



Byrådssak /22

Saksframstilling

Vår referanse: 2021/86133-2

Forslag til gatebruksplan for Nygårdshøyden sør, utlegging til høring og offentlig ettersyn

Hva saken gjelder:

Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten har utarbeidet forslag til gatebruksplan for Nygårdshøyden sør, forprosjekt, i samarbeid med BIR og Graveklubben. Gatebruksplanen skal avklare arealbruken og premisene for hvordan gatene skal opparbeides etter graving for oppgradering av infrastruktur og etablering av bossnett.

Hensikten med gatebruksplanen er å skape åpne og inkluderende byrom ved å legge til rette for aktivitet og opphold, bedre forholdene for fotgjengere og syklister, og samtidig sikre nødvendig biladkomst for beboerne, næringsliv og universitetet.

Fagetats vurdering og anbefaling:

Anbefalt forslag for ny Gatebruksplan på Nygårdshøyden sør innebærer parkeringsfrie områder med rom for lek og opphold, samtidig som et nett av samlegater binder sammen området trafikalt, og gir betjening utenfra. Den lave trafikkmengden i området gjør det mulig å velge integrerte løsninger i mange av gatene, med høy grad av sambruk.

Det foreslås å etablere et nett av gatetun i flere adkomstgater, som gir myke trafikanter prioritet. Eksisterende gatetun anbefales opprettholdt. Noen adkomstgater har noe større trafikal kompleksitet, med for eksempel tilkomst til universitetets eiendommer, inngår i planlagt sykkelnett, har returpunkt for glass og metall eller parkering i noe omfang. Det anbefales at disse gatene opparbeides som sambruksgater.

Det legges til rette for sykkel på strekningen Allégaten – Harald Hårfagres gate, Jonas Reins gate, Haakon Sheteligs plass, Olaf Ryes vei, og Strømgaten mellom Allégaten og Lars Hilles gate. Det anbefales at strekningen Allégaten – Harald Hårfagres gate etableres som «sykkelgate», hvor syklister og bilister deler vegbanen. I Strømgaten anbefales det å etablere sykkelfelt. I øvrige gater kan sykling skje i blandet trafikk.

Forslaget legger opp til at samlegatene, som gir adkomst og fordeler trafikken i området, opparbeides som tradisjonelle bygater. Det anbefales kjøreadkomst til og fra Nygårdshøyden fra sør via Borgermester Platous gate, fra nord og sentrum via Strømgaten eller Herman Foss' gate, og fra Nedre Nygård via Lyder Sagens gate. Den viktigste trafikkforbindelsen langs Nygårdshøyden er aksene Allégaten – Harald Hårfagres gate, og her anbefales det tovegstrafikk langs hele strekningen. Det anbefales envegstrafikk mot sør i Fosswinckels gate fra Herman Foss' gate til Strømgaten, blant annet for å tilrettelegge for tømmebilen til BIR. Øvrige gater er adkomstgater eller allerede regulerte gatetun. Disse vil være åpne for nødvendig biltillkomst til eiendom/bolig, men skal ikke fungere som snarveier gjennom området.

I dag er det plass til ca. 400 parkerte biler på gategrunn i området. Når alle de foreslåtte tiltakene er gjennomført vil det være plass til ca. 130 parkerte biler, fordelt mellom beboerparkering, bildeling, avgiftsplasser og HC-parkeringsplasser. I hovedsak skal det ikke parkeres i gatetun, men det kan være tillatt med et begrenset antall parkeringsplasser i sambruksgatene. Tiltak innenfor prosjektområdet skal gjennomføres trinnvis over lengre tid, og reduksjonen i antall parkeringsplasser vil dermed skje gradvis.

En konsekvens av gatebruksplanen er at tilgjengelig boligsoneparkering for sone 2 blir lavere enn 25 % av vegarealet. Dette medfører at soneskiltingen for boligzone 2 fjernes, og erstattes med strekningskilt som angir hvor det er tillatt å parkere. Det vil antagelig bli færre beboerparkeringsplasser enn 130, avhengig av hvor mye som settes av til bildeling, forflytningshemmede og avgiftsparkering for besøkende. Det endelige antallet parkeringsplasser av ulike typer vil fastsettes i detaljprosjekteringsfasen for de ulike entreprisene. Det foreslås å etablere parkeringsmuligheter for sykler og mikrokjøretøy. Det er ønskelig at reserverte parkeringsplasser for bildeling kombineres med sykkelparkering og noen steder bysykkelstativer.

