

GRIEGKVARTALET - VEGLØSNING

Oppdragsnavn **Griegkvartalet**
Dato **08.12.2025**
Kunde **Griegghallen Utbygging AS**

Utført av **Paul Skarsvåg**
Godkjent av **Jeffrey Graves**

1 Bakgrunn

Det skal bygges et nytt musikkteater med tilhørende utstillings- og støtteareal på Edwards Griegsplass. For å sikre at plassering av nytt musikkteater hensyntar nødvendig framtidig behov på bredder for myke trafikanter og motorisert trafikk. For å vurdere framtidig behov har en hensyntatt følgende: Gjeldene planer, kjente påbegynte planer, møter med Statens vegvesen, eksisterende bebyggelse langs vegstrekningen og tilstøtende bebyggelse og veganlegg.

2 Dagens situasjon

2.1 Nygårdsgaten før Griegkvartalet

Kjørebanelen, inklusive skulder/rennestein mot kantstein har varierende bredde, mellom 6,5-6,8 meter.

På nordsiden av Nygårdsgaten mot Griegkvartalet er det smalt for fotgjengere, med fortausbredde på 2 meter, som også inkluderer møbleringssone plantekummer for trær. Butikker langs strekningen har også plassert ut avfallsdunker for kunder, samt skiltstativ med reklame.



Figur 1: Nygårdsgaten nordsiden, vest for Griegkvartalet – fortau. Kilde: Google Maps

På sørsiden, er det større bredde sammenhengende fra starten av Håkongsgaten, ved Nøstegaten, i vest.



Figur 2: Nygårdsgaten - sørside, vest for Griegkvartalet. Kilde: Google Maps

2.2 Nygårdsgaten forbi Griegkvartalet

Vegbredde inkl. skulder forbi er ca. 7,8m. Det går på bekostning av fortausbredde, særlig på sørsiden av vegen, hvor en har ned mot 1,5 meter mellom vegliv og fortauskant. Innen denne bredden har en også plassert stolper, reklameskilt, signalmaster m.m., slik at fortauet har dårlig framkommelighet for barnevogner og rullestolbrukere.

