kartløsninger. Tydelig skilting av gangforbindelser og særlig snarveier vil gjøre det enkelt å finne frem, og sikre allemannsretten der brukerne tidligere har vært usikre på om ferdsel er lov.

Innenfor en **Gåby-pilot** vil Bergen kommune kunne teste målrettet kommunikasjon mot de deler av befolkningen hvor potensialet for gange er størst. Gjennom medvirkning kan vi også lære mer om hva som trigger ulike brukergrupper til å gå mer, og hvilken kommunikasjonsform brukerne foretrekker.

En del av satsingene vil bli prioritert sterkere i neste planperiode, og vil bygge på kunnskapsutviklingen og erfaringene vi opparbeider i kommende planperiode.

Måleindikatorer fra strategi

Fra gåstrategien har vi følgende fire måleindikatorer for innsatsområde 6 i strategiperioden.

Indikatorer	Målemetode	Når
Antall nye gange-skilt	Telle/GIS	Hvert 10. år
Tilgjengelig informasjon på partenes og Miljøloftets informasjonskanaler	Kvalitativ vurdering/ ja/nei	Hvert 10. år
Kampanjer o.l.	Kvalitativ vurdering	Hvert 10. år
Lokalisering av partenes arbeidsplass og tjenester. Gangandel ansatte	Vurdering og spørreundersøkelse blant ansatte	Hvert 10. år

Tabell 8: Måleindikatorer for innsatsområde 6

Indikatorerne måles mot slutten av strategiperioden.



bærekraftige liv SMÅ STEG SAMMEN

Gåkultur og kommunikasjon - Satsinger og tiltak

Satsing 1 - Ved nye gangtiltak må skilting vurderes. Det bør utarbeides en plan for skilting og informasjon

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Avklare skilting av gangforbindelser generelt, snarveier spesielt

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Avklare skiltbruk								



Satsing 2 - Miljøløftet og partene skal tilgjengeliggjøre informasjon og kunnskap om satsingen på de gående.

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Bymiljøetaten skal publisere informasjon om Gåby-pilot til publikum
Dette er viktig for å vise hvilke tiltak kommunen gjør for å gjøre det attraktivt å gå i Bergen.

Tiltak 2 - Bymiljøetaten skal sikre publikumsinnsyn i driftsdata
Bymiljøetaten vil tilgjengeliggjøre digitalt kart for publikum for innsyn i brøyting, strøing og kosting av gangnett på kommunal vei (gjeldende driftsroder).

Tiltak 3 - Gjøre oversikt over planlagte og gjennomførte gangetiltak tilgjengelig for publikum
Bymiljøetaten vil tilgjengeliggjøre digitalt kart for publikum for innsyn i investeringstiltak for planperioden.

Tiltak 4 - Oppfølging i kommunikasjonsgruppen i Miljøløftet
Rammeavtale er inngått august 2020 med byråene Haltenbanken og Mannheimer for kommunikasjon og utadrettet virksomhet. Avtalen gjelder for en periode på 4 år (1+1+1+1). Bergen kommune har tre medarbeidere i gruppen.

Deltiltak:

- Årlige handlingsplaner utarbeides for kommunikasjonsgruppens aktiviteter

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Informasjon om Gåby-pilot					P	P	P	P
2 - Innsyn i driftsdata								
3 - Oversikt over gangetiltak								
4 - Kommunikasjonsgruppen								

Satsing 3 - God varsling til fotgjengere hvor trafikken midlertidig legges om

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Gjennomføre case-studie innenfor Gåby-pilot

Høsten 2021 arbeider Bymiljøetaten med å undersøke saksgang, rutiner og resultat før og under anleggsarbeid hvor trafikken midlertidig legges om. Målet er å identifisere mulige forbedringer i dagens system sett fra den gående sitt perspektiv. Dette arbeidet vil resultere i en rapport siste kvartal av 2021, som Bymiljøetaten kan bygge videre på i handlingsplanperioden, særlig innenfor Gåby-piloten. Rapporten, og en oppfølgende case-studie innenfor pilotområdet, vil kunne danne grunnlag for bedre tilrettelegging for fotgjengere ved midlertidig omlegging av trafikken.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Case-studie					P	P	P	P

Satsing 4 - I prioriterte grupper og områder skal det motiveres til å gå

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Holdningsskapende arbeid i Gåby-piloten

Kanalisert inn mot område og grupperinger som antas å oppnå effekt av tiltakene som testes ut.

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Holdningsskapende arbeid					P	P	P	P



Satsing 5 - Partene i Miljøloftet må lokalisere tjenester og arbeidsplasser tilgjengelig til fots og stimulere sine ansatte til å gå til jobben

Konkrete tiltak som utføres av Bergen kommune i planperioden:

Tiltak 1 - Bymiljøetaten skal sikre at satsingen ivaretas gjennom rullering av Bergen kommune sin Klima- og miljøplan

Planlagt fremdrift pr. tiltak	2022		2023		2024		2025	
	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.	1h.	2h.
1 - Klima- og miljøplan								

Vedlegg 1

Investering i fysisk infrastruktur for gående 2022-2025

Innledning

Hovedtyngden i Handlingsplan for gange 2022-2025 er en oversikt over investeringstiltak knyttet til bygging av infrastruktur på kommunalt veinett, som planlegges gjennomført innenfor planperioden. Det foreslåes gjennomført 74 gangetiltak, estimert til en kostnad på rundt 100 millioner kroner. Tiltakene ligger hovedsakelig innenfor tiltaksområdene definert i Gåstrategien, og baserer seg på gangekartlegginger utført av Plan- og bygningsetaten. De aktuelle områdene befinner seg i Loddefjord, Fyllingsdalen, Åsane og på Laksevåg/Solheim. Plan- og bygningsetaten skal kartlegge øvrige tiltaksområder fremover, og den videre kartleggingen vil danne grunnlag for utvelgelse av tiltak til neste planperiode. De planlagte gangetiltakene som presenteres herunder følger opp innsatsområde 2 (Offentlig innsats i gangnettet) i Gåstrategien.

Innledningsvis beskrives bakgrunnen for utvelgelsen av investeringstiltakene. Deretter følger en oversikt over foreslåtte investeringstiltak knyttet til bygging av infrastruktur.

Gangekartlegging

Plan- og bygningsetaten har gjennomført gangekartlegginger, som angir prioriterte reparasjonstiltak i tiltaksområdene Loddefjord, Fyllingsdalen, Laksevåg/Solheim og Åsane. I den forbindelse har man oppgradert gangnett-datasettet innenfor tiltaksområdene. Basert på det oppgraderte nettet har man gjort nettverksanalyser med gangavstand til ulike målpunkter i området, herunder bussholdeplasser, skoler, barnehager og dagligvarebutikker. Dette er for å bidra til å avdekke manglende forbindelser, og dermed kunne finne tiltak som reduserer gangavstand til disse målpunktene.

For å måle bredde på ganglenker, vurdere materialbruk, belysning og vedlikehold har man i gangekartleggingen brukt ulike karttjenester, ortofoto og måleverktøy samt Google Street View og befaringer. Ulike tidligere rapporter fra området, som trafikkanalyser, har også vært en del av datagrunnlaget.

Prioritering av reparasjonstiltak er i gangekartleggingen basert på universell utforming,

avstandsreduksjon, målpunkt- og befolkningstetthet og tilstand. I tillegg er tiltakene skjønnsmessig vurdert utfra virkning på trafikkikkerhet og attraktivitet for gående.

Metode for gangekartleggingen er beskrevet i detalj i vedlegg til Gåstrategien og i rapportene for hvert av tiltaksområdene.

Bymiljøetaten sin vurdering og prioritering

Bymiljøetaten har foretatt en gjennomgang av de anbefalte reparasjonstiltakene som kom frem av gangekartleggingene. Man har spesielt vektlagt antall mulige brukere av gangforbindelsen, avstandsreduksjon og gjennomførbarhet. Ved utvelgelse har man hatt særlig fokus på.

- gange til kollektivholdeplasser for å bygge oppunder kollektivsatsingen
- barn som en sårbar fotgjenger-gruppe
- trafikkikkerhet, for å ivareta alle kommunens innbyggere og for å bygge oppunder nullvisjonen

Ved gjennomføring vil Bymiljøetaten vil søke å utforme gangetiltakene med så stor grad av universell utforming som mulig. I en del områder er det utfordringer, som store høydeforskjeller, som gjør at det ikke er mulig med full universell utforming.

Type tiltak

Tradisjonelt har en del av satsingene som Gåstrategien omtaler, blitt håndtert gjennom Trafikksikkerhetsplan for Bergen, inkludert etablering og reparasjon av gangforbindelser. Siden Handlingsplan for gange 2022-2025 er den første av sitt slag, vil en del temaer bli omtale både i denne og i Handlingsplan for trafikksikkerhet.

Brorparten av investeringstiltakene handler om oppgradering av eksisterende gangveier. Omtrent 1/5 av tiltakene er etablering av nye gangforbindelser.

Bymiljøetaten ser infrastrukturtiltak for myke trafikanter i en helhetlig sammenheng, men har for ordens skyld gjort en fordeling av typen tiltak mellom de to handlingsplanene. De konkrete investeringstiltakene knyttet til Handlingsplan for gange omfatter ikke etablering av gangfelt, fortau, fartsdempende tiltak, kryssombygging og lignende. Denne type tiltak følges opp gjennom Handlingsplan for trafikksikkerhet. Investeringstiltakene knyttet til Handlingsplan for gange 2022-2025 omfatter:

- Trapper med håndlist, og dersom aktuelt, markering av trappetrinn
- Rekkverk
- Belysning
- Etablering/utbedring av dekke
- Skilting
- Etablering av støttemurer

Det er frem til nå bare foretatt en overordnet vurdering og prioritering. Dette medfører at listen over investeringstiltak som følger av oversikten herunder ikke er endelig, og at det kan forekomme endringer i hvilke tiltak som prioriteres gjennomført.

Tiltaksområder

Bymiljøetaten valgt ut investeringstiltak innenfor tiltaksområdene hvor Plan- og bygningsetaten har gjennomført gangekartlegging. Tiltakene som foreslås gjennomført i planperioden ligger dermed i all hovedsak i Loddefjord, Fyllingsdalen, Laksevåg/Solheim og i Åsane.

Enkelte av de foreslåtte investeringstiltakene ligger utenfor tiltaksområdene, og fordeler seg over bydelene Bergenhus, Årstad og Arna. Disse har blitt vurdert ut ifra samme kriterier som de anbefalte reparasjonstiltakene, og stammer fra innbyggerinnspill og fra arbeid med temaplaner og prosjekter med overlapp mot gangarbeidet (hertessone, TS-arbeid, med mer).

