



Til
BKMB - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2022/20646-54
Saksbehandler: Karen Høstmark
Dato: 15.05.2023

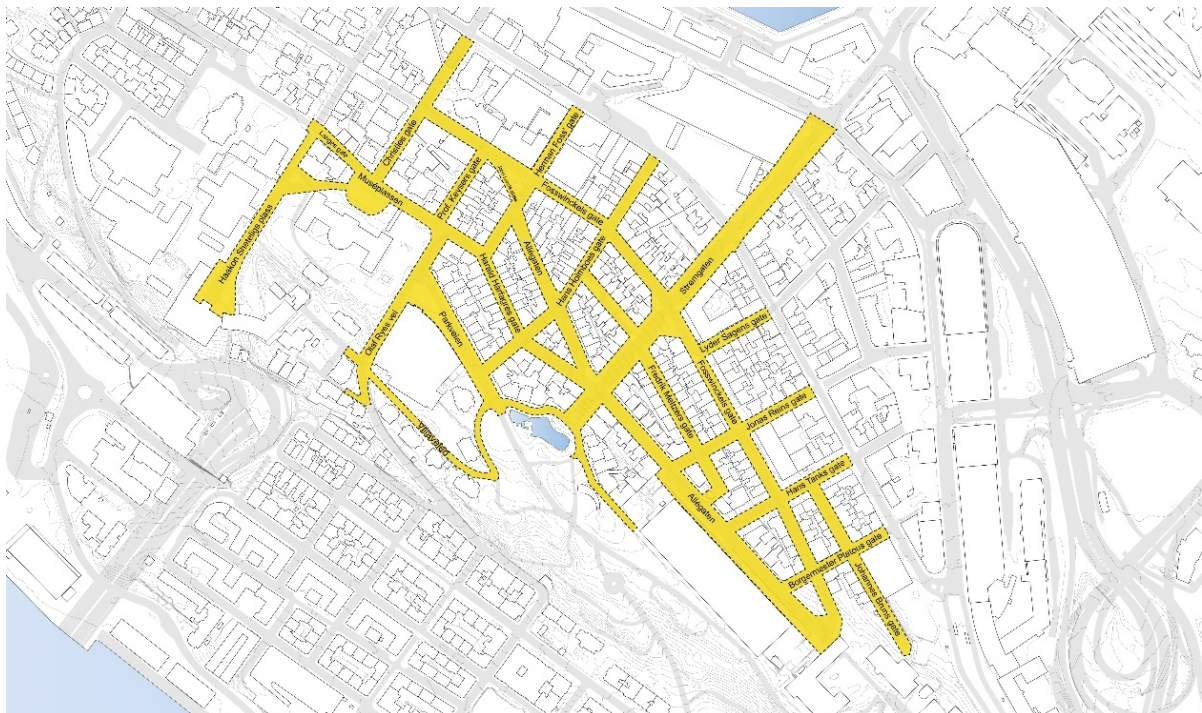
Fra
Plan- og bygningsetaten

Forslag til gatebruksplan anbefales vedtatt Nygårdshøyden sør, PLAN-2022/20646

Om gatebruksplanforslaget

Plan- og bygningsetaten har utarbeidet forslag til gatebruksplan for Nygårdshøyden sør i Bergenhus bydel. Gatebruksplanen omfatter offentlig gategrunn mellom Nygårdsgaten og Nygårdsparken, inkludert Haakon Sheteligs plass, Christies gate og Strømgaten.

Gatebruksplanen er et samarbeidsprosjekt mellom Bergen kommune og BIR Nett AS, og har vært ledet av en styringsgruppe med representanter fra Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten.



Figur 1: Gatebruksplanområdet markert i gult

Gatebruksplanen er en temaplan som avklarer kjøremønster og arealbruk i gatene, samt overordnede prinsipper for møblering og materialbruk. Den er ikke et juridisk dokument som en reguleringsplan etter Plan- og bygningsloven, men følger en tilsvarende behandlingsprosess med politisk behandling og offentlig høring.

Gatebruksplanen skal sikre en koordinert innsats fra kommunen, og illustrerer en langsiktig visjon for hele søndre del av Nygårdshøyden: et sammensatt bymiljø og sentralt boligstrøk, med flere lokale møteplasser, romslige areal for myke trafikanter, og begrenset bilkjøring. Som et forbilde i Gåbyen Bergen.

Tiltakene i gatebruksplanen vil bli gjennomført trinnvis over mange år, og hvert detaljprosjekt skal byggesaksbehandles med tilhørende varslings. Gatebruksplanen er derfor et fleksibelt verktøy, som gir rom for revideringer dersom det er behov.

