



Gatebruksplan for Nygårdshøyden sør Merknad- og endringsskjema

Offentlige instanser og interne høringsparter

Dok.	Avsender	Merknad	Kommentar
51	Bergen Vann (BV)	<p>Ut fra planmateriale ser det på nåværende tidspunkt ut til å være lite sannsynlig med samarbeid/koordinering ift. BV sin fornyingsplan for vannledninger. Det må tas hensyn til eksisterende vannledninger i det videre planarbeidet.</p> <p>Viser til KDP Overvann og separeringskrav i området (separering av avløp-fellesledninger til rene spillvanns- og overvannsledninger). I gater hvor det allerede er separert må det sikres at systemet fungerer.</p> <p>Viser til vedlagt tegning B2000, detaljprosjektering i regi av BIR Nett, med Bergen Vann og BME.</p> <p>Bergen Vann ønsker å delta i oppstart av planarbeid som omfatter områder som ikke omfattes av BIR sine prosjekter. Må avklares når tiltak i Gatebruksplanen er vist i GIS-format og tiltakenes influensområder er avklart.</p>	<p>Som medlem i Graveklubben er Bergen Vann involvert i Entrepise 1-3 på Nygårdshøyden, se Figur 2 i fagnotat og kap. 4.10 i gatebruksplanbeskrivelsen.</p> <p>Noen gater skal det ikke graves i ifm. innføringen av bossnettet, og det er uklart om/når det vil gjøres tiltak her. Dersom detaljprosjekter startes opp i disse gatene må Bergen Vann involveres.</p> <p>Gatebruksplanen skal ikke konverteres til GIS.</p>
43	Byarkitekten	<p>Viser til kommunens Arkitektur- og byformingsstrategi, ønsker at planen viser til denne. Anbefaler særskilt henvisning til målet om en vakker by:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Helhetlig utforming2. Estetisk opplevelse <p>Og målet om en særpreget by:</p> <ol style="list-style-type: none">3. Samspill mellom by og natur4. Bymiljøer med egenart, ved utforming av gatene og byrommene. <p>Etterlyser et helhetlig og robust byromskonsept som vil fungere som en rettesnor for valg som tas – gir retning og prioritering, og setter enkeltelementer inn i en sammenheng.</p> <p>Gatebruksplaner bør også være en formingsveileder, og skal vise prinsipper for utforming. Viser til eksempel på prinsipp-illustrasjoner. Kan suppleres med eksempel-bilder.</p> <p>Anbefaler enkelt og tidløst formspråk med få virkemidler, som tar hensyn til de historiske gatene, og bygger videre på stedets kvaliteter og kulturminneverdier. Presiserer viktigheten av å arbeide med et urbant og bymessig formspråk.</p> <p>Anbefaler helhetlige, integrerte løsninger som løser flere oppgaver og skaper merverdi. Planen bør vise gode eksempler på bymessig organisering elementer som bossnedkast og sykkelparkering.</p>	<p>Merknaden er delvis tatt til følge.</p> <p>Henvisning til kommunens Arkitektur og byformingsstrategi er inkludert i gatebruksplanbeskrivelsen, se kap. 2.3.</p> <p>Gatebruksplanen er en temaplan som avklarer nytt kjøremønster og endret arealbruk, med overordnede prinsipper for møblering og materialbruk. Nygårdshøyden er et stort område, og i tråd med KDP sentrum skal variasjon mellom byrommene tilstrebes gjennom lokal og helhetlig utforming framfor ett byromskonsept for hele området. Viser til kap. 5.1 Formgivningsprinsipp i beskrivelsen.</p>

		<p>Anbefaler sammenhengende vegetasjonsbed i møbleringssoner. Ny vegetasjonsbruk må ses opp mot den historiske åpenheten, gateinndelingen og linjeføringen. Utfordring å skape vakre og trivelige byrom, møte dagens utfordringer ift. overvann, og samtidig ta vare på stedes egenart, særpreg og historie. Gode eksempler på løsninger må vises. Viktig med bymessige løsninger, f.eks. bruk av vannspeil.</p> <p>Illustrasjoner er viktig for å formidle intensjonene i planen. Illustrasjonene 5.3.-5.5 er ikke gode eksempler.</p> <p>Stiller spørsmål til avsnittet «steder med potensiale for opphold».</p> <p>Gatebruksplanen bør vise prinsipper for bymessige overvannsløsninger. Savner prinsippsnitt og planutsnitt som knytter seg til de ulike gatetypene vist i illustrasjonsplanen med fortausbredder, møbleringsfelt, kantstein vis og hvordan gatene møter byggene.</p>	<p>Entreprise 1 er under detaljprosjektering. Løsninger og formspråk som er arbeidet fram ifm. dette kan være kilde til inspirasjon for resten av området, men ikke nødvendigvis førende.</p> <p>«Steder med potensiale for opphold» er tatt ut.</p> <p>Prinsippsnitt er endret, og viser målsatte fortausbredder, møbleringsfelt, sykkelfelt, etc.</p>
42	Byantikvaren	<p>Har kommentarer til prinsippene for utforming, til beskrivelsen av kulturmiljøet og kartene. Ber om at kulturminnestrategien og kulturmiljøplanen til kommunen blir omtalt. Hensynssone H570 kulturmiljø og bestemmelsesområdet #4 Historisk sentrum fra KPA 2018 berører hele planområdet. Dette må kommuniseres tydeligere i forutsetningene for planen og i kartgrunnlagene. Beskrivelsen av kulturmiljøet og den historiske utviklingen er for overordnet, og tar ikke for seg gatenes utforming, gatemøbler, materialbruk, eller forholdet mellom bygninger, forhager og gater utover noen få fotografi. Ber om at kulturmiljøene slik de fremstår i dag og den historiske utviklingen blir bedre beskrevet.</p> <p>Ber om at SEFRAK-bygninger tas ut av kulturmiljø-kartet. Kulturmiljø av lokal, regional og nasjonal interesse må være tydeligere.</p> <p>Illustrasjoner viser vannrenner midt i gateløp, ber om at disse tilpasses kulturmiljøet bedre, med henvisning til KDP sentrum. Kong Oscars gate som godt eksempel på prosjekt som ivaretar kulturmiljøverdier. Ber om at erfaringer herfra og fra Welhavens gate blir tatt med i gatebruksplanen.</p> <p>Utforming og materialbruk i gatene i tråd med KDP sentrum, anbefaler skifer på fortau og brostein som hovedmateriale.</p> <p>Ber om at gjenbruk av historiske elementer som gatelykter, gjerder, kantsteiner, brostein og skifer legges til grunn.</p> <p>Ber om at Parkveien får egen omtale, da den ble planlagt senere sammen med Nygårdsparken. Ber om at fortau blir definert og etablert i skifer. Ikke nødvendig med nivåforskjell.</p>	<p>Merknaden er tatt til følge.</p>
31	Universitetet i Bergen kommune (UiB)	<p>Generelt er UiB svært positiv til tiltaket og ser frem til at Nygårdshøydens gatenett blir strukturert bedre for gående og syklende. Foreslåtte endringer er i tråd med den områdeutviklingen UiB ønsker for å bedre bylivet for studentene, beboere og andre brukere av nabolaget.</p> <p>UiB eier og forvalter en rekke bygg på Nygårdshøyden, og er opptatt av at tiltakene ikke hindrer driften til UiB. Det er 19.600 studenter og 4.200 ansatte som må ivaretas.</p> <p>Bygg Viser til vedlagt oversikt over hvilke bygg UiB eier og forvalter i området.</p> <p>Fredet og bevaringsverdig kulturmiljø Viser til oversikt over UiB sine fredede bygninger. Nye gateløsninger må ikke være til hinder for tilkomst for maskiner og kjøretøy benyttet til restaurering og vedlikehold.</p>	<p>Gatebruksplanbeskrivelsen er oppdatert med oversikt over eiendommene til UiB.</p> <p>Ny arealbruk av offentlig gategrunn er ikke til hinder for tilkomst, drift eller vedlikehold av UiBs bygninger eller parkeringsanlegg.</p> <p>Gatebruksplanen inneholder ikke tiltak som vil være til hinder for arrangement i UiBs eller studenters regi.</p> <p>Tilkomst til UiB sine bygninger skal ivaretas, og møblering,</p>

Universell utforming

Ønsker ikke møblering foran inngangsparti, varelevering- og renovasjonspunkt er ikke ønskelig. Positiv til endret kjøremønster, men tilkomst til UiB sine bygg og parkeringsplasser på ivaretas.

HC-parkering

Det er 5 offentlige HC-parkingsplasser innenfor planområdet, i tillegg har UiB 6 egne kun tilgjengelig for ansatte og studenter.

UiB har behov for HC-parkering tilknyttet SV-fakultetet i Fosswinckels gate 6, har ikke mulighet til å opparbeide dette på egen grunn. 2 HC-plasser er reservert i bakgården til Rosenbergsgaten 39, men for flere av brukerne er ikke dette en tilfredsstillende løsning. UiB har henvendt seg til Bergen kommune for å forbedre forholdene for HC-parkering i området, uten at det har ført frem. Vi ber om at det tas hensyn til behovet og at man ser på muligheten for å avsette 2 HC-plasser i området ved gatetunet John Lunds plass og/eller nederst i Prof. Keyzers gate.

