



Reparasjonstiltak for gangnettet i bydelssenteret **Loddefjord**

- Utarbeidet i forbindelse med Gåstrategi for Bergen 2019- 2030

SAMMEN
OM



Miljøløftet



Innhold

Forord	3
Metode	4
Datamateriale og mulig samarbeid	4
Kartlegging og prioritering av tiltak	4
Identifisering av tiltak	6
Prioritering av tiltak	6
Beskrivelse av området	8
Tiltakskart for gange i Loddefjord	9



Forord

For å øke gangandelen kreves det et godt utbygd og finmasket gangnettverk. Gangnettet i Bergen har behov for nye lenker, og oppgradering av det eksisterende tilbudet. KPA2018 stiller strenge krav til kvalitet og maskevidde ved ny utbygging. Disse bestemmelsene bør håndheves strengt. I store deler av kommunen blir det lite ny utbygging de nærmeste årene, men også her er det behov for å oppgradere gangnettet.

Gåstrategien anbefaler at det utarbeides gangnettkart med forslag til tiltak for det utvidete Bergen sentrum og bydelssentrene. Hensikten er å lage et grunnlag for reparasjonstiltak for gående i Bergens mest sentrale områder. Manglende lenker og behov for oppgradering på eksisterende lenker skal identifiseres. Identifiserte tiltak skal ligge til grunn for handlingsplaner for investeringer i kommunen og innenfor Miljøløftet. Høye krav til et finmasket gangnett og byromsanbefaling ved fortetting i KPA2018 kommer i tillegg til reparasjonstiltakene.

Dette vedlegget består av et gjennomført gangnettkart med forslag til tiltak for sentrale deler av Loddefjord, og redegjøring av metoden som er brukt. Denne casen er ment som et pilotprosjekt, og ambisjonen er at det skal gjennomføres en lignende kartlegging av tiltak for utvidet Bergen sentrum og resten av bydelssentrene.

Metode

Datamateriale og mulig samarbeid

I sammenheng med et prosjekt hos Bergen kommune i 2015 ble gangnettet i hele kommunen registrert og kartfestet i GIS. Gangnettverket inneholder informasjon om type utforming, eierforhold, og lengder. Datasettet er nokså grovt, og det har blitt oppdatert og kvalitetssikret. Det har blitt utarbeidet et bratthetskart, der hver ganglenke er maks fem meter lang. Dette har blitt gjort for å vise gangveienes stigning detaljert, slik at relativt små høydeforskjeller i terrenget blir tatt hensyn til.

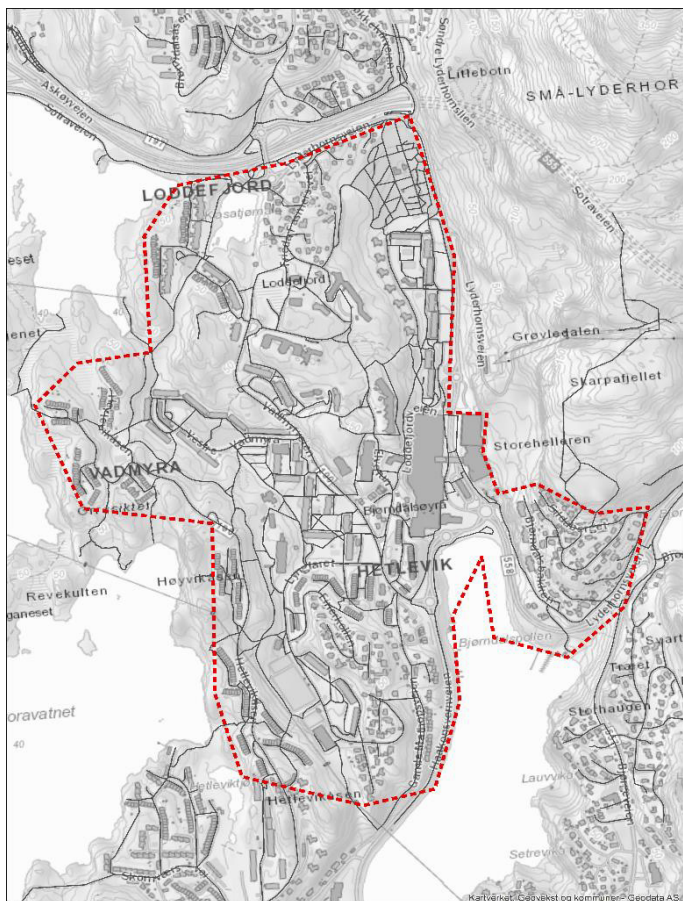
Bruk av ortofoto og befaringer har blitt gjort for å måle bredde på ganglenker, vurdere materialbruk, belysning og vedlikehold. Barnetråkkregistrering fra 2018 har vært en del av datagrunnlaget.

Det er igangsatt et planarbeid for sentrale deler av Loddefjord, i regi av kommunen. Det har vært samarbeid med dette prosjektet i utarbeidelsen av tiltakskartet, for å få mer kunnskap og forankring av tiltak.

Kartlegging og prioritering av tiltak

Tiltaksområdet for Loddefjord har blitt delt inn i sentrumsområdet og det som er utenfor sentrum. Dette er fordi prosjektet har høyere ambisjoner til tiltakene i sentrumsområdene. Vurderingen har tatt inspirasjon fra KPA2018 sin inndeling i sentrumsjerne og byfortettingssone. Det har blitt brukt kartanalyser som viser befolkningstetthet og viktige målpunkt for å vurdere om det anbefalte tiltaksområdet skulle justeres. Videre har det blitt gjort en overordnet vurdering av området med tema som inkluderer veisystem, topografi, grønnstruktur, viktige målpunkt og antall butikker og tjenester.

Disse vurderingene har ført til at arbeidsområdet har blitt til dels justert. Det er noe forskjell på sentrumskjernen i KPA, og det som blir vurdert som sentrumsområdet i dette arbeidet. Dette er fordi sentrumskjernen i KPA er svært kompakt, og ikke tar med seg området som går helt ned til Bjørndalspollen, og den nye delen av Vestkanten senter i sør. Dette er en del av byrommet som utgjør sentrum, og blir derfor inkludert i dette arbeidet som en del av sentrumsområdet.



Arbeidsområdet



Avgrensing av sentrumsområdet

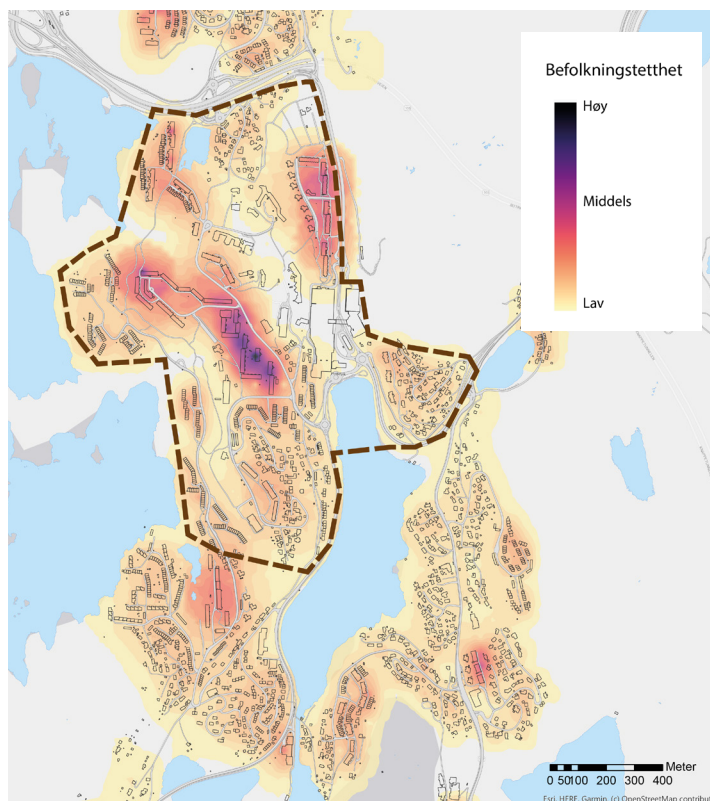
Fordi sentrumsområdet skal være kjernen for byliv og ha flest gående, har kravene til avstand mellom gangforbindelser, materialbruk, bredde og universell utforming vært strengere enn i øvrige deler av området.

Det er noe forskjell på omfanget av byfortettingssonen, som har inntil 1.000 m gangavstand til sentrumskjernen, og en sone med inntil 1.000 meter luftavstand fra sentrumskjernen. Dette betyr at det er deler av området som har dårlig gangtilgjengelighet til Loddefjord sentrum. Utbygging av nye lenker kan gjøre at gangtilgjengeligheten blir bedre for mange innbyggere i Loddefjord, og standardheving av eksisterende lenker gjør at flere kan benytte seg av gangtilbudet. I dette arbeidet er det derfor valgt å inkludere noen få områder mot nord og vest, der det bor mange mennesker i dag, som har relativt kort luftavstand til Loddefjord sentrum. Dette inkluderer blant annet Vestre Vadmyra, Tjønneveien, vestre Hetlevik, Høyvikåsen og Storaneset borettslag.

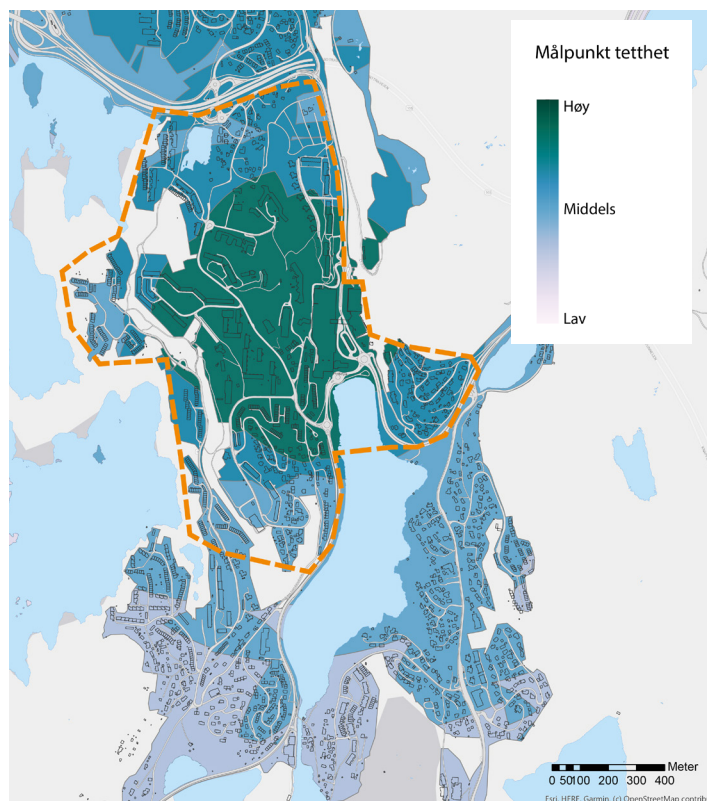
Boligområdet rundt Frieda Fasmers vei er også tatt med, siden det ligger svært nær Tjønneveien borettslag. Området har også viktige gangforbindelser mot busstopp og tilgang til områder nord for rv. 555, for hele Loddefjord. Området rundt Loddefjord gravplass er også inkludert, siden denne inkluderer viktige gangforbindelser opp mot rv. 555 og områder nord for veien.

Bebyggelsen som ligger lengst sørøst i området ytterst i byfortettingssonen, er ekskludert da dette er et spredtbyggd område som gir liten kost/nytte, og forutsettes fortettet.

Manglende forbindelser i gangnettet har blitt identifisert. Kvaliteten på det eksisterende gangnettet har også blitt kartlagt, og om det er behov for at standarden bør heves.



Befolkningstetthet



Tetthet av målpunkt

Identifisering av tiltak

A) Sentrumsområdet

Byrommene i sentrumsområdet skal opparbeides med høy kvalitet på materialene og det skal utvikles stramme, urbane og gangvennlige gateløsninger etter modell fra gjennomførte gateopprustningsprosjekter i Bergen sentrum. Dette betyr tosidig fortau i gater, og supplerende gangveier. Ambisjonen er maks 70 meter mellom hver gangforbindelse.

Det bør være minimum 3 meter ferdselsareal på fortau (ekskludert behov for areal til møblering, beplantning, kantstein, skilting, venteareal/holdeplass). Ved stor fotgjengertrafikk bør det anlegges bredere ferdselsareal. For utregning av breddebehov til fortau kan ulike dimensjoneringsverktøy brukes (se gåstrategi Bergen 2019-2030).

Det bør vises et fullstendig universelt utformet nettverk. Øvrige forbindelser bør gis universell utforming i så stor grad som mulig.

De viktigste kriteriene for universelt utformede gangveier er lav stigning, god belysning, god materialbruk og siktforhold. Det henvises til håndbok V129 for nærmere beskrivelse av hva som er god universell utforming.

B) Utenfor sentrumsområdet:

Utenfor sentrumsområdet har tiltakene blitt delt inn i to kategorier:

UU- forbindelser

Viktige forbindelser med tilnærmet fullstendig universell utforming. Innenfor kartutsnittet blir det vist hva som bør være universelt utformede forbindelser mellom store boligkonsentrasjoner og viktige målpunkter

Øvrige gangforbindelser

Resten av gangnettet etter at UU- forbindelsene er definert. Disse skal ha universell utforming i så stor utstrekning som mulig ut fra blant annet topografiske forhold.

Det har blitt gjort en vurdering av hva som bør være UU-forbindelser i området, både for sentrumsområdet og utenfor.

Gangnettet består av ulike typer løsninger, som for eksempel fortau, gangveier, allmenninger og turstier. Fortau bør være tosidig. I boligkater med lav trafikk og fartsgrense 30 km/t, kan fortau kan være ensidig, eller gående kan benytte seg av kjørebane. Fortau bør ha et ferdselsareal på minimum 2 meter. Det er et mål om at flere veier også skal oppleves som gater. Virkemidler for å oppnå gatepreg kan innebære tosidig fortau, smalere kjørebane, strammere kryss, kortere kryssingsavstand for gående, lavere fart for biler og flere gående og syklende.