I tillegg til fremtidig trafikkmønster gir gatebruksplanen anbefalinger for materialbruk, møblering, beplantning og overvannshåndtering. Forslaget angir prinsipper for formgivning og materialbruk som skal sikre et sammenhengende bygulv med solid utforming i varige materialer, og bevaring av byrommenes karakter og sammenhenger til landskapet rundt.

I representantforslag 337/20 ba bystyret om at muligheten for å gjøre enten hele eller deler av Allégaten bilfri skal utredes. Plan- og bygningsetaten har vurdert flere ulike løsninger for å imøtekomme Bystyrets ønsker og anbefaler at Allégaten sør etableres som sykkelgate, med kjøretrafikk i begge retninger. Det er ingen andre gater som kan overta samlegatefunksjonen for å kunne sikre nødvendig biladkomst for beboere, næringsliv, BIR og universitet. Nordre del av Allégaten foreslås etablert som gatetun fra Strømgaten til Herman Foss' gate. Det er en forskjell fra i dag og vil gi et nytt bilfritt miljø.



Figur 1 Illustrasjonsplan, forslag til gatebruksplan for Nygårdshøyden sør

Plan- og bygningsetaten anbefaler følgende forslag til vedtak:

Høringsutkast gatebruksplan Nygårdshøyden sør datert 05.07.2021 legges ut på høring og offentlig ettersyn

Økonomiske konsekvenser:

Tiltakene i forslaget til gatebruksplan kan gjennomføres innenfor gjeldende budsjettammer. Det er satt av til sammen 65 millioner kroner til prosjektet Bilfri bydel Nedre Nygård/Nygårdshøyden i gjeldende handlings- og økonomiplan. I perioden 2022-2025 er det satt av 45 millioner. I tillegg er 18 millioner skjøvet til 2026-27.

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totalt
1,5 mill	3,5 mill	12 mill	15 mill	15 mill	10 mill	8 mill	65 mill

Prosjektkostnaden er beregnet basert på kalkyler fra 2020. På grunn av den generelle kostnadsøkningen er det knyttet noe usikkerhet til om alle tiltakene gatebruksplanen legger opp til kan gjennomføres innenfor de 65 millionene som er satt av. Oppdaterte kalkyler er under arbeid, og kan gi grunnlag for å vurdere eventuelt behov for økte bevilgninger i kommende HØP-rulleringer.

Reduksjon i antall parkeringsplasser vil på sikt kunne føre til færre utstedte boligsonekort og dermed lavere inntekter for kommunen.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byen består av nabolag der folk bor og skal trives. Forslaget til gatebruksplan vil gi Nygårdshøyden flere bilfrie gater og legge til rette for gode byrom, møteplasser, lekeplasser og grønt. Gatebruksplanen følger slik opp byrådets ambisjoner om å prioritere byliv og mennesker framfor bilen. Flere gatetun skjermet fra støy, trafikkfare og forurensning, vil bidra til å skape en mer levende by, triveligere nabolag, og gode bo- og oppvekstmiljø nært sentrum.

Forslaget innebærer en storstilt omdisponering av gateareal til byliv, grønt, gående og syklende, på bekostning av gateparkering og kjøreareal. Sterk prioritering av gående og syklende er i tråd med transportpyramidens hierarki, og bidrar til å oppfylle visjonen om Gåbyen Bergen. Tiltakene vil bidra til at gange og sykkel er det naturlige transportalternativet for beboere i området. Beboere i sentrum bruker allerede bil sjeldnere enn ellers i kommunen, og sentrumsnære nabolag med kort vei til daglige gjøremål og god kollektivdekning er tilrettelagt for at flesteparten av beboerne kan ha en bilfri hverdag.

Gatebruksplanen er et viktig ledd i arbeidet for å redusere biltrafikken. Mindre biltrafikk gir mindre utslipp av klimagasser og mikroplast, bedre byluft, og tryggere og triveligere bymiljø. Tilnærmet bilfrie områder, lav parkeringsdekning og prioritering av myke trafikanter interesser i planlegging og utforming er viktige virkemidler for å nå målet om trafikkreduksjon. Kombinert med andre virkemidler som bompenger og avgifter, bidrar gateopprustingen til at det gradvis blir færre biler i bybildet.