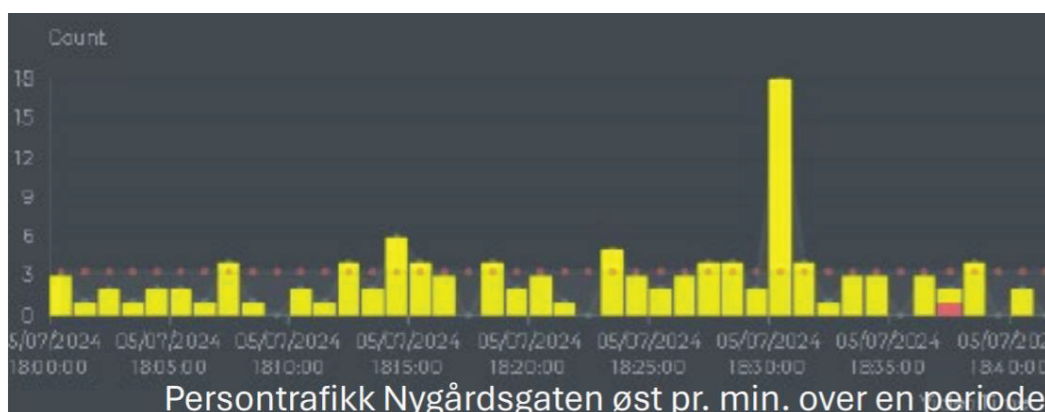


Figur 3: Nygårdsgatene ved Griegkvartalet. Kilde: Google Maps

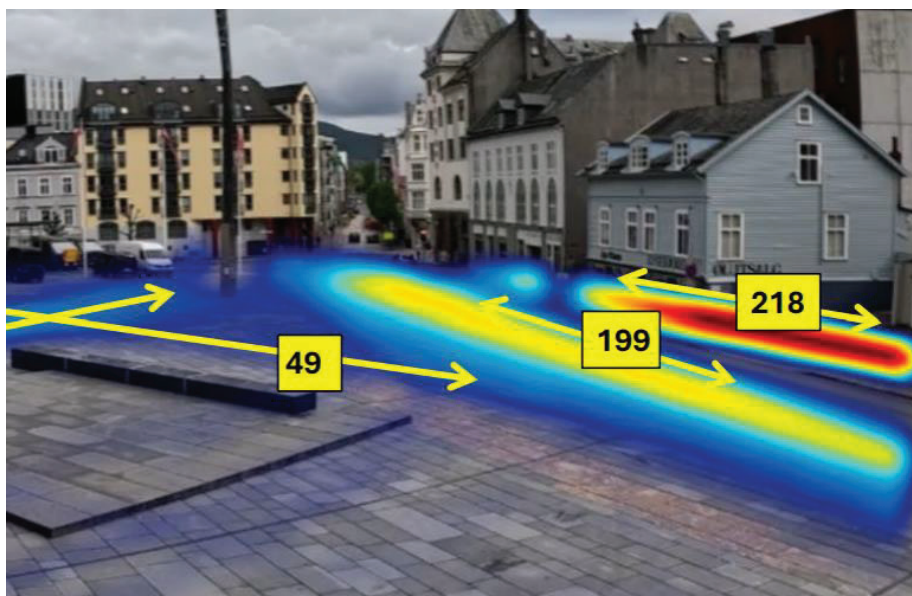
Trafikktellinger av myke trafikanter viser at begge sider av Nygårdsgaten brukes, med en svak overvekt av gående på østsiden, inn mot dagens bebyggelse. I rushtidsperioder, som ved arrangement, viser tellinger at tetthet på fortauet hvor bredden er ned mot 1 meter, er for smalt for hva som regnes som komfortabelt.

Komfortnivå	Persontrafikk pr. m. fri bredde		Persontrafikk 2,0 m fri bredde	
	fra	til	fra	til
Komfortabelt	0	12	0	24
Akseptabelt	12	14	24	28
Redusert komfort	15	17	30	34
Ukomfortabelt	over 18		over 36	

Figur 4 Kilde: Mobilitetsanalyse med GoodVision 23.09.2025, Siv.ing. Helge Hopen.



Figur 5: Utsnitt av tabell over persontellinger for Nygårdsgaten øst ved arrangement. Kilde: Mobilitetsanalyse med GoodVision 23.09.2025, Siv.ing. Helge Hopen.



Figur 6: Heatmap time-fotgjengerstrømmer 24.mai 2024, kveld med arrangement. Kilde: Mobilitetsanalyse med GoodVision 23.09.2025 Siv.ing. Helge Hopen.

Området er omfattet av flere planer. På overordnet nivå ligger kommunedelplan, hvor hele området ligger under formålet *Byfortetningssone*. I kommunedelplan for Bergen sentrum ligger uteområdet rundt Grieghallen i planen som samferdelsområde.

2.3 Sykkelstrategi

Både Nygårdsgaten og Strømgaten inngår i Bergen kommunes sykkelstrategi, under utbyggingsfase 2. Det gjør at en ikke har planlagt eller detaljert utforming som bredder og valg av løsning i Nygårdsgaten, men en har en intensjon om å bygge ut nett for sykkel på denne strekningen i framtiden. For Strømgaten er det illustrert sykkelfelt langs kjørebanelen i gatebruksplan for Nygårdshøyden sør.

2.4 Gatebruksplan for Nygårdshøyden sør

Denne planen er utarbeidet for å sikre en langsiktig visjon for søndre del av Nygårdshøyden, som inkluderer Nygårdsgaten. Planen legger vekt på å redusere biltrafikk, øke arealet for myke trafikanter, og etablere flere grønne og multifunksjonelle byrom. Det er foreslått å redusere gateparkering og erstatte det med løsninger for varelevering og HC-parkering. Sykkeltilrettelegging er også en viktig del av planen, med forslag om sambruksgater og sykkelfelt i utvalgte gater.

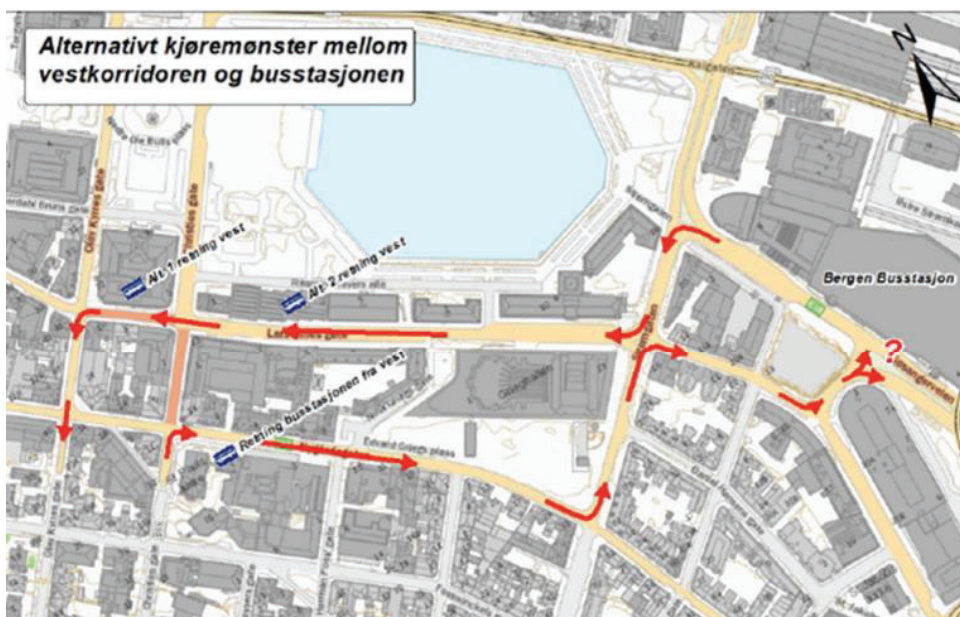
2.5 Forprosjekt for gateopprustning på Nedre Nygård