Ambisjonen i dette arbeidet har vært at det skal etableres et nett med 70-150 meter mellom hver gangforbindelse utenfor sentrumsområdet. Det er viktig å presisere at denne ambisjonen gjelder kun for dette prosjektet, ved fortetting/utbygging er det fremdeles krav om maks 70 meter mellom hver gangåre.

Prioritering av tiltak

Etter at tiltakene har blitt identifisert, ble de prioritert opp mot hverandre.

Tiltakene vises i kart med nummerering og beskrives i tabell.

Tabellen inneholder følgende:

- **beskrivelse**
- **eierforhold**
- **vurdering**
- **prioritering**

Mulige løsninger blir skissert. Det er en lav detaljeringsgrad av tiltakene i dette prosjektet, der kostnadsberegning ikke blir tatt med.

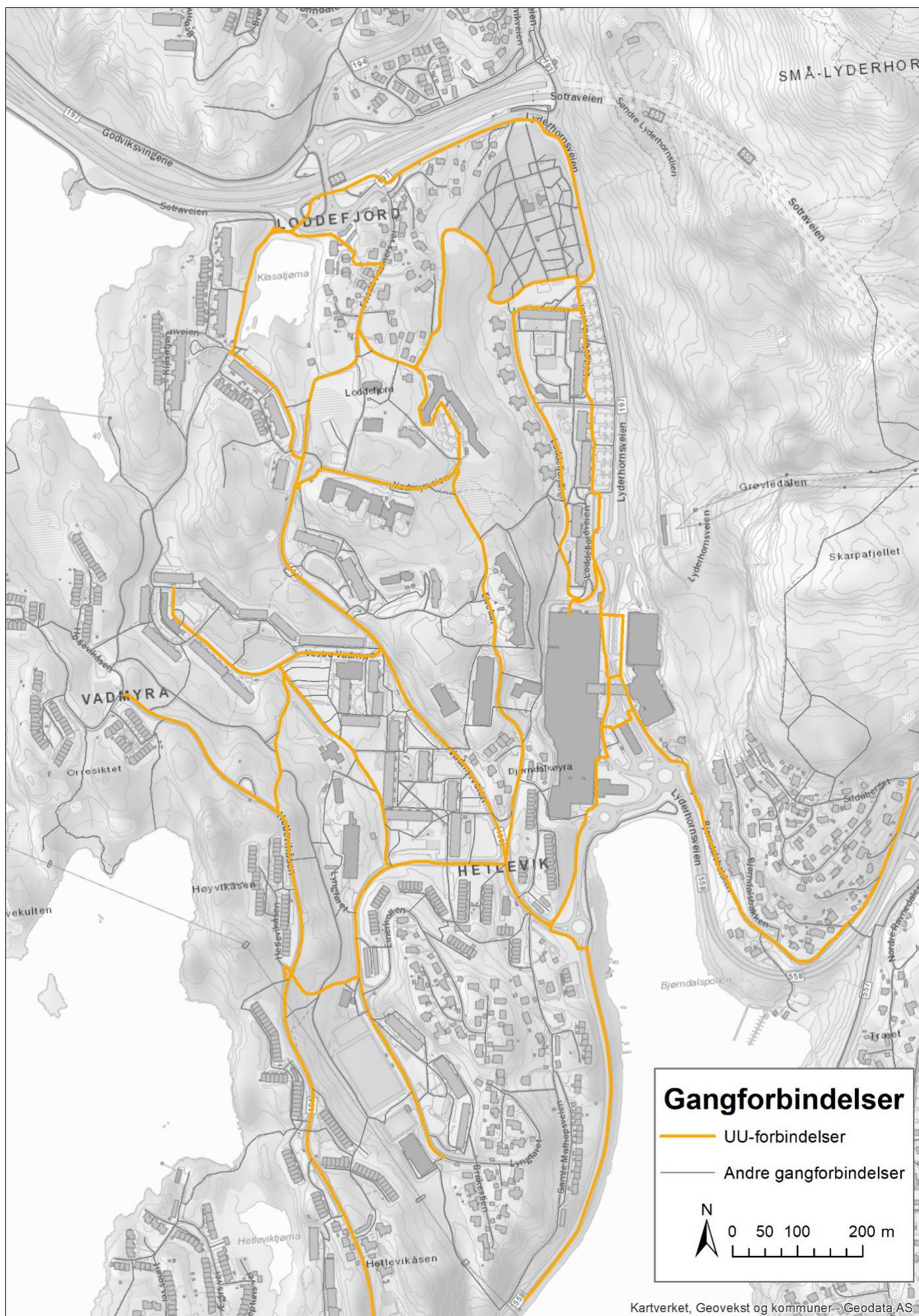
Alle tiltakene bør legges inn i kommunens kartsystem og sjekklister til plan/byggesak.

Prioriteringskriterier er:

- A) Universelt utformede forbindelser (UU-forbindelser)
- B) Avstandsreduksjon
- C) Kobling mellom målpunkt og et stort antall innbyggere.
- D) Grad av oppgradering/forbedring

Mulige gjennomføringsmodeller kan være:

- A) Gatebruksplaner eller regulering av sentrale offentlige gateareal.
- B) Reguleringsplan for oppgradering av lenker
- C) Regulering av manglende lenker på privat grunn og eksisterende lenker på privat grunn der det ikke er mulig å komme frem til avtale.
- D) Opprustning og etablering av nye lenker uten reguleringsplan der det er mulig å få til avtale med private grunneiere eller der det offentlige eier grunnen.
- E) Offentlig-privat samarbeid i forbindelse med private utbyggingsinitiativer der stedsanalyse/byromsanbefaling før prosjektet viser sammenfallet med anbefalte tiltak i dette arbeidet.



Kartlegging av UU-forbindelser

Beskrivelse av området

Loddefjord er bydelssenteret i Laksevåg bydel. Loddefjord sentrum er preget av to store bygningskropper på hver side av Lyderhornsveien. Mellom byggene ligger kollektivterminalen. I KPA2018 er det lagt inn en kompakt sentrumskjerne som omkranser disse funksjonene. Gangforbindelsene i sentrumskjernen følger stort sett fotavtrykket til bygningene i nord-sør-retning. Det er få forbindelser mellom sentrumskjernen og de tiliggende boligområdene. Det er ingen tverrforbindelser mot vest og øst, unntatt gjennom kjøpesenteret i vest. Vannkanten og Vestkanten er henholdsvis ca. 200 og 300 meter lange, og utgjør betydelige barrierer for gående.

Sentrumskjernen er preget av store veganlegg. Lyderhornsvegen binder sammen rv. 555 med rv. 558 i en rundkjøring helt sør i området. To andre rundkjøringer leder til en innkjøring til parkeringsanlegg for Vestkanten.

Det er stor trafikk i hele veganlegget. Lyderhornsveien har 15.500 ÅDT og rundkjøringen mellom denne veien og rv. 558 har 23.500 ÅDT. Veggen fungerer som en barriere mellom friluftsområdet Bjørndalspollen og Loddefjord sentrum og mellom de to delene av senteret.

Topografien i hele området kjennetegnes av relativt store nivåforskjeller, med ulike koller og «skåler» i landskapet. Lyderhorn og Skarpafjellet rammer inn området i øst, og Storavatnet befinner seg vest for Loddefjord. Området har stort sett gode nord-sør-forbindelser som følger topografien, og det eksisterer mindre tverrforbindelser øst-vest.

Loddefjord var tidligere et utmarksområde, og utbygging startet ikke før på 1950-60-tallet. Fra 1970 til 1980 ble store deler av området utbygd som en drabantby, med svært mange boliger. Det ble bygget mange høyblokker, noen mindre blokker og etter hvert rekkehus. Offentlige funksjoner som skoler og barnehager ble bygget på samme tid. Det er tre barnehager, to barneskoler (Loddefjord skole og Vadmyra skole), og en ungdomsskole (Sandgotna) i sentrale deler av Loddefjord. Det er også et sykehjem (Frieda Fasners minne) i området som ble bygget på samme tid.

Viktige målpunkter i Loddefjord er foruten skoler og barnehager, Vestkanten senter, kollektivterminalen, Vannkanten/Iskanten, kulturhus med bibliotek, og Vadmyrahallen med tilhørende idrettsbane. Disse funksjonene er nokså nær sentrumskjernen, med unntak av Vadmyra skole, Vadmyrahallen og idrettsbanen. Det er også bare én dagligvarebutikk som ikke ligger inne på Vestkanten senter, denne befinner seg ved Vadmyra borettslag. Området virker derfor nokså funksjonsdelt, med rene boligområder, ett handelsområde og områder med offentlige tjenester. Det er gode turmuligheter i området, med Lyderhorn i øst, og området rundt Storavatnet i vest og sør.

Innenfor tiltaksområdet bor det i dag omtrent 5.250 mennesker. Arbeidsområdet er på omtrent 1.500 dekar, slik at befolkningstettheten er 3,5 innbyggere per dekar. Et befolkningstetthetskart viser at befolkningen er konsentrert innenfor visse områder, som tilsvarer omtrent de større borettslagene. Det er interessant at det i dag ikke bor noen mennesker innenfor sentrumskjernen av Loddefjord.

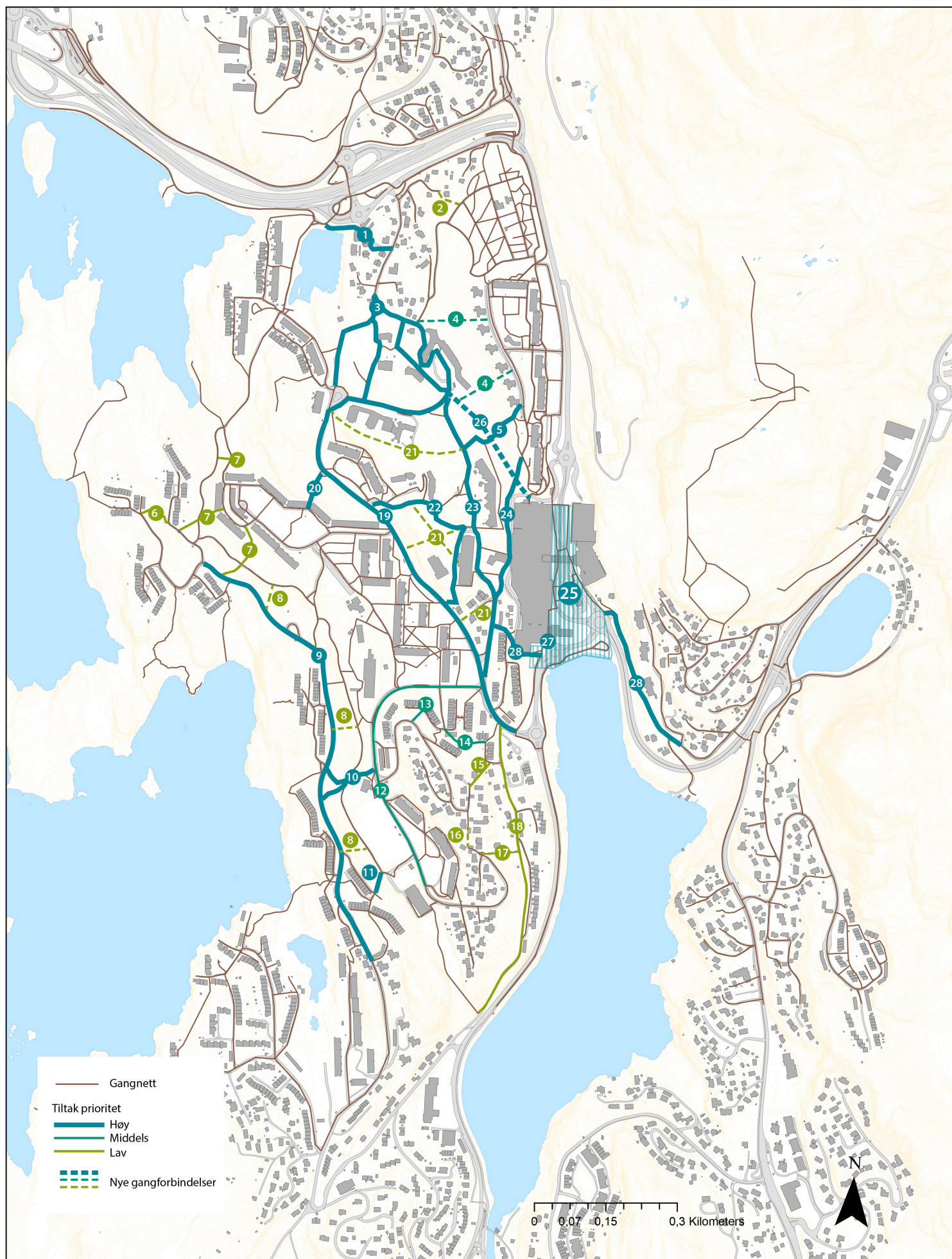


I regi av Bergen kommune blir det jevnlig utført levekårsundersøkelser. De siste levekårsundersøkelsene peker på en opphopning av utfordringer i Loddefjord, særlig knyttet til skoleprestasjoner, barnefattigdom og frafall i skolen. Det er derfor startet opp områdesatsing, som fører til økt fokus og bevilgning til utvikling av stedet. I bystyresaken der oppstart av forprosjekt for områdesatsing i Loddefjord ble vedtatt, blir det pekt på at området virker planlagt for bilister. Det er generelt dårlig tilrettelagt for gående, og forbindelsene til blokkene i Loddefjorddalen er blitt dårligere (se sak 157-17, 21.6.2017).

I forbindelse med områdesatsingsprosjektet ble det gjennomført en barnetråkkregistrering i Loddefjord i 2018. 6. Klasse ved Loddefjord og Vadmyra skoler, og 9. Klasse ved Sandgotna skole gjennomførte undersøkelsen. Elevene har beskrevet og fortalt om hvordan de opplever sitt eget nærmiljø, og pekt på forbedringer de ønsker seg. Dette inkluderer også forskjellige gangveier i Loddefjord, særlig knyttet til ønske om overgangsfelt, rydding av steinete stier, og hvor det føles trygt/utrygt å oppholde seg.

