



# Stedsanalyse for **SKJOLD**

---

April 2022



BERGEN  
KOMMUNE

# Innhold

Innledning .....	s. 3-5
Kart 1 Oversikt .....	s. 6-7
Kart 2 Landskap og historie .....	s. 8-9
Kart 3 Bebyggelse .....	s. 10-11
Kart 4 Kommunikasjon og målpunkter.....	s. 12-15
Kart 5 Bo- og bymiljøutfordringer.....	s. 16-17
Kart 6 Anbefaling.....	s. 18-25
Kilder .....	s. 26

# Innledning

01.04.2022

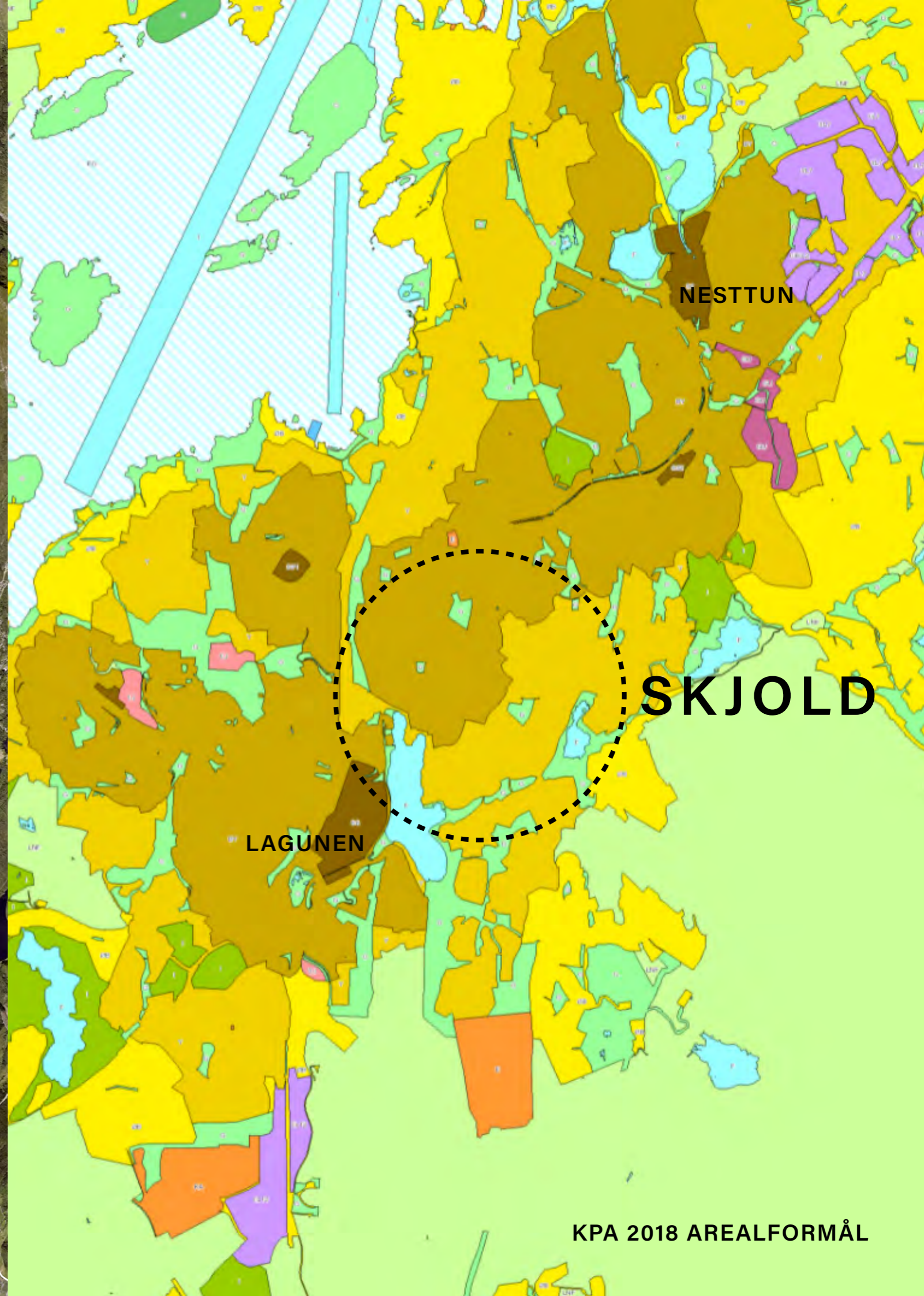
Analyseområdetets kjerneområde ligger nordøst for Apeltunvatnet, mellom Fanavegen, Apeltunvegen og Skjoldhøgda. Området er angitt som byfortettingssone og ytre fortettingssone i kommuneplanens arealdel 2018 (KPA2018)<sup>[1]</sup>, med kort avstand til sentrumskjernen ved Lagunen. Området har gangavstand til viktige funksjoner som bybane, buss, dagligvarebutikker, barnehager og skoler.

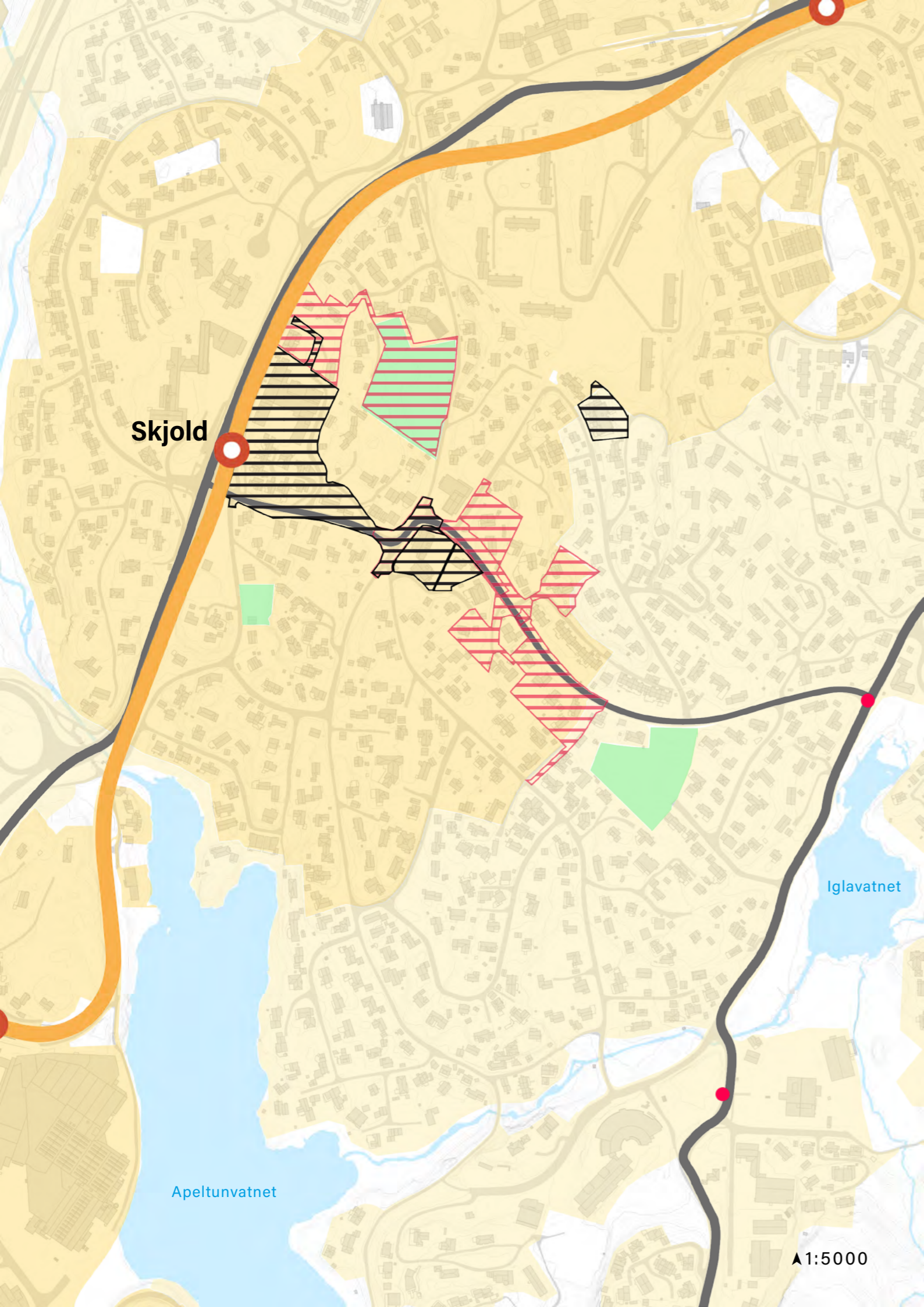
Stedsanalysen bygger på anbefalingene fra trafikkanalysen for Skjold. Sammen utgjør disse to dokumentene et kunnskapsgrunnlag med tematiske anbefalinger for et større område på Skjold. Hensikten med analysene er å gi et helhetlig og overordnet grunnlag for vurdering av planinitiativ og byggesaker.