Dette prosjektet omfatter en omfattende oppgradering av gatene og fortauene, inkludert tiltak for bedre håndtering av overvann og etablering av bossnett. Prosjektet har som mål å forbedre trafikksikkerheten og tilgjengeligheten for fotgjengere og syklister.

Disse planene er en del av en bredere strategi for å skape et mer miljøvennlig og tilgjengelig bymiljø i Bergen sentrum. De er ment å gjennomføres trinnvis, med hvert detaljprosjekt som skal behandles separat for å tillate fleksibilitet og justeringer underveis.

2.6 Skisseprosjekt for Bybanen – Samspill mellom Bybane og bus i nordkorridoren

Det er utarbeidet flere skisseprosjekt for hvordan Bybanen og buss skal fungere sammen i sentrumsgatene ved videre utbygging. Rambøll utarbeidet en rapport i 2016, og Cowi en ny i 2017, som begge viser en mulighet med ekspessbusser rundt Griegkvartalet og kjøring i Nygårdsgaten. Dette er ikke en del av dagens kjøremønster. Og vil kreve ombygging av flere kryss for å få gjennom sporing av buss gjennom systemet om de skal ha kjøremåte A (kun bruke eget kjørefelt).



Figur 7: Kjøremønster buss rundt Griegkvartalet - kilde: Samspill mellom Bybane og buss i nordkorridoren, COWI

3 Forutsetninger

3.1 Kjørebane

Prosjekteringsforutsetninger er basert på dagens trafikk tall, kjente juridisk bindene planer, og Statens vegvesens håndbøker. Vegkart.no viser en ÅDT på 4800, med en tungtrafikkandel på 10 %, dette er basert på skjønn. For Strømgaten på strekningen mellom Nygårdsgaten og Lars Hilles gate er ÅDT estimert til 4000 kj/d, med tungtrafikkandel på 10 %. I tillegg har Statens vegvesen sagt i møte 12.4.2024 at en må sette av plass til 2 kjørefelt i Nygårdsgaten for å dekke eventuelle fremtidige behov.

3.2 Fortau, gangakser og gangsoner

Fortau og gangsoner skal gi bedre framkommelighet enn dagens løsning i gangakser langs hovedvegnett. Gangaksen som avskjæres av nytt konserthus vil naturligvis ikke være mulig å ivareta, men langsgående fortau langs Nygårdsgaten skal ivareta behovet for myke trafikanter i denne aksen.

3.3 Sykkelveg og sykkelstrategi

I Strømgaten har en hensyntatt Bergen kommune sin gatebruksplan for Nygårdshøyden Sør 2023, med 2-sidig sykkelfelt og fortau/gangsoner.



Figur 8: Utklipp fra illustrasjonsplan for gatebruksplan for Nygårdshøyden Sør, Bergen kommune 2023

4 Vegstandard

4.1 Krav etter håndbok

Når det skal bygges en ny byggate, er det flere krav og retningslinjer som gjelder for bredder på fortau og kjørebane. Disse kravene kan variere noe avhengig av den lokale konteksten, men de følgende generelle retningslinjene fra Statens vegvesen vil være førende for våre anbefalinger.

4.1.1 Fortau og gangsoner

Fortau skal ha minimum ferdselssone på 2,0 meter. Dette sikrer tilstrekkelig plass for fotgjengere, inkludert rullestolbrukere og personer med barnevogn. Ved møbleringssone langs ferdselssonen, skal ferdselsarealet økes til 2,5 m for å gi plass for maskinell snørydding o.l. Det er også et krav om 0,5 meter kantsteinssone for bygater, som utvides til 0,7 meter ved kantstopp. *Krav i N100 2.3.1-3/4 22.06.2021.*

I trange bymiljøer kan det være nødvendig å justere bredder, men det bør alltid sikres at minimumsbredden opprettholdes for å ivareta sikkerhet og tilgjengelighet.