Loddefjord

Loddefjord er bydelssenteret i Laksevåg bydel. Plan- og bygningsetaten har foretatt en kartlegging av Loddefjord sentrum. Denne har blitt utgangspunktet for tiltakene som er valgt ut i Loddefjord.

Loddefjord sentrum blir delt av Lyderhornsveien med store bygningskropper på hver sin side. Dette gjør at gangforbindelsene følger bygningene i nord-sør-retning og det er få forbindelser mellom sentrumskjernen og boligområdene. Både Vannkanten og Vestkanten er lange bygninger som utgjør en barriere for gående. De store veianleggene blir også barriere for gående mellom friluftsområdet Bjørndalspollen og Loddefjord sentrum. Det er mangel på forbindelser mellom vest og øst.

Laksevåg

Laksevåg er sammen med Bysentrum, Sandviken, Kronstad og Årstad en del av det utvidede Bergen sentrum. Det utvidete Bergen sentrum har størst potensial for økt

gange, siden det er her befolkningstettheten er høyest. Det er også flest målpunkt her, med kort avstand mellom målpunktene. Det er i dette området det blir foretatt flest reiser i kommunen, uavhengig av transportform. oreløpig byggestart i løpet av høsten/vinteren 2021.

Laksevåg har industriområder og kontorområder langs sjøen, og boligområder langs fjellsiden. Puddefjorden er en barriere mot Bergen sentrum. Det er behov for bedre kopling mellom sentrum og Laksevåg.

Fyllingsdalen

Fyllingsdalen ligger sør for Bergen sentrum. Store deler av Fyllingsdalen er anlagt etter en overordnet plan som har ført til frittliggende boligblokker omgitt av felles grøntområder, samt en tydelig veistruktur med separasjon mellom biltrafikk og fotgjengere. Omtrent midt i Fyllingsdalen ligger Oasen Storsenter, med sine 70 butikker og ulike servicetjenester. Kjøpesenteret fungerer i dag som sentrum i Fyllingsdalen. Topografien er en kombinasjon av store og relativt flate områder og koller.

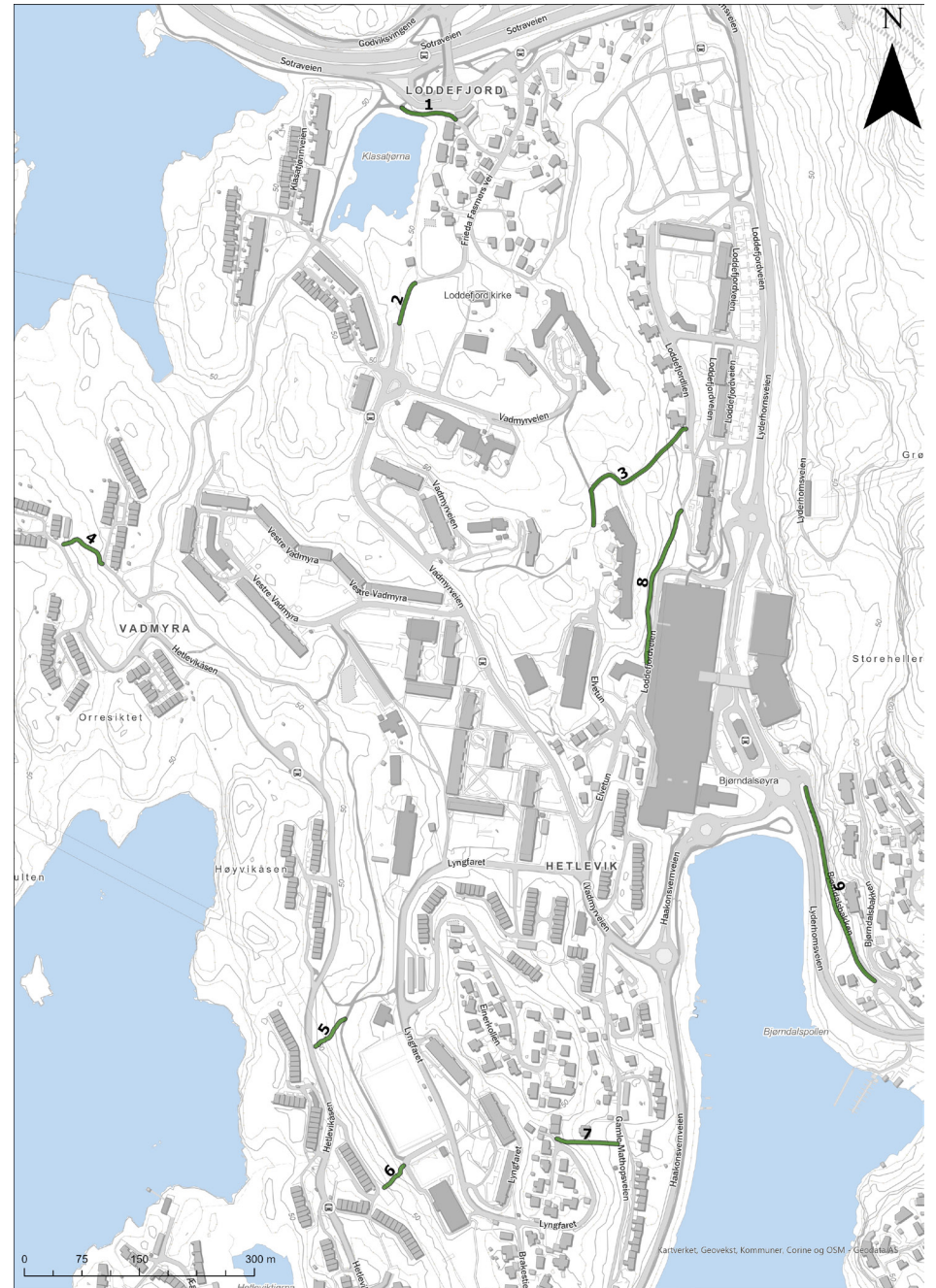
Åsane

Åsane sentrum er bydelssenteret i Åsane bydel. Åsane er i stor grad bilbasert med store veianlegg og parkeringsflater. E39 går tvers igjennom det sentrale Åsane. Veien har fire felt med støyskjermer på hver side. Den ligger som en stor barriere for de gående. Flere parallelle veisystemer forsterker barrierevirkningen. Konsekvensen er store avstander internt i sentrumsområdet.

Oversikt over foreslåtte investeringstiltak

Her følger en oversikt over foreslåtte investeringstiltak knyttet til bygging av infrastruktur for planperioden 2022-2025.

LODDEFJORD



1 - Gangvei ved Klasatjørna

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende trase som går fra Frieda Fasmers vei mot Klasatjørna. Den kobler to boligområder sammen, og boligområde sammen med bussholdeplass ved rv. 555. Gangveien har i dag god standard, men er bratt. Det skal derfor utføres tiltak for å bøte på helningsgraden som håndlist og repos. I tillegg skal gangveien skiltes, og det skal settes opp lys. Traséen har en lengde på rundt 80 meter. Høydeforskjellen er på 11 meter.

2 - Gangvei mellom Vadmyrveien og Frieda Fasmers vei

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei som går mellom Vadmyrveien og Frieda Fasmers vei. Den kobler boligområder sammen. Gangveien har grei standard i dag, men er bratt. Det skal derfor sette opp håndlist. I tillegg skal gangveien skiltes, og eksisterende dekke og lyspunkter skal vurderes oppgradert. Traséen har en lengde på rundt 180 meter. Høydeforskjeller er på 8 meter, men det meste av stigningen er på et kort parti med helningsgrad rundt 20 %.

3 - Gangvei fra Lyderhorn borettslag til Frieda Fasmers vei

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Lyderhorn borettslag og mot Frieda Fasmers vei. Gangveien blir brukt som skolevei. Den er i litt dårlig stand, samt at den har et svært bratt parti. For å bøte på stigningen skal det settet opp ny håndlist og legges varmekabler i deler av traséen. Det skal også legges nytt dekke og vurderes om eksisterende lys burde oppgraderes. Traséen har en lengde på rundt 170 meter. Høydeforskjellen er på 7 meter.

4 - Sti fra Storanaset borettslag

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende forbindelse mellom nedre og øvre del av Storanaset borettslag. Stien er i dag smal og bratt. Traséen skal utvides, det skal legges nytt dekke, settes opp lys og håndlist. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjellen er på 14 meter.

5 - Gangvei fra Høyvikåsen borettslag

Tiltaket innebærer å oppgradere en sti ved Høyvikåsen borettslag. Gangforbindelsen vil redusere avstanden mellom boliger og idrettsplass. Stien er i dag steinete og bratt. Deler av stigningen har en helningsgrad på opp mot 30 %. Det skal settes opp eseltrapper og håndlist, samt legges nytt dekke på nederste del av traseen. Traséen har en lengde på rundt 60 meter. Høydeforskjellen er på 14 meter.

6 - Sti fra Hetlevikåsen til Vadmyrahallen

Tiltaket innebærer å oppgradere en sti mellom Hetlevikåsen og Vadmyrahallen. Stien blir blant annet brukt for å komme seg mellom boligområde og idrettsbane. Stien er i dag svært bratt, steinete, smal og utilgjengelig. Det skal settes opp trapp og lys for å bøte på helningsgraden. Traséen har en lengde på rundt 45 meter. Høydeforskjellen er på 18 meter.

7 - Gangvei mellom Lyngfaret og Gamle Mathopsveien

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei mellom Lyngfaret og Gamle Mathopsveien. Den reduserer avstanden mellom boligområder. Gangveien er i dag smal og bratt med mye skog/kratt tett på. Det skal settes opp

ny håndlist og foreta en vegetasjonsrydding. Det skal også vurderes om det burde settes opp flere lyspunktet. Traséen har en lengde på rundt 85 meter. Høydeforskjellen er på 18 meter.