Gatebruksplanen er utformet i tråd med overordnede planer, samt vedtak i Bystyret (sak 218-16, Bystyremøte 21.09.2016) i forbindelse med behandlingen av forrige Grønn Strategi, og Byrådsplattformen for 2019 – 2023 «Bergen – en god by for alle», hvor det står at «*Byrådet vil jobbe for et mest mulig bilfritt Bergen sentrum og opprette bilfrie soner i alle bydeler, og i områder som Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nordnes og Sandviken.*»

Analysene har vist at Nygårdshøyden er et område som gir et godt utgangspunkt for en fungerende hverdag uten privatbil. I tråd med bystyrets vedtak og overordnede planer anbefales det å redusere parkering innenfor gatebruksplanområdet. Dette åpner for endret bruk av offentlig gategrunn, og den lave trafikkmengden i området gjør det mulig å velge integrerte løsninger i mange gater.

Det anbefales å etablere flere gatetun og sambruksareal, tilrettelagt for lek og opphold. Disse gatene får et grønnere preg med åpne overvannsløsninger. Det er tillatt å stanse i gatetun for varelevering og lignende, men gateparkering skal saneres. Ved behov vil det kunne etableres HC-parkeringsplasser.

De lokale samlegatene, som utgjør hovedstrukturen i trafikksystemet på Nygårdshøyden i dag, er hovedsakelig anbefalt videreført. Disse gatene skal utformes som tradisjonelle bygater med tosidig fortau. Det anbefales at fortau på solsiden utvides for å forbedre forholdene for fotgjengere.

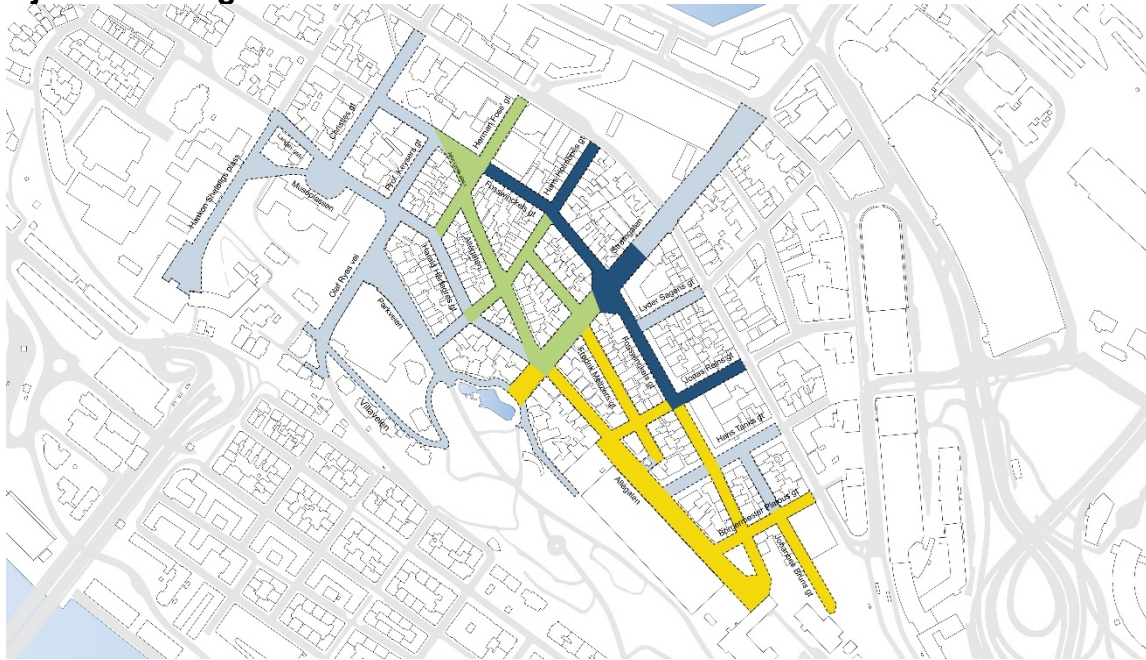
Det anbefales å legge til rette for sykling i tråd med sykkelstrategien. Allégaten sør og deler av Harald Hårfagres gate skal etableres som sykkelprioritert gate, hvor syklister og bilister deler vegbanen. Strekingen markeres med skilt og oppmerking, for å synliggjøre syklistenes rolle for andre trafikanter. I Harald Hårfagres gate, fra krysset ved Hans Holmboes gate skal det tilrettelegges for sykling mot envegskjøring, som i dag. I Strømgaten skal det etableres sykkelfelt. I øvrige tovegskjorte gater og gatetun anbefales sykling i blandet trafikk, og i gater med envegskjøring anbefales sykkelfelt mot kjøreretningen.