KPA2018 stiller krav til innledende stedsanalyse i all ny planlegging. Stedsanalysen skal vise sammenhengen mellom planområdet og omgivelsene, og skal bidra til at området utvikler seg i tråd med overordnede strategier og prinsipper. Gjennom å synliggjøre utfordringer og muligheter skal den bidra til at nye prosjekter tar hensyn til og videreutvikler stedets særpreg og potensial.

Stedsanalysen skal beskrive planområdet og de nære omgivelsene, viktige målpunkter, kulturminner, topografi og landskap, viktige akser og spesielle særtrekk. Den vil avdekke behov for tilrettelegging for barn og unge, beboere, næringsvirksomhet og andre sentrale aktiviteter.

Denne stedsanalysen bygger på «Veileder for innledende stedsanalyse» til KPA, og består av en analysedel og en anbefalingsdel med tilhørende temakart. Denne stedsanalysen er mer omfattende enn en innledende stedsanalyse og kommer med tematiske anbefalinger for overordnet grep, bebyggelse, gater og byrom, og grøntstruktur. Kart 1 til 5 er en analyse av eksisterende forhold i området, mens kart 6A til 6D er Plan- og bygningsetatens anbefalinger til premisser for videre utvikling av området.





-  Pågående reguleringsplaner
-  Vedtatte reguleringsplaner
-  Sentrale grøntområder (KPA 2018)
-  Bybanestopp
-  Bussholdeplasser
-  Byfortettingssone (KPA 2018)
-  Ytre fortettingssone (KPA 2018)
-  Hovedveier i området
-  Bybane

## KART 1 Oversikt

Analyseområdet ligger på Skjold i Fana bydel, nordøst for Apeltunvatnet mellom Fritz C. Riebers veg, Apeltunvegen og Skjoldhøgda. Bybanestoppet Skjold ligger ved Fanavegen vest i analyseområdet, og stoppene Mårdalen og Lagunen terminal ligger henholdsvis nord og sørvest for området.

Området er angitt som byfortettingssone og ytre fortettingssone i KPA2018, med kort avstand til sentrumskjernen ved Lagunen. Innenfor området ligger også grønnstruktur som er definert i KPA2018. Området har gangavstand til viktige funksjoner som bybane, buss, dagligvarebutikker, barnehager og skoler.

Nærheten til bybanestopp og andre målpunkt gjør at det er aktuelt med fortetting. Det er en rekke pågående og nylig vedtatte reguleringsplaner i analyseområdet. Til sammen vil disse planene være med på å definere områdets karakter og utvikling.

### Pågående planprosesser:

70040000  
Fana. Gnr 40 bnr 187 mfl. Sætervegen

70090000  
Fana. Gnr 40 bnr 533 mfl. Hjortevegen

66100000  
Fana. Gnr 40 bnr 542 mfl. Hjortevegen

65700000  
Fana. Gnr 40 bnr 531 mfl. Hjortevegen

66320000  
Fana. Gnr 40 bnr 354. Sætervegen

### Vedtatte planer:








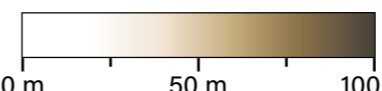
64910000  
Fana. Gnr 40 bnr 378 mfl. Stølsflaten

17160000  
Fana. Gnr 40 bnr 211 og 131. Sætervegen 12 og 14

62800000  
Fana. Gnr 40 bnr 189 mfl. Fanavegen 46-50

63960000  
Fana. Gnr 40 bnr 411 mfl. Dyrhaugen



-  Skrent
  -  Utsikt
  -  Treklynge/skog
  -  Hensynssone kulturmiljø
  -  Bygninger fra før 1944
  -  Kulturminner
  -  Landskapsdrag
- Høyde over havet:
- 
- 0 m      50 m      100 m



Osbanen ved Krohnhagen, ca. 1898  
Foto: N. N. Sontum

## KART 2      Landskap og historie

Fra Skjoldhøgda heller landskapet ned mot Apeltunvatnet i sørvest og gir området gode solforhold. Det kupert terrenget med mange små koller skaper flere landskapsrom, små skrenter og utsiktspunkter. Området preges av boliger, hager og veier, samt grøntområder i form av rekreasjonsområder og skog.

Landskapet fremstår som grønt og frodig med flere sammenhengende treklynger, spesielt langs vann og elveløp. Deler av Apeltunvassdraget, fra Iglavatnet til Apeltunvatnet, er et viktig grøntdrag og en viktig passasje for gytefisk. Rundt boligene er det også flere sammenhengende hager som bidrar til det grønne preget på Skjold. Nord for analyseområdet ligger Nordåsvatnet og Skjoldbukta som er offentlige rekreasjons- og friluftsområder.

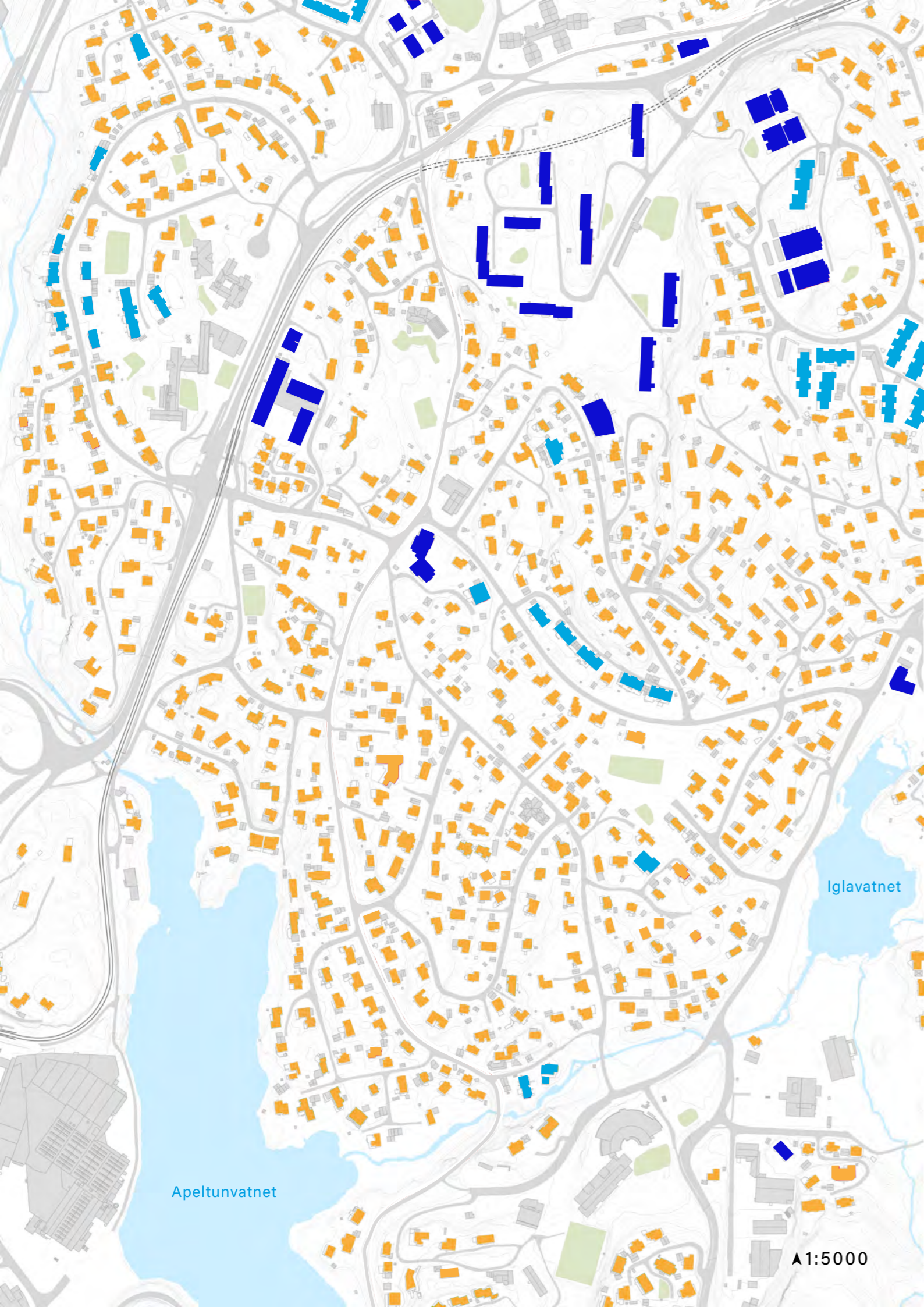
Av kulturminner er det tre områder som markeres; Bygningstiljøet rundt Fana Blikk<sup>[2]</sup>, en eldre lemstove ved Skjold kirke, og det vedtaksfredete Råheimstova<sup>[3]</sup>. Det er flere bygg i området som ble oppført før 1940. Disse er markert i kartet med gult omriss. I KPA2018 er Fanavegen, Harevegen og Apeltunvegen registrert med hensynsone kulturmiljø - historiske veifar. Osbanetraseen er registrert med hensynsone kulturmiljø - historisk jernbanetrase.