Parkeringsplasser

UiB har 111 parkeringsplasser innenfor planområdet i dag, primært for studenter og ansatte, inkl. tjenestebil-, servicebil-, MC- og HC-parkering. 24 plasser til el-biler, hvorav 12 er ladeplasser. UiB har redusert parkeringsplasser over tid, og har nådd et minimum av det som er nødvendig.

Flere av UiBs parkeringsområder vil få tilkomst fra gatetun. UiB forutsetter at det også gjelder tilkomst til deres parkeringsplasser. Dette berører spesielt parkeringsplassene mellom Villaveien 10/Parkveien 1 (A), Parkveien 9 (B) og bakplassen på Muséplassen 1/Christies gate 18 (C).

Varelevering

UiB har mye vareleveranser til byggene. Spesielt Realfagsbygget (Allégaten 41), med daglige vareleveringer med større kjøretøy som trailer/tankbil. Det er behov for plass på langsiden av bygget, ved innkjøring til garasje. Plassen må være stor nok til trailer/tankbil på 10 meter. I dag skjer varelevering ved parkering i gaten, og leverandører får ofte parkeringsbot.

Allégaten

Svært viktig med tovegstrafikk i Allégaten, og flere institutt er avhengig av god trafikkflyt i gaten. Planen må detaljeres slik at den harmonerer med reguleringsplan for EnTek i Allégaten 64 som er under planlegging.

Fysikkbygget

Skal rehabiliteres, og UiB fraråder å opparbeide gatenettet før rehabiliteringen er ferdigstilt.

Mobilpunkt

UiB har 24 plasser til el-biler, hvorav 12 er sakteladingsplasser. I dag er de kun tilgjengelig for UiBs ansatte og studenter. Ifm. fremtidig utskifting av ladestasjonene vil UiB utrede om disse kan tilgjengeliggjøres utenom arbeidstid/brukstid. Kan da benyttes av beboere, bildeleringer og besøkende. Plassene kan eventuelt tas med i det totale regnestykket over tilgjengelig parkering.

Sykkel

For syklende som skal til nedre del av Nygårdshøyden vil det være mer naturlig å fortsette ned Allégaten enn å sykle via Harald Hårfagres gate. Positiv til gjennomgående sykkelforbindelse via Jahnebakken, og vil ta hensyn til dette ifm. bygging av Teknologibygget.

Arrangement på Nygårdshøyden

Det er flere arrangement på Nygårdshøyden i regi av universitetet, studentorganisasjoner og Naturhistorisk museum. Dette må fortsatt være

varelevering eller renovasjonspunkt skal ikke plasseres foran inngangspartier.

Det er ikke mulig å opprette HC-parkingsplasser i Prof. Keyzers gate, da denne gaten har stigning på 10-20%. Det kan vurderes å etablere HC-plasser i gatetunet i Fosswinckels gate.

Gatebruksplanen er justert etter føringene i EnTek planen, men legger opp til enda bredere fortau i Allégaten.

Det er gledelig at UiB vurderer å tilgjengeliggjøre parkerings- og ladeplasser til beboerparkering utenom arbeidstid/brukstid. Da det er usikkert om/når dette kan skje, inkluderes ikke disse i oversikt over fremtidig tilgjengelig parkering.

Gatebruksplanen er ikke til hinder for campus-bussen.

Eiendomsgrensene på Nygårdshøyden må justeres ifm. tiltak.

Gatebruksplanen er ikke til hinder for UiB sin planlagte utvikling i området.

Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat for resterende tema.

		<p>mulig, da er det behov for å kjøre tett opp til UiB sine bygg og uteområder med buss og lastebil.</p> <p>Campusbuss Det går campusbuss (minibuss) for ansatte og studenter fra 8-15. Tiltaket og gatestrukturen må ikke være til hinder for Campusbussen.</p> <p>Eiendomsforhold Eiendomsforholdene på Nygårdshøyden er uryddige. Hensiktsmessig at det blir ryddet opp i dette ifm. gjennomføringen av tiltaket, med innmålinger og grensejusteringer, slik at eiendomsforhold samsvarer med det som bygges.</p> <p>Villaveien 9 og Parkveien 10 Villaveien 9 er UiB sin representasjonsbolig, og er forbeholdt store feiringer, doktorgradsmiddager og mottakelser. Tilgjengeligheten til huset må, og det må er mulig å kjøre helt inn til bygget. Dette gjelder også Villaveien 10 (kontorbygg). I Gatebruksplanen er veiene utenfor villaene illustrert som fotgjengerareal/gatetun. UiB tar det for gitt at adkomst til villaene ivaretas.</p> <p>Utvikling UiB har potensiale for utvikling og flere eiendommer er under vurdering. Bl.a. arealet sør for Parkveien 9/vest for Villaveien 10 (på gnr/bnr 164/5126), arealet øst for bygget på Villaveien 1A (på gnr/bnr 164/444) og Museumsområdene, med rehabilitering av de kulturhistorisk samlingene og Haakon Shetelig's plass nr. 10.</p> <p>Ber om at det tas hensyn til reguleringsplan ID4601_70100000. UiB tar det for gitt at Gatebruksplanen ikke er til hinder for hverken etablering, tilkomst eller bruk av evt. nye områder.</p>	
29	Vestland Fylkeskommune	<p>Positivt at kommunen har startet et helhetlig arbeid for Nygård ifm. oppgraderingen av infrastruktur. Arbeidet er i samsvar med regionale planer.</p> <p>Viktig å vie oppmerksomhet til grupper med nedsatt funksjonsevne for å sikre løsninger som er gode og likeverdige for alle.</p> <p>Positivt at formgivningsprinsipp og materialbruk er i tråd med KDP sentrum, ellers ingen kulturminnefaglige merknader.</p> <p>Ingen merknader knyttet til samferdsel.</p>	Tas til etterretning.
25	Miljørettet helsevern	<p>Positivt at det planlegges for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Samtidig er det viktig for bomiljøet at dagens beboere som er avhengig av bil har mulighet til å bli boende. Beboerparkering vil også være viktig for at barnefamilier kan bosette seg i området.</p>	Tas til etterretning.
24	Brannvesenet	<p>I utgangspunktet positiv, men forutsetter at tilkomst til brannvesenets materiell ivaretas.</p> <p>Brannvesenet ønsker å bli involvert i planleggingen så tidlig som mulig. Påpeker at det kan være tiltenkte oppstillingsplasser for brannvesenets høydemateriell. Det er viktig at disse ikke forringes i og etter anleggsperioden.</p> <p>Viser til veileder «Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper».</p>	Tas til etterretning. Utgangspunktet er at brannvesenet skal ha god tilgjengelighet alle steder ved brann/utrykning. Brannvesenet er en viktig samarbeidspart, og vil bli involvert i videre planlegging.
23	Statens vegvesen (SVV)	<p>Forslaget viser gode grep for å samle biltrafikk, fjerne parkering og legge til rette for gående og syklende i tråd med nasjonale og lokale mål.</p>	Tas til etterretning.

		<p>SVV vil ikke motsette seg at det anlegges sykkelfelt i Strømgaten dersom det er i tråd med krav i håndbøker og tilkobles eksisterende sykkeltilbud. Sykkelfelt kan ikke etableres som vist i illustrasjonsplanen.</p> <p>Det foregår planarbeid for Grieg-kvartalet som kan endre forholdene i Strømgaten. Gatebruksplanen må koordineres med dette planarbeidet. Nygårdsgaten/Strømgaten kan få en viktig funksjon som kollektivgate i forbindelse med bygging av Bybanen til Åsane og stenging av Torget for trafikk. Endring i gatene må ikke redusere fremkommeligheten for kollektivtrafikken.</p>	Endelig konsept for sykkeltilrettelegging i Strømgaten vil bli valgt når gaten skal detaljprosjekteres.
16	Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS)	<p>Planen må legge til rette for vareleveringslommer i tilknytning til næringsvirksomhet samt sette av nødvendige arealer for leveranser til boliger (netthandel). Leverandørens arbeidsmiljø må ivaretas ihht. gjeldende regelverk.</p> <p>Regelverket sier at det skal tilrettelegges for typen kjøretøy benyttet av bransjen.</p> <p>Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav.: Frihøyde er 4, 5m, bredde er 3,2m. inkl. speil og lengde er 12m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. Avstand fra oppstillingsplass/varemottak til varenes plassering må ikke overstige 50m for enkeltleveranser, for gjentakende leveranser er kravet 20m. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrukt kjølekjede. Transportveier må være is- og snøfri. Det må støy-sikres mot boliger.</p> <p>Adkomst til varemottak må være i samsvar med arbeidsplassforskriften, Best nr.701 og 702: §§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler §§ 2-18, Ferdseil og adkomst §§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier §§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser §§ 1 i Byggherreforskriften</p> <p>Viser til Bransjestandard og HMS beskrivelse for varetransport tilgjengelig på LUKS sine sider.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det etterstrebtes gode løsninger for varetransporten i området.</p>
13	Bane Nor	Ingen merknad.	Ingen kommentar
	Riksantikvaren	Viser til brev datert 28.6.2022 som gjelder offentlig ettersyn av gatebruksplan for Nygårdshøyden sør. Vestland fylkeskommune er rette instans etter kulturminneloven, og saken er videresendt til fylkeskommunen for behandling.	Ingen kommentar