Over torgarealet utenfor Grieghallen/Edvardgriegs plass, bør det settes av en gangssone fri for hindringer på 3,0 meter fra kantstein for å sikre tilstrekkelig areal for gangtrafikk langs Nygårdsgaten. Dekket kan være det samme som for resten av torget, men arealet må ikke brukes til møblering eller til andre hindringer i forbindelse med arrangement på torgplassen.

4.1.2 Kjørebane

Etter N100 er kravet til kjørefeltbredder for bygater 3,25 for hovednett for kollektivtrafikk, eller for gater som inngår i nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog. Siden Nygårdsgaten forbi Griegkvartalet er del av E39, vil det være naturlig å dimensjonere kjørefelt for 3,25 m. I tillegg skal det være en kantsteinsklaring på 0,25 m. Håndbok N100 åpner for kjørebanebredde 4,0 meter for gater med ÅDT > 15.000, noe som er 3 ganger mer enn det Nygårdsgaten har i dag.

4.2 Sykkelfelt

Dersom det er dedikerte sykkelfelt, bør disse være minimum 1,5 meter brede. I områder med høy sykkeltrafikk, kan bredden økes til 2 meter eller mer.

4.3 Bussfelt

Hvis det er behov for dedikerte bussfelt, er standard bredden 3,5 meter.

4.4 Møbleringssone, kantsteinssone

Ved 2,5 meters fortau, har en i teorien en 0,5 meter kantsteinssone/møbleringssone. Ved møbleringssone inn mot vegglinn på bygg, må en sikre en ferdselssone uten hindringer med minimumsbredde på 2,0 meter.