Byfortettingssonen rundt Loddefjord sentrum som er beskrevet i KPA2018, dekker stort sett de større borettslagene som preger Loddefjord, med ulike former av høyblokker, lavblokker og rekkehus. Det er også inkludert noen områder med eneboliger. I denne sonen er det lagt til rette for fortetting med tett bolig- og næringsutbygging med gangavstand til senterområde og viktige kollektivholdeplasser.

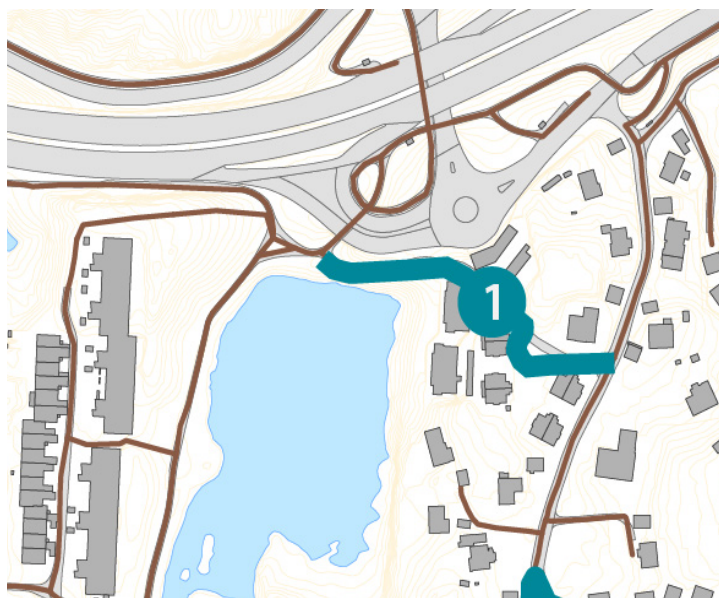
Tiltakskart for gange i Loddefjord



Oversiktskart over alle tiltak

1

Gangvei ved Klasatjørna



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Gangveien som går fra Frieda Fasners vei mot Klasatjørna er en av UU-forbindelsene. Den kobler blant annet det nærliggende boligområdet sammen med busstopp på rv. 555, og med boliger på andre siden av rv. 555. Gangveien har god standard, men den er til dels bratt (på det meste rundt 12 %). Gangveien ble etablert i sammenheng med utbygging av boliger i 2012. Den har en bredde på 3 m. En alternativ gangvei følger Frieda Fasners vei til ende mot Tjønneveien borettslag. Denne er noe brattere, men har samme bredde og leder også mot busstoppet.	Privat eiendom	Tiltak bør vurderes slik at gangveien blir fullstendig universelt utformet, fortrinnsvis bør den legges om til å få en slakere stigning. Dette vil være utfordrende på grunn av skrenten ned mot Klasatjørna, og rv. 555 på den andre siden. Andre kortsiktige tiltak, som siderepos, benker og rekkverk bør derfor vurderes.	På grunn av at dette er en av UUforbindelsene, og at den leder til viktige målpunkt som busstopp, bør dette tiltaket prioriteres høyt.

2

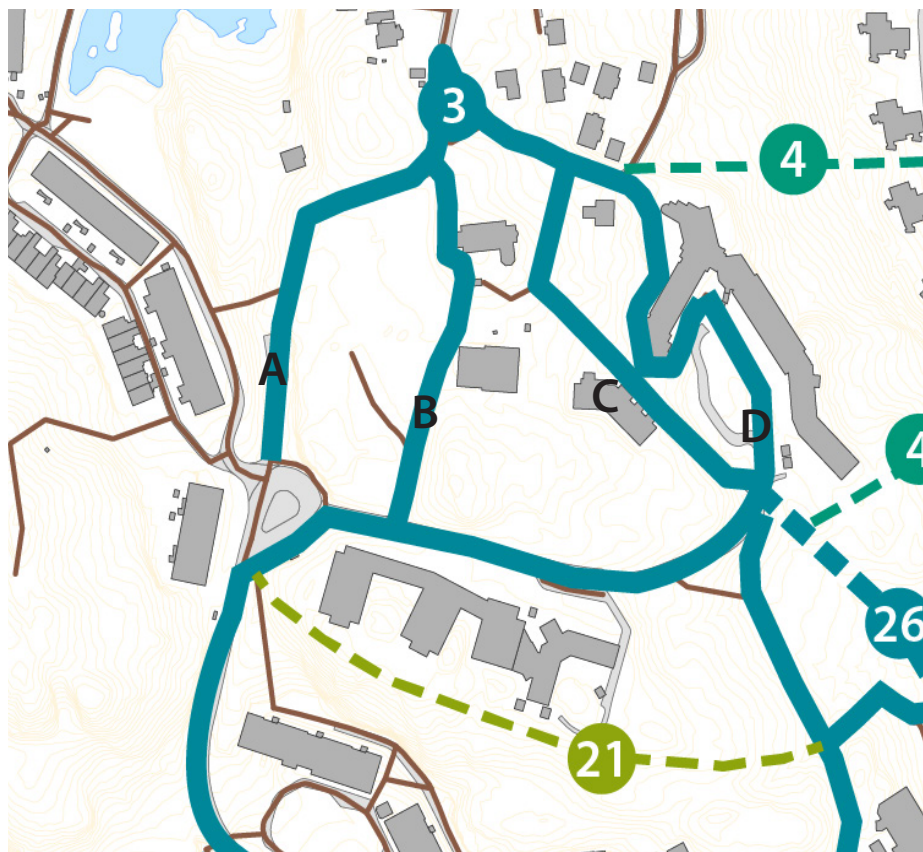
Ny gangvei ved Loddefjord gravplass



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Loddefjord gravplass har innganger fra ulike sider, men det er ingen inngang fra nordvest. Mellom inngangen fra vest, ved Frieda Fasners vei, og utgangen mot Lyderhornsveien i nord, er det omtrent 180 meter i luftlinje. Bortsett fra gravplassen, er det ingen målpunkt i umiddelbar nærhet, og få boliger.	Privat eiendom	Det bør etableres en gangvei fra det nordvestre hjørnet av kirkegården mot rv. 555. Dette vil være utfordrende med tanke på stigning, og at det er privat eiendom. Avstandsreduksjonen vil være nokså stor.	Det er få målpunkter og boliger i nærheten. Tiltaket bør derfor prioriteres lavt.

3

Gangveier mellom Vadmyrveien og Frieda Fasmers vei



Beskrivelse

Det er fire gangveier som leder fra nordenden av Vadmyrveien, forbi Loddefjord kirke og opp mot Frieda Fasmers vei. Ingen av disse veiene tilfredsstiller kravene til fullstendig universell utforming, og de har varierende kvalitet og standard. Disse er viktige gangforbindelser mellom nordlige deler av sentrale Loddefjord og sentrum, og definert som UU-forbindelser.

Den vestligste gangveien har en bredde på omtrent 3,5 m, et bratt parti med stigning på opptil 20 %, men ellers ganske gode stigningsforhold, og fører utenom kirkeområdet. Denne gangveien er nevnt i barnetråkkregistreringen.

Elever mener dette er en utrygg skolevei, og ønsker at lyktestolper blir fikset, og at trær blir fjernet. Denne gangveien er også en del av bydelsrute for sykkel.

Den andre gangveien leder først til en parkeringsplass sør for kirken, og en gangvei videre mot kirken. Den har en bredde på 2 meter, og generelt en lavere stigning enn den første, men et kort bratt parti på maksimum 15 %.

Den tredje gangveien, som ligger rett øst for kirken, starter som en bilvei, opp til et bofellesskap. Ved enden av veien fortsetter en sti gjennom friområdet rundt kirken til Frieda Fasmers vei. Veien har gode stigningsforhold, og ellers god standard, men der stien fortsetter er det litt stor stigning frem til Frieda Fasmers vei, på rundt 11 %. Stien fremstår som et tråkk over en gressplen, uten tilrettelegging.

Den fjerde gangveien ligger tett opptil Frieda Fasmers sykehjem, og leder rundt hovedbygget. Den har et godt asfaltdekke, men oppleves som en inngang til sykehjemmet, og en sti til varemottak, heller enn en reell gangvei. Den har et parti med bratt stigning, på opptil 16 %, men har ellers gode stigningsforhold. Bredden er på vestsiden av hovedbygget omtrent 2 m bred.

Eierforhold

Offentlig kommunale
veier og kommunal eiendom



Vurdering

Tiltak bør være å forbedre minst én av gangveiene til å få fullstendig universell utforming. Den vestligste av gangveiene bør være et førstevalg, siden den er i nærheten til borettslagene i Vadmyrveien, er godt tilrettelagt, og oppleves som en fullverdig gangvei, heller enn som en inngang til kirke eller sykehjem.

Det bør vurderes tiltak på de andre gangveiene i tillegg, og det bør være gode fullstendig universelt utformede innganger til kirken, og sykehjemmet.

Tiltakene bør være å forbedre stigningsforhold på alle gangveier. Fortrinnsvis bør de legges om til å få en slakere stigning, men dette kan medføre store terrenginngrep. Repos og rekkverk vurderes i tillegg. Det bør også vurderes fjerning av trær ved den vestligste av gangveiene, for å oppnå bedre siktforhold slik at den føles tryggere.

Den tredje gangveien bør få et bedre dekke, og det bør installeres belysning.

Prioritering

Minst én, og helst alle gangveiene bør være fullstendig universelt utformet, siden dette er viktige gangveier nært mange boliger og målpunkt.

Vi anbefaler at man starter med å utbedre den vestligste av gangveiene, og at dette tiltaket blir **prioritert høyt**.

4

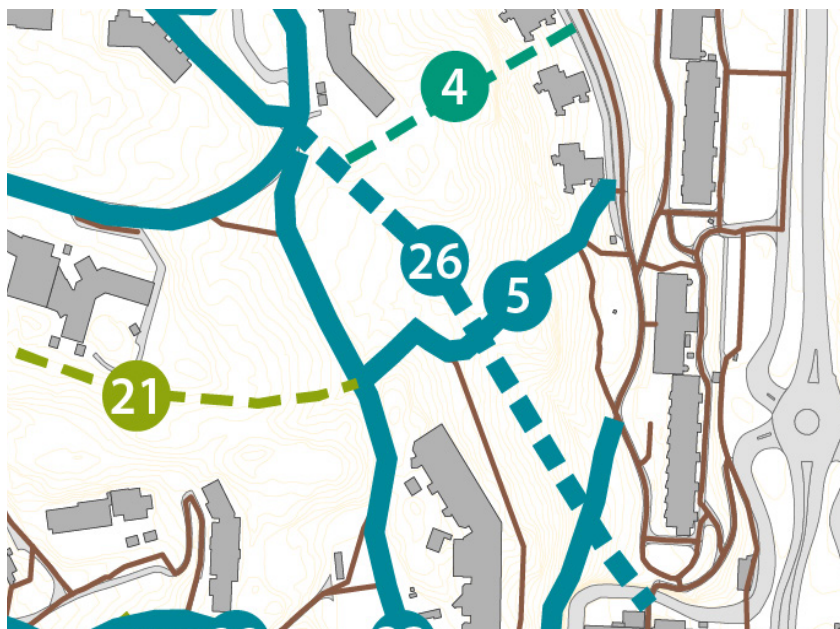
Nye gangforbindelser mellom Lyderhorn borettslag og Frieda Fasmers vei



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er få øst-vest-forbindelser i området. Det er omtrent 300 meter mellom tverrforbindelsen mellom Lyderhorn borettslag og FriedaFasmers vei (se tiltak 5), og tverrforbindelsen gjennom gravplassen. Området er stort sett et friområde i en skråning, med stor stigning. Det bor mange i nærheten, og sykehjemmet og Loddefjord kirke er målpunkt i nærheten.	Delvis kommunal eiendom, delvis privat eiendom	Det bør opprettes en eller flere nye gangforbindelser mellom Lyderhorn borettslag og Frieda Fasmers vei. Siden det er svært bratt i området, er det nødvendig med videre arbeid og undersøkelser før en anbefaling om type løsning og plassering blir gitt.	Tiltaket vil gi stor avstandsreduksjon, det er mange boliger og noen målpunkt i nærheten. Det bør derfor prioriteres middels.

5

Gangvei fra
Lyderhorn borettslag
til Frieda Fasmers vei



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Gangveien knytter Lyderhorn borettslag sammen med gangvegen fra Elvetun (tiltak 23), og videre opp til Frieda Fasmers vei. Gangveien er svært bratt (23 % på det bratteste). Den er ellers i god stand, med et enkelt rekkverk i tre. Det er få tverrforbindelser som dette i nærheten (se tiltak 4). I barnetråkkregistreringen sier elever at dette er en utrygg skolevei, de ønsker en jevnere bakke og at ødelagte lyktestolper bør fikses.	Delvis offentlig – kommunal eiendom, delvis privat eiendom	Gangveien bør fortrinnsvis bygges om til å få et bedre stigningsforhold. Dette vil antageligvis kreve store terrenginngrep, men er mulig med en kombinasjon av gangvei og trapper etter forbilde fra Korskirkeallmenningen. Andre løsninger kan vurderes, som å etablere en delvis trapp med rullevennlig sideareal, etter modell fra trappen ved Georgenes verft, eller ved Elvetun ungdomshus. Andre type kortsiktige tiltak som ville forbedret denne gangveien vil være et sklisikkert dekke, nytt (tosidig) rekkverk, og reparasjon av belysning.	Det bor mange mennesker i området, det er en viktig skolevei og leder mot andre målpunkt som kirke og sykehjem. Dette tiltaket bør derfor prioriteres høyt.

6

Sti ved Storneset borettslag



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det går en sti fra den nedre delen av Storneset borettslag, til den øverste. Stien er smal og bratt (omtrent 20 % stigning på det bratteste), og på den øvre delen av stien er det lagt stokker som «trinn». Det er få boliger øverst i borettslaget, og det er ingen andre målpunkt i nærheten.	Privat eiendom	Stien burde vært bygget om til en gangvei, med et lavere stigningsforhold, større bredde, rekkverk, sklissikkert dekke og belysning. Trapp kan vurderes for å redusere nødvendige terreng-inngrep.	Det er få boliger i nærheten, og ingen andre målpunkt. Tiltaket bør derfor prioriteres lavt .