Parkering er primært anbefalt etablert i samlegatene. I dag er det plass til rundt 400 parkerte biler i området, og når alle de foreslåtte tiltakene er gjennomført vil det være plass til rundt 110. Parkeringen består av beboerparkering, bildeling, avgiftsplasser og HC-parkering. Reduksjonen vil skje trinnvis over flere år, etter hvert som tiltak skal gjennomføres i gatene.

I flere gater skal det legges til rette for nye løsninger for håndtering av overvann, samt bossnedkast og returpunkt for glass og metall.

Se gatebruksplanbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Gjennomføring



Figur 2: Tentative entreprisegrenser for utbygging av bossnett. Grønn – Entreprise 1, Blå – entreprise 2, Gul – Entreprise 3, Lyseblå – Uavklart

I deler av gatebruksplanområdet skal det etableres bossnett. Tentative entreprisegrenser for utbyggingen av bossnettet er vist i Figur 2, hvor Entreprise 2 har antatt oppstart våren 2024. For dette området skal Bymiljøetaten oppgradere gatenettet i tråd med gatebruksplanen.

Noen gater blir ikke berørt av innføringen av bossnettet, og det er uavklart når det vil gjennomføres tiltak i disse gatene. Disse gatene er markert med lyseblått, se Figur 2.

Planprosess og medvirkning

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring og offentlig ettersyn 02.07.2022. Høringen ble annonsert i avis 06.08.2022, med høringsfrist 20.09.2022. Det kom inn 28 private merknader og 11 uttalelser fra høringsinstanser. Disse er oppsummert og kommentert i merknads- og endrings skjema datert 05.05.2023.

I samarbeid med Bymiljøetaten, Bergen Vann og BIR Nett ble det arrangert et informasjonsmøte i Plan- og bygningsetatens lokaler onsdag 24.08.2022 som et ledd i høringen. Det var 59 påmeldte, og en oppsummering av møtet er vedlagt saken.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt på følgende tema:

1. Parkering
2. Trafikk/kjøremønster
3. Sykkeltilrettelegging
4. Rekreasjonsområder, gatetun og sambruksgater
5. Bomiljø
6. Materialbruk, lys og beplantning
7. Infrastruktur under og over bakken

Hovedtrekk i merknadene med fagetatens kommentar

1. Parkering:

Flere beboere uttrykker bekymring for fremtidig lav parkeringsdekning. Det påpekes at forslaget ikke viser hvordan parkeringsbehovet skal ivaretas. Det er ønsket om at beboerparkeringsplasser prioriteres, og at det tilrettelegges for ladeplasser til private el-biler. Parkering for håndverkere, bedrifter og gjester må ivaretas. Det pekes på viktigheten av å tilrettelegge for HC-parkeringsplasser på hele Nygårdshøyden, og at de fleste gateparkeringsplassene er i nedre del av gatebruksplanområdet. Alternativt parkeringstilbud i Bygarasjen og Grieg-garasjen er for langt unna og for dyrt. Det er ønsket om at kommunen tilbyr rimeligere parkering for beboere i området i nærliggende parkeringshus. Noen mener at bildeling ikke er fleksibelt nok, har liten effekt, og er for dyrt.

Kommentar:

I høringsforslaget var det estimert at det ville være rundt 130 tilgjengelige gateparkeringsplasser på offentlig grunn. I revidert forslag er dette estimatet redusert til rundt 110 plasser. Reduksjonen skjer primært fordi det er anbefalt å fjerne parkering og etablere gatetun i Jonas Reins gate og Haakon Shteligs plass.

Viser til kap. 3.5 Parkering og 4.7 Anbefalt parkering i gatebruksplanbeskrivelsen. Det har vært en jevn nedgang i antall utstedte boligsonekort i sone 2 (Nygårdshøyden) og 3 (Sydnes) siden 2015. I lys av fremtidig økning av utgifter knyttet til privatbilhold, sammen med satsing på gå- og sykkelinfrastruktur, kollektivtransport og deleløsninger, er det liten grunn til å tro at trenden vil endre seg. Dersom flere beboere går over til bildeling, vil det være relativt god parkeringsdekning.