8 - Sti på vestsiden av Vestkanten

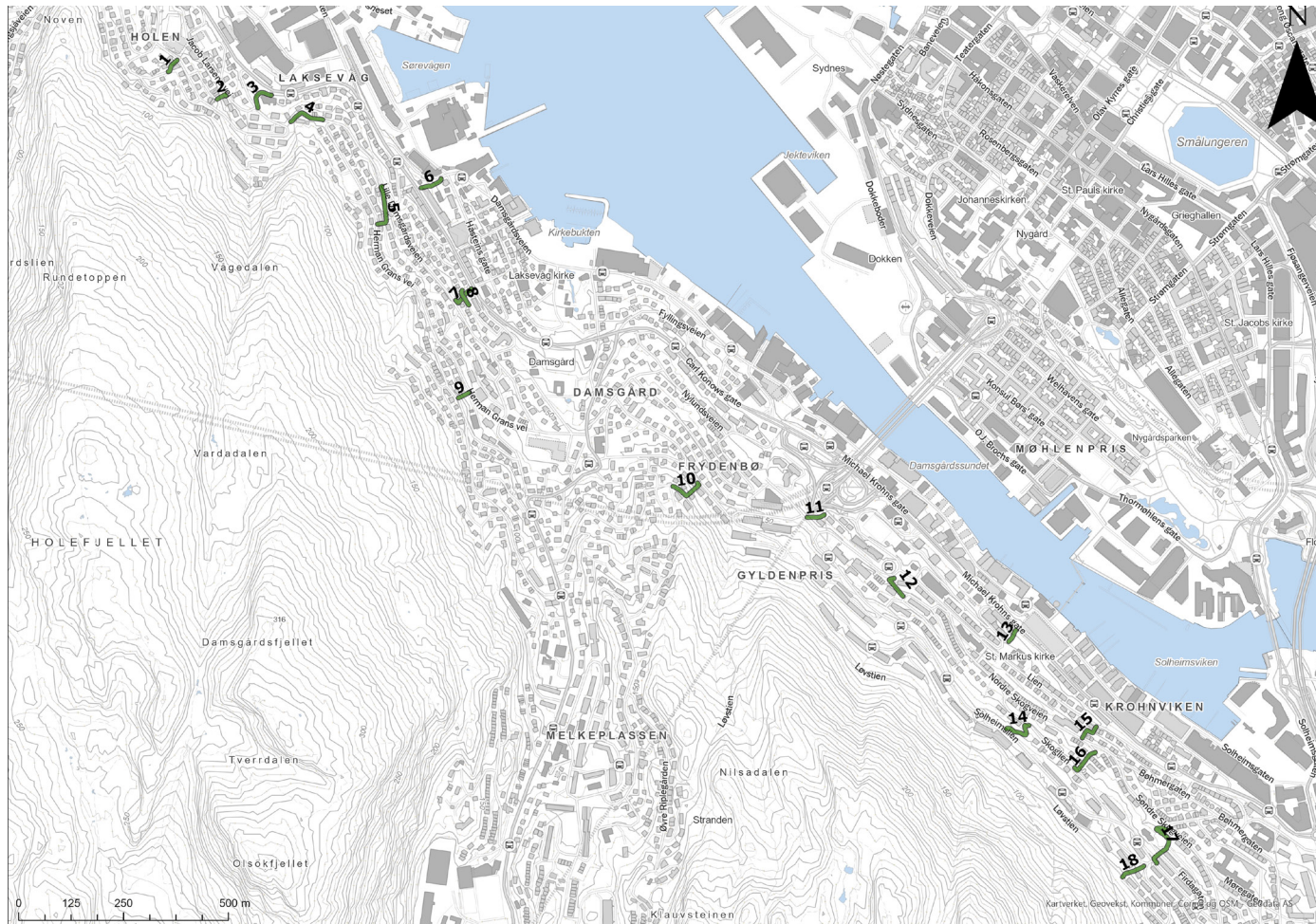
Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende sti mellom Elvetun ungdomshus og Lyderhorn borettslag langs baksiden av Vestkanten. Stien har i dag noe dårlig stand. Den er steinete, tidvis smal, og vegetasjon vokser tett på stien. Det skal legges nytt dekke, settes opp håndlist på deler av traséen, rydde vegetasjon og settes opp lys. Traséen har en lengde på rundt 200 meter. Høydeforskjellen er på 6 meter, med en høyde på toppen før det går nedover.

9 - Sildaberget

Tiltaket innebærer å etablere repos langs eksisterende fortau ved Bjørndalsbakken. Fortauet er en av få gangveier på Sildaberget, men er ganske bratt. Det vil være utfordrende å gjøre noe med stigningen, og repos blir derfor etablert. Det skal også vurderes om hvileplasser, som benker, settes opp ved reposene. Traséen har en lengde på rundt 300 meter. Høydeforskjellen er på 21 meter.

Nr.	Tiltak kartlegging	Sted	Tiltak	Eiedomsforhold	Kostnad entreprise
1	1	Gangvei ved Klasatjørna	Repo, belysning, håndlist, reasfaltering og skilting	Statens vegvesen og privat	400 000
2	3A	Gangvei mellom Vadmyrveien og Frieda Fasmers vei	Reasfaltering, belysning, håndlist og skilting	Kommunal	200 000
3	5	Gangvei fra Lyderhorn borettslag til Frieda Fasmers vei	Nytt dekke, håndlist, varmekabler, belysning og vegetasjonsrydding	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000
4	6	Sti fra Storanaset borettslag	Nye eseltrapper, håndlist og belysning	Privat	500 000
5	10	Gangvei ved Høyvikåsen borettslag	Nytt dekke og trapp	Kommunal	500 000
6	11	Sti fra Hetlevikåsen til Vadmyrahallen	Trapp og belysning	Delvis kommunal og delvis privat	2 000 000
7	17	Gangvei mellom Lyngfaret og Gamle Mathopsveien	Håndlist, vegetasjonsrydding og belysning	Delvis kommunal og delvis privat	400 000
8	24	Sti på vestsiden av Vestkanten	Nytt dekke, håndlist og vegetasjonsrydding	Delvis kommunal og delvis privat	800 000
9	29	Sildaberget	Siderepos	Delvis kommunal og delvis privat	1 200 000

LAKSEVÅG OG SOLHEIM



1 - Gangvei mellom Holalien og Helmers vei

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Holalien og Helmers vei. Den reduserer avstanden til skole. Gangveien bærer i dag preg av slitasje. Det skal settes opp en håndlist, og gangveien skal reasfalteres, samt vurdere å sette opp sykkelsperre mot Helmers vei. Gangveien har en lengde på rundt 40 meter. Høydeforskjellen er på 12 meter.

2 - Forbindelse mellom Helmers vei og Jacob Larsens vei

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei mellom Helmers vei og Jacob Larsens vei. Traséen reduserer avstanden til kollektivholdeplass, skole og kjøpesenter. Det er trapp på deler av strekningen, men denne er vurdert til å være i god stand og vil ikke bli gjort noe med. Gangveien er i dag smal og kan oppleves privat. Øvre del av gangveien skal utvides enten ved grusing eller asfaltering. Det skal også vurderes om gangveien skal skiltes. Gangveien har en lengde på rundt 50 meter. Høydeforskjellen er på 13 meter.

3 - Gangvei mellom Vågedalen og Kringsjøveien

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende gangvei mellom Vågedalen og Kringsjøveien. Traséen reduserer avstanden til kollektivholdeplass. Gangveien er i dag i grei stand, men har et bratt parti. Det skal settes opp håndlist for å bøte på helningsgraden på deler av traséen. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjell på 10 meter.

4 - Gangvei mellom Vågedalen og Herman Grans vei

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende gangvei mellom Vågedalen og Herman Grans vei. Den reduserer avstanden mellom boligområder. Strekningen er i dag i grei stand, men har et bratt parti. Det skal settes opp håndlist på deler av strekningen. Tiltak for å unngå parkering i enden av gangveien skal også vurderes. Gangveien har en lengde på rundt 100 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter.

5 - Gangforbindelse mellom Herman Grans vei og Lille Damsgårdsveien

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende gangforbindelse mellom Herman Grans vei og Lille Damsgårdsveien. Den reduserer avstanden til kollektivholdeplass. Traséen består av trapp og vei. Tilstanden på trappen er god. Veien bærer preg av slitasje og er bratt. Det skal settes opp en ny håndlist og reasfalteres. Det skal også undersøkes om/hva som må gjøres med muren. Gangforbindelsen har en lengde på rundt 110 meter. Høydeforskjell på 21 meter

6 - Gangforbindelse mellom Kringsjøveien og Damsgårdsveien

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende trapp mellom Kringsjøveien og Damsgårdsveien. Den reduserer avstanden mellom boliger og handel. Trappen er i grei stand, men har en lav håndlist som bærer preg av slitasje. Det skal settes opp nye håndlister, samt vurdere om det er nødvendig med vegetasjonsrydding og gjøre noe med eksisterende lyspunkter. Trappen har en lengde på rundt 40 meter. Høydeforskjellen er på 12 meter.

7 - Forbindelse mellom Lille Damsgårdsveien og Kringsjøveien

Tiltaket går ut på å etablere en ny forbindelse mellom Lille Damsgårdsveien og Kringsjøveien. Den reduserer avstanden til kollektivholdeplass og mellom boligområder. Det er i dag en privat sti og trapp på deler av strekningen, mens resten består av bratt skråning med tett vegetasjon. Det er langt mellom tverrforbindelsene i området. Traséen vil trolig bli opparbeidet som trapp. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjellen er på 22 meter.

8 - Sti mellom Stadionveien og Nygjerdet

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende sti mellom Stadionveien og Nygjerdet. Den henger tett sammen med tiltak 7 og vil redusere avstanden mellom boligområder. Stien oppleves i dag privat, og er smal. Det er noe usikkerhet i hva som må gjøres, da løsningen henger tett sammen med hva som blir gjort i tiltak 7. Det er behov for å øke bredden samt et nytt dekke. Gangforbindelsen har en lengde på 60 meter. Høydeforskjellen er 3 meter.

9 - Forbindelse mellom Øvre Stadionveien og Herman Grans vei

Tiltaket går ut på å etablere en ny forbindelse mellom Øvre Stadionveien og Herman Grans vei. Den reduserer avstanden ned mot kollektivholdeplass og avstanden mellom boligområder. Området består i dag av bratt skråning med tett vegetasjon. Det mangler tverrforbindelser i området, og dette skaper store avstander. Det er noe usikkert hvordan tiltaket vil bli, men det er sannsynlig med en trapp pga. høydeforskjeller. Forbindelsen har en lengde på rundt 30 meter. Høydeforskjellen er på 16 meter.

10 - Forbindelse mellom Utsikten og Gabriel Tischendorfs vei

Tiltaket går ut på å lage en sammenhengende forbindelse mellom Utsikten og Gabriel Tischendorfs vei. På deler av traséen er det i dag en trapp opp til bolighus. Resten av forbindelsen har en inngjerdet sti/trapp. Det er ønskelig å opparbeide øverste del som gangvei/trapp og gjøre forbindelsen tilgjengelig for allmenheten. Det skal settes opp ny håndlist på den eksisterende trappen. Traséen har en lengde på rundt 80 meter. Høydeforskjellen er på 20 meter.

11 - Forbindelse fra Frydenbølien til Gyldenprisveien

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei mellom Helmers vei og Jacob Larsens vei. Traséen reduserer avstanden til kollektivholdeplass, skole og kjøpesenter. Det er trapp på deler av strekningen, men denne er vurdert til å være i god stand og vil ikke bli gjort noe med. Gangveien er i dag smal og kan oppleves privat. Øvre del av gangveien skal utvides enten ved grusing eller asfaltering. Det skal også vurderes om gangveien skal skiltes. Gangveien har en lengde på rundt 50 meter. Høydeforskjellen er på 13 meter.