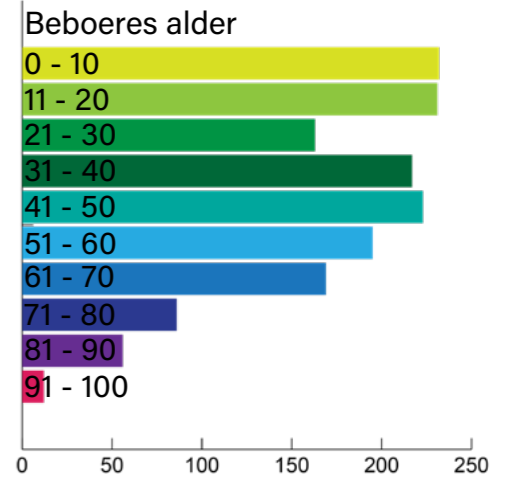
Iglavatnet



Apeltunvassdraget mellom Iglavatnet og Apeltunvatnet



- Enebolig og tomannsbolig
- Rækkehus og flermannsboliger
- Større boligbebyggelse
- Annen bebyggelse



## KART 3 Bebyggelse

Bebyggelsen på Skjold består hovedsakelig av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus, mens leiligheter utgjør omkring 25 % av boligene<sup>[5]</sup>. Bygningene i området er for det meste lave trehus på mellom én og tre etasjer, omkranset av hager som bidrar med grønne lunger i området.

De omkringliggende boligområdene har nokså lik typologi som analyseområdet, med unntak av noen større volumer i form av blokk- og rekkehusbebyggelse i nord. Dette gjør at områdets bebyggelse har en homogen struktur. De aller fleste som bor på Skjold bor i småhusbebyggelse.

Bygningene i analyseområdet stammer hovedsakelig fra 1950- og 1960-tallet, da den største delen av utbyggingen på Skjold skjedde. Dette var først og fremst eneboligbebyggelse, mens blokkbebyggelsen i nord kom på 1970-tallet. Siden har det hovedsakelig vært mindre fortettinger, med unntak av noen store utbygginger på Smørås og Nøttveit på 1990-tallet og frem til i dag.

Aldersfordelingen blant beboerne på Skjold bærer preg av at det bor mange barnefamilier der. De to største aldersgruppene er 0-10 og 11-20 år, tett etterfulgt av 41-50 og 31-40 år. Det er betydelig lavere andel unge voksne og eldre personer som bor der. Beboerne har generelt høy utdannelse og høy inntekt.<sup>[5]</sup>



Store hager vendt ut mot bolig gatene



Rekkehus



Blokkbebyggelse med private grøntarealer

▲1:5000



- Bybanestopp
- Bussholdeplasser
- ▬ Hovedveier
- ▬ Barriere vei
- ▬ Sykkelstrateginett
- Gangavstand 10 min. fra Skjold
- Gangavstand 20 min. fra Skjold
- Bybane
- Rekreasjonsområder
- Skoler og barnehager
- Handel
- Næringsområde

## KART 4A Kommunikasjon og målpunkter

Bybanen er en viktig del av kollektivtilbudet på Skjold med de fire nærliggende stoppene Skjoldskiftet, Mårdalen, Skjold, og Lagunen. Skjold bybanestopp ligger ved krysset mellom Fanavegen og Sætervegen, og mesteparten av analyseområdet ligger innenfor ti minutter gangavstand til dette stoppet. Bybanen har hyppige avganger mot både Bergen sentrum og Bergen lufthavn, med reisetider på henholdsvis 30 og 14 minutter til disse to stedene.

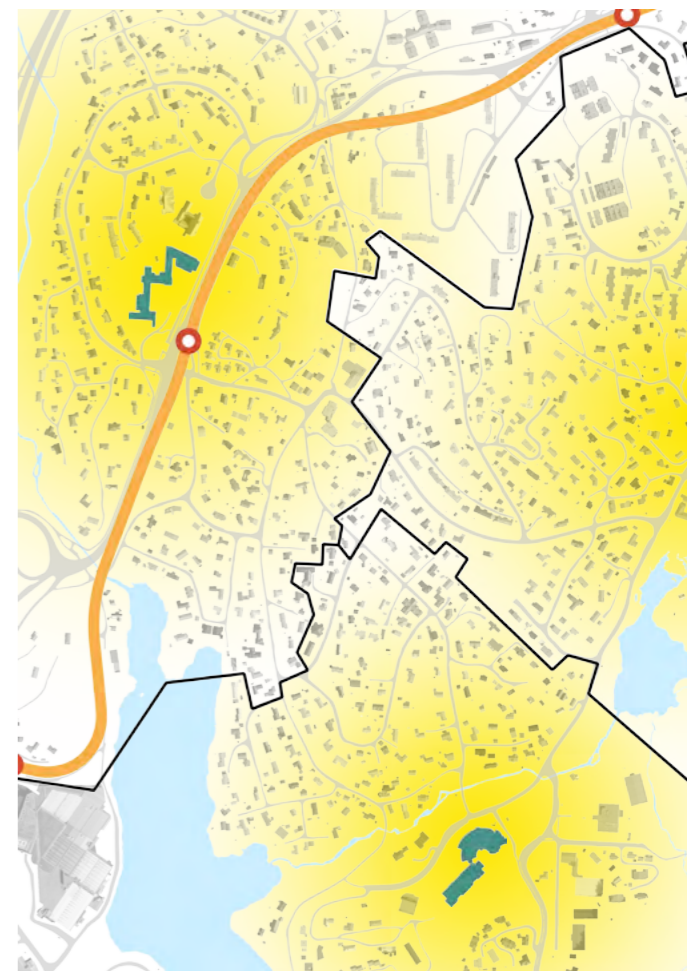
På østsiden av analyseområdet går busslinje 76 på Apeltunvegen mellom Nesttun terminal og opp til snuplassen på Nøttveit, med avganger hver halvtime. Ved Lagunen Storsenter ligger også Lagunen terminal. Herfra går det mange forskjellige busslinjer til store deler av Bergen, inkludert direktebuss til Bergen busstasjon som tar 18 minutter.