Private

Dok.	Avsender	Merknad	Kommentar
57	Lars Jørgen Sørfonn	<p>Planen inneholder mange positive element som treplanting/mer grønt, estetisk overvannshåndtering, bedre tilgjengelighet for gående vha. bredere fortau (spesielt i Allégaten er dette kjærkomment), brosteinslagte gater og generell oppussing av byrom og infrastruktur under bakken.</p> <p>Dessverre vil dette gå kraftig utover tilgjengelige parkeringsplasser i sone 2. Det er fornuftig å redusere overdekningen fra 400 til ca. 270 som er dagens behov, og antageligvis ikke øker, jf. Klimastrategi og fortettingsplaner. En videre halvering av tilgjengelige parkeringsplasser er et drastisk og negativt tiltak. Særlig når flere av de resterende plassene reserveres for bildelingstjenester.</p>	Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkering (Punkt 1.) og bomiljø (Punkt 5.)

		<p>Har benyttet Bildeleringen siden 2015 og er fornøyd med kort vei til småbil, stasjonsvogn og varebil i Allégaten. Bildeleringen dekket husholdningens behov så lenge det kun gjaldt helger og ferier. Utgifter knyttet til egen bil med soneparkering, bompenger og drift er heller ikke rimelige, men mindre enn ved bildeling. De som er avhengig av bil i sone 2 må enten flytte, bytte jobb eller være over gjennomsnittet bemidlet for å bruke bildeling framfor egen bil. Det er ikke solidarisk og skaper ikke bedre bomiljø. Gatebruksplanen kan føre til ytterligere forslumming ved at flere fastboende flytter og flere leiligheter hyblifiseres. Hvis målet er å ha barnefamilier i sentrum er omfattende fjerning av parkeringsplasser et steg i feil retning, da denne gruppen har et større behov for bil i hverdagen.</p> <p>Det er mulig problemstillingen ikke gjelder mange av dem som eier bil i sone 2. Det bør kartlegges før antall parkeringsplasser blir drastisk kuttet. Det vil være trist om bomiljøet blir mer dominert av utleie til mennesker som ikke bryr seg om området.</p>	
55	Kari Fonn	<p>Positivt med sykkelgater og trafikkregulering, men påpeker at syklistene ikke er myke trafikanter lenger. Mange kommer lydløst i høy fart. Er mer bekymret for sykler og el-sparkesykler enn biler. Kjøremonstret er slik at biltrafikken ikke har høy fart - kan andre trafikanter på hjul reguleres på samme måte vha. utforming?</p> <p>Gatebruksplanen passer godt for studenter, som dominerer på Nygårdshøyden. Det trengs gaterom tilpasset barn. Barnefamilier er ofte avhengig av bil pga. barnehageplass utenfor gangavstand, og bildeling dekker ikke behovet for alle.</p> <p>Har bodd i Frederik Meltzers gate i 38 år. Har bil. Utover reise til hytte på fjellet brukes den i nærområdet til 2 ting:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ukentlig og nødvendig bistand til å hente/bringe barnebarn i barnehage. Den er langt fra foreldrenes og egen bolig. 2. Transport knyttet til jevnlig rehabilitering av leilighet, gammel bygård krever det. Det finnes ikke lenger butikker som har byggevarer o.l. i rimelig nærhet. I tillegg bistand for by-boende venner uten egen bil. 	Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat sykkeltilrettelegging (Punkt 3.), parkering (Punkt 1.) og bomiljø (Punkt 5.)
56	Odd Nerbø	<p>Viser til informasjonsmøte om Nygårdshøyden. I foreløpig plan ser det ut til at nedkast for bossug er tenkt plassert utenfor bolig i Allégaten 22. Ber om at de forsøkes plassert slik at de ikke kommer i øyesyn fra stue og kjøkken. Viser til vedlagte bilder av bolig og alternativ plassering. Ber om at den romslige plassen i krysset ved Strømgaten og Allégaten vurderes.</p>	Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om infrastruktur over og under bakken (Punkt 7.)
52	Aud Karin Vatne	<ol style="list-style-type: none"> 1. I Allégaten mellom Allé hjørnet-Strømgaten bor det ca. 90 % studenter. Vi er ca. 20-30 fastboende. Det største miljø- og trivselsproblemet er den voldsomme hyblifiseringen over flere år, med dertil festing og bråk. Nytt gatetun i krysset mellom Allégaten og Hans Holmboes gate vil sannsynligvis bli en ny arena for fest og bråk. 2. Hva vil en brosteinslagt gate med brede hellelagte fortau føre til? Det er stor bruk av el-sparkesykler og sykler i området pga. studentene. I dag kjører de stort sett i veibanen, men den planlagte endringen vil føre til at alle kjører på fortauene inn mot husveggen. Det kan bli farlig og ubehagelig for gamle, uføre og små barn. Foreslår å asfaltere gaten og brosteinslegge fortauene, og grønne beplantninger på begge sider. 3. Fjerning av parkeringsmuligheter gjør det svært vanskelig for uføre og de som er avhengig av egen bil i nærhet til bolig. Noen er avhengig av drosje og annen transport. Lurer på hvordan det skal fungere som gågate, og regner med det blir vanskelig for HC-parkering også. Det virker som det tilrettelegges for unge og friske som kan gå, sykle eller kjøre sparkesykkel. De som ikke 	Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om Bomiljø (Punkt 5.), Materialbruk, lys og beplantning (Punkt 6.) og Parkering (Punkt 1.)

		<p>kan benytte seg av disse fremkomstmidlene får det vanskeligere.</p> <p>Det er fint at man vil skape en trivelig by, men oppussingen vil kanskje skape flere problemer enn hygge for de fastboende. For å få fine og hyggelige bomiljø må det være flere fastboende i området, ikke studenter. Planen har ikke tatt med i vurderingen at det er omvendt på Nygårdshøyden.</p>	
50	Nygård Vel	Nygård Vel vil generelt gi sin støtte til gatebruksplanen for Nygårdshøyden sør, men ber Bergen kommune vurdere at fastboende gis rimeligere parkering i parkeringshusene.	Det er bystyret som fastsetter prisene for parkering i kommunale parkeringsanlegg.
48	Kirsten Martine Vikse Kallåk	<p>Prisverdig at PBE ønsker å forbedre forholdene i gaten på Nygårdshøyden, og i tråd med etatens oppgaver. Men planforslaget og foreslåtte tiltak er uønsket. Bidrar ikke til forbedring.</p> <p>Ønsker ikke færre parkeringsplasser, og har allerede tilgjengelig grøntareal i nærheten med Nygårdsparken og botanisk hage. Er nynnflyttet familie på 4, med 2 barn på 2,5 år og 13 uker. Er avhengig av bil. Ønsker å bli boende i Harald Hårfagres gate lenge, og en positiv ting med beliggenheten er enveiskjørt gate med parkering på en side, slik at adkomst med barn, matvarer etc. er enkel med bil.</p>	<p>Merknad er delvis tatt til følge.</p> <p>Dagens kjøremønster og offentlige gateparkeringsplasser i Harald Hårfagres gate beholdes.</p>
46	Tove og Leif J. Sæthre	<p>Er bekymret for hvordan forslaget vil påvirke de fastboende. Gjelder spesielt forslaget om å redusere antall parkeringsplasser. Ca. 400 plasser skal reduseres til ca. 130 inkl. beboerparkering, bildeling, avgiftsplasser og HC-plasser. Med ca. 250 boligsonekort i området er det en reduksjon på over 50 %. Vanskelig å tenke seg at disse erstattes av bildeling, og tror det vil medføre økt trafikk med beboere på jakt etter ledig parkeringsplass. Situasjonen vil gjøre det vanskelig for småbarnsfamilier og eldre.</p> <p>Forslaget innebærer en kraftig reduksjon i antall avgiftsplasser. Begrenser muligheten for eldre som er avhengig av bil for å besøke familie og venner i området. Allerede utfordrende å finne parkeringsplasser i dag, og avstand til parkeringsanlegg er for lang. Kan føre til økt isolasjon for de eldre.</p> <p>Det vises til statistikk som dokumenterer en stor andel studenter på Nygårdshøyden, og at disse ikke trenger parkering. Mange ser med uro på økt hyblifisering med bråk og forsøpling som resultat. Ønsker ikke at dette skal fortsette ved at andre beboere føler seg presset ut. Det er beklagelig hvis analysen baserer seg på studenttall, uten tilstrekkelig hensyn til et sammensatt beboergrunnlag.</p> <p>Positivt at det skal satses på gatetun og grøntarealer, men viktig at det medfører økt satsing på å holde anleggene ved like. Dette er mangelfullt i dag. Det gjelder bl.a. kosting, renhold, fjerning av ugress, trimming av trær, fjerning av løv, samt å sørge for åpne vannløp. Tror at satsingen er for ambisiøs og for kostbar å realisere over tid. Det er positivt at bosnettet blir realisert for hele området.</p>	Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkering (Punkt 1.), gatetun og sambruksgater (Punkt 4.) og Bomiljø (Punkt 5.)
45	Nicholas O'Leary og Thea McDowall	<p>Positiv til gatebruksplanen generelt, men beboere i Harald Hårfagres gate får en forverring av dagens situasjon med en dobling av trafikken.</p> <p>I Harald Hårfagres gate er husene veldig nær gaten. De er gamle med dårlig isolering mot støy. Med toveiskjøring kommer bilene enda tettere på. Det er et sosialt nabolag, med naboer treffes på trappene for en prat. Planen vil ødelegge dette for oss. Det har vært forsøkt tidligere, og måtte reverseres igjen.</p>	<p>Merknad tatt til følge.</p> <p>Viser til gatebruksplan med gatebruksplanbeskrivelse og tilhørende fagnotat.</p>