12 - Forbindelse mellom Gyldenprisveien og Strandlien

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Gyldenprisveien og Strandlien. Gangveien blir blant annet brukt til å komme seg til bussholdeplass i Gyldenprisveien. Gangforbindelsen bærer i dag preg av noe slitasje. Håndlist skal byttes ut, vurdere reasfaltering og bytte av armatur til belysning. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjellen er på 11 meter.

13 - Forbindelse mellom Lotheveien og Michael Krohns gate

Tiltaket går ut på å etablere en ny forbindelse mellom Lotheveien og Michael Krohns gate. En ny forbindelse vil gi en mer direkte adkomst til bussholdeplass og Småpudden. Det er i dag et grøntområde og skråning ned mot Michael Krohns gate. Skråningen er bratt, og det skal derfor etableres en trapp. I tillegg skal det lages en grusvei som kobler den nye trappen med en eksisterende trapp ved St. Markus kirke. Traséen har en lengde på rundt 80 meter. Høydeforskjellen er på 17 meter.

14 - Forbindelse mellom Solheimslie og Skoglien

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende gangforbindelse gjennom et grøntareal mellom Solheimslie og Skoglien. Den reduserer avstanden til kollektivholdeplasser og sørger for sammenhengende tverrforbindelse opp mot Løvstien. Gangforbindelsen bærer i dag preg av slitasje, og er bratt og smal. Bredden skal økes, legges nytt dekke og det skal settes opp håndlist. Lys og benker/sitteplasser skal vurderes. Traséen har en lengde på rundt 85 meter. Høydeforskjellen er 15 meter.

15 - Gangforbindelse mellom Nordre Skogveien og Lien

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Nordre Skogveien og Lien. Avstanden til kollektivholdeplass reduseres og er en del av en sammenhengende tverrforbindelse mellom Solheimslie og havet. Gangveien bærer i dag preg av slitasje. Håndlisten som står her i dag er lav og skal derfor byttes ut. Reasfaltering og nye lyspunkt skal vurderes. Traséen har en lengde på rundt 60 meter. Høydeforskjellen er på 13 meter

16 - Gangforbindelse mellom Skoglien og Nordre Skogveien

Tiltaket går ut på å etablere en ny forbindelse mellom Lille Damsgårdsveien og Kringsjøveien. Den reduserer avstanden til kollektivholdeplass og mellom boligområder. Det er i dag en privat sti og trapp på deler av strekningen, mens resten består av bratt skråning med tett vegetasjon. Det er langt mellom tverrforbindelsene i området. Traséen vil trolig bli opparbeidet som trapp. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjellen er på 22 meter.

17 - Forbindelse mellom Søndre Skogveien og Firdagaten

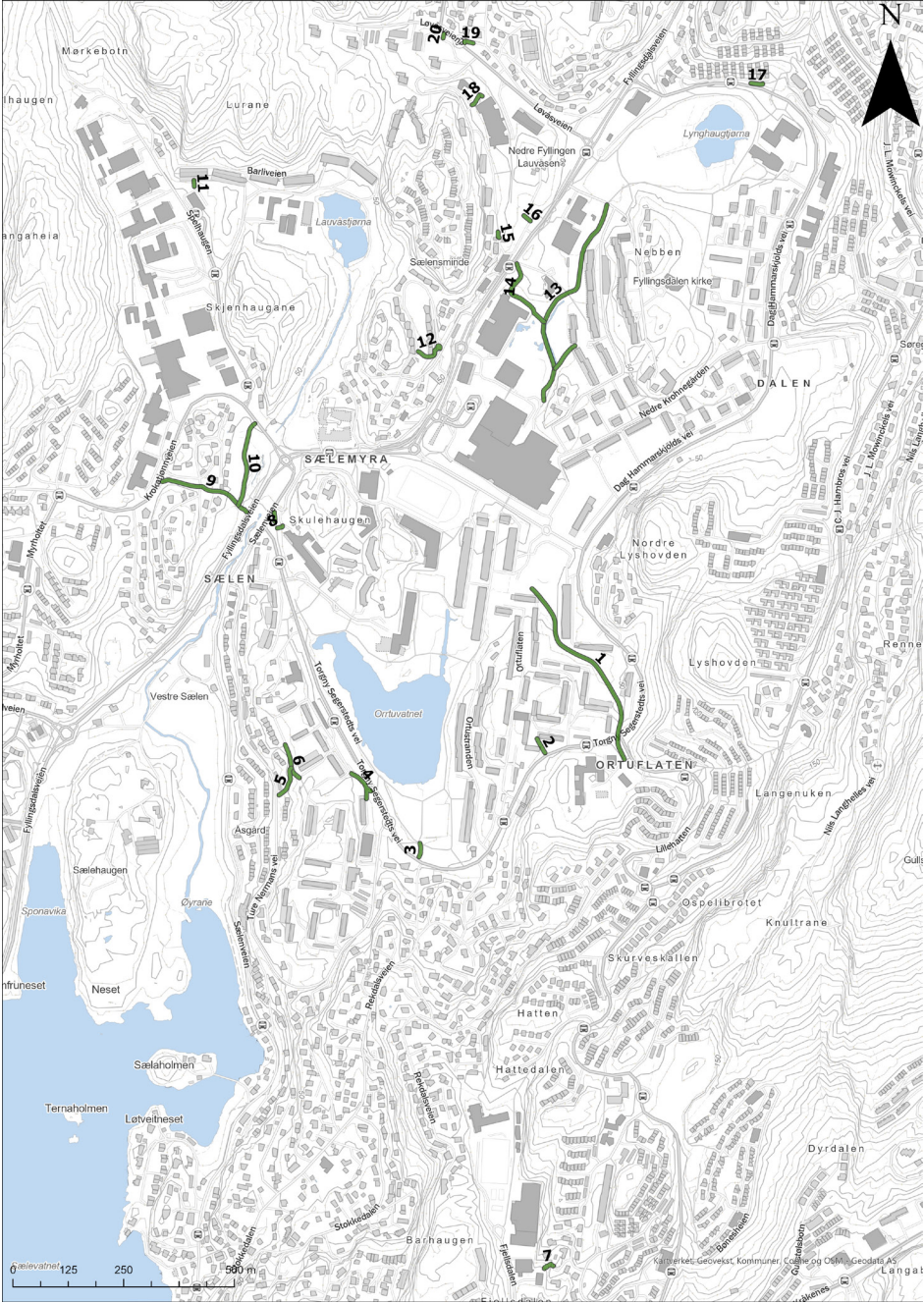
Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende trase mellom Søndre Skogveien og Firdagaten. Traséen vil blant annet redusere avstanden til kollektivholdeplass og sørge for mer direkte tilkomst til Løvstien. Deler av traséen er i dag i dårlig stand. Den oppleves også litt privat da man går helt inntil en barnehage og må krysse en ballplass. Det skal sees på muligheten for å legge om traséen og bygge trapper. Traséen har en lengde på rundt 140 meter. Høydeforskjellen er på 23 meter.

18 - Forbindelse mellom Solheimslie og Løvstakkveien

Tiltaket går ut på å oppgradere en delvis opparbeidet trasé. Delen som i dag er opparbeidet som trapp har i dag en grei tilstand. Det mangler endel øverstforåfåensammenhengende forbindelse mellom Solheimslie og Løvstakkveien. Dette vil også gi lettere tilkomst til Løvstien. Den øverste delen vil også bli opparbeidet som trapp. Traséen har en lengde på rundt 60 meter. Høydeforskjellen er på 19 meter.

Nr.	Tiltak kartlegging	Sted	Tiltak	Eiedomsforhold	Kostnad entreprise
1	1.6	Gangvei mellom Holalien og Helmers vei	Reasfaltere, ny håndlist og vurdere sykkelstøtte	Kommunal	200 000
2	1.8	Forbindelse mellom Helmers vei og Jacob Larsens vei	Utvide øvre del og vurdere skilting	Delvis kommunal og delvis privat	200 000
3	1.12	Gangvei mellom Vågedalen og Kringsjøveien	Håndlist	Kommunal	100 000
4	1.18	Gangvei mellom Vågedalen og Herman Grans vei	Håndlist og hindring av parkering i gangvei	Kommunal	300 000
5	1.21	Gangforbindelse mellom Herman Grans vei og Lille Dams- gårdsveien	Håndlist, reasfaltering, vurdere ny mur	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000
6	1.23	Gangforbindelse mellom Kringsjøveien og Damsgårdsveien	Ny håndlist, vegetasjonsrydding, vurdere belysning	Kommunal	300 000
7	1.29	Forbindelse mellom Lille Damsgårdsveien og Kringsjøveien	Ny gangforbindelse	Kommunal, fylke og privat	2 500 000
8	1.30	Sti mellom Stadionveien og Nygjerdet	Ny gangforbindelse	Kommunal	400 000
9	1.39	Forbindelse mellom Øvre Stadionveien og Herman Grans vei	Ny gangforbindelse	Kommunal	2 000 000
10	1.53	Forbindelse mellom Utsikten og Gabriel Tischendorfs vei	Trapp og ny håndlist	Privat	1 500 000
11	1.60	Forbindelse fra Frydenbøllien til Gyldenprisveien	Oppgradere forbindelsen	Kommunal og fylket	1 000 000
12	1.62	Forbindelse mellom Gyldenprisveien og Strandlien	Håndlist og vurdere ny armatur til belysning	Delvis kommunal og delvis privat	200 000
13	1.65	Forbindelse mellom Lotheveien og Michael Krohns gate	Ny gangforbindelse	Offentlig	700 000
14	1.68	Forbindelse mellom Solheimslie og Skoglien	Håndlist, nytt dekke, økt bredde og vurdere belysning	Kommunal	1 500 000
15	1.71	Gangforbindelse mellom Nordre Skogveien og Lien	Håndlist, vurdere nytt dekke og belysning	Delvis kommunal og delvis privat	400 000
16	1.72	Gangforbindelse mellom Skoglien og Nordre Skogveien	Håndlist og vurdere flere lyspunkt	Kommunal	200 000
17	1.81	Forbindelse mellom Søndre Skogveien og Firdagaten	Legge om trase	Kommunal	2 000 000
18	1.82	Forbindelse mellom Solheimslie og Løvstakkveien	Etablere gjennomgående trase	Kommunal	1 000 000

FYLLINGSDALEN



1 - Gangvei over Ortuflaten

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende gangvei over Ortuflaten. Avstanden mellom boligområder blir redusert samt avstanden til kollektivholdeplass. Gangveien er i dag smal og bærer noe preg av slitasje. Bredden skal utvides og det skal legges nytt dekke. Det skal også vurderes om flere lyspunkt og håndlist bør settes opp. Traséen har en lengde på rundt 475 meter. Høydeforskjellen er på 24 meter.