I det nye boligprosjektet Skjoldhagen, like ved Skjold bybanestopp, finner man en kafé, to restauranter, en interiørbutikk, en kiropraktor og en eiendomsmegler. Omtrent 300 meter fra bybanestoppet ligger Skjold senter med en dagligvarebutikk, en frisørsalong og en skjønnhetssalong. På Apeltun og ved Mårdalen bybanestopp er det også dagligvarebutikker. På vestsiden av Apeltunvatnet – ca. 850 meter fra Skjold bybanestopp – ligger Lagunen Storsenter med over 200 virksomheter, og på Nordås har Kilden Senter 17 butikker og tjenester.

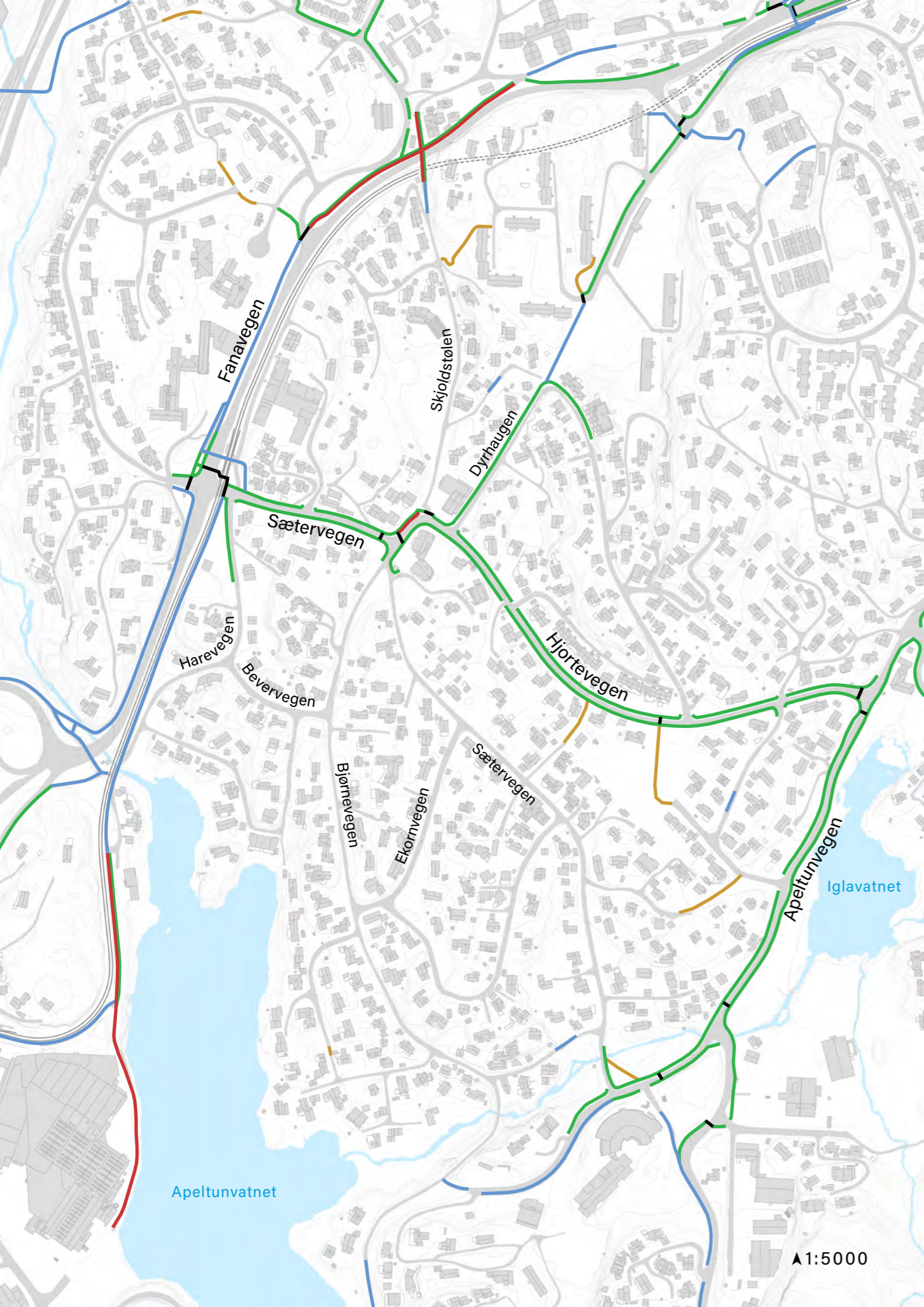
Sykkelstrategien for Bergen 2020-2030 peker ut flere traseer som prioritert sykkelnett<sup>[6]</sup>. Innenfor analyseområdet går disse langs Fanavegen, Harevegen, Bevervegen, Bjørnevegen, Skjoldstølen, Hjortevegen, og Apeltunvegen. Det er i dag varierende grad av tilrettelegging på de forskjellige veiene.

Det finnes flere ulike friluftstilbud innenfor eller i nærheten av analyseområdet. Ved Hjortevegen/Dådyrvegen er det en grusbane og en lekeplass, i Skjoldstølen er det et større grøntområde med grusbane og en barnehage med lekeplass, og i Harevegen er det en lekeplass. Ved Mårdalen bybanestopp og på Slåtthaug er det idrettspark, og i Skjoldabukta er det en populær badestrand.

Analyseområdet er delt opp i tre barneskolekretser for Skjold skole, Apeltun skole, og Smørås skole. Dette er illustrert med avstander på kartet under. Hele området tilhører Rådalslien ungdomsskolekrets, men også Slåtthaug skole ligger i nærheten. Av videregående skoler er Slåtthaug vgs og Nordahl Grieg vgs ved Lagunen de to nærmeste.



Kart over skolekretsene med avstand fra barneskoler.



- Fortau
- Gang- og sykkelvei
- Sykkelvei
- Fotgjengerovergang
- Sti

## KART 4B Kommunikasjon og målpunkter

Tilrettelegging for fotgjengere på Skjold er mangelfull. Få gater og veier har fortau eller langsgående gang- og sykkelvei. Det kan være vanskelig å krysse gatene på grunn av få gangfelt. De mindre bolig gatene er smale, og det er lite plass til utvidelse med fortau.

Langs Fanavegen er det tosidig gang- og sykkelvei fra Søråskrysset til Skjold bybanestopp. Videre er det ensidig gang- og sykkelvei til Skjoldlia, hvor det går over til en 300 meter lang sykkelvei med fortau forbi Fana Blikk. Fra Kalgane ved Søråskrysset og opp til Fana Blikk er det planlagt sykkelvei med fortau på østsiden av Fanavegen og bybanen<sup>[7]</sup>.

Langs Sætervegen/Hjørtevegen mellom Fanavegen og Apeltunvegen, samt langs Apeltunvegen ned til Apeltun skole, er det tosidig fortau med ca. to meter bredde på det meste av strekningen. Det er derimot få kryssingsmuligheter for fotgjengere; Hjørtevegen har kun én fotgjengerovergang på et 600 meter langt strekke.

Det finnes noen få bilfrie tverrforbindelser på Skjold. Dette er hovedsakelig smale stier eller tråkk med behov for oppgradering. For å få et mer finmasket gangnett med kortere gangavstander er det behov for flere tverrforbindelser. I tillegg kan det vurderes å stenge enkelte gater for gjennomkjøring med bom for å skape prioriterte gangforbindelser.

Bjørnevegen, Sætervegen og Skjoldstølen er i dag problematiske for fotgjengere på grunn av smale tverrsnitt og mye blandet trafikk. For disse gatene bør det derfor gjennomføres tiltak for å bedre forholdene for myke trafikanter.

Trafikkanalysen for Skjold<sup>[8]</sup>, utført av Asplan Viak i 2021, viser til flere ulike tiltak for veinettet i området. Dette innebærer utbedring av Hjørtevegen med utvidelse av fortau, stenging av Sætervegen mellom Bjørnevegen og Ekornevegen, utvidelse av Bjørnevegen, omlegging av kryss mellom Skjoldstølen og Hjørtevegen, samt diverse kryssutbedringer for å bedre trafikksikkerheten ved kryss og avkjørsler. Se trafikkanalysen for mer utfyllende beskrivelse av tiltakene.