Reduksjonen i gateparkeringsplasser på Nygårdshøyden vil skje gradvis over flere år, jf. figur 2. Det skal ikke gjennomføres tiltak i alle gater på nåværende tidspunkt, hvilket betyr at det i lengre tid vil være flere gateparkeringsplasser tilgjengelig enn gatebruksplanen tilsier. Det rom for revurdering av parkeringsnivå i fremtidige detaljprosjekt for området.

Gateparkeringsplasser er anbefalt plassert i samlegatene, som gir tilkomst til hele området og binder det sammen trafikalt. Det er nå god fordeling av tilgjengelig parkering innenfor rimelig gangavstand i området. Det er anbefalt parkering i Parkveien, Harald Hårfagres gate, Allégaten, Herman Foss' gate, Hans Holmboes gate, Strømgaten, Lyder Sagens gate, Han Tanks gate, Borgermester Platous gate og Johannes Bruns gate. Viser til illustrasjon 4.6 Ny tilgjengelig parkering og kap. 4.7 Anbefalt parkering på s. 47 i gatebruksplanbeskrivelsen.

Av tilgjengelig parkering på offentlig grunn er flesteparten boligsoneplasser. HC-parkeringsplasser og avgiftsplasser er plassert ved viktige målpunkt. Det er også avsatt plasser for varelevering. Gatebruksplanen legger føringer for bruk av offentlig gategrunn på Nygårdshøyden, og hvor mye areal som totalt kan avsettes til parkering. Fordelingen mellom boligsoneparkeringsplasser, varelevering, HC-parkeringsplasser og gjesteparkering kan revideres ved behov. Ladeplasser for el-biler er primært for bildelingstjenester. Bymiljøetaten har utarbeidet en ny ladestrategi for Bergen som er til politisk behandling. Som oppfølging etter vedtak skal etaten starte arbeidet med en handlingsplan som vil utrede muligheten for offentlige ladeplasser i boligsonene i sentrum.

Det er ikke planlagt nytt boligsoneanlegg i sentrum som kan kompensere for reduksjonen i offentlige gateparkeringsplasser. Det er et overordnet mål at bilbruken i

Bergen kommune skal reduseres. Det er bystyret som fastsetter takstene i de offentlige parkeringsanleggene.

2. Trafikkmønster:

Flere er imot forslag om tovegskjøring av Harald Hårfagres gate, som etter deres vurdering kan innebære en dobling i trafikken og økt trafikkstøy. Planen tar mer hensyn til biltrafikk enn bomiljøet. Flere er imot forslaget om at færre gater skal ta all trafikkbelastning, og mener at dette kan være trafikkfarlig. Det er bekymring for trafikkøkning i Parkveien, som følge av forslaget om envegskjøring i Hans Holmboes gates øvre del. Det foreslås å anlegge en grønn og bilfri akse fra Sydnes, via Muséhagen, Parkveien og Nygårdsparken til Store Lungegårdsvann. Det må legges til rette for varelevering, særlig UiB har mye vareleveranser til byggene sine, også med store kjøretøy. Tiltaket og gatestrukturen må ikke være til hinder for Campusbussen.

Innspill om at det bør være fartsgrense på 30 km/t i alle boligsoner. Endringen bør innføres som et strakstiltak, uavhengig av andre endringer og tiltak i området. Bekymring for økt trafikkbelastning i Herman Foss' gate, som er hyppig brukt av studenter på vei mellom forelesninger og lesesaler. Herman Foss' gate og John Lunds plass bør kunne bli et sammenhengende uteoppholdsareal, med attraktive næringslokaler i tilknytning til plassen.

Kommentar:

Merknader angående trafikkmønster i Harald Hårfagres gate er tatt til følge, og eksisterende envegsregulering videreføres. Endringen gjør at det ikke er mulig å etablere gatetun i Parkveien mellom Olav Ryes vei og Hans Holmboes gate. Men det er gode forhold for gående i Parkveien i dag, med brede fortau på strekningen mellom Muséhagen og Nygårdsparken. Se kap. 4.2 Anbefalt trafikkmønster og kap. 5.1 Formgivningsprinsipp. Eksisterende tovegsregulering i Hans Holmboes gate mellom Parkveien og Harald Hårfagres gate videreføres. Herman Foss' gates funksjon som samlegate, som gir adkomst og binder området sammen trafikalt, skal videreføres.