2 - Torgny Segersteds vei til Ortuflaten

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei fra Torgny Segersteds vei til Ortuflaten. Den reduserer avstanden til boligområde og lekeplass. Gangveien er i dag smal, bratt og bærer noe preg av slitasje. Bredden skal utvides, det skal legges nytt dekke og settes opp en håndlist. Traséen har en lengde på rundt 35 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter.

3 - Sti fra Torgny Segerstedts vei til grusbane ved Ortustranden

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende sti fra Torgny Segerstedts vei til grusbanen ved Ortustranden. Avstanden mellom boliger og tursti reduseres. Bredden skal økes og det skal legges nytt dekke. Det skal også vurderes om lys skal settes opp. Traséen har en lengde på rundt 35 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter.

4 - Gangveier mellom Ture Nermans vei og Torgny Segerstedts vei

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende gangveier mellom Ture Nermans vei og Torgny Segerstedts vei. Avstanden til kollektivholdeplass og tursti blir redusert. Gangveiene er smale, bratte og bærer preg av slitasje. Det skal legges nytt dekke og settet opp ny håndlist. Det skal også vurderes om det burde settes opp lys og tiltak for å hindre biler i å kjøre her. Traséen har en lengde på rundt 80 meter. Høydeforskjellen er på 5 meter.

5 - Gangvei fra Ture Nermans vei til Torgny Segerstedst vei

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende gangvei fra Ture Nermans vei til Torgny Segerstedst vei. Gangveien reduserer avstanden til kollektivholdeplass og mellom boligområder. Deler av Traséen er veldig bratt, og det burde vurderes å gjøre denne om til trapp. Det er varierende bredde og kvalitet på dekket. Bredden skal derfor økes der det er mulig, og det skal legges nytt dekke. Det skal også vurderes om det må settes opp mer lys. Traséen har en lengde på 75 meter. Høydeforskjellen er på 11 meter.

6 - Sti fra Torgny Segersteds vei til Ture Nermans vei

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende sti/gangvei mellom Torgny Segersteds vei til Ture Nermans vei. Avstanden til kollektivholdeplass og avstanden mellom boligområder reduseres. Traséen har i dag noen smale partier og varierende kvalitet på dekket. Bredden skal derfor økes og det skal legges nytt dekke. Det er belysning langs stien i dag, men det må vurderes om den er god nok. Traséen har en lengde på rundt 90 meter. Høydeforskjellen er på 5 meter.

7 - Gangvei ned til undergang under Sælenveien

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei som fører til undergang ved Sælenveien. Traséen er i dag smal og bratt. Bredden skal økes og det skal settes opp håndlist. I tillegg skal behovet for belysning vurderes. Traséen har en lengde på rundt 20 meter. Høydeforskjellen er på 3 meter.

8 - Sti fra Sælen oppveksttun til undergang under Sælenveien

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende sti som går fra undergang ved Sælenveien og opp mot Sælen oppveksttun. Stien er i dag smal, bratt og med noe store steiner i dekket. Det er aktuelt å sette opp en trapp for å bøte på stigningen. Traséen har en lengde på rundt 12 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter.

9 - Gangsti fra Fyllingsdalsveien via St. Hanshaugen til Kroatjønneveien

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangsti fra Fyllingsdalsveien til Kroatjønneveien. Avstanden til politistasjon og handel reduseres. Gangstien har varierende kvalitet på dekket og noen steder er det store steiner i gangstien. Det skal derfor legges nytt dekke. Det er noe belysning, men ikke tilstrekkelig og derfor skal det settes opp flere lyspunkt. Traséen har en lengde på 200 meter. Høydeforskjellen er på 10 meter.

10 - Gangsti fra Fyllingsdalsveien til Kroatjønneveien

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangsti fra Fyllingsdalsveien til Kroatjønneveien. Avstanden til handel vil reduseres samt at man unngår kryssing i plan av trafikkert vei. Traséen har i dag noe varierende bredde og kvalitet på dekke. Bredden skal derfor økes i det smaleste partiet og det legges nytt dekke på hele traseen. Deler av traseen er bratt, og det skal sees på mulighet for å jevne ut stigningen. Hvis ikke det er mulig settes håndlist opp. Det skal også settes opp belysning. Traséen har en lengde på rundt 200 meter. Høydeforskjellen er på 6 meter.

11 - Gangvei fra Barliveien til Spelhaugen

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei fra Barliveien til Spelhaugen. Traseen fører fra boligområde ned mot bussholdeplass og til handel. Traséen har nylig blitt oppdatert med nytt dekke, men mangler belysning og håndlist for å bøte på heldingsgraden. Dette skal derfor settes opp. Traséen har en lengde på rundt 25 meter. Høydeforskjellen er på 5 meter.

12 - Gangvei/trapp i Ørnahaugen

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei med trapp på Ørnahaugen. Avstanden til kollektivholdeplass og avstanden mellom boligområder reduseres. Gangforbindelsen har i dag varierende kvalitet på dekket og slitt rekkverk på trappen. Rekkverket skal derfor byttes ut og det skal legges et sammenhengende rekkverk. Det er noen lyspunkter, men det skal vurderes om det er behov for mer belysning. Traséen har en lengde på rundt 80 meter. Høydeforskjellen er på 13 meter.

13 - Gangvei/turvei mellom Nebbeveien og Oasen senter

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Nebbeveien og Oasen senter. Traseen er en viktig forbindelse mellom handel og boligområder samt at avstanden til kollektivterminal reduseres. Traséen er lang og har partier med forskjellige utfordringer. Det er blant annet forskjellige typer dekke og belysning. Det skal legges nytt dekke på hele traséen og settes opp nye lyspunkt. Traséen har en lengde på rundt 500 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter, men med flere nivåendringer langs gangveien.

14 - Gangvei fra turvei til Folke Bernadottes vei

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei fra turveien mellom Nebbeveien og Oasen senter. Traséen går mellom boligområder og kollektivholdeplass. Traséen har

i dag et lite rullevennlig dekke og noe dårlig belysning. Det skal derfor legges nytt dekke og settes opp flere lyspunkt. Traséen har en lengde på rundt 175 meter. Høydeforskjellen er på 13 meter.

15 - Forbindelse fra Folke Bernadottes vei til Løvåsbakken

Tiltaket innebærer å etablere en ny forbindelse fra Folke Bernadottes vei til Løvåsbakken. Det mangler to meter for å koble de to veiene sammen og på den måten redusere avstanden mellom boligområder samt avstanden til kollektivholdeplass. På grunn av høydeforskjell må det bygges en trapp. Et annet alternativ er å endre stigningen til begge veiene, slik at de møtes. Traséen har en lengde på rundt 2 meter. Høydeforskjellen er på 1 meter.

16 - Gangvei fra Folke Bernadottes vei til Løvåsbakken

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende forbindelse mellom Folke Bernadottes vei og Løvåsbakken. Avstanden til kollektivholdeplass og skole vil bli redusert. Nederste delen av traséen er smal og har et slitt dekke. Det er nødvendig å utvide bredden nederst, legge nytt dekke og sette opp en ny håndlist. Det nye dekket skal legges på hele traseen. Behovet for belysning skal vurderes. Traséen har en lengde på rundt 60 meter. Høydeforskjellen er på 5 meter.

17 - Gangsti i Dag Hammerskjölds vei til Lynghaugen skole bussholdeplass

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende forbindelse fra Dag Hammerskjölds vei og Lynghaugen skole bussholdeplass. Traséen reduserer avstanden mellom boligområde og kollektivholdeplass. Traséen er i dag veldig smal og har et slitt gjerde. Bredden skal økes, det skal legges nytt dekke og settes opp et nytt gjerde. Det skal også vurderes om det er behov for belysning. Traséen har en lengde på rundt 35 meter. Høydeforskjellen er på 3 meter.

18 - Trapp fra Løvåsbakken til Løvåsveien ved Kidsa Løvasbakken barnehage

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende forbindelse fra Løvåsbakken til Løvåsveien. Traséen reduserer avstanden mellom to boligområder, og avstanden til kollektivholdeplass. Den øverste delen er bratt og har i dag eseltrapper. Denne delen skal oppgraderes med ny løsning. Resten av traséen består av tapp med gjerde på en side. Her skal det settes opp håndlist på siden som ikke har det i dag. Det skal vurderes om det er behov for mer belysning i området. Traséen har en lengde på rundt 40 meter. Høydeforskjellen er på 10 meter.

19 - Forbindelse fra Løvåsveien bussholdeplass til Seljesvingen

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende forbindelse mellom Løvåsveien og Seljesvingen. Traséen reduserer avstanden mellom boliger og kollektivholdeplass. Den er i dag smal, og delvis stengt av med mur og gjerde. Muren skal åpnes delvis opp, slik at bredden kan økes. Det skal også vurderes behovet for belysning. Traséen har en lengde på rundt 20 meter. Høydeforskjellen er på 1 meter.

20 - Forbindelse fra Løvåsveien til Løvåsbakken

Tiltaket går ut på å oppgradere en eksisterende forbindelse fra Løvåsveien til Løvåsbakken. Traséen reduserer avstand mellom boliger og kollektivholdeplass, samt avstand til skole. Traséen er i dag smal og bratt. Bredden skal økes, det skal legges nytt dekke, settes opp håndlist og ny bilbom. Behovet for belysning skal også vurderes. Traséen har en lengde på rundt 10 meter. Høydeforskjellen er på 2 meter.