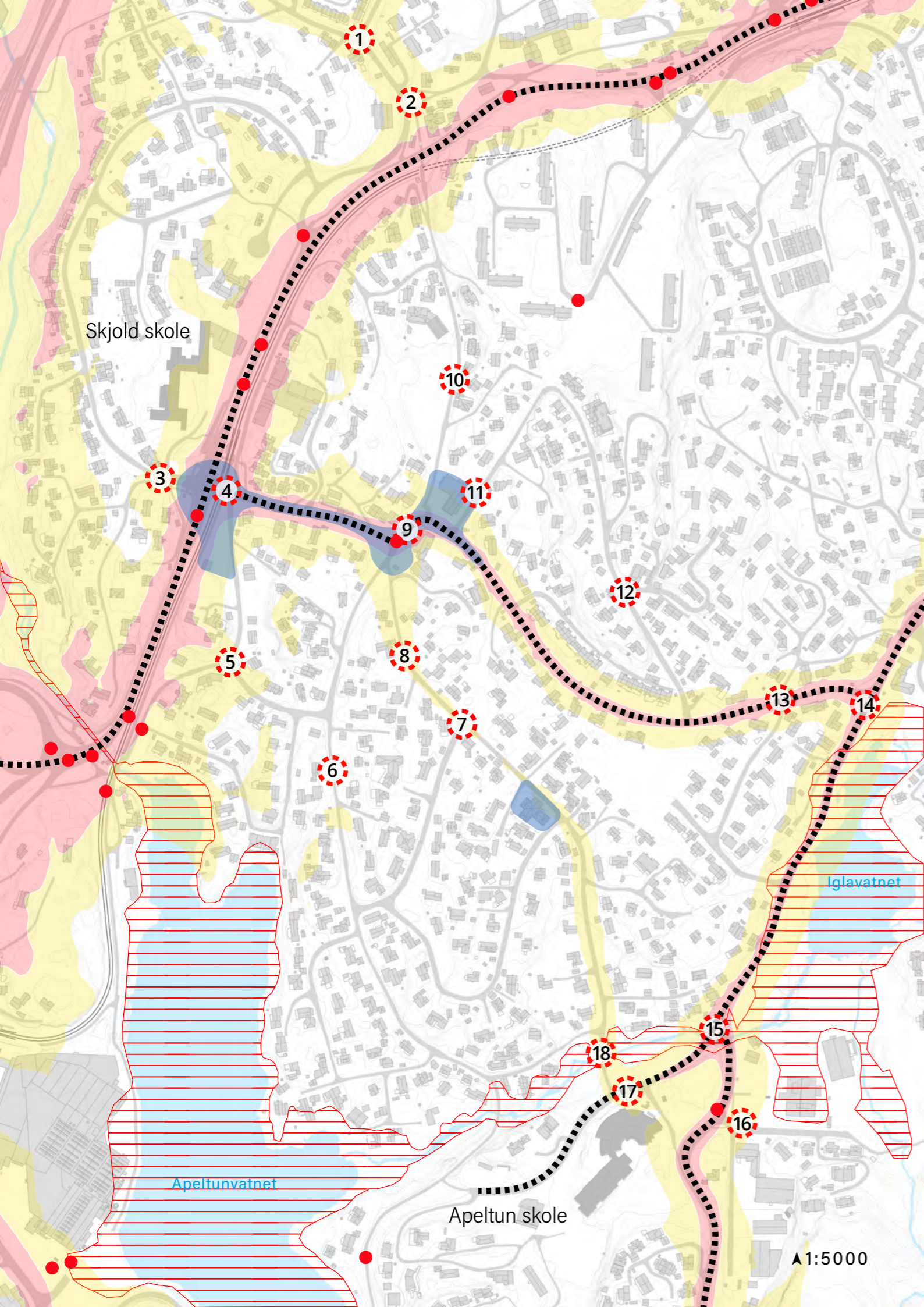


Sykkelvei med fortau i Hjørtevegen ved Skjold senter



Midlertidig veisperring i Sætervegen ved Apeltun skole





- Rød faresone for støy (KPA 2018)
- Gul faresone for støy (KPA 2018)
- Faresone 200-årsflom (KPA 2018)
- Mindre attraktive byrom
- X Trafikale utfordringer
- Trafikkulykker
- Barriere vei

## KART 5 Bo- og bymiljøutfordringer

Analyseområdet på Skjold er omkranset av hovedveier. I vest ligger Fanavegen (fv. 582) og i øst ligger Apeltunvegen (fv. 5190). Disse møtes på Skjoldskiftet i nord sammen med E39 og Hardangervegen (fv. 587). Gjennom analyseområdet går i tillegg Hjortevegen, som har relativt mye trafikk i forhold til dens funksjon som samlevei, og dette medfører en del støy. Lengre vest går motorveien Fritz C. Riebers veg (rv. 580), som høsten 2022 blir en del av E39.

Samtlige boliger som ligger langs de nevnte hovedveiene ligger i rød eller gul støysone. Spesielt langs Fanavegen er rød støysone fremtredende. Trafikksituasjonen er verst i rushtiden, da Skjoldskiftet er en flaskehals og trafikken hopper seg opp langs Fanavegen, Apeltunvegen og Hjortevegen. Slik nærhet til veitrafikk kan medføre støy- og luftveisplager. Ifølge folkehelseoversikten for Bergen kommune fra 2019 hadde Skjold skole høyest andel barn med luftveisplager ved skolestart<sup>[5]</sup>. Ellers gjør Skjold det gjennomsnittlig eller bedre i de fleste kategorier, som blant annet omhandler helse, livsstil, sosiale forhold, økonomi, og utdanning.

Trafikkmengden på hovedveiene, i kombinasjon med få kryssingsmuligheter, gjør at veiene oppleves som fysiske og psykiske barrierer som splitter boligområdene. I Hjortevegen mellom Bjørnevegen og Apeltunvegen er det kun én fotgjengerovergang på en strekning på 600 meter, og i Fanavegen er det opp mot 500 meter mellom kryssingsmulighetene.

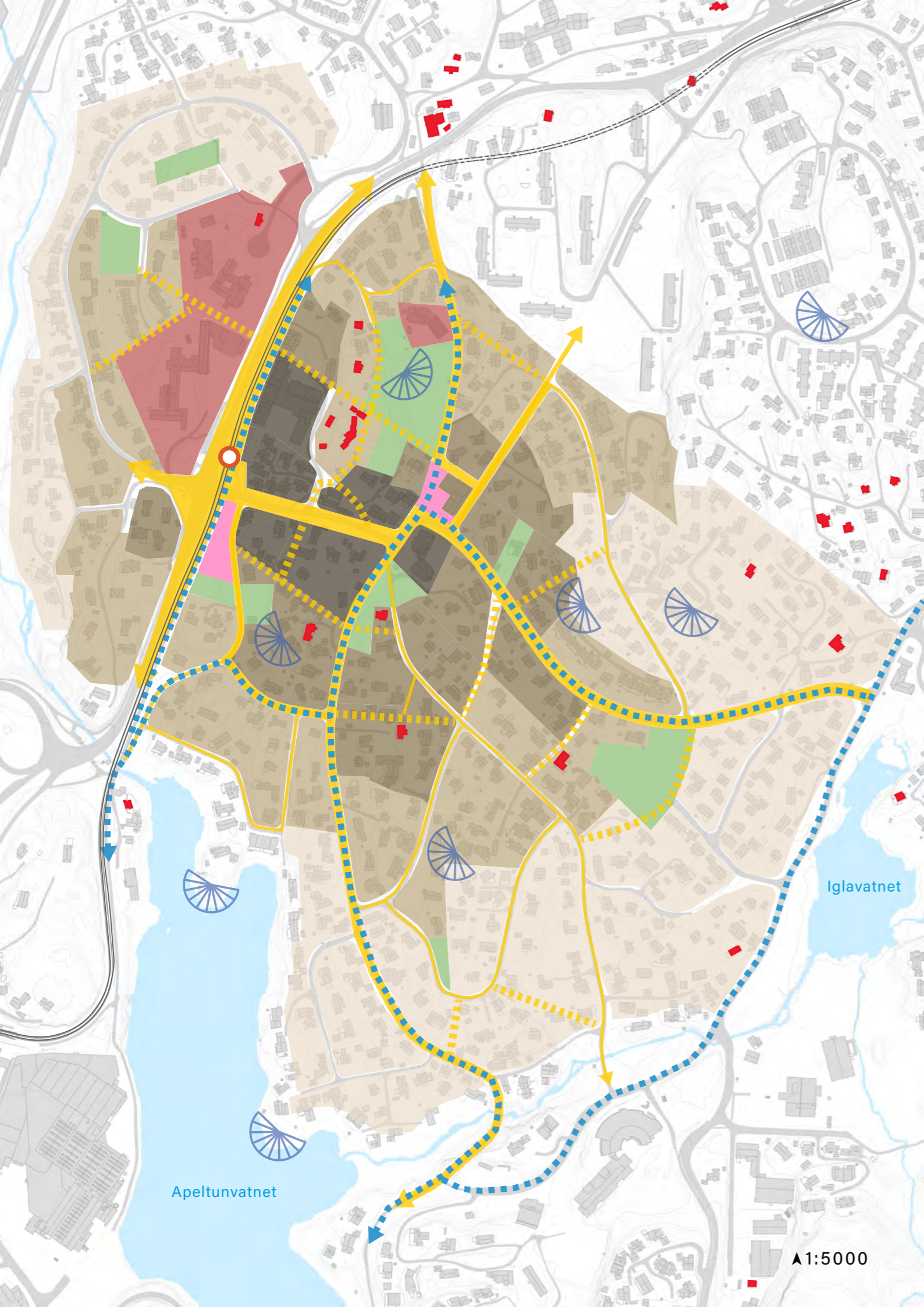
Mens Sætervegen/Hjortevegen har sammenhengende tosidig fortau mellom Fanavegen og Apeltunvegen, er de øvrige gatene i området hovedsakelig smale og med blandet trafikk. Enkelte strekninger har asfaltert bredde på ned mot tre meter. Flere kryss og svinger har i tillegg dårlig sikt, og kan oppleves som svært utrygge for myke trafikanter. Til tross for den lave opplevde tryggheten er det svært få trafikkulykker med myke trafikanter. Hoveddelen av trafikkulykkene er påkjørsel bakfra mellom biler i Fanavegen<sup>[9]</sup>.