Reduksjon av antall parkeringsplasser er et av de viktigste virkemidlene for å begrense bilbruk i sentrale deler av byen. Byråden er positiv til at antallet gateparkeringsplasser på Nygårdshøyden er foreslått redusert fra 400 til cirka 130. Dette vil både bidra til å minske biltrafikken, og frigjøre verdifullt areal til lek, opphold, beplantning og myke trafikanter. Byråden ser det som positivt å prioritere en stor andel bildelingsplasser og parkering for forflytningshemmede på de gjenværende parkeringsplassene. Dette gjør at beboere i området kan få tilgang til bil når de har behov for det, og at vi sikrer god tilgjengelighet til viktige målpunkt for de med HC-kort. Byråden er også opptatt av at bildelingsplassene tilrettelegges for lading. Privatbiler står stille over 90% av tiden og det er positivt for de indirekte klimagassutslippene i kommunen at flere deler på ressursene.

Ettersom andelen av vegarealet som blir avsatt til boligsoneformål er mindre enn 25 % må boligsoneskiltingen for sone 2 fjernes. Sone for beboerparkering opprettholdes og kommunen kan fortsatt tilby beboerparkering, men det må skiltes med strekningsregulerende

skilt istedenfor soneskilt. Det kan gjøres på samme måte som i sentrum (sone 1). I dag er det utstedt ca. 250 boligsonekort i sone 2. Antallet parkeringsplasser skal reduseres, og under gateopprustningen kan det i en overgangsperiode være en betydelig knapphet på parkeringsplasser sammenliknet med antall boligsonekort. På sikt vil lavere parkeringsdekning få flere til å gå over til bildeling og andre transportformer, og antall husstander med behov for boligsonekort vil reduseres.

Byråden mener gatebruksplanen tar gode grep ved å kanalisere den begrensede biltrafikken til samlegater slik at flere gater kan frigjøres til gatetun og sambruksarealer der myke trafikanter legger premissene for trafikk-løsningene. Nye gatetun foreslås i flere gater som har biltrafikk og gateparkering i dag: Nordre del av Allégaten, Prof. Keyzersgate, Hans Holmboes gate fra Harald Hårfagres gate til Fosswinckels gate, Fredrik Meltzers gate, deler av Jonas Reins gate og Hans Tanks gate, øvre del av Parkveien, Villaveien og øvre del av Strømgaten. Det foreslås sambruksgater i Langes gate, Haakon Shetligns plass, Muséplass, Christies gate, Olaf Ryes vei, Parkveien fra krysset ved Hans Holmboes gate, Hans Holmboes gate til Harald Hårfagres gate, deler av Jonas Reins gate og Fosswinckels gate. Disse gatene legges til rette for opphold og myke trafikanter. Samtidig sikres nødvendig adkomst til boliger, virksomheter, og universitetet, tilkomst for BIRs tømmebil, beredskap ved brann og liknende.

I tråd med bystyrevedtak 17.11.2020 (sak 337/20) er muligheten for å gjøre hele eller deler av Allégaten bilfri utredet. Etter byrådets vurdering kan den foreslåtte løsningen aksepteres ettersom funksjonen som samlegate sikrer framkommelighet for de som må kjøre i forbindelse med varelevering, renovasjon, adkomst til universitetsområdet for forflytningshemmede og liknende. Samtidig unngår man økt trafikk i sidegatene. Nordre del av Allégaten mellom Strømgaten og Herman Foss' gate gjøres bilfri. Løsningen legger også til rette for å reetablere en trekk i Allégaten i tråd med bystyrets intensjoner.

Forslaget til gatebruksplan forutsetter lav hastighet for biltrafikken i samlegater og sambruksarealer. Det legges vekt på fysiske fartsreducerende tiltak som innsnevring, opphøyde gangfelt og kryss, brostein, møbleringselementer og liknende. I planforslaget anbefales ikke innføring av særskilt fartsgrense på 30 km/t, ettersom den reelle trafikkhastigheten antagelig er lavere enn dette, og farten i praksis vil kunne gå opp ved skilting. Byråden viser til at mobilitetsanalysen peker på at innføring av en generell 30-sone vil signalisere at lav fart og høy oppmerksomhet er påkrevd i området. Kjøring i inntil 50 km/t, som er dagens fartsgrense, vil kunne føre til flere trafikkfarlige situasjoner og konflikter med myke trafikanter. Byråden ønsker derfor at innføring av 30-sone vurderes nærmere fram mot endelig behandling av gatebruksplanen. Det som ville vært mest byvennlig er å ha 20-sone, men dette er det ikke åpning etter det nasjonale regelverket for i dag. Byråden mener at dette prosjektet kan være et av mange mulige pilotprosjekter for 20-sone og vil følge opp dette med Samferdselsdepartementet samtidig som saken ligger på høring.