7

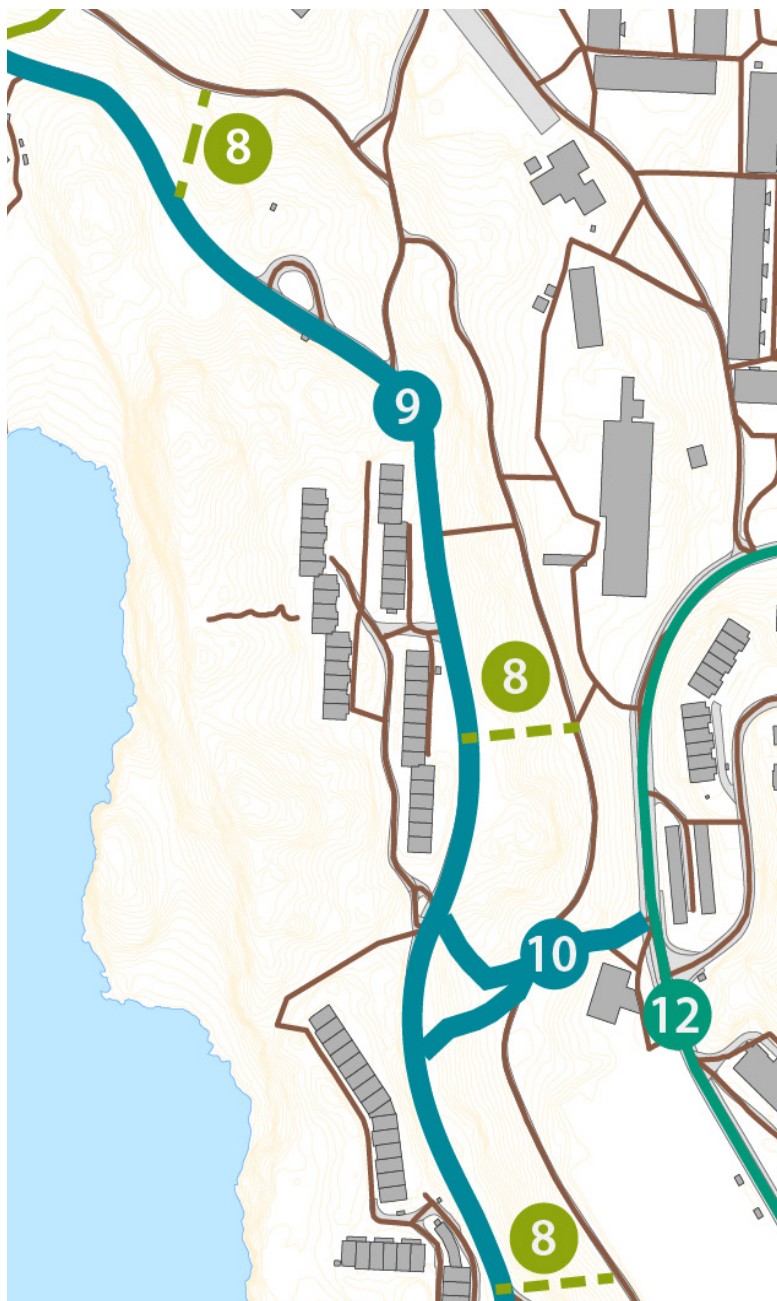
Stier mellom Storaneset borettslag og Vestre Vadmyra borettslag



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det finnes tre enkle stier, som utgjør tverrforbindelser mellom turstien og Vestre Vadmyra, ved Vestre Vadmyra borettslag. De to sørligste krysser turstien, opp til Hetlevikåsen og Storaneset borettslag. Ingen av stiene er tilrettelagte, og alle fremstår som smale tråkk, som er steinete og bratte. Den nordligste har en stigning på maksimum 33 %, den midterste på maksimum 36 %, og den sørligste på 30 %. Det bor mange i nærheten, men det er ingen andre målpunkt i nærheten.	Delvis offentlig, kommunal eiendom, delvis privat eiendom	Minst én, og helst alle stiene bør være mer tilgjengelig. De bør legges om for å få bedre stigningsforhold. De bør også ha et bedre dekke, større bredde og det bør installeres belysning. Dersom stigningen ikke lar seg gjøre noe med, bør rekkverk og repos vurderes. Siden de to sørligste gangforbindelsene binder sammen flere borettslag, i tillegg til at de kobles til turstien, bør disse prioriteres først.	Det bor mange i nærheten, men er ingen andre målpunkt. Tiltaket bør derfor prioriteres lavt.

8

Nye gangforbindelser mellom Hetlevikåsen og tursti



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er få tverrforbindelser i dette området. Mellom tverrforbindelsen ved Vadmyra barnehage og tverrforbindelsen ved Vestre Vadmyra borettslag er det omtrent 250 meter. Det er bratt langs hele strekningen. Mellom stien ned til Vadmyra skole, og undergangen er det omtrent 180 meter. Mellom stien ved undergangen, og den bratte stien nevnt i tiltak 11 er det omtrent 230 meter. Det er ingen målpunkt rett i nærheten av de mulige plasseringene, men det er en del boliger i nærheten,.	Det meste er offentlig (kommunal eiendom), en liten del av området ved den sørligste foreslåtte forbindelsen er i privat eie.	Det burde vært opprettet flere gangforbindelser som kan bidra til å skape et større nettverk av gangveier og flere valgmuligheter. Siden det er svært bratt i området, er det nødvendig med videre arbeid og undersøkelser før en anbefaling om type løsning og plassering blir gitt.	Siden det er ingen målpunkter i nærheten, blir dette tiltaket prioritert lavt.

9

Hetlevikåsen

Beskrivelse

Hetlevikåsen er en viktig bilvei, som leder til flere større boligområder. Veien er også en viktig gangforbindelse, og er blant annet skolevei. Det er en av UU-forbindelsene.

Gangtilbudet i veien er stort sett ensidig fortau, på vestsiden av veien. Viktige målpunkter i Loddefjord sentrum er øst for denne veien, slik at gående må krysse veien på flere steder. Fortauet har en bredde på 2 meter. Helt sør i området, der det er boliger på østsiden av veien, er det tosidig fortau.

Stigningen er for det meste bra, men det er noen bratte partier (opp mot 13 % stigning).

I barnetråkkregistreringen ønsker elever seg overgangsfelt, særlig der mye brukte stier krysser veien. De sier at biler kjører fort. Det er liten trafikk i området (ÅDT 1300).

Det er en undergang for gående i nærheten av Vadmyra skole fra Høyvikåsenborettslag (se tiltak 10). Flere tydelig etablerte stier går på skrå ned til Vadmyrahallen uten skilting eller gangfelt, og er vanskelig å se fra oversiden. Disse fungerer som snarveier for folk som bor i andre borettslag langs Hetlevikåsen, noe som også bekreftes av barnetråkkregistreringen. Østsiden av Hetlevikåsen er stort sett et friområde i dag, i en skråning.

Hetlevikåsen er en del av bydelsrute for sykkel.



Eierforhold

Vurdering

Prioritering

Offentlig – kommunal vei.

Overgangsfelt, eller andre fartsreduserende tiltak, som for eksempel fartshumper eller tilrettelagte krysningspunkter, bør vurderes.

Skilting av stier, og repos ved partiene der det er bratt, bør også vurderes.

Det kan også vurderes å etablere tosidig fortau, i sammenheng med fortetting.

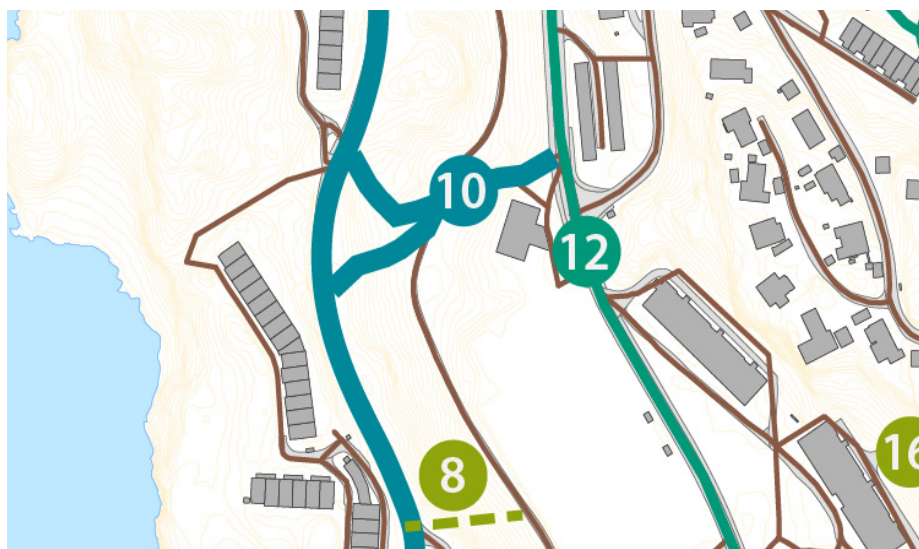
Tiltakene vil få effekt for mange, siden det bor mange her, og det er viktige målpunkter i nærheten.

Fartsreduserende tiltak og repos bør gis **høy prioritet**, siden det er mange målpunkter og boliger i nærheten, og barn krysser veien både til skole (Vadmyra skole) og fritidsaktiviteter /Vadmyra-hallen/ Vadmyrabanen).

Tosidig fortau bør gis **lav-prioritet**, og vurderes i sammenheng med mulig fortetting.

10

Gangvei og undergang ved Høyvikåsen borettslag



Beskrivelse

Dette er en gangforbindelse, som knytter boligområdene ved Hetlevikåsen sammen med sentrale deler av Loddefjord. Den fungerer som skolevei til Vadmyra skole for elever som bor langs Hetlevikåsen. Det er en av UU-forbindelsene.

Gangveien er bratt (opp mot 20%). Den har asfaltdekke og belysning, og er den eneste nokså universelt utformede gangforbindelsen mellom Hetlevikåsen og Loddefjord sentrum. Den har en bredde på omtrent 3 meter.

Gangveien deler seg omtrent halvveis mellom Lyngfaret og undergangen, der en sti fører til Hetlevikåsen litt lenger sør. Stien er steinete og bratt (opp mot 30%), og gjør at man må krysse Hetlevikåsen uten overgangsfelt. Befaringer viser at flere velger å bruke denne stien heller enn undergangen, antageligvis fordi det blir kortere avstand til de fleste boliger i Hetlevikåsen sør for Høyvikåsenborettslag. Undergangen oppleves som en omvei, spesielt fordi den skrår tilbake sørover før den svinger nordover igjen.

I barnetråkkregistreringen ble både undergangen og stien beskrevet som utrygg skolevei, og de sier blant annet at det er glatt om vinteren, og at stien er steinete.

Gangveien og undergangen er en **prioritert del av sykkelnettet** (Sykkelstrategi 2019-2030).



Eierforhold Vurdering Prioritering

Offentlig – kommunal vei

Gangveien bør legges om til å få en slakere stigning som gjør den mer tilgjengelig, og slik at den oppleves som et mer naturlig valg fra boligområdene lenger sør i Hetlevikåsen. Dette vil kreve store terrenginngrep.

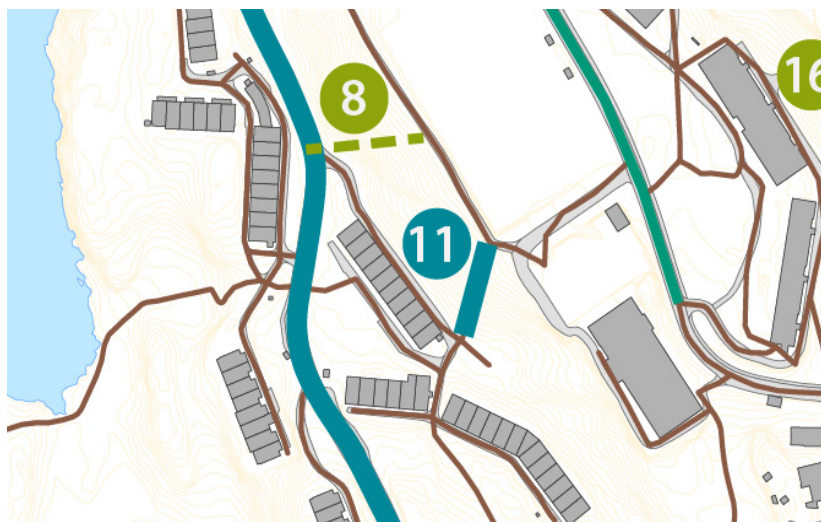
Et kortsiktig tiltak som gjør gangveien mer tilgjengelig er å legge inn repos og rekkverk.

Et alternativt tiltak er å bygge om stien som springer ut fra denne gangveien i sør. Den bør ha et slakere stigningsforhold, bedre dekke, belysning og rekkverk. Da vil det også bli lettere å lede kryssing av Hetlevikåsen til et sted med god sikt.

Dette er en viktig gangforbindelse, og tiltakene vil føre til en stor grad av forbedring. Gir tilkomst til skole og fritidsaktiviteter i gangavstand for alle som bor langs sørlige deler av Hetlevikåsen. Bør derfor bli **høyt prioritert**.

11

Sti fra Hetlevikåsen til Vadmyrahallen



Beskrivelse

Stien er en av få tverrforbindelser mellom Hetlevikåsen og mer sentrale deler, og den eneste innenfor arbeidsområdet som leder til idrettsbane/idrettshall. Stien er svært bratt (35-40 % på det meste), den er steinete, smal og ganske utilgjengelig. Den er heller ikke lett å se fra oppsiden, og ikke skiltet.

Det er en nokså stor omvei å gå fra boligene i Hetlevikåsen til idrettsbanen, ved å bruke den alternative stien ved undergangen (tiltak 10). Idrettsbane/hall vil være et viktig målpunkt for mange som bor lenger sør også.