Det er to byrom innenfor analyseområdet som kan betegnes som «mindre attraktive». Parkeringsplassen rundt Skjold helsehus består av et mindre næringsbygg omkranset av asfalt og betong på en parkeringsplass. Bygget har næring i førsteetasje, men inaktive fasader. Strekingen fra pendlerparkeringen ved Skjold bybanestopp og opp til Skjold senter består av mange parkeringsplasser, mye biltrafikk og støy, og lite fotgjengervennlige omgivelser. Langs Sætervegen er det høye rekkverk som separerer kjørebane og fortau, og det er dermed ikke mulig å krysse veien. Samtlige veikryss langs strekingen oppleves som uoversiktlige og utrygge.

Apeltunvassdraget, mellom Iglavatnet og Apeltunvatnet, er merket som faresone i KPA2018 på grunn av flomfare. Dette er en videreføring av NVE sin sone for 200-årsflom. Flomsone omfatter ikke analyseområdet i særlig stor grad, men det har vært relativt hyppige overvannsproblemer i området, og det er dermed viktig likevel å ta hensyn til faresonen.

### Trafikale utfordringer (fra trafikkanalysen<sup>[8]</sup>):

1. Uoversiktlig kryss med mye trafikk
2. Bratt skolevei med mye trafikk
3. Foreldre som stopper bilen på fortauet ved skolen
4. Mye kø og uoversiktlig veikryss
5. Biler med høy fart, dårlig sikt i kryss
6. Høy fart på biler og sykler, svært smal vei
7. Dårlig sikt i kryss
8. Smal vei med dårlig sikt og mange skolebarn
9. Uoversiktlig kryss med mye trafikk
10. Utrygg strekning med mye sykkeltrafikk
11. Utrygg varelevering, lastebil sperrer hele veien
12. Dårlig sikt i kryss, høy fart
13. Dårlig sikt i kryss
14. Høy fart og mye trafikk i uoversiktlig kryss
15. Dårlig sikt i kryss og manglende gangfelt
16. Manglende gangfelt
17. Konflikt mellom gående og kjørende til skolen
18. Midlertidig veisperring, scootere med høy fart



- Sone A: Høy tetthet og maksimum 3-4 etasjer
- Sone B: Middels tetthet og maksimum 3-4 etasjer
- Sone C: Middels tetthet og maksimum 2-3 etasjer
- Sone D: Lav tetthet og maksimum 1-3 etasjer
- Bebyggelse med offentlige formål
- Bygninger fra før 1940, SEFRAK og kulturminner
- Offentlige grøntområder
- Viktige byrom og akser
- Sykkelstrategi-nettverk
- Torg
- Utsiktspunkter
- Bybanestopp