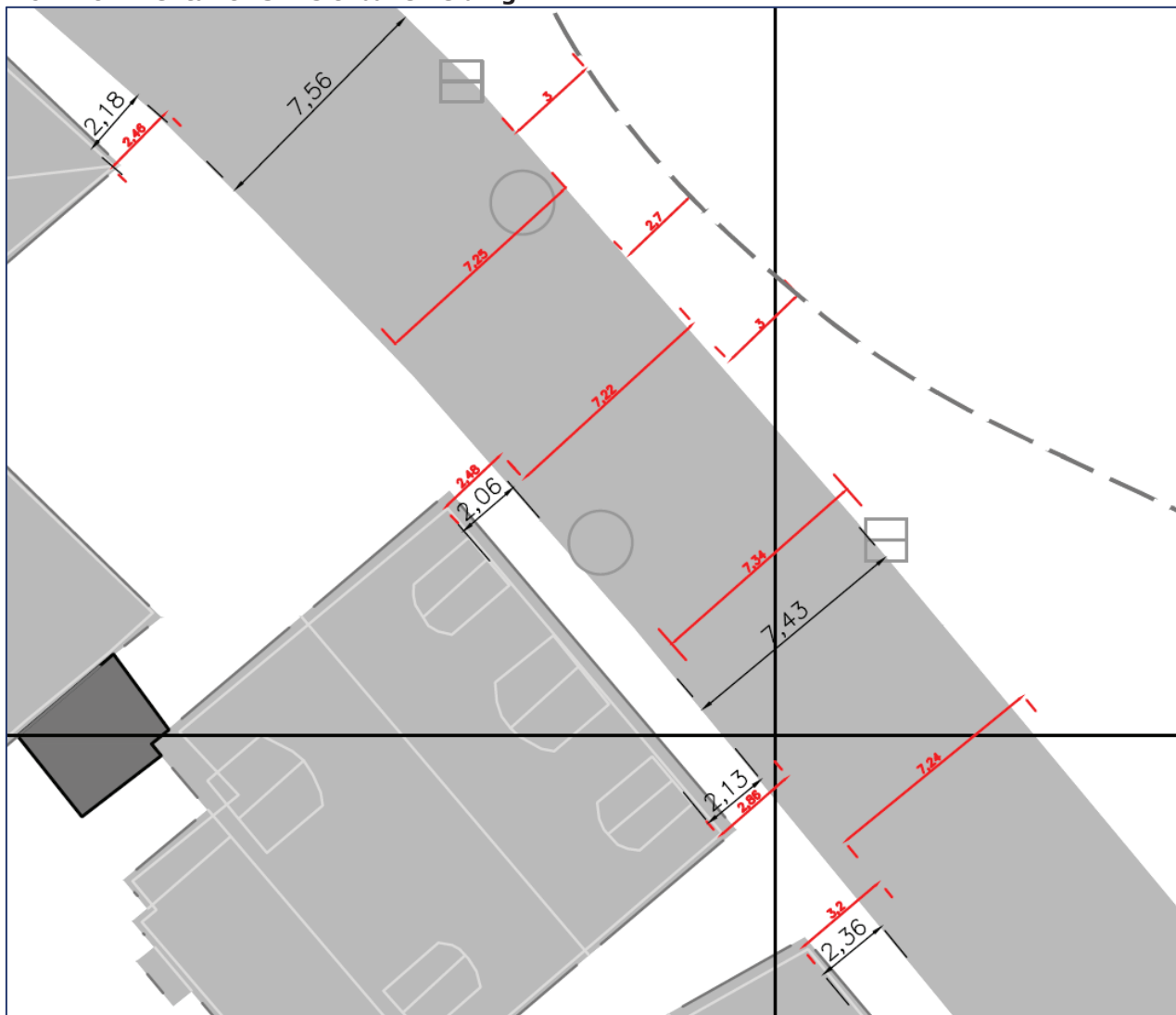
4.5 Tilbakemelding fra SVV

Utdrag fra SVV sin foreløpige merknad datert 11.04.2025:

1. Nygårdsgaten og Strømgaten vil i større grad bli brukt som kollektivtrasé når neste byggetrinn av Bybanen opptar kapasitet i Kaigaten. Det kan bli aktuelt med kantstopp i Nygårdsgaten, men det har man ingen konkrete planer om i dag. Kantstopp krever gode fortausbredder.

2. Nygårdsgaten har i opprinnelig utkast fortausbredden ned mot 2,1 meter på sørsiden – det er ikke akseptabelt. Fortau må utvides så en har minst 2,5 meter. Det bør også foreligge rekkefølgekrav til utbygging på dette punktet.
3. Planforslaget viser fortausbredde på 2,56 meter på nordsiden, SVV anser det ikke som akseptabelt med smalere fortau enn 3,0 meter mot musikkteateret.
4. Eksisterende situasjon må måles inn for å sikre korrekte bredder og ny løsning. Hele gatetverrsnittet må reguleres for Nygårdsgaten og Strømgaten.

4.6 Kommentar til SVVs tilbakemelding



Figur 9 Utklipp med målsatte vegbredder. Sort=dagens, Rød=regulert

1. Det er lagt inn breddeutvidelse etter håndbok for en Buss i kurve i Nygårdsgaten. Sporingskurve for 2 busser er utført, men på grunn av kort radius, blir ikke utslaget så stort som krav i håndbok legger opp til.
2. Fortau er utvidet til over 2,4 meter på hele strekket. En forutsetter også at skilt og annen møblering fjernes i de smalere profilene, slik at føringsbredden blir minst 2,4 meter. Se Figur 9. Når en flytter vegen ut, får en mindre radius på vegen når en tilpasser mot eksisterende mot Strømgaten, som igjen gir lenger radius og økt behov for breddeutvidelse. Etter detaljert

gjennomgang har en landet på at kortere strekk med 2,4 meter er akseptabelt her. Trafikken i dag tilsier egentlig at det bare et behov for 1 kjørefelt på dette strekket, som potensielt kan åpne for større areal for myke trafikanter i tverrprofilen.

3. Utvidet til 3 m fortau på nordsiden, bortsett fra et kort strekk hvor form på musikkteater gjør at en har gått ned til 2,7 meter. Se Figur 9.
4. Veggliv og kantstein er målt inn, og hele tverrprofilen er nå inkludert i reguleringsplanen.