		<p>Forstår at det ser bra ut i planen med én rett strekning som kobler Allégaten til UiB og museum, men tenker at det i virkeligheten finnes bedre alternativ. I Parkveien er det kun boliger på én side av gaten, beskyttet av forhager, med uteområder rett utenfor døren.</p> <p>Urettferdig med forbedringer for alle, på bekostning av beboere i Harald Hårfagres gate. Må finne et annet alternativ enn toveiskjøring i Harald Hårfagres gate.</p>	
44 20	Rune Tangen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reagerer på at høringsperioden for en plan med omfattende konsekvenser for beboere kunngjøres ila. ferien. Ber om ny høring, som gir mulighet til at grupperinger med interesser i området kan samles om gode innspill. Planen gjelder bruk og utforming av bydelen i de neste 20-40 årene, og betydelige investering og bruk av offentlige penger. Viser til Statsforvalterens uttalelse om forlenget saksbehandlingstid for saker utsendt 1. juli – 12. august. 2. Kan være fornuftig å etablere bilfrie/parkeringsfrie soner i noen avgrensede områder. Fremlagt forslag er altfor inngripende. 3. Det er ikke ønskelig eller hensiktsmessig å tilrettelegge for gateservering og underholdning i så stort omfang. Hvis det tilrettelegges for uteservering i boligområdet må det framkomme hvor, i hvilket omfang og tidsrom det tillates. Bør ikke tillates, og planforslaget må inkludere dette i tilhørende bestemmelser. Nygårdshøyden er et historisk og moderne boligområde. Beboere i alle aldre kan trekke seg tilbake og finne ro. Det kan med fordel tilrettelegges bedre for barn. 4. Forslaget er svært inngripende mtp. reduksjon av parkeringsplasser, og reduksjonen er vesentlig større enn det som ble forespeilet på informasjonsmøtet i 2020. 5. Forslag om bildeling er positivt og aktuelt, men kun i et begrenset omfang inntil videre. Bør ikke tilrettelegges for bildeling i hvert delområde av sentrum. Foreslår bildelingsplasser for Nygårdshøyden i Bygarasjen. På Nygårdshøyden bør ladepunkt for beboere og beoerparkering prioriteres. Ladepunkt i nærheten kan motivere skifte til en miljøvennlig bilpark, og sikre beboere i området like rettigheter som beboere i nye boliger. 6. Svært mange beboere har behov for privat bil, som kun i et begrenset omfang kan erstattes av kollektivtransport og bildeling. Planforslaget viser ikke hvordan parkeringsbehovet for beboere skal ivaretas. <p>Reagerer på referatet fra beboermøte i 2020, som inngår i saksgrunnlaget, først ble offentliggjort flere år på etterskudd. Referatet gjenspeiler ikke det som ble fremført, og kan ikke gjenkjenne innholdet. Spesielt avsnittene 3.2 og 4.2. Viser til mail 25.8.22 og svar 9.9.22 om referat fra informasjonsmøtet i august 2022. Har ikke mottatt referat.</p> 7. Planforslaget må omarbeides. Beboerparkering må innpasses jevnt fordelt. En reduksjon i tilgjengelig gateparkeringsplasser på 10-20 % bør være tilstrekkelig. Tilkomst og trafikal bruk av Nygårdshøyden fungerer i dag, med større reduksjon vil det det påføre mange familier utfordringer i hverdagen. Planen må ikke presse familier ut av området og sentrum. 8. Reduksjon av beboerparkering bør ikke iverksettes før ombygging av Grieg-garasjen, Bygarasjen og anleggsarbeidene ifm. bossug er fullført. Unngå urimelig stor inngripen i beboeres hverdag. 	<p>Høringen ble varslet én uke før fellesferien og varte i ca. 12 uker fra 02.07.2022 – 20.09.2022. Vanlig høringsfrist er 6 uker for plansaker.</p> <p>Viser til fagnotat med kommentar fra Byplanavdeling på temaene som er trukket fram i merknad.</p> <p>Endring i arealbruk på offentlig gategrunn skjer ifm. innføringen av bossnett. Viser til fagnotat med avsnitt om fremtidig gjennomføring.</p> <p>Informasjonsmøtet i 2020 ble holdt innledningsvis i prosjektet. Byplanavdelingen beklager at innsender ikke kjenner seg igjen. Det er ikke hensiktsmessig å sende ut møtenotat til 60-80 deltagere for gjennomsyn.</p> <p>Notat fra informasjonsmøtet og presentasjon ligger tilgjengelig på kommunens hjemmesider: Bergen kommune - Gatebruksplan for Nygårdshøyden sør</p>

		<p>9. Planting av nye bytrær må dokumenteres og byggesaksbehandles for å sikre at boliger ikke mister dagslys og utsyn. Viser til krav i PBL og Naboloven.</p>	
41	Kåre Dale og Ada Freng	<p>Har bodd på Nygårdshøyden og Møhlenpris siden starten av 80-tallet, med barn som har vokst opp i området. Etter trafikkomleggingen på 80-tallet ble området levelig, og stengingen av den åpne russcenen i parken har gjort området tryggere. Er bekymret for å gatebruksplanforslaget ikke tar hensyn til hvordan bydelen fungerer for de som har valgt å bli boende over tid, og vedlikeholde husene.</p> <p>Hyblifiseringen av området: Stadig større del av boligmassen er omdannet til små hybler. Eierne bor ikke i bydelen, og ser ut til å ta lite ansvar for å sikre at leietagere viser hensyn. Antagelig mange midlertidige beboere. Velforening o.l. ser ut til å være inaktiv. Vanskelig å se for seg at beboerne kan samles om felles ansvar for vedlikehold og stell av området. Hybelutleie gir store leieinntekter, og gjør det utfordrende for unge familier å kjøpe leiligheter med plass til flere barn. Ser ut til at den fastboende delen av beboerne i gjennomsnitt blir eldre.</p> <p>Gatemøbler og beplantning: Hyggelig tanke at møblerte gater skaper møteplasser. Mer sannsynlig at disse blir samlingsplasser for festglad ungdom på kvelds- og nattetid enn et sted å ta ettermiddagskaffe. Gatemøbler og beplantning kan hindre varelevering, særlig byggevarer. Uten alternative ruter vil av- og pålessing vha. kran sperre trafikk. Det krever mer stell av Bergen kommune for at gatetun skal være innbydende og vakre enn fjerning av løv én gang i året.</p> <p>Nygårdsparken og Botanisk hage: Disse områdene er oaser, og har fungert som rekreasjonsområder i over hundre år. Gatebruksplanen bør ta disse inn som en del av bydelen og sørge for at det etableres gode gangarealer inn mot dem.</p> <p>Dette er vårt nærmiljø og grøntområder, et par minutter hjemmefra, og langt mer innbydende enn noen steinbenker i et gatekryss. Begge stedene møtes skolebarn fra hele skolekretsen til felles lek, og naboer treffes på rusletur.</p> <p>Parkering for beboere: Større gateparkeringskapasitet i området enn antall utstedte boligsonkort. En fordel, og ikke et argument for å fjerne gateparkeringsplasser. Biler kjører ikke rundt for å finne plass, varelevering og av-/påstigning skjer smidigere med ledig plass i gatene, reduserer behov for reserverte HC-parkeringsplasser. Ingen anlegg som kan fungere som beboeranlegg i rimelig nærhet.</p> <p>Dagens ordning fungerer relativt bra, har hjulpet at parkeringsforbud for biler uten sonekort ble utvidet til kl. 23:00. Det er flere grunner til at beboere ønsker mulighet til å ha privatbil, for mange vil ikke kollektivtilbud eller bildeling løse transportutfordringene. F.eks. transport knyttet til barnehageplass, arbeidsplass-/tid, kontakt med familie og venner, fritidsaktiviteter, omsorgsoppgaver, samt bruk av hytte og fritidsboliger. Strenge krav for å få tildelt HC-parkering, mange søknader blir ikke innvilget. At det er krevende å gå fra kollektivtilbud til Allégaten vil ikke være tilstrekkelig. Av helsemessige og praktiske grunner vil mange ikke kunne benytte mikromobile tilbud.</p> <p>Selv om man i det store og hele kan forflytte seg uten bruk av bil, kan tanken på de periodene man ikke kan gjøre det få en del til å velge å flytte ut av bydelen.</p> <p>Overgang til el-biler:</p>	<p>Viser til fagnotat med kommentar fra Byplanavdelingen på temaene som er trukket fram i merknad.</p> <p>Til orientering er ikke forbud mot fossile kjøretøy en del av gatebruksplanen, og et slikt tiltak er utenfor PBE sitt mandat.</p>

Det må satses på ladeplasser for private biler innenfor rimelig gangavstand for å motivere privatpersoner til bærekraftig bilskifte. Ser ut til at ladepunkt er reservert for delebiler. Viser til brannfare ved lading i vanlig stikkontakt.