## KART 6A Anbefaling

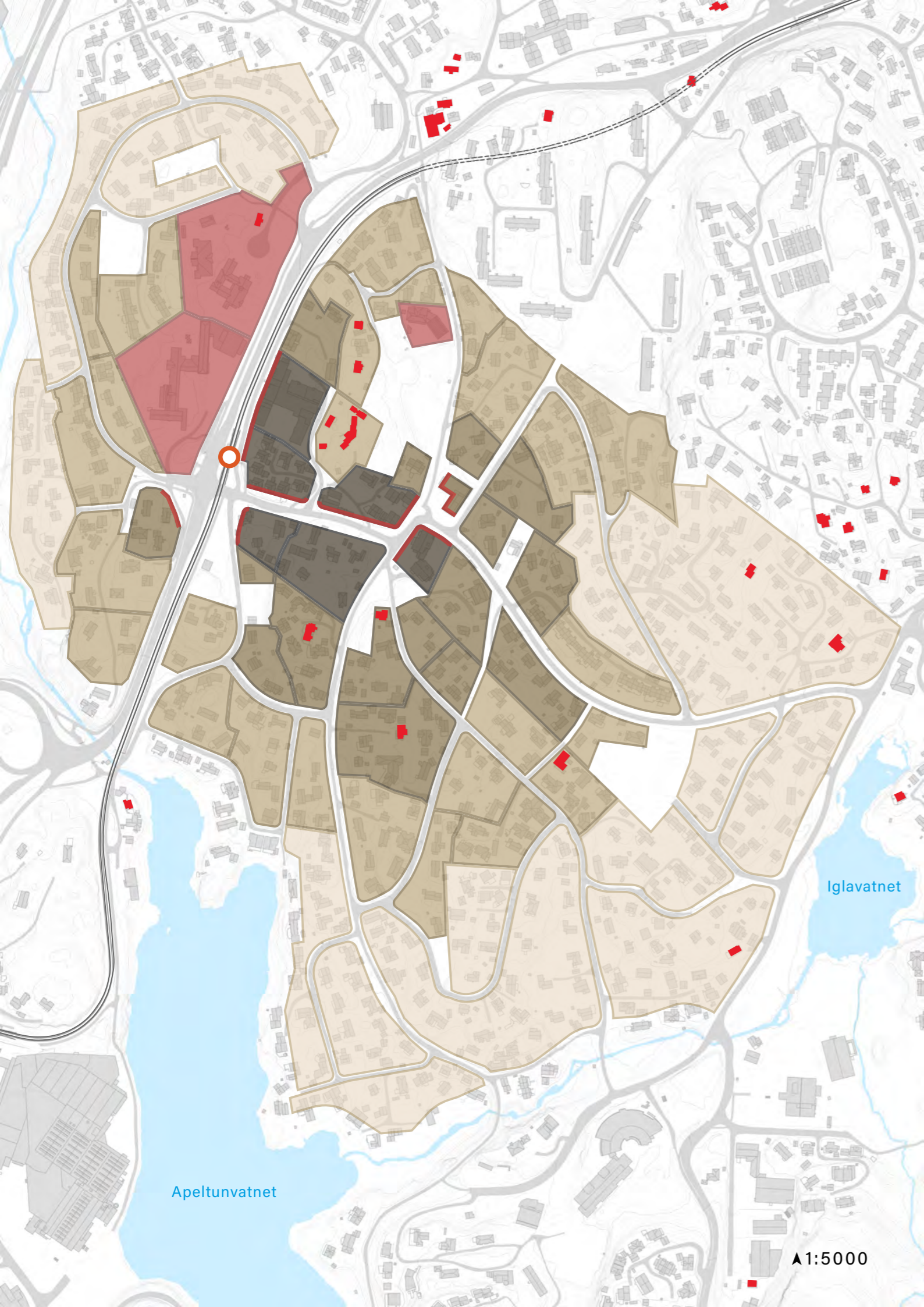
### Overordnet grep

Det anbefales fire bebyggelsessoner basert på sonene i KPA2018. Disse er lagt opp med utgangspunkt i gangavstand til Skjold bybanestopp og er tilpasset terrenghøyder og omkringliggende bebyggelse. Sone A strekker seg inntil ca. 300 meter fra bybanestoppet, noe som tilsvarer rundt fem minutters gange. Sone B og sone C strekker seg inntil henholdsvis ca. 450 og 600 meter fra bybanestoppet. Sone D dekker de øvrige delene av analyseområdet. Hver sone representerer en grad av tetthet i den fremtidige bebyggelsen. Tettheten bør være høyest rundt bybanestoppet og langs vestre del av Sætervegen, og trappes gradvis ned mot de øvrige sonene.

For å bedre forholdene for myke trafikanter anbefales et nytt gatenettverk med oppgraderte kryss og tverrsnitt. Spesielt Sætervegen og Hjørtevegen gjennom sone A og B bør oppgraderes til attraktive bygater - som kontrast til dagens veipreg. Dette innebærer brede tosidige fortau, eget tilbud for syklende, gatetrær og eventuell møblering. Bjørnevegen, Bevervegen og Harevegen er viktige forbindelser som bør få bedre tilrettelegging for gående. I tillegg bør det etableres flere gangforbindelser mellom de ulike bolig gatene og -områdene.

Det anbefales to sentrale møteplasser i form av torg - et ved bybanestoppet og et ved Skjold senter. I tilknytning til disse torgene bør det være offentlige funksjoner og aktive førsteetasjer. Rundt de to torgene og langs første del av Sætervegen legges det opp til aktive fasader med innslag av næringsvirksomhet og lokaler for offentlige tjenester. Dermed kan gatene aktiviseres, og det skapes byliv. På torgene blir det da mulighet for eksempelvis uteservering. Man unngår da også å ha boliger i første etasje inntil trafikkerte områder.

Det er i dag få offentlige grøntområder på Skjold, siden mesteparten av grøntområdene er private hager. Det anbefales å sette av flere områder til offentlige parker og andre grøntarealer. I tillegg til dette vil det komme private og halvprivate grøntområder i forbindelse med utbygging av nye boligprosjekter. Eksisterende grønnstruktur og områder med viktig biologisk mangfold som Iglavatnet, Apeltunvatnet og Apeltunvassdraget skal ivaretas ved videre utvikling av området.



- Sone A: Høy tetthet og maksimum 3-4 etasjer
- Sone B: Middels tetthet og maksimum 3-4 etasjer
- Sone C: Middels tetthet og maksimum 2-3 etasjer
- Sone D: Lav tetthet og maksimum 1-3 etasjer
- Bebyggelse med offentlige formål
- Bygninger fra før 1940 og kulturminner
- Aktive fasader
- Bybanestopp

## KART 6B Anbefaling

### Bebyggelse

Tettheten og antallet etasjer bør være høyest rundt Skjold bybanestopp, for så å gradvis trappes ned mot de omkringliggende områdene, for å skape en naturlig overgang mellom urbane og suburbane strøk. I sone A og B bør øverste etasje være tilbaketrukket fra fasaden, eventuelt i form av saltak.

**Sone A** representerer høy tetthet og bør bestå av boligkvarterer med leiligheter av ulik størrelse og innslag av næring eller offentlige tjenester i første etasje.

I **sone B** anbefales det lavblokker som en overgang mellom tette boligkvarterer i sone A og småhusbebyggelsen. Boligene bør bestå av leiligheter, townhouses og byvillaer, men kan ha innslag av rekkehus og flermannsboliger. De bør omkranses av grønne fellesområder og hager.

**Sone C** bør bestå av rekkehus og flermannsboliger med egne hager og innslag av felles uteområder. Det bør være lav tetthet og spesielt god tilpasning til omkringliggende bebyggelse.

I **sone D** bør det kun foregå eplehagefortetting eller oppføring av nye eneboliger, flermannsboliger og mindre rekkehus.

Sone A, B og C er delt opp i tomter som anbefales planlagt og/eller utbygd samtidig. Utbyggingen på en tomt skal alltid tilpasses omkringliggende bebyggelse, uavhengig av tettheten gitt i denne anbefalingen, for å sikre harmonisk fortetting i et område med sterk utbyggingspress. Utviklingen bør først skje i sone A, for så å trekke seg ut i de andre sonene.

En større utbygging med boliger på Skjold vil gi behov for en utvidelse av skole- og barnehagetilbudet. Plasseringen av slike tjenester må vurderes videre.

Bygninger fra før 1940 og kulturminner bør i størst mulig grad bevares på bakgrunn av at de fremhever Skjolds historie fra før den storstilte boligutbyggingen på 1950-tallet.

#### Referanseprosjekter sone A:



Sæter Hage, Oslo  
Foto: Neptune Properties



Holtet Horisont, Oslo  
Foto: Neptune Properties

#### Referanseprosjekter sone B:



Snargangen, Oslo  
Foto: A-Lab



Vallastølen, Bergen  
Illustrasjon: En Til En Arkitekter

#### Referanseprosjekter sone C:

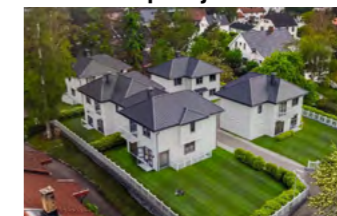


Raschs vei 49-53, Oslo  
Illustrasjon: Code Arkitektur



Odd Husbys veg 5, Trondheim  
Illustrasjon: Voll Arkitekter

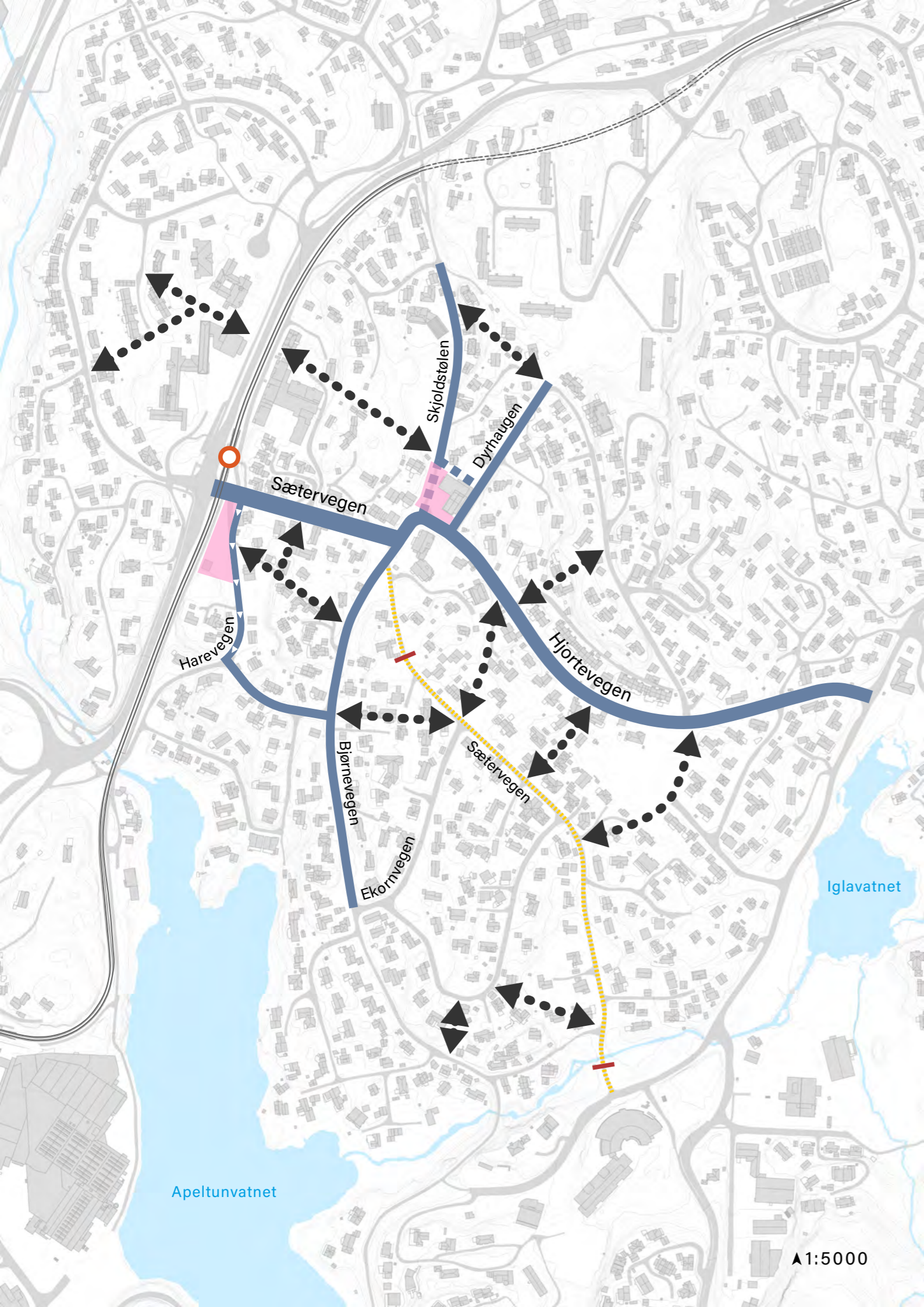
#### Referanseprosjekter sone D:



Ringshusveien 3, Oslo  
Illustrasjon: Nils Haugrud



Frits Kiærs vei 18, Oslo  
Illustrasjon: Driv Arkitekter



- Torg
- Gater som bør oppgraderes
- Harevegen - envegsregulert mot syd
- Skjoldstølen - to alternativer for trasé
- Prioritert akse for gående
- Tverrforbindelser som bør opparbeides
- Stenging av gater
- Bybanestopp

## KART 6C Anbefaling

### Gater og byrom

Det anbefales å etablere et mer finmasket byromsnettverk med gater og torg, der Sætervegen/Hjørtevegen fremstår som en hovedgate som passerer to torg. De to torgene vil tilby ulike kvaliteter, og begge vil bidra til å skape mer byliv og mer tilhørighet til Skjold som lokalsenter. Det ene torget er plassert på dagens pendlerparkering ved bybanestoppet, og vil fungere som et attraktivt møtepunkt for folk som kommer med bybanen. Her bør det etableres trær og annen vegetasjon for å skjerme mot Fanavegen og bybanetraseen.

Ved Skjold senter og starten på Hjørtevegen anbefales det et lokaltorg der det i dag er parkeringsplass. Her bør det legges opp til uteservering og andre tilbud for økt aktivt byliv. Torget og Hjørtevegen bør utformes slik at det inviterer til lav hastighet og prioriterer for myke trafikanter.

Stedsanalysen anbefaler at hovedgaten Hjørtevegen/Sætervegen i større grad blir oppgradert til en bolig-/miljøgate<sup>[10]</sup>. Gaten bør ha brede fortau og egen løsning for syklende, samt møbleringssone langs de aktive fasadene. Hvilken sykkelløsning som er best egnet må avklares i reguleringsplanene. Det er en fordel at løsningen er sammenhengende. Bjørnevegen mellom Sætervegen og Ekornvegen bør utvides med minimum énsidig fortau<sup>[11]</sup>.

For å redusere antallet konfliktpunkter anbefales det å begrense fordelingen av biltrafikk ut mot hovedgaten Sætervegen/Hjørtevegen:

- Sætervegen vurderes stengt for biltrafikk mellom Bjørnevegen og Ekornvegen<sup>[11]</sup>
- Sætervegen stenges permanent mot Apeltunvegen<sup>[12]</sup>
- Harevegen envegsreguleres mot syd og krysset med Sætervegen legges lengre bort fra Fanavegen
- Ved transformasjon rundt Skjold senter vurderes krysset mellom Skjoldstølen og Hjørtevegen omlagt mot Dyrhaugen<sup>[13]</sup>

Det bør også gjennomføres kryssutbedringer enkelte steder for å øke sikt og redusere blindsoner<sup>[14]</sup>.

For å skape et mer finmasket fotgjengernett må det etableres flere tverrforbindelser og fotgjengeroverganger med god belysning. Disse kan gjøre det enklere og tryggere å ferdes til fots og med sykkel på Skjold. Det vil også redusere gangavstand, noe som videre kan bidra til å redusere biltrafikken. Det anbefales også å fremheve Sætervegen mellom Bjørnevegen og Apeltunvegen som en prioritert akse for gående. Her bør biltrafikken reduseres og bedre tilrettelegging for gående etableres.

#### Eksempel på utforming av torg ved Skjold bybanestopp:



Lilleaker torg, Oslo  
Foto: Damian Heinisch/Grindaker



- Opparbeidede offentlige grøntområder
- Eksisterende uberørt grøntstruktur
- - - Grøntkorridorer
- Bybanestopp

## KART 6D Anbefaling

### Grøntstruktur

Det er i dag mangel på felles grøntområder på Skjold. Derfor legger anbefalingen opp til å etablere flere offentlige parker. Disse vil kunne benyttes til lekeplasser, idrett eller annen rekreasjon, og de vil spille en avgjørende rolle etter hvert som bebyggelsen blir tettere.

For å ivareta biologisk mangfold og et naturmessig preg, anbefales det å bevare de resterende treklyngene på Skjold. Noen av disse stammer fra før den omfattende boligutbyggingen på 1950- og 1960-tallet, og er en del av historien til Skjold. Det finnes også enkelte arter av forvaltningsinteresse og vernede naturområder som bør hensyntas og eventuelt skjermes for inngrep.

For å komplimentere treklyngene og de offentlige parkene anbefales det å etablere grøntkorridorer på tvers av tomte- og eiendomsgrensene. Disse bør bestå av ulike typer trær og busker som tilbyr mat og ly for dyr og insekter, og kan eksempelvis etableres gjennom eller langsmed nye byggeprosjekter. Dette vil være med på å styrke det grønne preget på området samtidig som at det fremmer biologisk mangfold ved at dyr og insekter kan forflytte seg mellom ulike grøntområder. Grøntkorridorene vil også binde sammen Apeltunvassdraget i større grad enn i dag.



Hjortevegen grusbane



Skjoldstølen grusbane



Hage i Sætervegen 11

# Kilder

1. Bergen kommune, 2018. Kommuneplanens arealdel 2018 (KPA 2018):  
<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018>
2. Opus Bergen, 2017. Kulturminnedokumentasjon Fana Blikk:  
<http://docplayer.me/108364238-Kulturminnedokumentasjon-fana-blikk-sist-revidert.html>
3. Kulturminnesøk. Råheimstova:  
<http://kulturminnesok.no/ra/lokalitet/87180>
4. Byantikvaren i Bergen. Kulturminnegrunnlag Bybane Nesttun-Rådal:  
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V91426>
5. Bergen kommune, 2019. Folkehelseoversikt – Levekår og helse i Bergen:  
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V74690>
6. Bergen kommune, 2020. Sykkelstrategi for Bergen 2020 – 2030:  
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V451649>
7. Fana, gnr. 40, bnr. 1714 m.fl., Osbanen og Fanavegen, sykkelstamveg Bergen, delstrekning 2, Arealplan-ID 62870000
8. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold.
9. Statens Vegvesen. Vegkart. Kartlag «Trafikkulykke»:  
<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>
10. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold, kapittel 5.4.2.
11. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold, kapittel 5.4.3.
12. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold, kapittel 5.4.4.
13. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold, kapittel 5.4.8.
14. Asplan Viak, 2021. Trafikkanalyse Skjold, kapitler 5.4.5-5.4.7.