Det er lite trafikk på Nygårdshøyden i dag. Med anbefalt reduksjonen i offentlige gateparkeringsplasser antas det at den totale trafikkbelastningen i området vil bli mindre. Viser til kap. 4.5 Anbefalt trafikkhastighet og kap. 4.6 Trafikksikkerhet. Alle gater, gatekryss og annet kjøreareal skal gis en utforming som sikrer god trafiksikkerhet og god sikt i alle krysningspunkt.

Viser til kap. 4.7 Anbefalt parkering. Det legges til rette for varelevering på offentlig gategrunn i Lyder Sagens gate, Strømgaten og Allégaten. Tiltak i gatebruksplanen er ikke til hinder for tilkomst til eiendom/varemottak eller campusbussen.

Merknad om fartsgrense på 30 km/t er tatt til følge. Bymiljøetaten er vedtaksmyndighet og må følge opp anbefalingen.

3. Sykkeltilrettelegging:

Foreslått sykkelfelt i Strømgaten innebærer fjerning av parkeringsplasser. Sykkelfelt i gaten vil krysse annen trafikk flere steder, og skape farlige situasjoner, f.eks. ved varelevering og stans i gaten. Sykkelfelt i gaten fører syklistene inn i et utfordrende trafikkbilde ved Grieghallen, og Vill Plan AS og Statens vegvesen (SVV) viser til pågående regulering av Grieg-kvartalet, og ber om at utkjørsel til Strømgaten tas hensyn til i planleggingen av sykkelløsning i Strømgaten. SVV vil ikke godkjenne vist sykkelløsning for Strømgaten mellom Nygårdsgaten og Lars Hilles gate.

Det er ønsket om fartsreducerende utforming av sykkelinfrastruktur, og er bekymret for at syklist og el-sparkesyklist i høy fart skaper farlige situasjoner. Andre mener at sykkelfelt ikke hører hjemme i boligater i sentrum, og bør begrenses til hovedgater i lavere sentrumsstrøk og næringsområder.

For syklende som skal til nedre del av Nygårdshøyden er det mer naturlig å fortsette ned Allégaten enn å sykle via Harald Hårfagres gate.

Det bør vurderes å benytte deler av eksisterende tun- og parkanlegg til parkering av el- og lastesykler.

Kommentar:

I smale sentrumsgater er det ikke nok areal til alle trafikanter, i tillegg til parkering. Sikker tilrettelegging for sykling er prioritert foran gateparkeringsplasser, i tråd med vedtatte kommunale strategier: KPS 2015, KPA 2018, Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 og Grønn Strategi 2022-2030.

Bergen kommune skal tilrettelegge for sykling i kommunale gater på Nygårdshøyden, og anbefaler sykkelfelt i Strømgaten. Det anbefales et sammenhengende system fram til eksisterende sykkelveg i Lars Hilles gate, og gatebruksplanen viser at dette er mulig. Endelig konsept for sykkeltilrettelegging i Strømgaten vil bli valgt når gaten skal detaljprosjekteres.

Det er mulig å sykle i alle gater på Nygårdshøyden, men utpekte gater i Sykkelstrategien vil få bedre tilrettelegging. Allégaten nord skal etableres med rullevennlig brostein, men syklist må tilpasse seg gående ettersom den skal etableres som et gatetun.

4. Gatetun og sambruksgater:

Studentparlamentet mener at Gatebruksplanen ikke setter av tilstrekkelig areal for å skape urbane møteplasser som vil brukes aktivt, og mener John Lunds plass har større potensiale enn dagens bruk. Området bør utvides for å utvikle attraktive næringslokaler, møteplasser eller grønne områder ved omlegging av plassen med Herman Foss' gate og Fosswinckels gate.

Flere beboere viser til at det allerede er tilgang til store rekreasjonsområder med Nygårdsparken og Muséhagen. Disse er mer innbydende enn uteoppholdsareal i gater, og gatebruksplanen må sørge for gode gangarealer til parkene.

Erfaringen med sambruksgater er nedslående, de fungerer dårlig for alle trafikanter og blir i liten grad tatt i bruk. Manglende skille mellom gate og fortau kan skape farlige situasjoner, spesielt ift. sykler og el-sparkesykler.

Flere beboere er bekymret for at tilkomst med bil i gatetun blir vanskelig, også for HC- og taxi.

Flere beboere peker på manglende vedlikehold av eksisterende gatetun, og uttrykker skepsis til kommunens evne til å vedlikeholde flere. Det er ønske om bedre vedlikehold av eksisterende gater, tun og grøntareal med hyppigere renhold, rydding, reparasjon, trepleie, gatebelysning som fungerer og oppfølging av hus- og grunneiere for å sikre orden og vedlikehold. Andre viser til at velforeningen er inaktiv, og at det dermed er vanskelig å se for seg at beboere kan samles om vedlikehold og stell av området.