Korte avstander til målpunkt tilsier at det er et stort potensial for økt sykkelbruk blant beboere på høyden. Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 har som mål at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen, og at sykkelnettet skal være sammenhengende og tilgjengelig. Byråden er glad for at gatebruksplanen prioriterer sykkeltilrettelegging i tråd med strategien. Saneringen av gateparkering langs sykkelrutene i Allégaten, Harald Hårfagres gate og Strømgaten bedrer trafikk-sikkerheten for syklistene betydelig. Byråden ser at sykling i blandet trafikk kan være gunstig der det er lite biltrafikk og lav fart. Samtidig er det viktig å få innspill i høringen på hvordan planen kan bli mest mulig sykkelvennlig. Tiltak på dekket og gatemøblering må bidra til at bilister holder lav fart og tilpasser seg syklistene i gater med blandet trafikk. I gater der det legges brostein må det også være rullevennlig dekke for syklistene. I det videre arbeidet med sykkelunderlag i brosteinsgatene bør evalueringene fra dagens gater i Bergen hvor det brukes ulike typer brostein som underlag tillegges vekt.

Byråden merker seg at fagnotatet legger opp til natursteinheller som alternativ, og ser frem til innspill på dette i høringen.

Statens vegvesen har nylig foreslått å innføre «sykkelprioritert gate» i håndbok N100, som vil legge til rette for gater der kjøring tillates på syklistenes premisser. Byråden ser at gatene på Nygårdshøyden med sykling i blandet trafikk kunne vært aktuelle strekninger for testing av denne nye løsningen. Forslag til krav og veiledning var på høring vinteren 2022.

«Sykkelprioritert gate» kan ifølge høringsforslaget fra SVV etableres der ÅDT er under 2000 og fartsgrensen er 30 km/t, noe som vil kunne gjelde mange av gatene på Nygårdshøyden. Byråden vil be om at det fram mot endelig behandling vurderes om gater i området, inkludert Allégaten, kan være egnet for en slik løsning.

Trygg sykkelparkering er en viktig forutsetning for at flere skal velge å sykle i hverdagen, og at de som har dyre sykler/elsykel skal kunne parkere tyverisikkert. Plassering av sykkelparkering og sykkelhangarer skal vurderes i videre detaljprosjektering. Byråden ønsker at det skal legges vekt på tyverisikker parkering ettersom mange av bygningene i området ikke har gode parkeringsmuligheter innendørs. I tillegg bør det settes av areal til parkering av el-løperhjul og andre småelektriske kjøretøy ved viktige målpunkter for å sikre god framkommelighet på fortauene.

Gatenettet og byrommene på Nygårdshøyden inngår i et viktig kulturmiljø som er et godt eksempel på plan- og arkitekturidealer fra slutten av 1800-tallet. Gatebruksplanen gir formgivningsprinsipper som skal sørge for at området sine særegne kvaliteter og historiske bakgrunn framheves og ivaretas. Byråden er fornøyd med at materialvalg, bygulv, utforming, estetikk og vernehensyn vies oppmerksomhet i planforslaget, og at gateutformingen skal tilpasses de historiske særtrekkene på Nygårdshøyden.

Byråden er positiv til at forslaget legger stor vekt på grønt og beplantning i gatene. Alle trær i området skal bevares, og det skal etableres nye grønne strukturer. Etablering av trekke i Allégaten er et godt tiltak både for natur og trivsel. Byråden mener at det i forbindelse med detaljprosjekteringen bør etterstrebtes å etablere trær, annen beplantning og åpne overvannsløsninger der det er mulighet for det, spesielt i forbindelse med gatetun og sambruksgater.

Vedtakskompetanse:

Ifølge Byrådets fullmakt §18.1 vedtatt av bystyret 16.12.2020 i sak 378/20 har Byrådet innenfor fagområdene klima, miljø, byggesak og byutvikling fullmakt til å utøve myndighet med utgangspunkt i Plan- og bygningsloven og annet relevant lovverk.

Byråd for klima, miljø og byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Høringsutkast gatebruksplan Nygårdshøyden sør datert 05.07.2021 legges ut på høring og offentlig ettersyn.

Dato: 9. juni 2022

Thor Haakon Bakke
Byråd for klima, miljø og byutvikling
Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Fagnotat, datert 30.08.21
2. Høringsutkast Nygårdshøyden sør gatebruksplan, datert juli-21
3. Illustrasjonsplan, datert 11.06.21
4. Mobilitetsanalyse, datert 13.02.20
5. Notat fra beboermøte, datert 27.02.20