Nr.	Tiltak kartlegging	Sted	Tiltak	Eiedomsforhold	Kostnad entreprise
1	1.1	Gangvei over Ortuflaten	Øke bredden, nytt dekke, vurdere belysning og håndlist	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000
2	1.5	Torgny Segersteds vei til Ortuflaten	Øke bredde og nytt dekke	Privat	300 000
3	1.9	Sti fra Togny Segersteds vei til grusbane ved Ortustranden	Øke bredden, nytt dekke og vurdere belysning	Kommunal	400 000
4	1.11	Gangveier mellom Ture Nermans vei og Togny Segersteds vei	Nytt dekke, ny håndlist, vurdere belysning og tiltak for å stoppe biler	Privat	300 000
5	1.13	Gangvei fra Ture Nermans vei til Torgny Segersteds vei	Øke bredde, nytt dekke, vurdere trapp og belysning	Privat	500 000
6	1.14	Sti fra Togny Segersteds vei til Ture Nermans vei	Øke bredden, nytt dekke og vurdere belysningen	Kommunal	400 000
7	1.18	Gangvei ned til undergang under Sælenveien	Økt bredde, håndlist og belysning	Kommunal og fylket	400 000
8	1.19	Sti fra Sælen oppvektstun til undergang under Sælenveien	Trapp	Kommunal	500 000
9	1.20	Gangsti fra Fyllingsdalsveien via St. Hanshaugen til Krokattjønneveien	Nytt dekke og belysning	Delvis kommunal og delvis privat	800 000
10	1.21	Gangsti fra Fyllingsdalsveien til Krokattjønneveien	Økt bredde, nytt dekke, jevne ut stigning, håndlist og belysning	Kommunal og fylket	500 000
11	1.22	Gangvei fra Barliveien til Spelhaugen	Håndlist og vurdere belysning	Privat	300 000
12	1.24	Gangvei/trapp i Ørnahaugen	Nytt dekke, håndlist og vurdere belysning	Privat	300 000
13	1.27	Gangvei/turvei mellom Nebbeveien og Oasen senter	Nytt dekke og belysning	Privat	800 000
14	1.30	Gangvei fra turvei til Folke Bernadottes vei	Nytt dekke og belysning	Kommunal	400 000
15	1.31	Forbindelse fra Folke Bernadottes vei til Løvåsbakken	Koble to veier sammen	Privat	300 000
16	1.32	Gangvei fra Folke Bernadottes vei til Løvåsbakken	Økt bredde, nytt dekke, ny håndlist og belysning	Privat	500 000
17	1.35	Gangsti i Dag Hammerskjölds vei til Lynghaugen skole bussholdeplass	Økt bredde, håndlist og vurdere belysning	Privat	400 000
18	1.38	Trapp fra Løvåsbakken til Løvåsveien ved Kidsa Løvasbakken barnehage	Oppgradere trapp med håndlist på begge sider, ny eseltrapp, og vurdere belysning	Privat	600 000
19	1.41	Forbindelse fra Løvåsveien bussholdeplass til Seljesvingen	Øke bredden	Kommunal	200 000
20	1.42	Forbindelse fra Løvåsveien til Løvåsbakken	Økt bredde, belysning, håndlist og bilbom	Privat	300 000

ÅSANE



1 - Etablere forbindelse mellom Åsane senter/helsestasjon og Åsane senter 22-25

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende sti mellom Åsane senter/helsestasjon og et boligområde. Stien er i dag bratt og smal. Det blir nødvendig å sette opp trapper. Tiltaket har en lengde på rundt 10 meter og en høydeforskjell på 3 meter.

2 - Sti gjennom skogholt mellom Myrdalskogen og Blokkhaugen barnehage/skole

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende sti gjennom et skogholt mellom Myrdalskogen, Blokkhaugen barnehage/skole og idrettsarena. Avstandsreduksjonen mellom boligområde og idrettsplass vil være betraktelig. Stien er i dag smal. Bredden skal økes og det skal gjøres om til en grusvei. Behovet for belysning skal også vurderes. Tiltaket har en lengde på rundt 250 meter. Høydeforskjellen er på 5 meter, men det er en høyde midt på Traséen som gjør at forskjellen mellom laveste og høyeste punkt er på 20 meter.

3 - Oppgradere gangforbindelse mellom Hesthaugveien, aktivitetshus og Myrdal borettslag

Tiltaket går ut på å oppgradere eksisterende sti Fra Torgny Tiltaket innebærer å oppgradere gangforbindelse mellom Hesthaugveien og Myrdal borettslag, forbi et aktivitetshus. Forbindelsen vil være snarvei mot Åsane terminal, boligområder og dagligvare. Forbindelsen oppleves privat forbi aktivitetshus, og ett parti mangler opparbeiding. Den opptråkkete stien skal gruses og det vurderes både lys og skilting. Tiltaket har en lengde på rundt 80 meter og en høydeforskjell på 2 meter.

4 - Oppgradere forbindelse mellom Hesthaugvegen og Myrdalskogen

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende forbindelse mellom Hesthaugvegen og Myrdalskogen. Gangforbindelsen er i dag en opptråkket sti over en gressplen, og fører mot en bussholdeplass. Forbindelsen skal få økt bredde, nytt dekke, nytt gjerde og lys. Tiltaket har en lengde på rundt 80 meter og en minimal høydeforskjell.

5 - Oppgradere gangforbindelse mellom Haukedalen skole og Prestestien borettslag

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende forbindelse mellom Haukedalen skole og Prestestien borettslag. Forbindelsen bærer preg av slitasje, og er i dag bratt. Den skal få nytt dekke og håndlist, eller andre tiltak for å bøte på stigningen. Tiltaket har en lengde på rundt 100 meter og en høydeforskjell på 7 meter.

6 - Oppgradere sti mellom Hesthaugvegen og Ulsetskogen nr. 120

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangforbindelse mellom Hesthaugveien og Ulsetskogen ved nr. 120. Stien er en snarvei til bussholdeplass og til Åsane terminal. Den er i dag bratt og smal. Bredden skal økes og det skal legges nytt dekke. Det vurderes også en trapp på deler av traseen. Tiltaket har en lengde på rundt 70 meter og en høydeforskjell på 10 meter.

7 - Oppgradere gangvei mellom Hesthaugveien og Ulsetskogen skole

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei mellom Hesthaugveien og Ulsetskogen skole. Traséen bærer noe preg av slitasje med slitt håndlist og dekke. Overvannshåndteringen skal bedres, det skal legges nytt dekke og settes opp ny håndlist. Det skal undersøkes om belysningen er tilstrekkelig og om man kan finne en bedre løsning enn dagens eseltrapper. Tiltaket har en lengde på rundt 250 meter og en høydeforskjell på 27 meter.

8 - Oppgradere gangvei mellom Nedre Ulsetskogen og Ulsetskogen skole

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangforbindelse mellom nedre Ulsetskogen og Ulsetskogen skole. Traseen bærer i dag preg av manglende vedlikehold. Det skal legges nytt dekke med finere grus og nye eseltrapper eller en oppgradering av de eksisterende. Behovet for håndlist skal vurderes. Tiltaket har en lengde på rundt 120 meter og høydeforskjell på 12 meter.

9 - Oppgradere gangvei/sti mellom gangvei mellom Åstveit idrettspark og Tertnesveien

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende sti mellom Åstveit idrettspark og Tertnesveien. Stien er i dag noe smal, og med noe slitasje. Bredden skal økes, det skal legges nytt dekke, settes opp håndlist, og eventuelt trapp/eseltrapp mot boligområde. Tiltaket har en lengde på rundt 130 meter og en høydeforskjell på 8 meter.

10 - Oppgradere gangvei mellom Tertnes vgs. og idrettsbane

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei mellom idrettsbane og undergang ved Tertnes vgs. Gangforbindelsen fungerer som snarvei mellom boliger, idrettspark og skoler. Gangveien har slitasje i dekket og noe dårlig overvannshåndtering. Overvannshåndteringen skal derfor forbedres og det skal legges nytt dekke. Tiltaket har en lengde på rundt 60 meter og en høydeforskjell på 1 meter.

11 - Oppgradere snarvei mellom Åstveitskogen nr. 16 og gangbro Åsamyrane

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende snarvei mellom gangbro Åsamyrane og Åstveitskogen ved nr. 16. Gangforbindelsen vil bli en snarvei til gangbro og bussholdeplass. Snarveien er i dag smal og bratt. Bredden skal økes, det skal legges nytt dekke og sette opp en håndlist. Det skal vurderes om det er behov for belysning. Tiltaket har en lengde på rundt 50 meter og høydeforskjell på 4 meter.

12 - Etablere gangforbindelse mellom Nedre Ulsetskogen og bussterminal

Tiltaket innebærer å etablere en ny forbindelse mellom Nedre Ulsetskogen og Åsane bussterminal. I dag går det en sti i denne retningen som er smal og stedvis veldig bratt. Det er noe usikkerhet i akkurat hvor den nye gangforbindelsen vil gå, men den skal redusere avstanden mot bussterminalen og være et mer attraktivt alternativ. Tiltaket vil ha en lengde på rundt 150 meter og høydeforskjell på 10 meter.

13 - Oppgradere gangvei mellom Åslia og Rolland skole

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gang- og sykkelvei mellom Åslia og Rolland skole. Gang- og sykkelveien mot skolen bærer preg av slitasje. Det skal derfor reasfalteres og foretas en vegetasjonsrydding rundt lyspunkt. Tiltaket har en lengde på rundt 90 meter og høydeforskjell på 5 meter.

14 - Oppgradere snarvei til Rolland skole

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangforbindelse fra boligområde mot Rolland skole. Gangforbindelsen vil være en snarvei til Rolland skole, idrettsplass og dagligvare. Gangforbindelsen er i dag en bratt og smal sti. Det kan være aktuelt med en trapp. Eventuelt øke bredden, og sette opp en håndlist. Tiltaket har en lengde på rundt 20 meter og en høydeforskjell på 5 meter.

15 - Oppgradere gangvei mellom Storåsen borettslag og Littleåsvegen

Tiltaket innebærer å oppgradere eksisterende gangvei mellom Storåsen borettslag og Littleåsvegen. Gangveien kobler to boligområdet, samt at det er snarvei ned mot næringsområde og bussholdeplass. Deler av traséen bærer preg av slitasje og den har et brattere parti. Traséen skal reasfalteres, og det skal settes opp en håndlist. Tiltaket har en lengde på rundt 100 meter, og høydeforskjellen er på 12 meter.

16 - Oppgradere gangvei mellom Rollandslia og Kollåsskiftet

Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangforbindelse mellom Rollandslia og Kollåsskiftet. Gangveien kobler to boligområder sammen, samt at det er snarvei mot bussholdeplass og Åsane terminal. Traseen har setninger og oppsprekking av asfalten. Overbygningen må det derfor gjøres noe med. Det skal også reasfalteres og settes opp en ny håndlist. Lengden på tiltaket er på rundt 15 meter og høydeforskjellen på 3 meter.