Kommentar:

Jon Lunds plass kan tilrettelegges for mer aktiv bruk, men det frarådes å etablere et sammenhengende gatetun over Herman Foss' gate og i Fosswinckels gate. Disse gatene er viktige for det overordnede trafikksystemet i området, se kap. 3.3 Trafikkmønster og kap. 4.2 Anbefalt trafikkmønster. Gatebruksplanen anbefaler bredere fortau, og envegsregulering gir et mer oversiktlig trafikkbilde i området.

Beboere på Nygårdshøyden har flotte, sentrumsdekkende rekreasjonsområder som Nygårdsparken og Muséplass i sitt nærområde. Samtidig er det mangel på gode uteoppholdsrom i tilknytning til bolig, ref. kap. 2.11 Byfornyelsen og bilfrie bydeler. Dette gjelder særlig i gater uten forhager. Gatebruksplanen legger derfor til rette for flere mindre lokale møteplasser i form av gatetun, som fyller en annen funksjon enn Nygårdsparken og Muséhagen.

I Bergen er det kun etablert to sambruksgater tidligere, i Kong Oscars gate mellom Vetrlidsallmenningen og Nygaten, og i Welhavens gate mellom Zetlitz gate og Wolffs gate. Erfaringer herfra viser at sambruksgater fungerer best der det er begrenset biltrafikk, og Nygårdshøyden anses som et egnet område. Løsningen krever hensynfull adferd av alle trafikanter.

Viser til kap. 4.4 Tilgjengelighet for biler og kap. 4.6 Trafikksikkerhet. Det skal være tilkomst til alle eiendommer, også i gatetun og sambruksgater.

En gatebruksplan gir ikke føringer for drift og vedlikehold. Drift og vedlikehold av offentlige byrom er avhengig av prioritering av tilstrekkelige driftsmidler. Merknader om manglende vedlikehold av eksisterende gater, gatetun og grøntareal tas til etterretning. I gatetun tar Bymiljøetaten over vintervedlikehold ihht. politivedtektene.

5. Bomiljø:

Flere beboere er bekymret for økt fraflytting av barnefamilier og eldre som en konsekvens av fremtidig lav gateparkeringsdekning i området, med økt «hyblifisering» som resultat. Flere ser dette som en utfordring i dag, med små utleieleiligheter og midlertidige beboere. Noen peker på at det er vanskelig for barnefamilier å kjøpe store nok leiligheter i området, og er bekymret for en aldrende befolkning.

Beboere er bekymret for at gatebruksplanen kun tar hensyn til unge og funksjonsfriske, og andre grupper som er mer avhengig av bil vil få en vanskeligere hverdag. Gateparkering fremheves som barnevennlig, og at barnefamilier har et større behov for bil. Noen beboere er bekymret for at flere gatetun vil bli nye arenaer for festing, og åpne for et stort omfang av uteservering og underholdning. Andre er bekymret for at et velfungerende bomiljø skal transformeres til en turistkulisse.

Kommentar:

Viser til kap. 3.6 Bomiljø i gatebruksplanbeskrivelsen. Bomiljøet er summen av mange ulike faktorer, og en gatebruksplan har bare virkemidler til å påvirke et fåtall av disse. Kvadratmeterpris, boligstørrelse, universell utforming av bolig, og utleie er utenfor gatebruksplanens formål.

Viser til kap. 3.5 Parkering i gatebruksplanbeskrivelsen med illustrasjoner. Illustrasjon 3.15 viser at det har vært en nedgang i antall utstedte boligsonekort for sone 2 og 3 (Nygårdshøyden og Sydnes), og sone 4 (Møhlenpris) siden 2015. Illustrasjon 3.16 viser elevtallsutviklingen ved Møhlenpris skole for samme periode, hvor det har vært en økning i antall elever. Det virker dermed ikke å være en direkte sammenheng mellom tilgjengelig parkering og antall barnefamilier i området.

Dersom flere beboere går over til bildeling, vil det være god parkeringsdekning for dem som har behov for bil i det daglige. Beboere med forflytningshemming kan søke om HC-kort, og HC-parkeringsplasser kan også opprettes i gatetun ved behov, og dersom forholdene tillater det.