I Barnetråkkregistreringen opplyste elever at stien er utrygg, og at den er steinete, bratt, og glatt om vinteren. Det er en del boliger i nærheten, men ikke høy befolkningstetthet.

Eierforhold

Delvis offentlig (kommunal eiendom) og delvis på privat eiendom

Vurdering

Denne stien burde vært lagt om og gjort slakere, alternativt bygges om til en trapp. Dette krever avtale med grunneier, siden området delvis er i privat eie.

En trappeløsning med repos og vognfelt vil være anbefalt, for å spare store terrenginngrep, og fordi det ikke er stor omvei å gå bort til undergangen i Hetlevikåsen for en fullstendig universelt utformet forbindelse. Et mulig forbilde er trappen ved Georgenesverft.

Eventuelt kan man vurdere en kombinert løsning, som for eksempel i Korskirkeallmenningen, men dette krever videre undersøkelser.

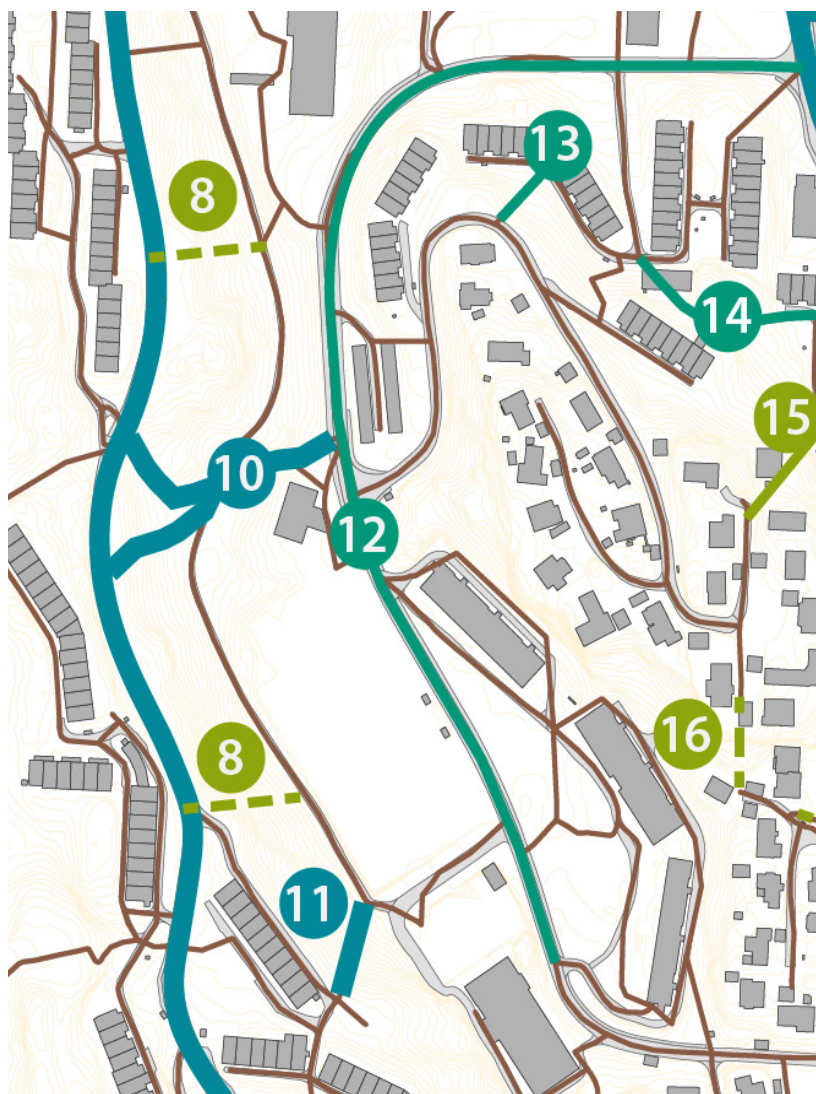
Andre kortsiktige tiltak som vil forbedre gangforholdene er blant annet belysning, rekkverk og å skille gangveien.

Prioritering

Det er flere målpunkt og mange boliger i nærheten. Tiltaket vil føre til en stor grad av forbedring, siden stien oppleves som lite tilgjengelig i dag. På grunn av stor stigning vil den ikke kunne oppgraderes til fullstendig UU, og det er ikke så høy befolkningstetthet i nærheten. Tiltaket bør **prioriteres middels/høyt**.

12

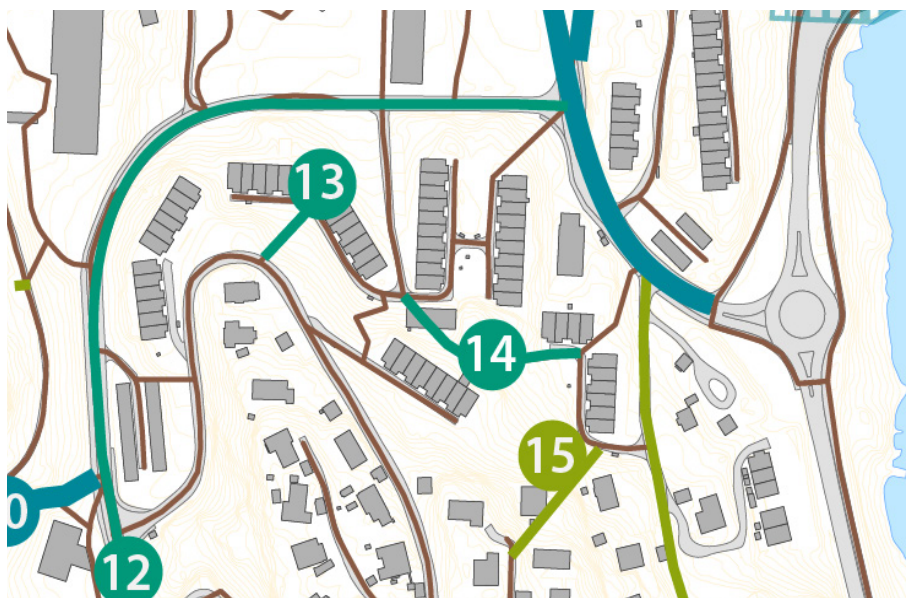
Lyngfaret



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Lyngfaret er en adkomstvei til skole, Vadmyrahallen og boliger. Veien er lavt trafikkert (1650 ÅDT), og har stort sett ensidig fortau, som bytter side ved nordsiden av idrettsbanen. Det er belysning og asfaltdekke, som er smuldret opp flere steder. Det er en av UU-forbindelsene. Lyngfaret er en viktig skolevei, og i barnetråkkregistreringen sier elever at de ønsker seg flere overgangsfelt, både ved idrettsbanen, og ved Vestre Vadmyra borettslag. Fortauet er ved Vestre Vadmyra borettslag kombinert med innkjøring til parkeringsplass i et strekke på omtrent 75 meter. Fortauet er her lite definert, og det er ingen atskilling fra kjøreareal. Avkjørselen til Einerkollen er bred, noe som gir lang kryssing for gående. Lyngfaret er en prioritert del av sykkelnettet (Sykkelstrategi 2019-2030).	Offentlig – kommunal vei	Fortauet burde vært rustet opp, og gjort bredere. Et langsiktig tiltak bør være tosidig fortau, både idrettsbanen og idrettshallen ligger på vestsiden av veien, som ikke har fortau. Overgangsfelt bør vurderes, men siden det er lav trafikk på veien bør andre fartsreducerende tiltak også vurderes. Dette er for eksempel fartshumper, innsnevring av kjørefelt og fjerning av gateparkering for å oppnå bedre siktforhold. Man kan også vurdere tilrettelagte krysningspunkter, ved skolen og/eller idrettsbanen. Andre kortsiktige tiltak som vil føre til bedre gangforhold i Lyngfaret er oppstramming av veiarealet ved avkjøringen til Einerkollen, og ombygging av fortauet ved parkeringsplassen til Vestre Vadmyra borettslag.	Dette er en viktig gangforbindelse, og skolevei for mange. Tiltaket vil føre til en middels grad av forbedring, og bør derfor prioriteres middels.

13

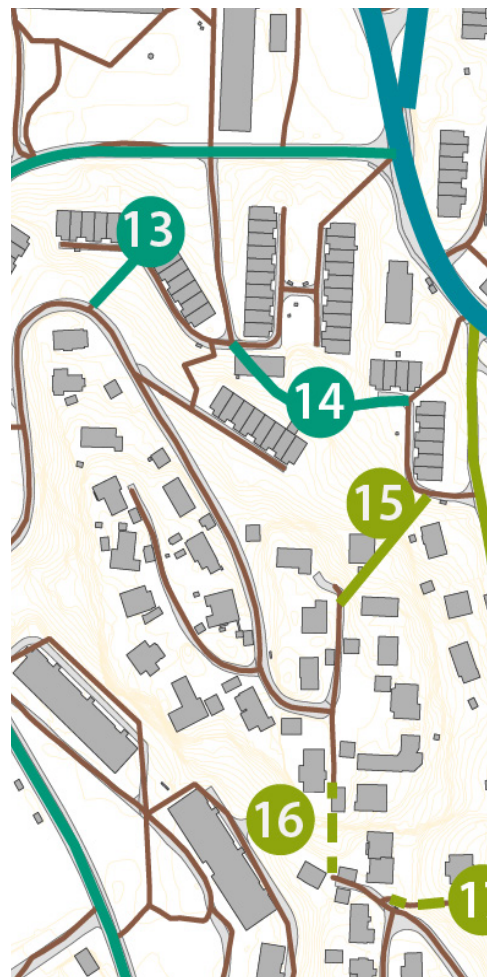
Sti fra Einerkollen til Lyngfaret



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Stien er i svært dårlig stand, den er smal og lite tilgjengelig, og er ikke skiltet. Den har ganske bratt stigning (24 % stigning på det meste). Det ligger en trapp i nærheten, som antageligvis blir brukt mer enn denne stien. Stigningsforholdet er bedre for stien enn trappen ved siden av. Det er en del boliger her, men nokså lav befolkningstetthet. Det er heller ingen målpunkt i umiddelbar nærhet.	Privat eiendom	Stien burde vært rustet opp. Den bør være bredere, ha et bedre dekke, rekkverk og belysning. Siden stien ligger på privat eiendom, bør det inngås en avtale om drift, og mulig skilting av gangveien, siden den ligger ganske skjult til i dag.	Tiltaket ville ført til en nokså stor grad av forbedring. På grunn av lav befolkningstetthet, at gangveien ikke leder til direkte til målpunkt i nærheten, og at det finnes alternative gangveier i kort avstand, bør tiltaket prioriteres middels.

14

Sti mellom Lyngfaret og Gamle Mathopsveien



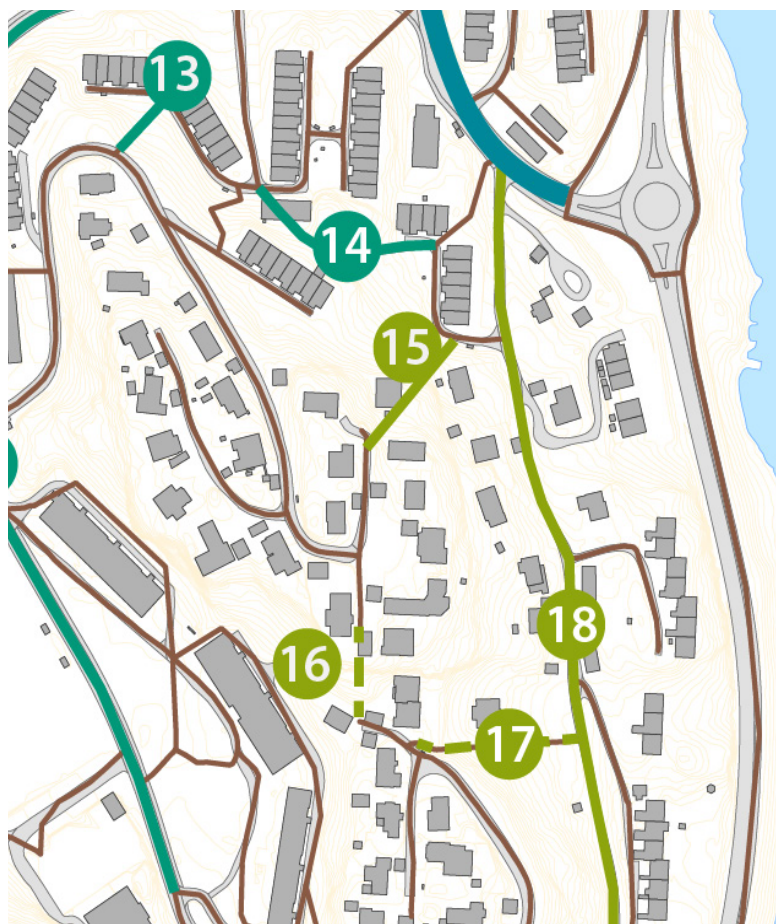
Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Grusstien er en snarvei mellom mindre boligområder. Den er ganske bratt (opp mot 20 % stigning et kort parti), og det er blitt lagt trestokker som «trinn» flere steder. Det er ingen belysning, og stien har omtrent 1,5 m bredde. Det er ingen målpunkt annet enn boliger i nærheten.	Privat eiendom	Stien burde vært lagt om, og gjort slakere, slik at trinnene ville blitt unødvendig. Det burde samtidig vært lagt et bedre og sklisikkert dekke. Dette er et langsiktig grep, siden det krever et større terrenginngrep. Kortsiktige tiltak for å gjøre gangveien mer tilgjengelig er å installere belysning, og utvide stien til anbefalt minstekrav til bredde, på 2 meter ferdselsareal. Dette vil kreve å inngå avtale om drift, siden den er i privat eie i dag.	Tiltaket vil føre til en nokså stor grad av forbedring, men det er ingen målpunkt annet enn boliger i umiddelbar nærhet. Tiltaket bør derfor prioriteres middels.