Bildeling:

Rimelig å anta at flere kan dekke sitt bilbehov med leid bil. Selv om Bildeleringen har gjort stor innsats for å gjøre tilbudet attraktivt, er det flere kapitalsterke grupper som ser på det samme markedet. Kravet om likebehandling kan gjøre at flere aktører krever samme rett til å utplassere biler, som kan føre til samme type kaos som for el-sparkesykler. Det bør derfor settes et tak for antall utleiebiler i sonen basert på bruksfrekvens.

Gatedekke:

Steinlegging gir store utfordringer med framkommelighet for syklist, bilister og fotgjengere. Stein blir glatt ved regnvær og snøfall, og da hjelper hverken salt eller sand. Kombinert med store stigninger i området vil det gi utrygghet og kunne føre til ulykker.

Det er foreslått rekkverk for fotgjengere i noen bakker, men mange med gangproblemer vil også mangle styrke i armene til å ha nytte av rekkverk. Viktigst at gatedekket gir tilstrekkelig friksjon.

Annet moment er at manglende skille mellom gate og fortau vil kunne skape farlige situasjoner mellom sykler og sparkesykler, som kjører helt inntil husvegg, og folk som skal ut fra bolig.

Det oppstår lett skader på steindekke. De fleste steder i sentrum med steindekke har løse og skadde steiner som kan forårsake personskader. Erfaring tyder på at steinlegging øker anleggstiden betydelig, og kan gjøre enkelte eiendommer nærmest utilgjengelig i flere måneder.

Vinter:

Snørydding, salting og strøing starter ofte sent i området. Gjelder både offentlige og private fortau. Selv om noen huseiere er raske og rydder fortauet, vil det være nok av utfordrende strekninger. Når terskel mellom fortau og vei forsvinner, vil snø og is lett skubbes inn igjen på fortau som er ryddet når kjørefelt brøytes med bil. Med gjeldene politivedtekter vil huseier kunne bli bøtelagt.

Utplassering av gatemøbler og planting av trær vil gi flere utfordringer for vintervedlikeholdet. Innføringen av gatetun bør føre til at kommunen overtar ansvar for brøyting og strøing på all offentlig grunn.

Sykkelfelt:

De foreslåtte sykkelfeltene vil krysse annen trafikk flere steder, og føre til farlige situasjoner, f. eks med lekende barn. Lite trolig at oppmerkede sykkelfelt vil betjene all sykkel- og sparkesykkeltrafikk. Ved nødvendig varelevering/stopp vil det kunne oppstå farlige situasjoner.

Derfor høyst usikkert om dette tiltaket vil øke trafikksikkerheten. Sykkelfelt på begge sider av Strømgaten vil fjerne mange parkeringsplasser for beboere. I tillegg vil det sluse flere syklist inn i det utfordrende trafikkbildet rundt Grieghallen.

Forbud mot fossile kjøretøy:

Sannsynligvis utfases antall kjøretøy som gir lokale utslipp, og gjør det unødvendig inngripende å innføre forbud. Eksisterende insentiv-ordninger bidrar til at de fleste som bytter bil velger elbil.

Forbud mot fossilbiler i sentrumssonen vil by på store problemer.

Foreløpig vil verken flyttelass eller andre store transporter kjøres på oppladbare kjøretøy over lengre distanser. Spesielle kjøretøy, som heisekraner, slamsugere og bergingsbiler, finnes knapt i elektrisk utgave.

		<p>Utfordrende å skaffe håndverkere til private oppdrag. Mange slike firma ser seg ikke tjent med elbiler, og de vil derfor ikke ta oppdrag i sentrum, særlig hvis det ikke er mulig å ha servicebilen i nærheten av oppdragsstedet. De fleste husene på Nygårdshøyden er eldre, og mangel på håndverkere som tar oppdrag i området vil være et stort problem.</p> <p>Fartsreduksjon: I sone 1 er alle kryss og fotgjengerfelt lysregulert, med fartsgrense 30 km/t. I boligsonene rundt sentrum, hvor det knapt er lysregulering og oppmerkede fotgjengerfelt, er fartsgrensen 50 km/t. Reduksjon til 30 km/t bør gjøres i alle boligsoner som et strakstiltak, uavhengig av gjennomføring av andre tiltak.</p> <p>Belysning: Gatebelysningen i området er relativt dårlig, og har vært det i mange år. Skikkelig belysning vil gjøre opphold i området tryggere og triveligere. Store trær og busker kan lett gi områder som blir liggende i mørke.</p> <p>Konklusjon: Positivt at kommunen ønsker å oppgradere området, men viktigst å sørge for at folk ønsker og er i stand til å bli boende. Da vedlikeholdes eiendommene og deres historiske særpreg bevares.</p> <p>Ønsker en gatebruksplan med samme fleksibilitet som dagens situasjon. Dvs. at færrest mulig gater settes av til spesialisert bruk. Stenging av gateløp skaper mer trafikk i andre. Med ledige parkeringsplasser i hele området vil det være mindre behov for særskilte plasser til HC-parkering, og gi smidigere varelevering og arbeidsdag for håndverkere. Med en gjennomtenkt plan for sykkelparkering vil de som er i en fase av livet der det er naturlig, få glede av å bruke sykkel som sitt primære transportmiddel. Ved å ta vare på fleksibiliteten, vil bydelen være attraktiv for mennesker i alle livsfaser.</p>	
40 38	Aksel Haukom (På vegne av Studentparlamentet UiB)	<p>Gir honnør til byrådet for en ambisiøs plan hvor mennesker står i sentrum for byutviklingen. Mener gatebruksplanen glemmer UiB og campusutviklingen på Nygårdshøyden. Har innspill som legger opp til flere attraktive områder, og som vitaliserer campusutviklingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forslag til andre løsninger: Hans Holmboes gate og Strømgaten er like egnet som Herman Foss' gate til å fungere som transportlinje på Nygårdshøyden, dersom forslaget om tovegskjøring i Harald Hårfagres gate står. Nedgravd container for glass og metall bør plasseres et annet sted enn i Fosswinckels gate. Hvis containeren flyttes ned til området rundt Nina Griegs gate, vil det ikke være behov for kranbil i et godt besøkt område. Dagens løsning med søppelkasser langs Fosswinckels gate skaper et lite attraktivt område, preget av lukt og avfall. Det bør heller håndteres med flere nedgravde containere ved Nina Griegs gate. Kan være til hjelp for Marg & Bein, som stadig håndterer avfall. • Utvikling av næringsområder: John Lunds plass har langt større potensiale enn dagens bruk. Området bør utvides for å utvikle attraktive næringsarealer, møteplasser eller grønne områder ved omlegging av plassen. Hans Holmboes gate er bedre egnet for biltrafikk, pga. mangel på næring og attraktive møteplasser. Kun ett næringslokale i Hans Holmboes gate 4, mens arealet langs Herman Foss' gate deler opp John Lunds plass. Uten biltrafikk i Herman Foss' gate vil næringslokalene kjent som «Aktivisten» og Alléhjørnet få attraktive lokaler. Café Blom er enig. 	<p>Merknad er ikke tatt til følge. Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om trafikkmønster (Punkt 2.), Gatetun og sambruksgater (Punkt 4.) og Infrastruktur over og under bakken (Punkt 7.)</p> <p>Det er Vestland fylkeskommune som gir konsesjon til turistbuss-ruter. Søknad om fornyet konsesjon har vært på høring, og PBE har frarådet tiltaket i sin uttalelse.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Problemer med dagens plan: Gatebruksplanen er ambisiøs, men nedgravde containere i Fosswinckels gate gir Nygårdshøyden et dårligere utgangspunkt for utvikling av byområdet. Trafikkbelastningen i Herman Foss' gate vil øke, som påvirker tryggheten i et område hyppig brukt av studenter på vei mellom forelesninger og lesesaler. <p>Foreslått endring vil styrke tiltrekningen til Fosswinckels gate som gågate gjennom Nygårdshøyden, og gir flere bilfrie soner enn høringsutkastet. Det bør tas grep for å rydde opp i gatens tilbud, med flere benker og andre bymøbler. Viser til mobilitetsanalysen.</p> <p>Planen legger ikke til rette for lange ganglinjer over hele Nygårdshøyden, men det har Fosswinckels gate og Rosenbergsgaten potensiale til. Et behov som ble funnet i mobilitetsanalysen, som Studentparlamentet mener Fosswinckels gate løser best. Langs gaten er det flere aktører kommunen kan samarbeide med for å stimulere fotgjengere.</p> <p>Enig med beboere (innspillmøtet) om tiltak for å hindre turistbusser i området. Bidrar til et stygt lokalmiljø og hindrer myke trafikanter. Bussen benytter Muséplass for å snu, og hindrer bruk av en av byens beste samlingsplasser.</p> <p>Planen setter ikke tilstrekkelig areal til å skape urbane møteplasser som vil brukes aktivt. Mener John Lunds plass best kan fylle behovet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En løsning som bygger opp et lokalt samfunn: John Lunds plass som et åpenbart alternativ for å bygge opp lokalsamfunnet for befolkningen på Nygårdshøyden. Et viktig perspektiv å se på kombinasjonen av bysentrum og campus. Kan preges av studenter 1. semesteret, og av lokalbefolkningen i helger og ferier. Plassen har potensial for å bli en attraktiv møteplass som reguleres av lokalbefolkningen fremfor universitetet. 	
39	Juliet Helset Balgobin	<p>For beboere i Harald Hårfagres gate vil de foreslåtte tiltakene føre til dårligere trivsel og livskvalitet. Forslag om toveiskjøring i gaten er underlig og provoserende. Dette har blitt forsøkt tidligere for rundt 20 år siden. Det medførte økt trafikk, -støy og trafikkfarlige situasjoner. Etter få måneder ble tiltaket reversert. Kommunen må ikke bruke tid og ressurser på å gjenta denne feilen.</p> <p>Om noe skal bedre livskvaliteten for beboere, må det være at kommunen sammen med fylkeskommunen forbyr all ferdsel for sightseeing-busser i gatene. Daglig kjører glorete dobbeltdekkere gjennom gatene – visuell og fysisk forsøpling.</p> <p>Kommunen er kjent med at sentrumsbeboeres biler ikke er et problem for sentrum, hverken for trafikken i indre sentrumsjerne eller i tilliggende gater. Beboernes privatbiler er ikke til hinder for livsutfoldelse, sosialt liv, plass eller trivsel. Tilgjengelighet og fleksibilitet er viktig i urbane strøk. Biltrafikken i området reguleres fint med lav hastighet.</p> <p>Det er de store kjøretøyene som sightseeing-busser, syklistene i høy fart og el-sparkesyklistene som skaper farlige situasjoner og unødig trafikk. Meningsløse sykkelfelt som feltet i Harald Hårfagres gate burde heller benyttes til gateparkering. Slike sykkelfelt hører ikke hjemme i bolig-gater i sentrum, og bør begrenses til hovedgater i lavere sentrumsstrøk og næringsområder.</p> <p>Av kommunen ønskes bedre vedlikehold av eksisterende gater, tun og grøntareal med hyppig renhold, rydding, reparasjon, pleieing av trær,</p>	<p>Merknad angående trafikkregulering i Harald Hårfagres gate er tatt til følge. Viser til gatebruksplan med gatebruksplanbeskrivelse og tilhørende fagnotat.</p> <p>Det er Vestland fylkeskommune som gir konsesjon til turistbuss-ruter. Søknad om fornyet konsesjon har vært på høring, og PBE har frarådet tiltaket på Nygårdshøyden i sin uttalelse.</p> <p>Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.) og trafikkmønster (Punkt 2.), sykkeltilrettelegging (Punkt 3.), Gatetun og sambruksgater (Punkt 4.)</p>