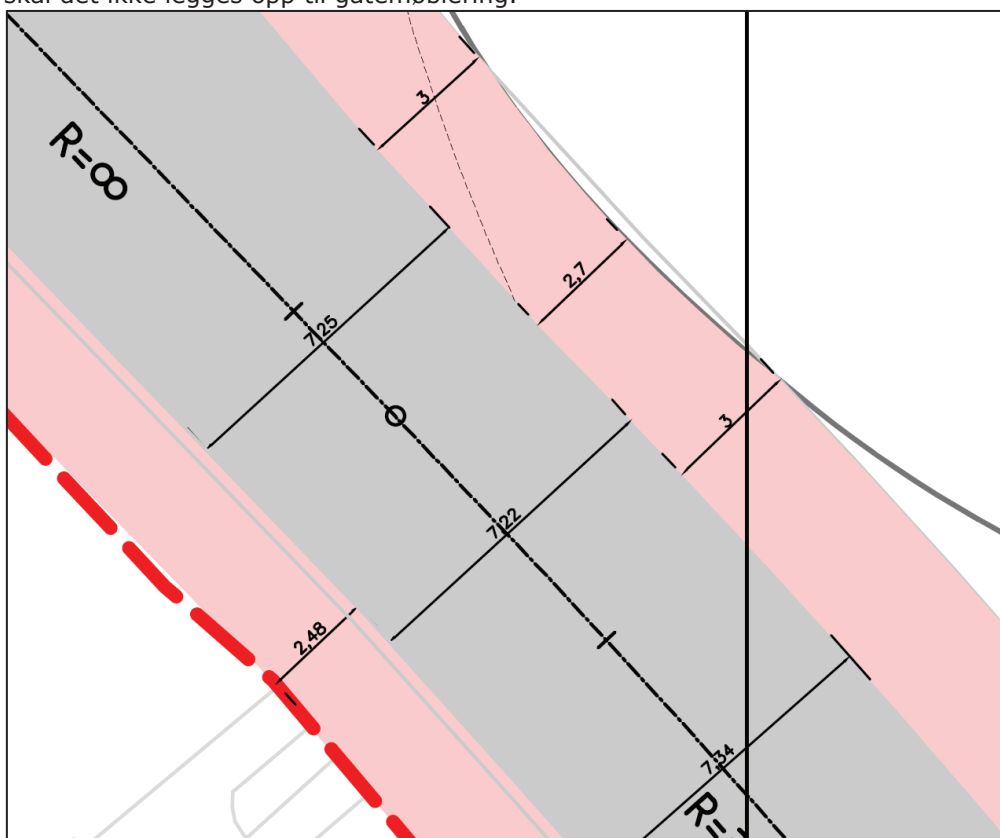
5 Valg standard

Nygårdsgaten

Basert på overnevnte prosjekteringsforutsetninger og tilstøtende vegstandard mot vest, har en valgt å legge opp minimum 2,5 meter fortau på sørsiden av Nygårdsgaten, inkl. møbleringssone (Se vedlegg-V3). Kjørefeltbredde på 3,25 m for 2 kjørefelt, samt kantsteinsklaring på begge sider på 0,25m. I tillegg legges det inn breddeutvidelse for kjørefelt for minimum **L**, slik at disse kan kjøre parallelt gjennom Nygårdsgaten.

SVV ønsker 2,5 fortau på sør/vest-siden. Det er lagt inn utvidelse av eksisterende fortau, men en har ikke klart å oppnå 2,5 meter på strekket. Kurvatur på vegbanen er justert ut fra veggliv for å gi mer areal til fortau. Det gir en mindre radius på kjørebanelen, som igjen krever breddeutvidelse i kurve.

Fortausbredde nordsiden i Nygårdsgaten vil på et kort strekk være ned mot 2,7 meter. I denne sonen skal det ikke legges opp til gatemøblering.