Erfaring fra andre eksisterende gatetun i sentrum tilsier ikke at gatetun på Nygårdshøyden vil bli brukt til festing. Dersom dette skulle bli et problem, har politiet anledning til å gripe inn ved å håndheve politivedtektene for Bergen kommune. Her heter det at «*Enhver som ferdes på eller i umiddelbar nærhet av offentlig sted plikter å overholde nattero mellom kl. 23:00 og kl. 06:00*».

Gatebruksplanen behandler ikke uteservering som eget tema, og åpner ikke særskilt for dette. Det er et fåtall serveringssteder på Nygårdshøyden, og disse ligger primært i og i nærheten av Fosswinckels gate. Uteservering er søknadspliktig, og på kommunale gater er det Bymiljøetaten som behandler søknad. Tillatelse forutsetter at fremkommelighet i gater, gatetun og fortau er ivaretatt, i tillegg til visuelle kvaliteter. Skjenkebevilgning må søkes hos Kontor for skjenkesaker.

6. Materialbruk, lys og beplantning:

Flere naboer peker på utfordringer og negative konsekvenser av brolagte gater: økt støy, økte vibrasjoner som kan skade gamle bygninger, dårlig fremkommelighet for myke trafikanter og bilister, glatt brostein etter regn- og snøvær øker faren for fallulykker og personskader, og langvarig anleggsperiode med dårlig tilkomst til boliger.

Naboer er bekymret for at brosteinslagte gater vil føre til at syklister benytter fortauene framfor vegbanen. Foreslår å asfaltere gateløp, og anlegge fortau med heller og beplantning.

Naboer og UiB er bekymret for at gatemøblering og beplantning foran inngangsparti kan hindre universell tilgjengelighet, varelevering og nødvendig tilkomst til boliger og universitetets eiendommer. UiB har behov for varelevering utenfor Realfagsbygget.

Det er dårlig belysning i området, og en forbedring vil gjøre det triveligere og tryggere. Ønske om historiske gatelykter i Parkveien. Store trær og busker kan formørke gater. Planting av nye trær må byggesøkes for å sikre at boliger ikke mister dagslys og utsyn, eksisterende trær må bevares.

Kommentar:

Bergen har lang tradisjon for bruk av brostein i sentrumsgater, og i Kommunedelplan sentrums bestemmelse § 5.2 Byrommenes historiske forankring står det at: «*Byrom anlagt i industriell tid skal ha brostein som hovedmateriale.*»

Som følge av gatebruksplanen vil trafikkbelastningen i området bli lav i fremtiden. Sammen med innføring av fartsgrense på 30 km/t og andre fartsreducerende tiltak, antas det at støynivå og vibrasjoner ikke vil øke til skadelige nivåer. Entreprenør skal under hele anleggsperioden sikre god fremkommelighet i området, og til alle eiendommer.

En del av gatene i området er for bratte til å ivareta hensynet til universell utforming. Her er det kanskje ikke mulig å benytte natursteinsheller på fortau eller brostein i gaten, og alternativer som sikrer allmenn fremkommelighet i området må vurderes. Avbøtende tiltak som sitteplasser må også vurderes. Endelig beslutning om materialstandard må tas i videre detaljprosjektering, og er avhengig av prioritering og bevilgede midler til Bymiljøetaten.

I gater hvor det skal tilrettelegges for syklister skal rullevennlig brostein anvendes. I Strømgaten skal sykkelfelt asfalteres.

Alle gater i området skal utformes slik at alle kan orientere seg i, og ta seg fram uten fare. Gatemøblering og beplantning skal ikke blokkere hverken offentlige eller private inngangsparti eller varemottak. Det skal tilrettelegges for varelevering i Allégaten utenfor Realfagsbygget.

Det må utarbeides en belyningsplan for Nygårdshøyden, og gjenbruk eller rekonstruksjon av historiske gatelykter anbefales. Tiltaket er avhengig av prioritering og bevilgede midler til Bymiljøetaten.

Viser til kap. 5.4 Trær i gatebruksplanbeskrivelsen. Alle trær i området skal bevares. Ny vegetasjonsbruk må ses opp mot den historiske åpenheten i gatene, samt de private forhagene og Nygårdsparken. Det anbefales å etablere en trerekke langs hele Allégaten.

Nye trær skal plasseres på en slik måte at de ikke går på bekostning av myke trafikanter, ikke skaper mørke og skyggefulle byrom eller plasseres for tett på eksisterende bebyggelse. Viser til avsnitt om gjennomføring. Entreprise 1-3 skal detaljprosjekteres og byggesaksbehandles før gjennomføring. Noen gater skal det ikke graves i, og det er uavklart om det vil gjennomføres tiltak i disse gatene. Se Figur 2.