15

Einerkollen og Gamle Mathopsveien

16

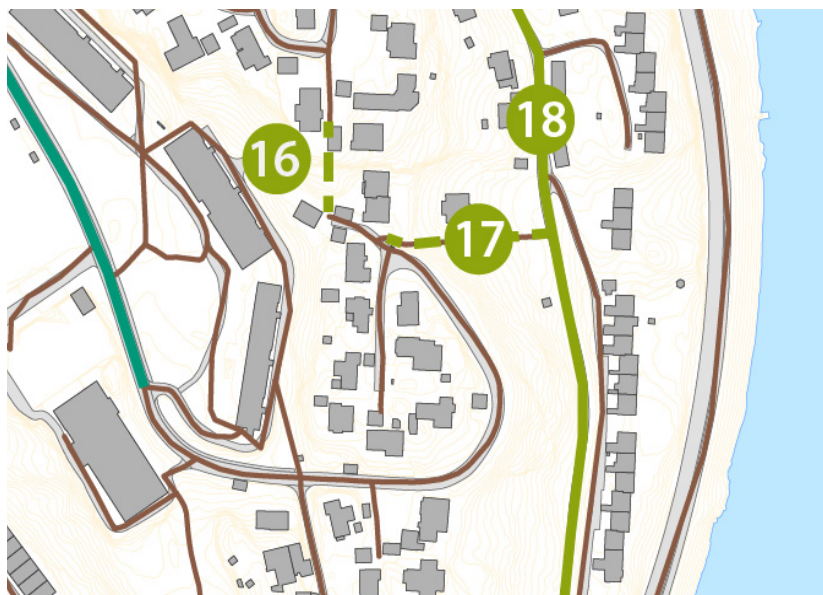
Einerkollen og Lyngfaret



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
15. Det er ingen gangforbindelser mellom blindveien Einerkollen og Gamle Mathopsveien. Det er en del boliger her, men nokså lav befolkningstetthet. Det er heller ingen målpunkt i umiddelbar nærhet	Privat eiendom	Det burde vært opprettet en gangvei mellom de to veiene, det bør ikke være blindveier for gående. Dette vil krysse private eiendommer. Det er kort luftavstand mellom disse veiene, slik at avstandsreduksjonen vil være ganske stor. Det vil likevel ikke lede til noen målpunkter annet	Dette tiltaket vil føre til nokså stor avstandsreduksjon, men ikke lede direkte til målpunkt i nærheten. Det er også lav befolkningstetthet i området, og tiltaket bør derfor prioriteres lavt.
16. Begge veiene er blindveier, og selv om de ender ganske nær hverandre, finnes det ingen gangforbindelse mellom veiene. Det er en del boliger i nærheten.	Privat eiendom	Det burde vært opprettet en gangvei mellom de to veiene, det bør ikke være blindveier for gående. Dette vil krysse private eiendommer. Det er kort luftavstand mellom disse veiene, slik at avstandsreduksjonen vil være ganske stor. Det vil likevel ikke lede til noen målpunkter annet enn boliger.	Dette tiltaket vil føre til nokså stor avstandsreduksjon. Noen få vil oppleve den som en raskere vei til Vadmyrahallen eller Vestkanten, selv om det finnes alternativer. Det bør derfor prioriteres lavt.

17

Gangvei mellom Lyngfaret og Gamle Mathopsveien



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Gangveien er en snarvei mellom boligområder. Den er smal og bratt (opp mot 30 % stigning), med skog/kratt tett på begge sider. Veien har asfaltdekke og belysning. Bredden er omtrent 1,5 m. Gangveien blir ikke nevnt som skolevei i barnetråkkregistreringen, men leder mot Vadmyrahallen. Det er en del boliger i nærheten, men lav befolkningstetthet.	Offentlig – kommunal eiendom	Gangveien burde vært bredere, og skog/kratt burde vært ryddet. Dette vil gi bedre komfort og trygghet for de gående. Gangveien burde bygges om til å få et lavere stigningsforhold. Dette vil antageligvis kreve store terrenginngrep, siden området er bratt. Trapp med rullevennlig dekke på siden kan vurderes, med mulig forbinde trappen ved Elvetun. Kompenserende tiltak som hvilerepos bør også vurderes.	Tiltaket vil føre til en middels grad av forbedring, og det er nokså langt til målpunkter som idrettsbane. Det er også lav befolkningstetthet i området, og tiltaket bør derfor prioriteres lavt.

18

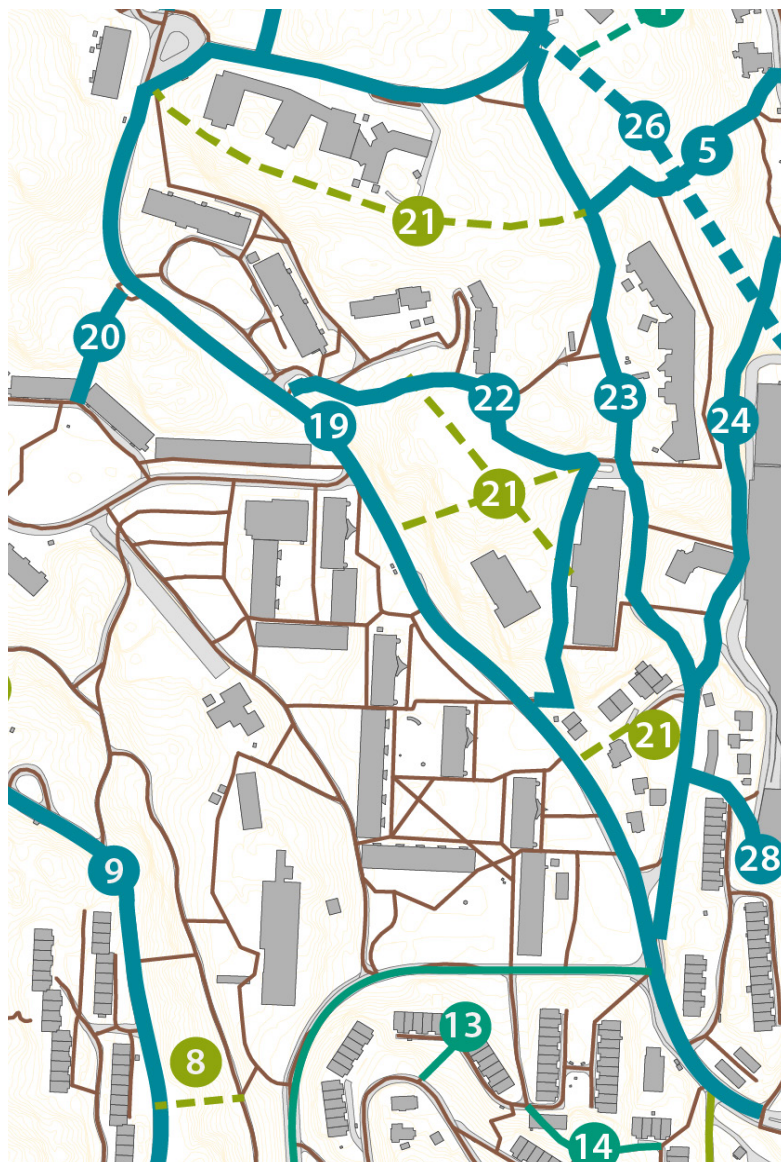
Gamle Mathopsveien



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Gamle Mathopsveien er adkomstvei til boliger, og er en smal vei med 1 kjørefelt. Det er belysning, men ikke eget gangtilbud. Hekker/vegetasjon tett på veien kan hindre sikt. Gjennomkjøring er forbudt, og veien er stengt med bom i sør. Veien er en del av et sammenhengende gangveinett som skolevei og turvei.	Offentlig – kommunal vei	Beskjæring av kantvegetasjon vil gi økt trygghet for gående. Fortau bør vurderes, men siden det antageligvis er lav trafikk her, bør andre fartsreduserende tiltak vurderes først, for eksempel fartshumper.	Veien er lavt trafikkert, og det er ingen målpunkt annet enn boliger i nærheten. Tiltaket bør derfor prioriteres lavt.

19

Vadmyrveien



Beskrivelse

GaVadmyrveien er en av de viktigste gangforbindelsene mellom boligområder i Loddefjord, og sentrum. Det er en av UU-forbindelsene.

Veien har stort sett ensidig fortau, med opphøyde gangfelt. Fortauet har en bredde på 2,5 meter. Veien er også til dels bratt i den nordlige delen, ved Sandgotna borettslag, og ved Frieda Fasmer sykehjem (opp mot 15 % stigning). Ved innkjøringen til Vestre Vadmyra er kantsteinen mellom overgangsfelt og fortau høy.

Vadmyrveien er en del av *prioritert del av sykkelnett*et (Sykkelstrategi 2019-2030).

Eierforhold

Offentlig vei –delvis kommunal vei, delvis fylkeskommunal

Vurdering

Kortsiktige tiltak, som hvilerepos/siderepos, ville gjort gangforholdene bedre. Det bør også være en rampe mellom overgangsfelt og kantstein, eller en lavere kantstein i gangfeltet ved Vestre Vadmyra.

Tosidig fortau ville gitt veien et mer urbant gatepreg. Dette bør sees i sammenheng med mulig fortetting på østsiden av veien, som stort sett består av et friområde i en skråning, og er dermed et langsiktig tiltak.

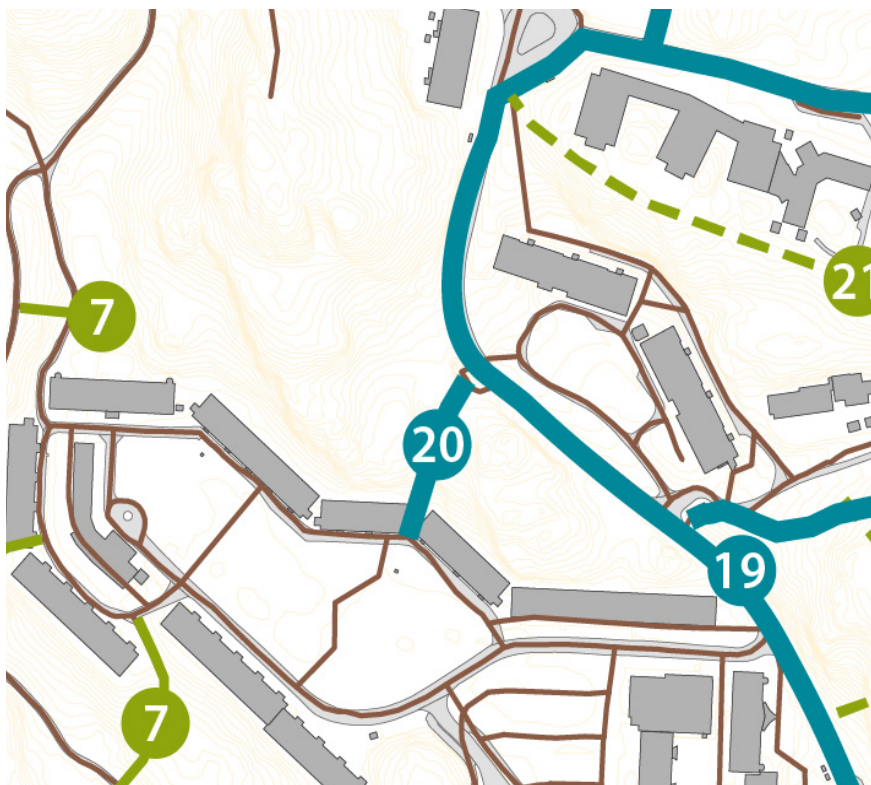
Prioritering

Siden Vadmyrveien er en viktig gangforbindelse, med mange boliger og målpunkter i nærheten, bør de kortsiktige tiltak **prioriteres høyt**.

Det langsiktige tiltaket bør prioriteres lavt, og må sees i sammenheng med fortetting.

20

Ny gangforbindelse
mellom Vadmyrveien og
Vestre Vadmyra
Borettslag



Beskrivelse

Det finnes spor etter en sti som forbinder Vestre Vadmyra borettslag med Sandgotna borettslag, ved undergangen i Vadmyrveien. Det er få tverrforbindelser mot vest fra Vadmyrveien, det er i dag omtrent 350 meter mellom avkjøringen til Vestre Vadmyra, og Klasatjønneveien.

Det bor mange mennesker i nærheten, særlig på vestsiden. På østsiden starter gangveien opp til Loddefjord og Sandgotna skole.

Det er stort sett gode stigningsforhold i området, bortsett fra et ganske bratt parti på baksiden av Vestre Vadmyra borettslag.

Eierforhold

Privat
eiendom

Vurdering

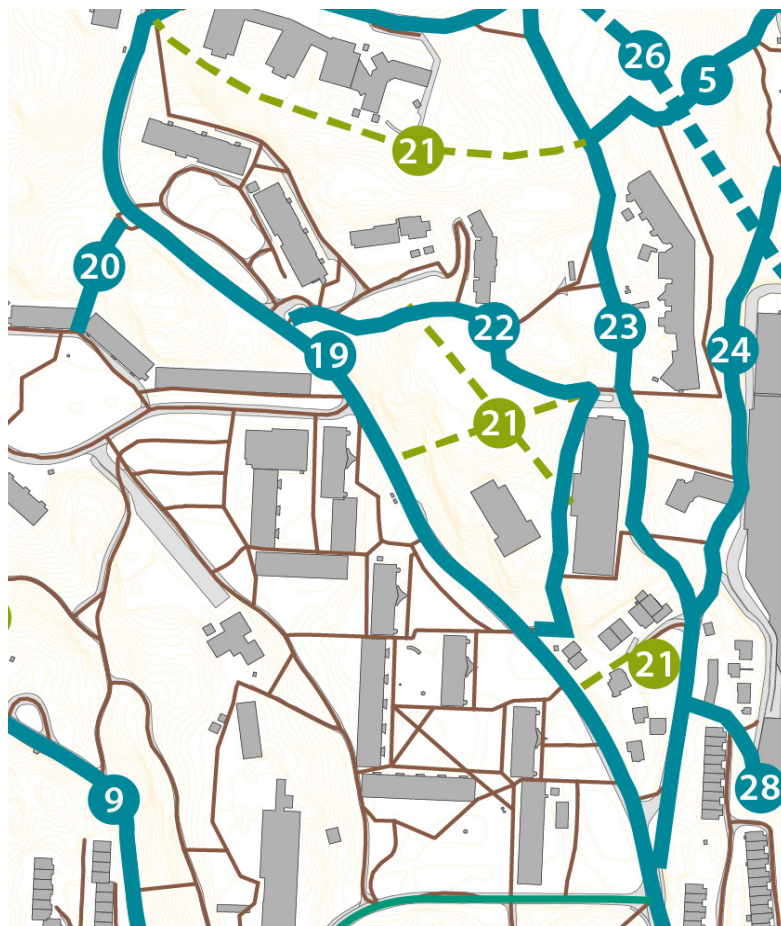
Denne stien burde blitt gjenopprettet. Dette tiltaket kunne gi bedre gangtilgjengelighet for mange, ved at det ville blitt nokså stor avstandsreduksjon for mange mennesker. Gangveien vil kunne kobles til gangveien opp mot skolene, og dermed kunne bli en skolevei.