17 - Oppgradere gangvei mellom boligområde og Kollåsen skole

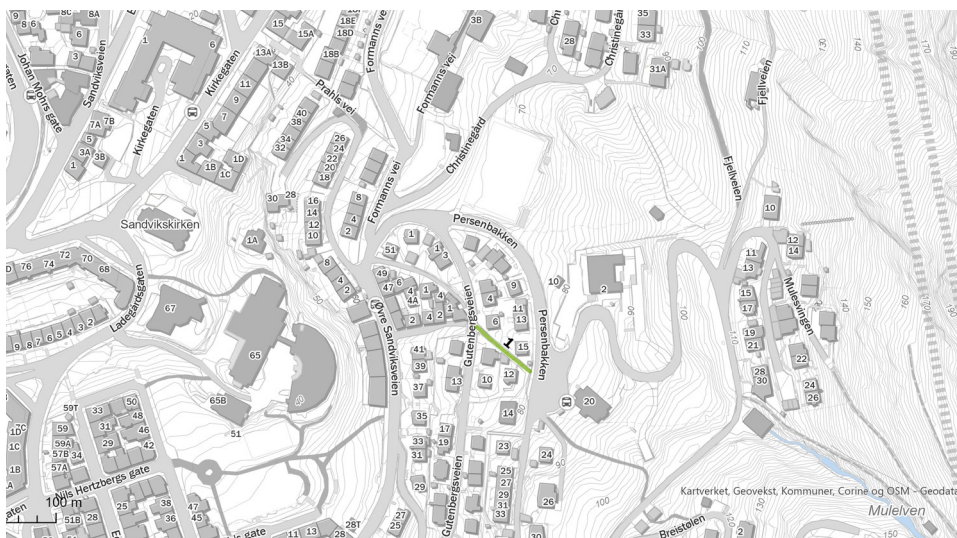
Tiltaket innebærer å oppgradere en eksisterende gangvei mellom boligområde og Kollåsen skole. Det er skoleveien for barn i Rollandsdalen borettslag, og et eneboligområde. Gangveien bærer i dag preg av slitasje og noe dårlig vedlikehold. Traséen skal derfor reasfalteres, og det skal settes opp lys i forbindelse med undergangen. Deler av traséen er i dag smal og svært bratt. Muligheten for å øke bredden, og sette opp en håndlist skal undersøkes. Tiltaket har en lengde på rundt 200 meter og høydeforskjellen er på 16 meter.

Nr.	Tiltak kartlegging	Sted	Tiltak	Eiedomsforhold	Kostnad entreprise
1	1.4	Forbindelse mellom Åsane senter/helsestasjon og Åsane senter 22-25	Trapp	Privat	300 000
2	2.14	Sti gjennom skogholt mellom Myrdalskogen og Blokkhau- gen barnehage/skole	Økt bredde, nytt dekke og vurdere belysning	Kommunal	1 500 000
3	2.4	Gangforbindelse mellom Hesthaugveien, aktivitetshus og Myrdal borettslag	Gruse opptråkket sti, belysning og vurdere skilting	Delvis kommunal og delvis privat	200 000
4	2.10	Forbindelse mellom Hesthaugvegen og Myrdalskogen	Belysning, økt bredde, nytt dekke og nytt gjerde	Kommunal	400 000
5	2.18	Sti mellom Haukedalen skole og Prestestien borettslag	Nytt dekke, ny håndlist og eventuelt tiltak for å bøte på stigning	Kommunal	600 000
6	2.33	Sti mellom Hesthaugvegen og Ulsetskogen nr. 120	Økt bredde, nytt dekke og eventuelt trapp	Kommunal	400 000
7	2.40	Gangvei mellom Hestahugveien og Ulsetskogen skole	Nytt dekke, ny håndlist, overvannshåndtering og oppgradering av eseltrapper	Delvis kommunal og delvis privat	800 000
8	2.39	Gangvei mellom Nedre Ulsetskogen og Ulsetskogen skole	Nytt dekke, oppgradere eseltrapper og håndlist	Delvis kommunal og delvis privat	600 000
9	2.44	Gangvei/sti mellom Åstveit idrettspark og Tertnesveien	Økt bredde, nytt dekke, håndlist og eventuelt trapp/ eseltrapp	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000
10	2.42	Gangvei mellom Tertnes vgs. og idrettsbane	Nytt dekke og overvannshåndtering	Kommunal og fylket	200 000
11	2.50	Oppgradere snarvei mellom Åstveitskogen nr. 16 og gangbro Åsanemyrane	Økt bredde, nytt dekke, håndlist og eventuelt be- lysnings	Privat og Statens vegvesen	400 000
12	2.42	Ny forbindelse mellom Nedre Ulsetskogen og bussterminal	Etablere forbindelsen	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000
13	3.15	Gangvei mellom Åslia og Rolland skole	Reasfaltering og vegetasjonsrydding	Kommunal	200 000
14	3.17	Snarvei til Rolland skole	Trapp	Privat	400 000
15	3.25	Gangvei mellom Storåsen borettslag og Litleåsvegen	Reasfaltering og håndlist	Privat	400 000
16	3.9	Gangvei mellom Rollandslia og Kollåsskifte	Reasfaltering, belysning og økt bredde	Privat	300 000
17	3.6	Gangvei mellom boligområder og Kollåsen skole	Reasfaltering, økt bredde, håndlist og belysning i undergang	Delvis kommunal og delvis privat	1 000 000

GANGETILTAK UTENFOR KARTLAGTE OMRÅDER

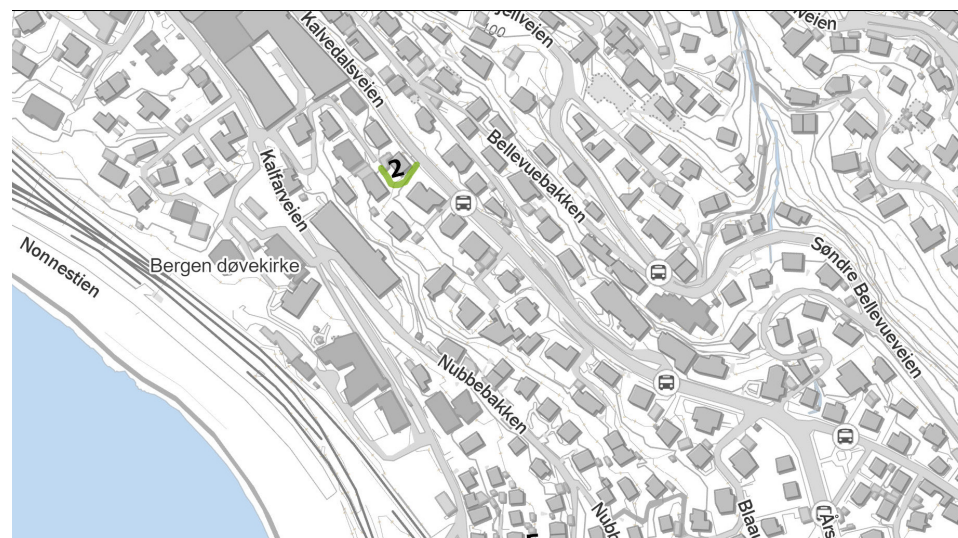
1 - Snarvei fra Persenbakken til Gutenbergsveien

Tiltaket ligger i Bergenhus, og innebærer å oppgradere en stengt kommunal forbindelse mellom Persenbakken og Gutenbergsveien. Snarveien vil gå mellom kollektivholdeplass og boligområde. Det er noe usikkerhet rundt hva som må gjøres, men området må ryddes, og det må bygges en trapp pga. høydeforskjell mellom fortau og tiltaket. Tiltaket har en lengde på rundt 45 meter og en høydeforskjell på 6 meter.



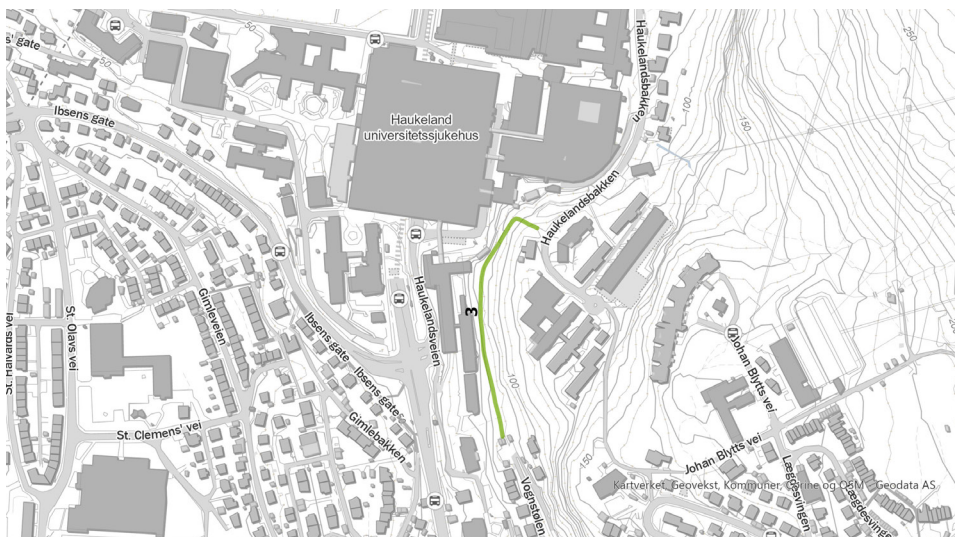
2 - Trapper ved Kalvedalsveien 41

Tiltaket ligger i Bergenhus, og innebærer å oppgradere eksisterende trapper ved Kalvedalsveien 41. Trappene er en av få tverrforbindelser i området og kobler boligområder sammen. Det vil også være snarvei til kollektivholdeplass og framtidig bybanestopp ved Møllendal. Trappene bærer i dag preg av slitasje, er i dårlig forfatning, og følger ikke dagens standard. Trappene skal derfor oppgraderes og endres noe. Tiltaket har en lengde på rundt 45 meter og en høydeforskjell på 11 meter.



3 - Gangtrase sør for Haukeland sykehus

Tiltaket ligger i Bergenhus, og innebærer oppgradering av en eksisterende sti sør for Haukeland sykehus. Stien vil redusere avstand mellom kollektivholdeplass og boligområde, samt fungere som turvei opp mot Ulriken. Stien har i dag noen bratte partier og bærer noe preg av slitasje. Det skal legges nytt dekke, fjerne vegetasjon, belysning, nytt gjerde på deler av strekningen, og en trapp i øverste del av traséen. Tiltaket har en lengde på rundt 300 meter, og en høydeforskjell på 20 meter.



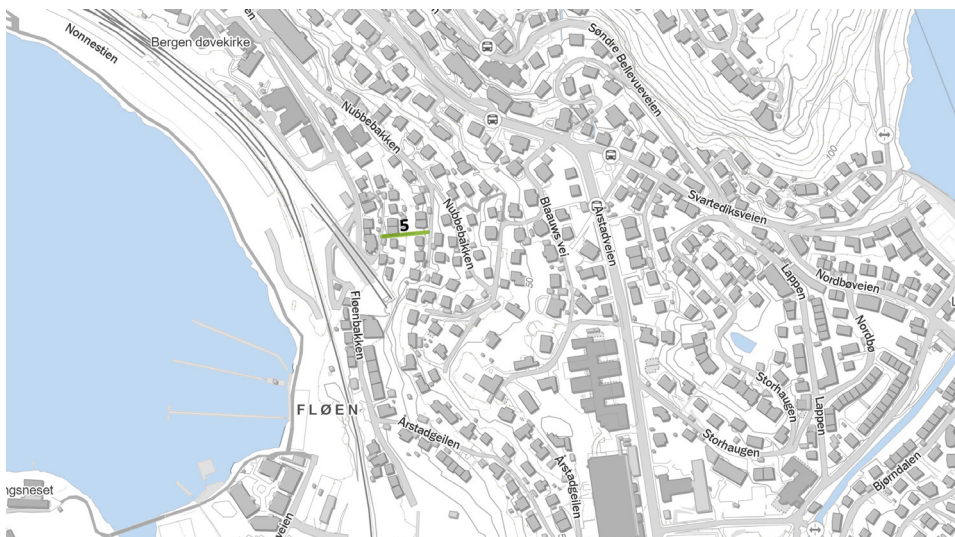
4 - Snarvei fra Sudmannsvei til Sandvikslien

Tiltaket ligger i Bergenhus, og innebærer å etablere en ny forbindelse mellom Sudmannsvei og Sandvikslien. Denne forbindelsen vil sørge for en avstandsreduksjon, og sammenhengende forbindelse opp mot Fjellveien. Det er noe usikkert hvilke tiltak som skal til for å etablere forbindelsen, men det er sannsynlig med en trapp. Tiltaket har en lengde på rundt 25 meter. Høydeforskjellen er på 9 meter.