7. Infrastruktur over og under bakken:

Det er positivt at bossnett realiseres i hele området. Nabo ønsker ikke nedkast utenfor Allégaten 22, og viser til alternativ plassering ved krysset mellom Allégaten og Strømgaten. Studentparlamentet ber om at bossnedkast og returpunkt for glass og metall plasseres et annet sted enn Fosswinckels gate, og foreslår Nina Griegs plass som alternativ. UiB ønsker heller ikke renovasjonspunkt utenfor Realfagsbygg i Allégaten.

Kommentar:

Nedkastenes plassering er bestemt ut fra et brukerperspektiv, BIR Nett sine kriterier, gate- og byromsvurderinger og tekniske forhold som kabler og ledninger i bakken. Det er lite rom for endringer i forhold til anbefalt plassering av nedkastene.

Anbefalt bossnedkast i Allégaten er nærmere krysset i Strømgaten, utenfor bolig med høy sokkel og forhage, ikke nr. 22. Nina Griegs plass er for langt unna boliger som skal benytte returpunktet. Så vidt mulig skal bossnedkast heller plasseres foran næringsbygg enn foran boligbygg. Nedkast i Allégaten er del av Entreprise 3 med tidligst mulig oppstart i 2026. I detaljprosjekteringen er det anledning til å innpasse nedkastet i gaten utenfor Realfagsbygget, uten å komme i konflikt med UiBs infrastruktur.

Endringer etter offentlig ettersyn

Endringene som er foretatt etter offentlig ettersyn, fremgår av merknads- og endrings skjema datert 28.04.2023. Gatebruksplanen er oppdatert i henhold til endringene. Kort oppsummert innebærer endringene:

- Kjøremønster:
 - Dagens kjøremønster i Harald Hårfagres gate beholdes, og får envegsregulering fra Hans Holmboes gate mot Professor Keysers gate
 - Dagens kjøremønster i Parkveien fra Olaf Ryes vei til Hans Holmboes gate beholdes
 - Gatetun i hele Jonas Reins gate
 - Gatetun Fosswinckels gate, mellom Hans Tanks gate og Lyder Sagens gate
 - Gatetun på Haakon Sheteligs plass
 - Envegsregulering i Herman Foss' gate fra Nygårdsgaten mot Fosswinckels gate, og fra Harald Hårfagres gate mot Fosswinckels gate
 - Envegsregulering i Johannes Bruns gate fra Borgermester Platous gate mot Hans Tanks gate
 - Envegsregulering i Fosswinckels gate fra Hans Tanks gate mot Borgermester Platous gate
- Sykkeltilrettelegging:
 - Sykkelprioritert gate i Allégaten fra Fosswinckels gate til Strømgaten, og videre i Harald Hårfagres gate til Hans Holmboes gate
 - Sykkel mot envegsregulering i Harald Hårfagres gate fram til Muséplassen
 - Sykkel i gatetun i Jonas Reins gate, Haakon Sheteligs plass og Langes gate
 - Sykkel i sambruksgate og i blandet trafikk i Olaf Ryes vei
- 30 km/t fartsgrense anbefales innført i alle gater unntatt gatetun og sambruksgater
- Reduksjon fra rundt 130 gateparkeringsplasser i høringsutkastet til rundt 110
- Mobilpunkt i Herman Foss' gate er flyttet til Harald Hårfagres gate
- Plassering av gateparkeringsplasser i Allégaten er justert slik at de ikke blokkerer Jonas Reins gate og Hans Tanks gate
- Utformingen av Allégaten sør er justert slik at den samsvarer med Entek-reguleringsplanen, men gatebruksplanen anbefaler romsligere fortau. Det er lagt inn en sideforskyvning av gaten ved krysset til Jonas Reins gate som et fartsreduserende tiltak.
- Gatebruksplanbeskrivelsen:
 - Omtale av Arkitektur- og byformingsstrategi
 - Omtale av Kulturmiljøplan for Bergen 2021-2025
 - Tilføring til beskrivelse av kulturmiljøet
 - Eget kapittel om Bomiljø

Anbefalt vedtak:

1. Følgende forslag til gatebruksplan anbefales vedtatt:

Nygårdshøyden sør som vist på illustrasjonsplan, sist datert 30.03.2023

Plan- og bygningsetaten

Aslaug Aalen

Avdelingsleder

Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Illustrasjonsplan datert 30.03.2023

Gatebruksplanbeskrivelse datert 11.05.2023

Merknadsskjema datert 05.05.2023

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2022/20646