		<p>gatebelysning som fungerer og oppfølging av hus- og grunneiere for orden og vedlikehold. Ønskelig med flere el-ladepunkt i kombinasjon med vanlige beboerparkeringsplasser. Kommunen bør vurdere å benytte deler av eksisterende tun- og parkeringsanlegg for el- og lastesykler.</p> <p>Nei til mer beplantning, vannrenner og flere grønne lunger. På Nygårdshøyden er det allerede kort avstand til en grønn lunge, stor park, tun, hage, bed og trekker.</p> <p>Forslaget til ny gatebruksplan er ikke ønsket. Oppfordrer kommunen til mer bærekraftig bruk av ressurser, gjennom renhold og vedlikehold av dagens gater gatebruk.</p>	
37	Stian Midtgård (På vegne av Nygårdshøyden velforening)	<p>Velforeningen er positiv til kommunens initiativ til bilfritt Nygårdshøyden. Opprustningen vil være med å forsterke den positive utviklingen som har skjedd i området. Har tre innspill til forslaget:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parkveien bør tilrettelegges bedre for myke trafikanter Parkveien er gaten med flest myke trafikanter i området, og forbinder Nygårdsparken og Muséhagen, samt Studentsenteret som viktig målpunkt. <p>I høringsforslaget er øverste del av Parkveien omgjort til gatetun, og nederste del er sambruksgate med parkering og gjennomkjøring. Det er imidlertid fare for noe økning i trafikk grunnet enveiskjøring i Hans Holmboes gates øverste del. Det vil føre til at ansatte og varelevering til Sammen og UiB kjører gjennom hele Parkveien, og ikke kun øverste del. Det er også fare for at flere vil kjøre gjennom gaten på leting etter parkeringsplass. Bekymret for at situasjonen for myke trafikanter i Parkveien ikke forbedres, med en liten fare for økt trafikk.</p> <p>I dag er gaten også preget av parkering, turistbusser og annen trafikk, og det oppstår stadig konflikt mellom myke trafikanter og biler/busser.</p> <p>UiB sine behov: UiB har behov for HC-parkering og mulighet for varelevering, samt tilgang til parkeringsplass for ansatte bak Studentsenteret. Velforeningen mener at dette kan ivaretas selv om Parkveien blir gatetun.</p> <p>Velforeningens forslag: Mener det er naturlig at Parkveien blir prioritert når kommunen har et mål om å tilrettelegge for myke trafikanter, og håper at kommunen benytter sjansen til å skape en grønn og bilfri akse fra Sydnes, via Muséhagen, Parkveien og Nygårdsparken til Store Lungegårdsvann.</p> <p>Selv om det ikke skal graves i Parkveien, og den ikke trenger så stor oppgradering som andre gater i området, håper velforeningen at det tenkes helhetlig for hele området, og inkluderer gaten der flest myke trafikanter beveger seg.</p> <p>Velforeningen foreslår å gjøre hele Parkveien om til et gatetun og forby gjennomkjøring, forby avgifts- og beboerparkering. HC-parkering beholdes. Parkeringsplasser kan erstattes med trær, blomsterkasser, parselhager, benker og sykkelparkering. Sykkelhanger for sikker elsykkelparkering for beboere er også ønskelig. Dette vil forenkle overgangen fra bil til sykkel for flere.</p> <p>En mulighet for å få en grønn og spennende gate er å samarbeide med Muséhagen om plassering av trær. F.eks. trær som var i Bergen da byen ble stiftet i 1070. Det vil fjerne betong- og asfaltuttrykket gaten har i dag, og knytte sammen parken og Muséhagen på en naturlig måte. Viser til vedlagt illustrasjon.</p>	<p>Merknad er delvis tatt til følge.</p> <p>Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.) og trafikkmønster (Punkt 2.). Merknad om trafikkmønster i Harald Hårfagres gate er tatt til følge, og endringen gjør at det ikke er mulig å etablere gatetun i Parkveien mellom Olav Ryes vei og Hans Holmboes gate. Det er likevel mulig å bedre forholdene for myke trafikanter i gaten, se kap. 4.2 Anbefalt trafikkmønster og kap. 5.1 Formgivningsprinsipp i gatebruksplanbeskrivelsen.</p>