5 - Snarvei fra Nubbebakken ved 7B/7C mot Kalfareveien 116/118

Tiltaket ligger i Bergenhus, og innebærer oppgradering av en eksisterende gangforbindelse mellom Nubbebakken og Kalfareveien. Traséen vil redusere avstand mellom boligområde og fremtidig bybanestopp ved Møllendal. Den vil oppgraderes med håndlist, lys og skilt. Traséen har en lengde på rundt 50 meter. Høydeforskjellen er på 12 meter.



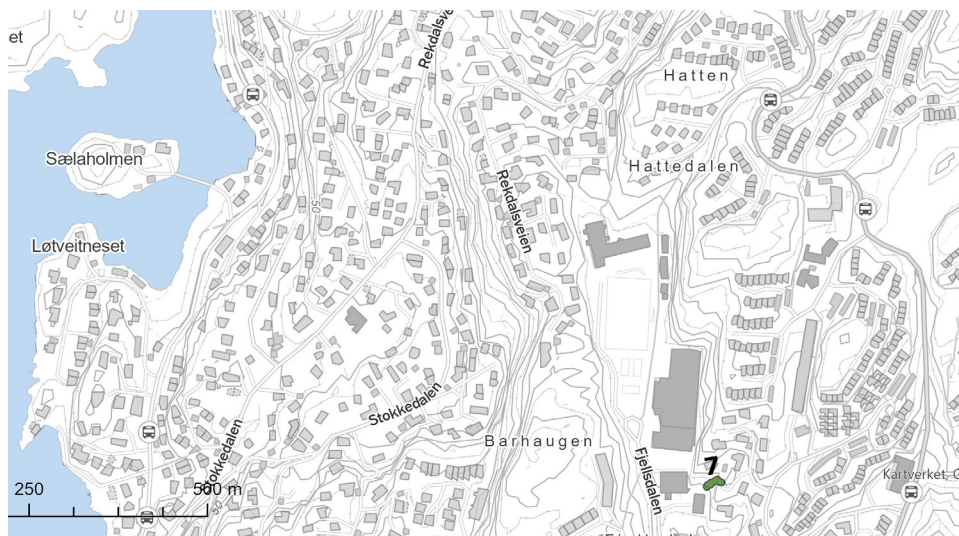
6 - Snarvei fra Gerhard Grans veg til bybane

Tiltaket ligger i bydel Årstad, og innebærer oppgradering av en eksisterende forbindelse. Traséen vil redusere avstanden mellom boligområde og kollektivholdeplass. Eksisterende trase er en noe smal sti med bratte partier. Det skal legges nytt dekke, ryddes i vegetasjon og bygges trapp på deler av strekningen. Traséen har en lengde på rundt 250 meter. Høydeforskjellen er på 40 meter.



7 - Trapp og sti mellom Tjørnhaugen og Fjelldalen

Tiltaket ligger i bydel Fyllingsdalen, og innebærer oppgradering av en eksisterende forbindelse mellom Tjørnhaugen og Fjelldalen. Forbindelsen reduserer avstand mellom boligområde og butikk. Det blir også brukt som tilkomst opp mot Løvstakken. Eksisterende trapp og sti bærer preg av slitasje og trenger en større oppgradering. Traséen har en lengde på rundt 40 meter. Høydeforskjellen er på 16 meter.



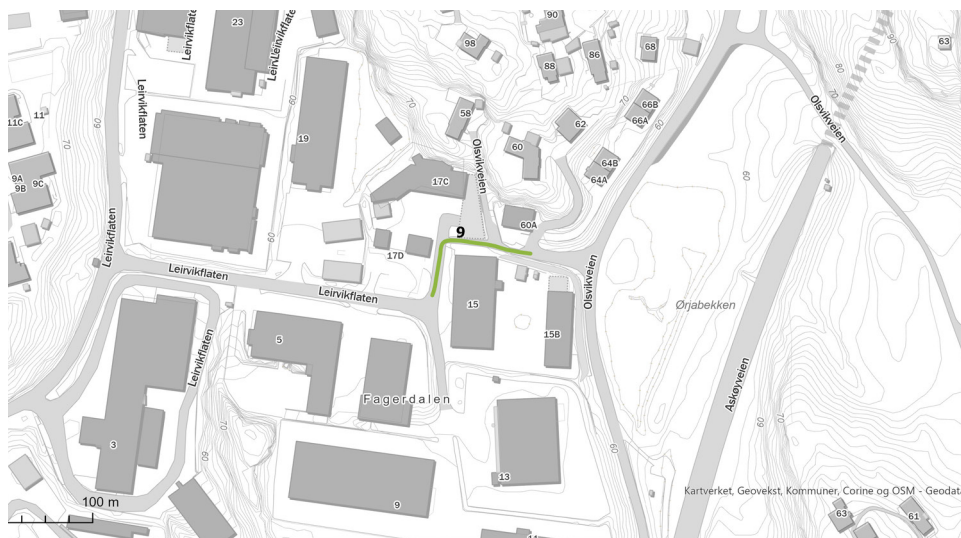
8 - Snarvei mellom Seimsheia 31 og Øvre Seimsmark 37

Tiltaket ligger i bydel Arna, og innebærer oppgradering av en eksisterende forbindelse mellom Seimsheia og Øvre Seimsmark. Traséen blir brukt som skolevei. Forbindelsen har en gammel og slitt trapp som trenger å oppgraderes. Traséen har en lengde på rundt 70 meter. Høydeforskjellen er på 22 meter.



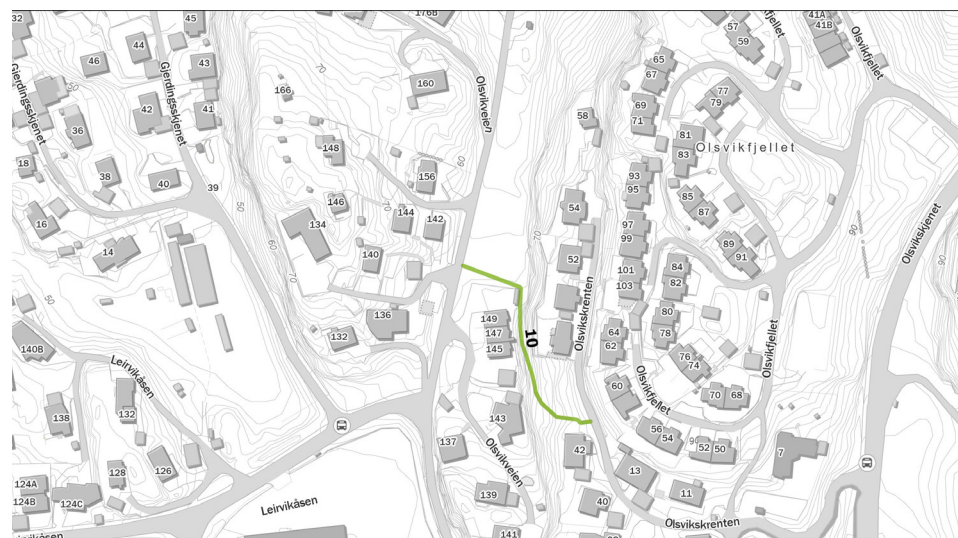
9 - Snarvei ved Fagerdalen industriområde

Tiltaket ligger i bydel Laksevåg, og innebærer oppgradering av eksisterende forbindelse ved Fagerdalen industriområde. Forbindelsen gir avstandsreduksjon mellom boligområde og skole/idrettsplass. Traséen er i dag skjult og bærer noe preg av slitasje. Det skal gjøres tiltak for å gjøre forbindelsen mer tilgjengelig. Traséen har en lengde på rundt 120 meter. Høydeforskjellen er på 4 meter.



10 - Snarvei Olsvikskrenten

Tiltaket ligger i bydel Laksevåg, og innebærer oppgradering av eksisterende forbindelse mellom Olsvikveien og Olsvikskrenten. Gangforbindelsen gir avstandsreduksjon mellom boligområder og skole/idrettsplass. Den består i dag av trapper, eseltrapp og gruset gangvei. Snarveien bærer preg av slitasje. Trappene og gangveien må oppgraderes, det skal settes opp nytt rekkverk og vurdere behovet for belysning. Traséen har en lengde på rundt 120 meter. Høydeforskjellen er på 20 meter.



Nr.	Bydel	Sted	Tiltak	Eiedomsforhold	Kostnad entreprise
1	Bergenhus	Snarvei Persenbakken- Gutenbergsveien	Åpne stengt forbindelse	Kommunal	500 000
2	Bergenhus	Trapp Kalvedalsveien 41	Nye trapper	Privat	1 500 000
3	Bergenhus	Gangtrase Haukeland sykehus sør	Nytt dekke, trapp, vegetasjonsrydding, nytt gjerde og belysning	Kommunal	2 000 000
4	Bergenhus	Sudmannsvei- Sandvikslien	Etablere ny forbindelse	Kommunal	1 000 000
5	Bergenhus	Nubbebakken 7B/7C mot Kalfareveien 116/118	Håndlist, lys og skilt	Kommunal	500 000
6	Årstad	Gerhard Grans veg til bybanen	Trapp og nytt dekke	Kommunal	2 000 000
7	Fyllingsdalen	Trapp og sti mellom Tjørnhaugen og Fjellaldalen	Vedlikehold eksisterende trapp	Privat	1 000 000
8	Arna	Snarvei mellom Seimsheia 31 og Øvre Seimsmark 37	Oppgradere trapp	Uregistrert eiendom	600 000
9	Laksevåg	Snarvei ved Fagerdalen industriområde	Oppgradere snarvei	Privat	300 000
10	Laksevåg	Snarvei Olsvikskrenten	Oppgradere trapper og gangvei samt belysning	Privat	1 500 000