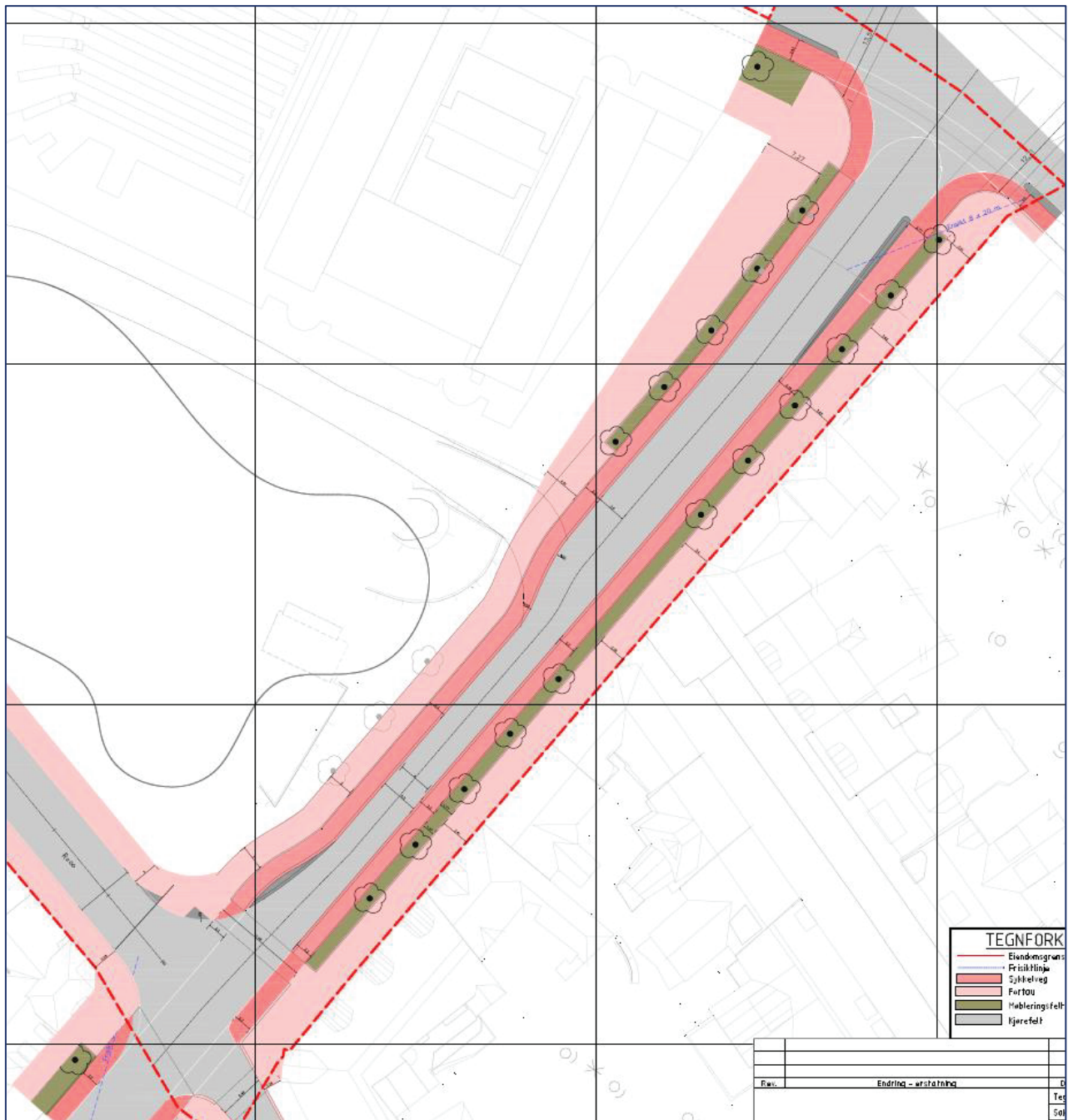


Figur 10: Fortausbredde nordsiden under 3 meter på et kort strekk. Utklipp fra regulert veg.

Strømgaten

I krysset mellom Nygårdsgaten og Strømgaten vil busser ikke kunne kjøre samtidig med andre kjøretøy gjennom krysset. Dette i kombinasjon med Bergen kommune sitt ønske om 2-sidig sykkelløsning langs Strømgaten gjør at en har tegnet opp 1 kjørefelt før 2-felts magasinerings mot Lars Hilles gate. Det er kapasitetsberegnet, og konsekvensene for trafikkapasitet er regnet som minimal og akseptable.

Det er kjørt sprong for Buss mot Lars Hilles gate i begge retninger.



Figur 11 Strømgaten - utsnitt med 1 kjørefelt på deler av strekket

6 Videre arbeid

Signalanlegg

Det er ikke utarbeidet signalplan med omløpstider. Krysningsstrekking blir litt lenger for fotgjengere, og det er tenkt eget signal for syklister som korter ned tømmeid.

Skiltplan og belyningsplan

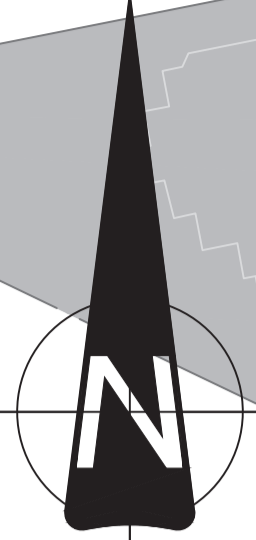
Det er ikke sett på plassering av skilt. For å spare areal på strekninger med smalere fortau, under 3,0 meter, kan det være aktuelt å montere skilt på husvegg og lyktestolpe.

Kantstein

Kantstein, nedsenk og ikkeavvisende er ikke vurdert i skissefasen. Det skissert stengt avkjørsel fra Strømgaten til Daniel Hansens gate, som i dag. Lomme for varelevering er tatt ut, siden den kommer i konflikt med planlagt sykkelfelt.

7 Vedlegg

- B000 dagens situasjon, Griegkvartalet, Nygårdsgaten – Strømgaten
- B100 Illustrasjon sykkelløsning Griegkvartalet, Nygårdsgaten – Strømgaten
- C001, C002, Plan og profil, vedlegg til reguleringsplan