		<p>Håper at øverste del av Hans Holmboes gate forblir toveiskjørt. Dersom det er mulig, kan Villaveien åpnes for innkjøring på Studentsenterets bakside. Da kan ansatte på UIB og beboere i Villaveien benytte den fremfor Parkveien.</p> <p>2. HC-parkering Det bør være plass til HC-parkering på hele Nygårdshøyden, spesielt siden flerparten av de fremtidige parkeringsplassene plasseres i nedre del av området. Eldre og personer med dårlig helse vil måtte gå i bratte bakker fra bil til bolig.</p> <p>3. Fleksibilitet rundt antall parkeringsplasser Planen forutsetter at stadig færre vil benytte seg av boligsoneparkering, siden dette har vært en trend i området de siste årene. Dersom nedgangen er mindre enn forventet foreslås det å være mer fleksibel mtp. antall parkeringsplasser i området, for å hindre at familier som trenger bil flytter, og hyblifiseringen øker.</p>	
36	Anne Jorun Sæten, Helge Lilletvedt og Caeli Systems AS	<p>Setter pris på at kommunen ønsker opprustning av området, men planene fører ikke til bedre trivsel og bomiljø for huseiere og beboere i Harald Hårfagres gate. Er de eneste som vil få et forringet bomiljø som følge av planene, og kan ikke akseptere dette.</p> <p>Toveiskjøring: Det er foreslått toveiskjøring i Harald Hårfagres gate. Dette er forsøkt tidligere, med kaos mellom møtende biler og trafikkfarlige situasjoner for kryssende fotgjengere som resultat. Tiltaket ble reversert etter store protester. Det tok ikke hensyn til myke trafikanter eller barn som bor i gaten. Det er ett av de smaleste gateløpene, med høye fasader, og en helling som gjør at bilene må gasse for å komme opp bakken. Den enveiskjørte delen av gaten er der det bør flest fastboende, i alle aldre, og antageligvis der det bør flest i hele planområdet. Planen vil gi økt trafikk, økt støy og mindre trivsel. Synes planen tar mer hensyn til bilister enn et trygt og hyggelig bomiljø.</p> <p>Brosteinslegging: Brostein vil øke støy i gaten og redusere trivselen ytterligere. Brostein og økt trafikk vil medføre økning i vibrasjon og støyforurensing, i motstrid med grønne planer. Bygningene er fra 1880-1910 med høy antikvarisk verdi og ingen lydisolering. Enveiskjøring demper farten og trafikkbelastningen. Ved å innføre toveiskjøring fra Allégaten til Muséplass, samtidig som andre gater blir gatetun, åpner man den strakeste veien for bilister, og gjør det enklere å kjøre bil og farligere for myke trafikanter.</p> <p>Er positive til tiltak for gående, syklende og alle som vil ferdes i området, forstår ikke at toveiskjøring for bil er løsningen. Stiller seg uforstående til og protesterer på at noen gateløp i området skal ta all belastningen fra biltrafikk.</p> <p>Parkering: Har forståelse for reduksjon av parkeringsplasser, men det må være mulig å ha bil hvis man har behov for det. Noen er næringsdrivende, med vareutkjøring og levering, og trenger bil og parkeringsplass. Sentrumsbeboere har også behov for bil og parkeringsplass. Det passer ikke for alle å være medlem i Bildelingen. Per i dag er det ingen ladepunkt i området, men det er behov.</p> <p>Ift. grønne lunger og trær er Nygårdsparken og Botanisk hage dekkende. I tillegg har mange gater små hager med blomster og trær.</p> <p>Håper planen blir reversert. Ønsker ikke at en velfungerende bydel skal transformeres til en turistkulisse. Ber PBE om å ta hensyn til deres merknad.</p>	<p>Merknad angående trafikkregulering i Harald Hårfagres gate er tatt til følge. Viser til gatebruksplan med gatebruksplanbeskrivelse og tilhørende fagnotat.</p> <p>Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.), brosteinslegging (Punkt 6.), Gatetun og sambruksgater (Punkt 4.) og Bomiljø (Punkt 5.)</p>

35	<p>Sissel Lilletvedt (Styreleder, på vegne av sameiet Olaf Ryes vei 23)</p>	<p>Støtter planen om å skape åpne og inkluderende byrom ved å legge forholdene bedre til rette for fotgjengere og syklist, samtidig håper beboerne i Olaf Ryes vei 23 at det fortsatt vil være mulig å parkere utenfor huset. Sameiet har investert i ladepunkt for elbil med bidrag fra kommunens støtteordning, og mener at ladeplassen ikke hindrer gående eller syklist.</p> <p>Mener prinsipielt at det er uheldig å halvere antall parkeringsplasser og konsentrere disse til noen få gater. Det kan lede til kamp om plassene, uforholdsmessig mye trafikk i gatene med parkering, og skape problemer for beboere som er avhengig av tilkomst med bil til bolig i områdene uten sonerparkering (eks. av alders- og helsemessige grunner, uten å kvalifisere til HC-parkering). Tror derfor det er uheldig å fjerne all parkering nær matbutikken i Strømgaten.</p> <p>Det meste av trafikken i øvre del av Nygårdshøyden skyldes ulovlig gjennomkjøring til/fra Møhlenpris, og det ville vært mer hensiktsmessig å finne en løsning på dette problemet fremfor å hindre all parkering for beboere i området.</p>	<p>Adkomst til gaten blir opprettholdt.</p> <p>Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.) og trafikkmønster (Punkt 2.).</p> <p>Parkering utenfor matbutikk i Strømgaten videreføres, viser til kap. 4.7 Anbefalt parkering i gatebruksplanbeskrivelsen og til illustrasjonsplan.</p> <p>Det er ulovlig å kjøre til/fra Møhlenpris via Olaf Ryes vei. Bymiljøetaten arbeider med et prosjekt for å hindre ulovlig kjøring her.</p>
34	<p>May Schøyen (På vegne av beboere i Harald Hårfagres gate 14)</p>	<p>Fokuserer først og fremst på Harald Hårfagres gate. Viser til at planen skal redusere biltrafikk i området. De fleste gatene vil få redusert trafikk, men Harald Hårfagres gate vil få en dobling fra dagens situasjon med toveisregulering.</p> <p>I dag fordeles trafikkbelastningen sørover på Allégaten nord, Parkveien og Harald Hårfagres gate. Av erfaring er toveisregulering i Harald Hårfagres gate trafikkfarlig. Det ble forsøkt i 2003, men ble endret etter kort tid.</p> <p>Beboere i alle aldre er bekymret for økt og farlig trafikk, i tillegg til økt trafikkstøy. Det er ingen forhager i gaten, og husene fra 1880-årene er dårlig isolert mot støy. Oppfordrer PBE til å finne en annen løsning.</p>	<p>Merknad tatt til følge.</p>
33	<p>Stein Ove Halhjem (Boligdirektør, Sammen)</p>	<p>Studentsamskipnaden på Vestlandet er positiv til at det lages en gatebruksplan på Nygårdshøyden som legger til rette for gående, syklende og et bedre miljø. Vil samtidig bemerke at planen gir utfordringer for Samskipnaden når det gjelder drift av studentboliger, kaféer, cateringavdelingen og idrett på Nygårdshøyden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammen har daglig tilsyn med studentboliger, med behov for driftsbil til å utføre utskiftninger og vedlikehold av inventar og fasader. Planen må sørge for hensiktsmessig tilkomst for driftsbiler. • Gatebruksplanen må legge til rette for varelevering til Sammen sine kaféer. Den må sikre at vareleveringsfeltet ikke kommer i konflikt med sykkel og gange. Cateringavdelingen har daglig mottak og distribusjon av varer fra Studentsenteret. • Gatebruksplanen må legge til rette for varelevering til idrettshallen på Studentsenteret. I tillegg til drift av idrettshall og catering på Studentsenteret, drifter Sammen kaféer på UiBs fakultet. • Sammen sine eiendommer i området: <ul style="list-style-type: none"> - Fredrik Meltzers gate 1/Hans Holmboes gate 18 - Fosswinckels gate 50 B - Fosswinckels gate 67 - Harald Hårfagres gate 7 - Harald Hårfagres gate 9 - Hans Tanks gate 18 • Å samle renovasjon på planlagte hentepunkt føles positivt både for nærmiljøet samt at en begrenser at dyr og fugler finner sin mat der. 	<p>Viser til gatebruksplanbeskrivelsen og illustrasjonsplan.</p> <p>Ny bruk av offentlig gategrunn er ikke til hinder for tilkomst, drift eller vedlikehold av Sammens bygninger eller kafé- og cateringdrift.</p>