Prioritering

Tiltaket vil ha effekt for mange og lede til viktige målpunkt. Det bør **prioriteres høyt.**

21

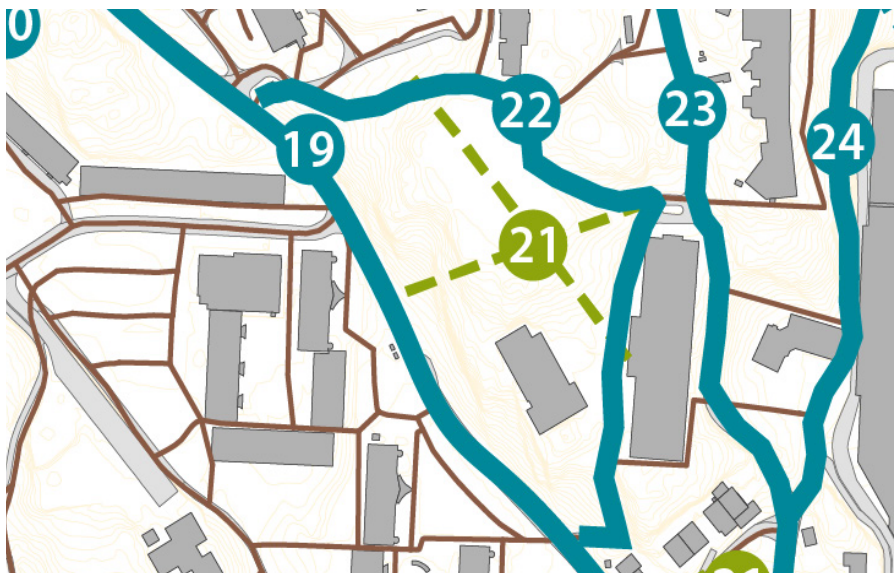
Nye gangforbindelser på østsiden av Vadmyrveien



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er få øst-vest-forbindelser på østsiden av Vadmyrveien. Det finnes to gangveier som leder opp mot skolene (se tiltak 22) Det er omtrent 250 meter mellom disse. Disse stiene møtes ved nordsiden av Sandgotna skole, det er ingen nord-sør-forbindelse ved BMX-banen. Det ser ut til at det finnes en svak sti fra Vadmyrveien opp til Elvetun, som muligens kun leder opp til en bolig. Dette er innenfor privat eiendom. Det er stor stigning i området.	Offentlig – kommunal eiendom	Det burde vært opprettet en ny gangforbindelse mellom gangveiene som leder til skolene. Dette vil likevel være vanskelig, det er svært bratt i området, og bør være et langsiktig tiltak. Denne bør kobles sammen med en nord-sør-forbindelse som går over BMX-banen. Det bør vurderes en ny gangforbindelse som leder inn til blindveien Elvetun, sør for gangveien til Sandgotna skole. Man kan muligens bruke den svake stien som ser ut til og finnes i dag, og videreutvikle denne. Dette kunne ført til avstandsreduksjon dersom man går fra Vadmyra borettslag til sentrum, men ikke særlig stor. Det bør også vurderes en gangvei mellom gangveien på nordsiden av Sandgotna borettslag og gangveien parallelt med Loddefjord skole. Dette kunne gitt avstandsreduksjon dersom man for eksempel skal fra Tjønneveien borettslag til skolen, men ikke særlig stor.	Det bør mange i nærheten, men tiltakene vil ikke føre til avstandsreduksjon for mange. Tiltakene bør derfor prioriteres lavt. Forslag

22

Gangveier på østsiden av Vadmyrveien



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er to gangveier som leder opp mot Loddefjord og Sandgotna skoler fra Vadmyrveien. Begge er nokså bratte, den lengst nord har på det bratteste 14 % stigning, den lengst sør har på det bratteste 22 % stigning. Begge er viktige skoleveier. Den nordligste har et ferdselsareal på rundt 3 m, den sørlige kun 1,5 m. Begge gangveiene er asfaltert, men dekket er smuldret opp flere steder. Øverst i gangveien opp til Sandgotna skole er det lagt trestokker som «trinn». Begge har belysning. Det er ikke belysning på gangveien fra BMX-banen til Sandgotna skole, dette er et ønske i barnetråkkregistreringen.	Den nordligste av gangveiene, som leder til idrettsbanen vest for skolene, er på kommunal eiendom. Den sørligste, som leder til Sandgotnaskole, er hovedsakelig på kommunal eiendom, men en liten bit er på privat eiendom.	Begge gangforbindelsene bør være mer tilgjengelig, fortrinnsvis gjennom å legge de om til å få slakere stigning og et bedre dekke. Slakere stigning ville muligens krevd store terrenginngrep, spesielt for den sørligste av gangveiene, siden det er bratt her. Å legge et nytt og sklisikkert dekke kan være et godt kortsiktig tiltak. Denne gangveien bør også ha en større bredde. Det bør installeres belysning langs hele gangveien fra BMX-banen til skolen.	Dette er viktige skoleveier for mange. Tiltakene bør prioriteres høyt.

23

Elvetun



Beskrivelse

Elvetun er en bilvei, som gir adkomst til blant annet et boligområde, og Sandgotna og Loddefjord skoler. Bilveien er smal, og med lite trafikk. Veien er en svært viktig gangforbindelse, som også er skolevei, i tillegg til at mange vil benytte seg av deler av veien som adkomstvei til Vestkanten. Veien er en av UU-forbindelsene.

Gangtilbudet i Elvetun starter ved avkjøringen fra Vadmyrveien som tosidig fortau, blir til ensidig fortau omtrent 40 meter inn og har et parti uten fortau ved krysset inn til Elvetun ungdomshus. Her er et større areal som brukes til hensetting/ parkering av store kjøretøy. Fortauene er stort sett 2 meter brede, og er ellers i god stand. Veipartiet forbi Sandgotna skole er beskrevet i barnetråkkregistrering som utrygg skolevei.

Ved inngangen til Loddefjord skole fortsetter veien som kun gangvei, som fører opp mot Frieda Fasmer sykehjem. Forbi skolen slutter asfaltdekket, og stien videre har et kort parti med grusdekke, før det igjen er asfaltdekke fra krysset der stien møter gangveien fra Lyderhorn borettslag.

Veien er til dels bratt, særlig forbi Sandgotna skole, gjennomsnittlig 12 %, men noen korte partier på opp mot 20 % stigning.

Elvetun er en del av *definert sykkelnett* (Sykkelstrategi 2019-2030).

Eierforhold Vurdering

Privat eiendom

Denne stien burde blitt gjenopprettet. Dette tiltaket kunne gitt bedre gangtilgjengelighet for mange, ved at det ville blitt nokså stor avstandsreduksjon for mange mennesker.

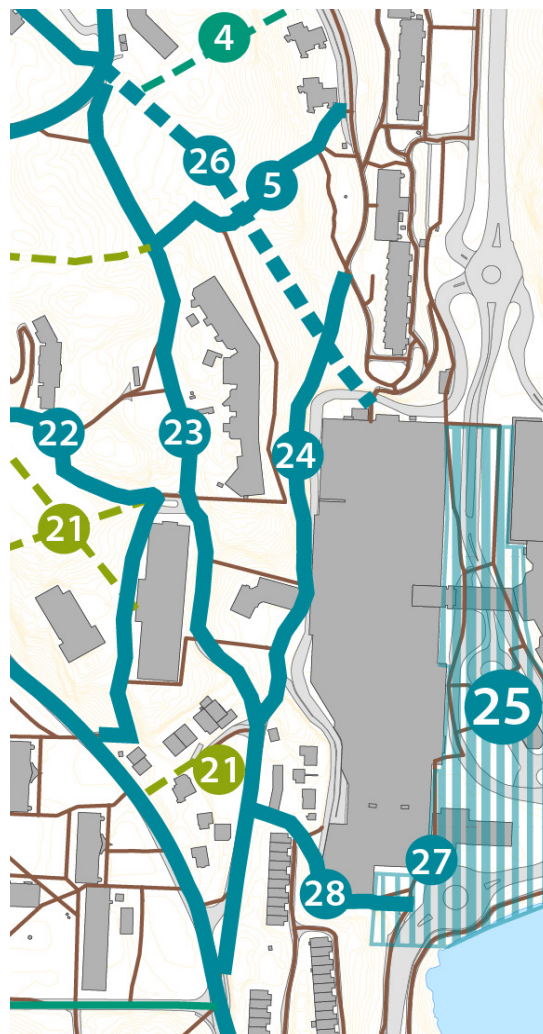
Gangveien vil kunne kobles til gangveien opp mot skolene, og dermed kunne bli en skolevei.

Prioritering

Tiltaket vil ha effekt for mange og lede til viktige målpunkt. Det bør **prioriteres høyt**.

24

Sti på vestsiden av Vestkanten

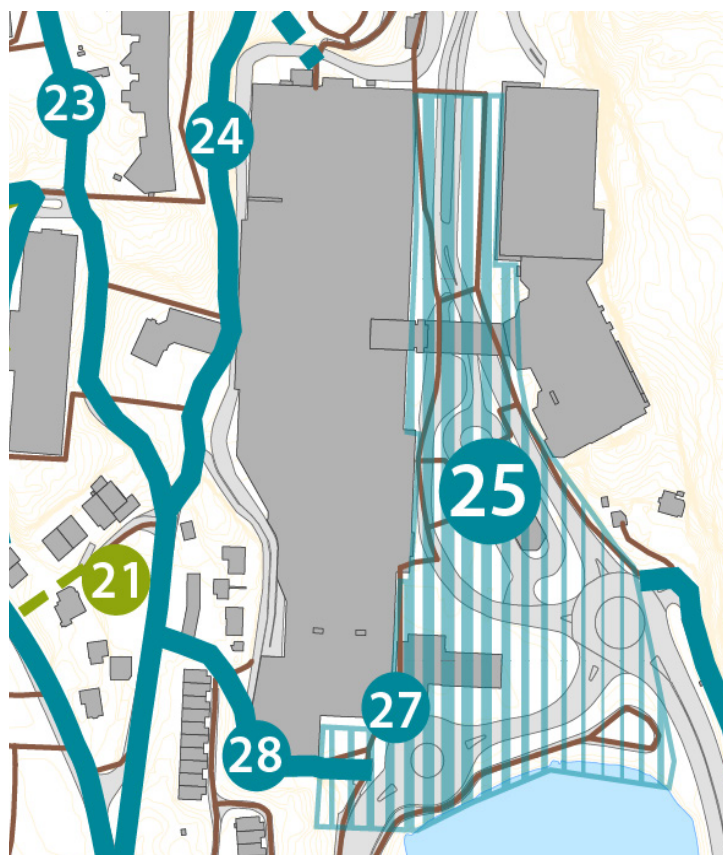


Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Stien starter ved Elvetun ungdomshus, og fortsetter videre langs baksiden av Vestkanten og fortsetter mot Lyderhorn borettslag. Stien er i nokså dårlig stand, den er steinete og ligger skjult til bak ungdomshuset. Stien har noen bratte partier (opp mot 20 % stigning) På vestsiden av stien er det en skråning opp mot Loddefjord skole, på østsiden veien inn til parkeringen til Vestkanten. Ferdselsareal er på omtrent 2 meter, men det er en del kratt på vestsiden som gjør at den oppleves smalere. Stien er en del av <i>definert sykkelnett</i> (Sykkelstrategi 2019-2030).	Delvis kommunal eiendom, delvis privat eiendom	Kortsiktige tiltak bør være å legge et annet dekke som gjør stien mer tilgjengelig og installere belysning. Det bør også vurderes tiltak med hensyn til stigningen, men på grunn av terrenget vil det være vanskelig å legge om stien til å få et lavere stigningsforhold. Andre kompensierende tiltak, som repos, bør vurderes. Det bør vurderes samarbeid med tiltak for sykkel, siden denne stien er lite tilrettelagt for begge trafikantgrupper. Det bør etableres en gangforbindelse mellom denne stien, og stien som går på østsiden av Loddefjord skole. Dette ville ført til nokså stor avstandsreduksjon, dersom man skal gå fra vestsiden av Vestkanten opp mot Frieda Fasmer sykehjem.	Denne stien har et stort potensial til å være en viktig gangforbindelse i sentrale deler av Loddefjord, siden den binder sammen viktige målpunkt, og er et alternativ til å bruke Elvetun, som går gjennom uteområdet til barneskolen. Oppnådd grad av forbedring vil være nokså stor med disse tiltakene, og dette bør derfor prioriteres høyt.

Sentrumsområdet

25

Generell ombygging
av sentrumsområdet



Beskrivelse

Gangveiene i Loddefjord sentrum er få, og tilsvarer ikke de målene/kravene til gangveier/byrom som er beskrevet i KPS 2015 og KPA 2018 (GåbyenBergen). Sentrum oppleves som først og fremst bygget for biltrafikk, ikke fotgjengere. Det er ikke kvartalsstruktur. Veganlegg og store bygninger dominerer sentrumsområdet, og utgjør store barrierer for gående.