X6700360

X6700320

X6700280

X6700240

Y297560

Y297600

Y297640

Y297680

Y297720

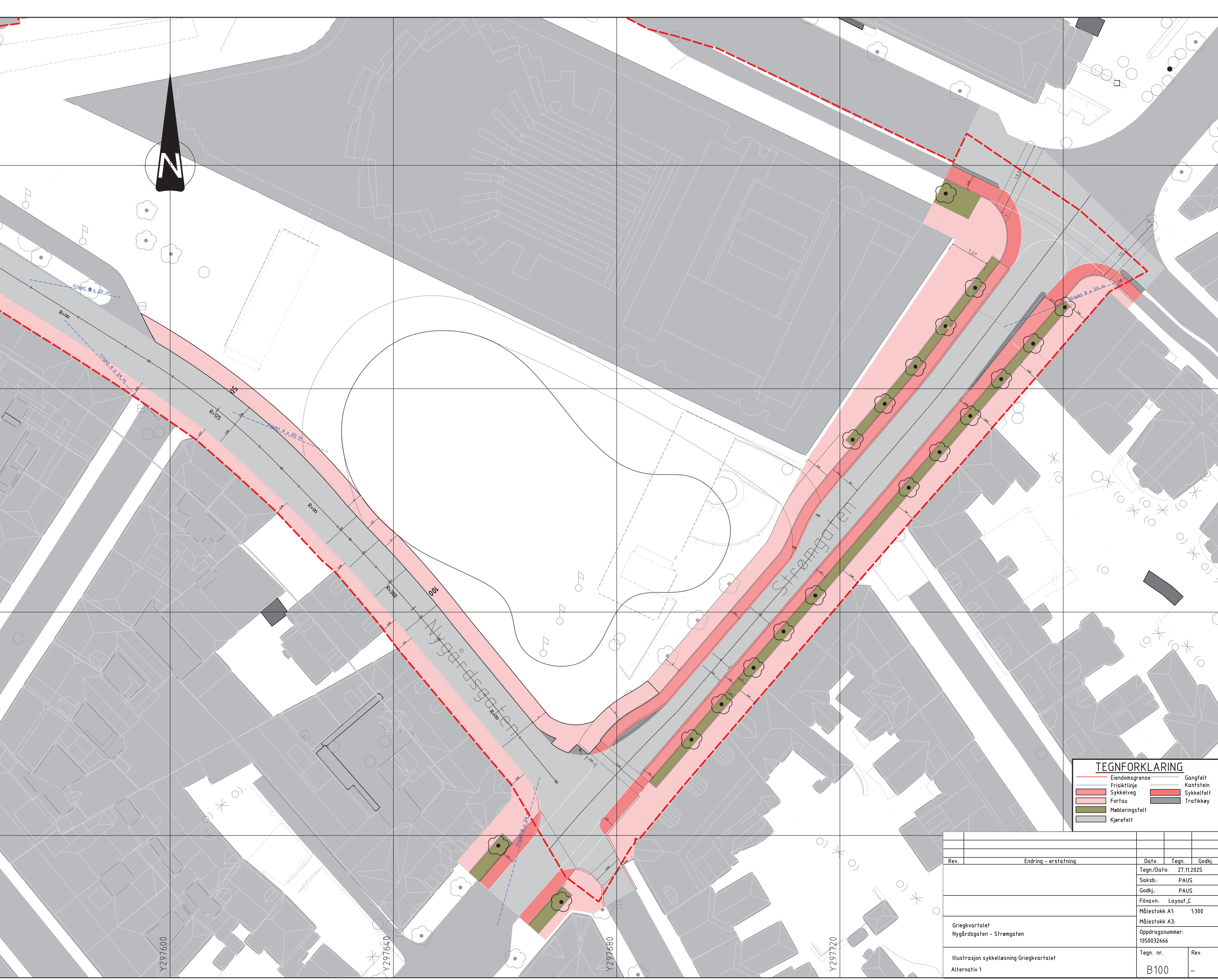
TEGNFORKLARING

9.86 Dagens bredder, målsatt
Regulerte bredder, målsatt

Rev.	Endring - erstatning	Dato	Tegn.	Godkj.
		Tegn./Dato: 27.11.2025		
		Saksb.: PAUS		
		Godkj.: PAUS		
		Filnavn: Layout_C		
		Målestokk A1: 1:300		
		Målestokk A3:		
		Oppdragsnummer: 1350032666		
		Tegn. nr.	Rev.	
		B000	-	

Griegkvartalet
Nygårdsgaten - Strømgaten

Illustrasjon sykkellesning Griegkvartalet
Dagens situasjon



TEGNFORKLARING

	Eiendomsgrænse		Gangfelt
	Friskiltning		Kantstein
	Sykkelveg		Sykkelfelt
	Forfau		Trafikkøy
	Møbleringsfelt		
	Kjørefelt		

Rev.	Endring - erstatning	Dato	Tegn.	Godkj.
		Tegn./Dato:	27.11.2025	
		Saksb.:	PAUS	
		Godkj.:	PAUS	
		Filnavn:	Layout_C	
		Målestokk A1:	1:300	
		Målestokk A3:		
		Oppdragsnummer:	1350032666	
		Tegn. nr.		Rev.
			B100	-

Griegkvartalet
 Nygårdsgaten - Strømgaten

Illustrasjon sykkeløsning Griegkvartalet
 Alternativ 1