32	<p>Anita Undal (Daglig leder og styreleder, på vegne av Solstrands begravelsesbyrå)</p>	<p>Solstrands Begravelsesbyrå har hatt lokaler i Herman Foss' gate 11 siden 1963. Firmaet er et innarbeidet navn i sentrum, med adressen som en del av identiteten. Totalrenoverte bygården i 2017, og har nå moderne og tilrettelagte lokaler. Ønsker gatebruksplanen velkommen, og ser frem fortsatt drift i en enda finere bydel.</p> <p>Er avhengig av bårebiler og utstyrsbiler for å kunne utføre jobben, med døgnvakter som rykker ut til alle døgnets tider. Det er ikke mulig å utføre båretransport eller transport av utstyr til seremonier med kollektivtransport eller sykkel. Firmaet ser en ønsket utvikling med færre biler i Bergen sentrum, men håper likevel kommunen vil finne plass til Solstrands og næring generelt på Nygårdshøyden.</p> <p>I foreslått gatebruksplan fjernes gateparkeringsplassene utenfor lokalene i Herman Foss' gate 11, hvor det planlagte mobilpunktet for bildeling blir en utfordring for firmaet. Det vil forhindre tilgang for firmaet og for leverandører til kontorene når kister og seremoniutstyr skal fraktes inn/ut. Med hensyn til etikk, HMS og beboere på høyden kan ikke kister bæres rundt hele kvartalet til parkert bårebil.</p> <p>Færre tilgjengelige parkeringsplasser vil øke trykket på de resterende. Firmaet har 4 biler i sonen. I stedet for/i tillegg til bildeling i Herman Foss' gate, mellom Harald Hårfagres gate og Allégaten, ønskes reserverte plasser for firmaet slik at driften kan fortsette. Med ladepunkt kan bilparken byttes til elbiler. Kan det være en løsning med mobilpunkt i nederste del mot Allégaten, og plasser firmaets biler i øverste del mot Harald Hårfagres gate?</p> <p>Firmaet er ett av få begravelsesbyråer igjen i Bergen sentrum, med gangavstand for de fleste bosatt i bykjernen. Inviterer til befaring i Herman Foss' gate 11. Ønsker å fortsatt være en del av bybildet på Nygårdshøyden i 60 nye år.</p>	<p>Merknad er delvis tatt til følge. Kommunen kan ikke reservere offentlige gateparkeringsplasser til firma eller privatpersoner. Parkeringsplasser beholdes i Herman Foss' gate, utenfor begravelsesbyrået.</p>
30	<p>Ingri Egeberg</p>	<p>Målet med planen for Nygårdshøyden bør være å ta vare på beboerne og legge til rette for at folk i alle aldre kan bo der. Hvis muligheten til å parkere i nærheten av egen bolig forsvinner, vil mangfoldet i bydelen forsvinne, og studenter vil bli den dominerende gruppen i bybildet.</p> <p>Bildeling er vanskelig å kombinere med langtidsbruk i arbeid og fritid. Det bør være like mange parkeringsplasser som det er i dag, og det må være mulig å ha gjesteparkering for håndverkere og gjester.</p> <p>Er avhengig av bil i arbeid og fritid, med atelier på Lillehammer, og bruker bil til å frakte varer. Sykler ikke. Behøver håndverkere til ombygging/reparasjoner i leiligheten iblant, vil ha behov for hjelp av kommunen i fremtiden som eldre. Disse kommer i bil og har behov for parkering.</p> <p>Det er fint med noen bilfrie gater, men Botanisk hage og Nygårdsparken er allerede fantastiske, bilfrie soner.</p> <p>De få bedriftene på Nygårdshøyden bør få parkeringsmuligheter. Håper den nye planen balanserer mellom å skape gode miljøer og ta vare på beboernes interesser.</p>	<p>Viser til gatebruksplanbeskrivelsen, og kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.), Sambruksgater og gatetun (Punkt 4.) samt Bomiljø (Punkt 5.).</p>
28	<p>Vill Plan AS (På vegne av Grieghallen utbygging)</p>	<p>Grieghallen Utbygging arbeider med et forslag til reguleringsplan for Grieg-kvartalet. Oppstartmøte med kommunen ble avholdt april 2022, og det vises til vedlagt planprogram.</p> <p>Ifm. utbygging av Grieg-kvartalet kan det blir aktuelt å stenge for utkjøring fra parkeringskjeller for privatbiler, men åpne for varelevering med store kjøretøy. Ber om at kommunen hensyntar dette i gatebruksplanen, og medvirker til koordinering av planene slik at trafikksikre løsninger ved avkjørselspunktene langs Strømgaten ivaretas.</p>	<p>Endelig konsept for sykkeltilrettelegging i Strømgaten vil bli valgt når gaten skal detaljprosjekteres.</p>

27	Jan Sommerfelt-Pettersen	<p>Positivt hovedinntrykk av gatebruksplanen, med mange gode tiltak som vil gjøre Nygårdshøyden til et bedre sted å bo og arbeide.</p> <p>Er sterkt kritisk til foreslått parkeringsreduksjon, som vil påvirke spesielt barnefamilier og eldre beboere på Nygårdshøyden negativt.</p> <p>Familier med barn i barnehage, skole og jobb på forskjellige steder trenger bil for å få hverdagen til å gå opp. Gange, sykkel, kollektivtransport eller delebil kan ikke erstatte egen bil.</p>	<p>Viser til gatebruksplan med gatebruksplanbeskrivelse, og særskilt kap. 3.6 Bomiljø.</p> <p>Viser også til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.) og Bomiljø (Punkt 5.).</p>
26	Monica Vestheim Svendsen (På vegne av sameiet Allégaten 27)	<p>Allégaten må få lavere fartsgrense og fartsdumper, for å oppnå målet om å skape åpne og inkluderende byrom for aktivitet og opphold. Andre gater i området er foreslått stengt, og Allégaten blir hovedfartsåren. Er redd for at dette vil gi enda mer trafikk i gaten enn i dag. Biler kjører med høy hastighet og myke trafikanter er i fare for å bli påkjørt.</p>	<p>Det anbefales å innføre 30 km/t fartsgrense i Allégaten sør, samt en forskyvning av kjørebanelen som fartsreducerende tiltak, se vedlagt illustrasjonsplan. Viser også til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om trafikk mønster (Punkt 2.).</p>
15	Øyvind Øverland	<p>Sterkt bekymret for antallet parkeringsplasser som vil bli tilgjengelig for «vanlige folk» på Nygårdshøyden sør. Planen må endres slik at det opprettholdes et større antall ordinære gateparkeringsplasser. Det må være mulig å bo i sentrum, selv om man trenger bil i hverdagen. Å benytte seg av bildeling eller parkeringstilbud i Bygarasjen er ikke fleksibelt nok og medfører en betydelig merkostnad (Soneparkering=4.560/år, Bygarasjen=21.600/år).</p> <p>Det planlegges å videreføre eksisterende gatetun og innføre en rekke sambruksgater. Praktisk erfaring med begge deler er nedslående. Gatetun benyttes i liten grad og krever tydeligvis for mye vedlikehold. Sambruksgater er en dårlig løsning for myke og harde trafikanter.</p>	<p>Viser til kap. 3. 6 og kap. 4.7 Anbefalt parkering i gatebruksplanbeskrivelsen, samt kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om parkeringsdekning (Punkt 1.)</p> <p>Det skal etableres flere gatetun, og sambruksgater. Viser til kommentar fra Byplanavdelingen i fagnotat om sambruksgater og gatetun (Punkt 4.)</p>
14	Karen Klubben	<p>Beboer i Fosswinkels gate 49. Tilfreds med å bo ved et gatetun, og ønsker at dette beholdes. Utenfor boligen står et større tre som skjærer for innsyn, og ber om at dette og øvrige trær i gatetunet bevares.</p> <p>Informerer om inngått avtale med Bergen Fiber og sameiet i Fosswinkels gate 49 om utbygging av fiber i gaten.</p>	<p>Eksisterende gatetun i området skal videreføres, og eksisterende trær i området skal bevares.</p>
12	Roy Nevland (På vegne av sameiet Allégaten 24)	<p>Sameiet i Allégaten 24 (6 boenheter) stiller seg kritisk til foreslått reduksjon av parkeringsplasser i området. Mener det er for enkelt å vise til bildeling, som i praksis har begrenset effekt. Ønsker at det tilrettelegges med tilstrekkelig parkeringsplasser i Allégaten. For beboere og besøkende er det tidvis krevende å finne ledig parkeringsplasser i dag.</p>	<p>Viser til kap. 3.5 Parkering i planbeskrivelsen om bildeling.</p> <p>I Allégaten sør skal det etableres reserverte plasser for bildeling samt boligsoneparkeringsplasser. I Harald Hårfagres gate og Herman Foss' gate skal det også etableres boligsoneparkering.</p>
11	Ida Rydningen	<p>Er avhengig av parkeringsplass i Allégaten, i nærheten av egen bolig, og ber om at det ivaretas. Viser til endring i boligsoneforskriften, parkeringstilbudet må ikke reduseres ytterligere.</p> <p>Viktig med parkeringsautomat i rimelig avstand for besøkende som er avhengig av bil. Ber om at avgiftsparkeringen ved Realfagsbygget beholdes.</p>	<p>I Allégaten sør skal det etableres reserverte plasser for bildeling, og boligsoneparkeringsplasser. Viser til avsnitt 1. Parkering med kommentar i fagnotatet.</p>
10	Stig Breistein		

		Ber om støyreducerende tiltak i Sydnestunnelen ved utgangen til Christies gate, og fartsgrense satt ned til 30 km/t i Nygårdsgaten.	Det er vegeiers ansvar å etablere støydempende tiltak. Sydnestunnelen er riksveg og Nygårdsgaten er fylkesveg. Det er 30 km/t sone i Haakons gaten og Nygårdsgaten fram til Strømgaten. PBE ønsker å utrede muligheten for å opprette 30-sone i hele indre by som del av oppfølgende arbeidet etter nylig vedtatt Trafikkplan sentrum.
2	Morten L. Gjesdahl	Viser til tidligere henvendelser til kommunen. Ønsker tilsvarende belysning i Parkveien nr. 2 – 14 som er brukt i Nygårdsparken (historiske gatelykter) ifm. opprustningen av øvre del. Eksisterende belysning står i sterk kontrast til omgivelsene, er for høye, og ligner industrimaster.	Det anbefales å utarbeide en belyningsplan for Nygårdshøyden. Gjenbruk eller rekonstruksjon av historiske gatelykter anbefales. Tiltaket er avhengig av prioritering og at det bevilges midler.