Reguleringsplanen fra 2009 med senere endringer viser flere gangforbindelser som ikke er etablert. Disse viser en kvartalsstruktur gjennom den sørlige delen av området. Ombyggingen av kollektivterminalen, og utvidelsen av Vestkanten kjøpesenter har ikke tatt hensyn til disse og bygget de igjen, uten å gi de fullgode alternativer. Det er også vist etablering av et torg, som kunne gitt et godt byrom. Dette området er i dag brukt til kollektivterminal.

Gangveiene som finnes i sentrumsområdet er stort sett fortaulangs hovedveiene, som i nord er dobbeltsidig, og lenger sør ensidig. Det er ingen tverrforbindelser som forbinder sentrum med omkringliggende skolesenter og boligområder, utover gjennom kjøpesenteret i vest. Fortauet leder i nord til Lyderhorn borettslag, i sørøst mot Sildaberget, og i sørvest langs rv. 558.

Eierforhold

Veiene er offentlig eid, resten av området er privat eiendom.

Sentrumsområdet



Vurdering

Det er mange tiltak som kunne blitt vurdert for å utvikle området på de gående sine premisser, både kortsiktige og langsiktige. Ideelt sett bør biltrafikken legges om, for å få ned årsdøgntrafikken i sentrumsområdet. Det bør gjennomføres langsiktige tiltak for at Loddefjord sentrum skal oppleves som en Gåby.

Et utgangspunkt kan være å transformere Lyderhornsveien og rv. 558 om til gater, gjennom:

- Oppstramming av veianlegg med strammere veigeometri, og ombygging til fotgjengerprioriterte miljøgater med tosidig fortau og mange krysningspunkter (Nesttunvegen kan være et godt forbilde)
- Rundkjøringer bør ombygges til kryss, med smalere veibredde slik at krysningsavstand for gående blir kortest mulig
- Det bør opprettes flere krysningspunkter ved rv. 558 som gir tilgang til Bjørndalspollen

Andre langsiktige tiltak som bør vurderes for å forbedre gangforholdene:

- Høykvalitet utforming av gangveier og oppholdsrom, med for eksempel steindekke, beplantning og møblering.
- For en urban gatestruktur bør gatens sideareal brukes til torg

Kortsiktige tiltak for å forbedre gangforholdene raskt, og skape bedre byrom:

- Parkeringssanering på parkeringsplassen til Vestkanten på begge sider av Lyderhornsveien,
- Flere krysningspunkter for gående
- Dobbelttidig fortau gjennom hele området

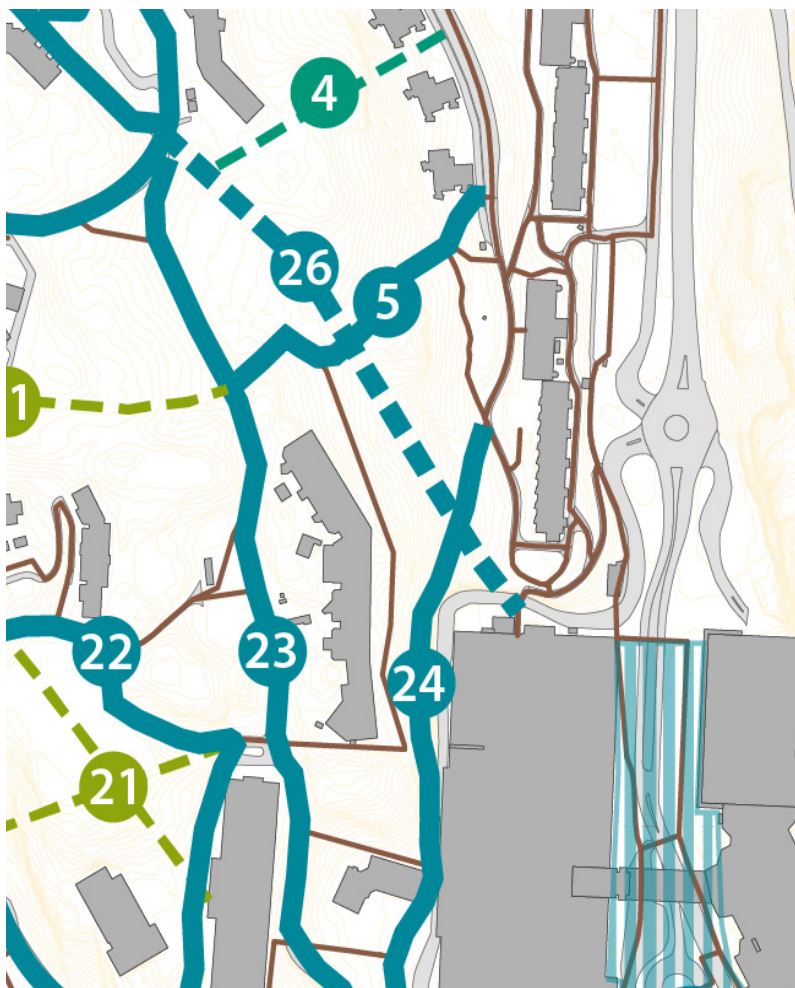
Dersom de regulerte gangforbindelsene og byrommene på grunn av nyere tiltak ikke lenger lar seg gjennomføre, må behovet vurderes om gjeldende områdeplan må revideres i sin helhet for å se hele byromstrukturen i sammenheng på nytt, der gående blir prioritert høyt.

Prioritering

På grunn av at dette er svært viktige gangforbindelser og byrom i Loddefjord bør dette **prioriteres svært høyt**.

26

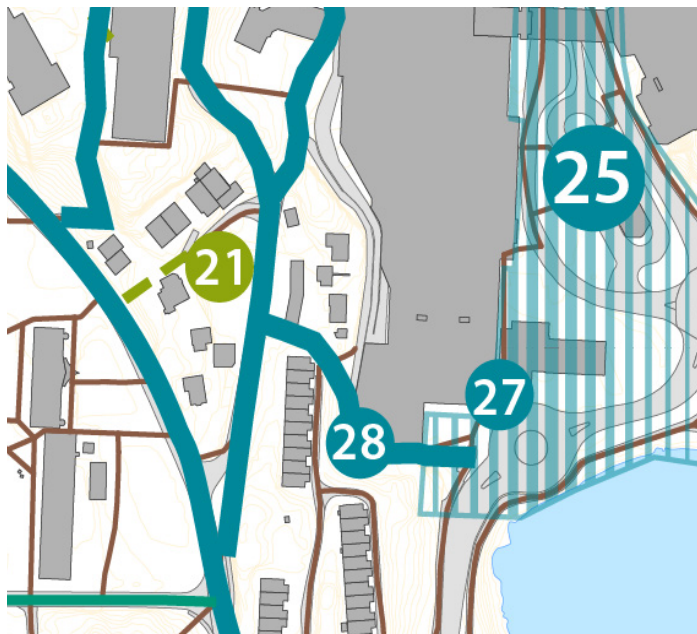
Generell ombygging av sentrumsområdet



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er ingen gangvei som leder direkte mellom FriedaFasmer vei og Vestkanten. Det er mange målpunkt og boliger i nærheten. Gangtilgjengeligheten i området er ikke særlig god, det er få gangveier, og de som finnes er bratte. Mellom Vestkanten og Frieda Fasmer er gangadkomst gjennom skoleområdet, noe som er uheldig, spesielt i skoletiden Området er til dels bratt.	Delvis kommunal eiendom, delvis privat eiendom	Det bør opprettes en gangforbindelse som knytter Frieda Fasmer sykehjem sammen med Vestkanten. En videreføring av forbindelsen opp til Stora-vatnet/ rv. 555, vil også gi en direkteforbindelse mellom to viktige kollektivknutepunkt. På grunn av stigning og hensyn til andre gangveier, er det nødvendig med videre arbeid og undersøkelser før en anbefaling om type løsning og plassering blir gitt.	På grunn av at dette kan bli en viktig gangforbindelse som knytter sammen viktige målpunkt, og at det bor mange i nærheten, bør dette tiltaket prioriteres høyt.

27

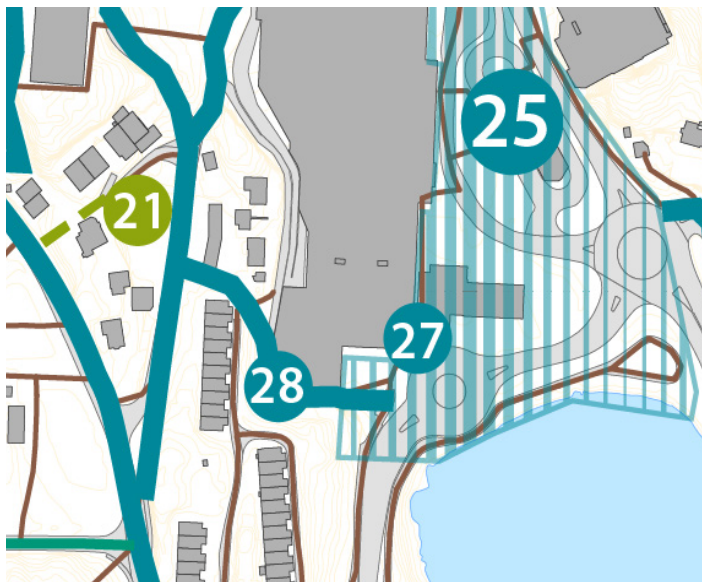
Ny gangforbindelse mellom bensinstasjon og gangvei langs Vestkanten



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er ingen gangforbindelse mellom området sør for bensinstasjonen, og gangveien som går langs Vestkanten. Området er sperret igjen med gjerde. Det er stigningsforskjell mellom de to områdene.	Privat eiendom	Det bør opprettes en gangforbindelse her. Dette kan være en gangvei, eller en trapp. Dette vil medføre en avstandsreduksjon, og leder til kollektivterminal og Vannkanten. På grunn av at dette er på privat eiendom vil dette kreve å inngå en avtale med grunneier om opprettelse og drift av gangveien. På lang sikt bør en fremtidsrettet trasé vurderes som del av en helhetlig urbanisering og byutvikling.	Tiltaket ville ført til at gangtilgjengeligheten i sentrumsområdet ble bedre. Det bør derfor prioriteres høyt.

28

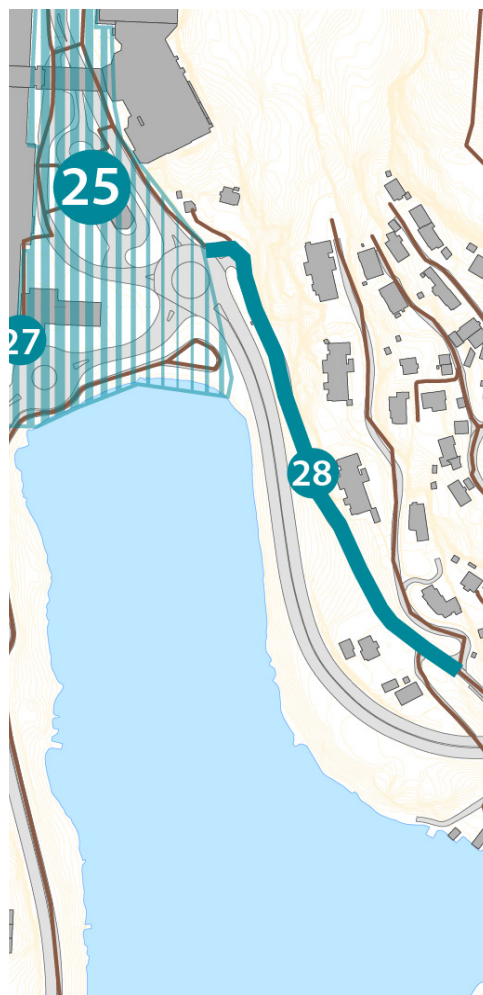
Trapp på Vestkanten



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er ingen gangforbindelse mellom området sør for bensinstasjonen, og gangveien som går langs Vestkanten. Området er sperret igjen med gjerde. Det er stigningsforskjell mellom de to områdene.	Privat eiendom	Det bør opprettes en gangforbindelse her. Dette kan være en gangvei, eller en trapp. Dette vil medføre en avstandsreduksjon, og leder til kollektivterminal og Vannkanten. På grunn av at dette er på privat eiendom vil dette kreve å inngå en avtale med grunneier om opprettelse og drift av gangveien. På lang sikt bør en fremtidsrettet trasé vurderes som del av en helhetlig urbanisering og byutvikling.	Tiltaket ville ført til at gangtilgjengeligheten i sentrumsområdet ble bedre. Det bør derfor prioriteres høyt.

29

Sildaberget



Beskrivelse	Eierforhold	Vurdering	Prioritering
Det er få gangveier på Sildaberget. Dette er mye på grunn av store stigningsforskjeller. Området er en inngangsport til byfjellene, ved Skarpafjellet. Bjørndalsbakkener til dels bratt. Det ble bygget ensidig fortau samtidig med utbygging av boliger i 2013. Dette er den eneste gangveien til Loddefjord sentrum for beboere på Sildaberget, og er en av UU-forbindelsene. Fortauet dekker minstekrav til ferdselsareal (2 m), og har god standard med hensyn til dekke og belysning, men har til dels bratt stigning (opp mot 20 %) på store deler av strekningen.	Offentlig, kommunal vei	Kortsiktige tiltak bør være å etablere siderepos, siden det vil være vanskelig å gjøre noe med den bratte stigningen. Det bør også vurderes flere typer hvileplasser, som benker. Langsiktige tiltak bør være å vurdere om det er mulig med flere gangveier i området, siden veiene er smale og det er langt mellom tverrforbindelser. Dette krever videre undersøkelser, på grunn av store stigningsforhold og private eiendommer. Det bør blant annet vurderes om det er mulig å etablere en gangvei mellom enden av Bjørndalsbakken og Vannkantenbygget, dette ville gitt en stor avstandsreduksjon.	På grunn av at dette er den eneste mulige gangveien for beboere på Sildaberget, og at inngangsport til byfjell er et viktig målpunkt for mange, bør de kortsiktige tiltakene prioriteres høyt. De langsiktige tiltakene bør prioriteres lavt, og sees i sammenheng med mulig fortetting i området.