

SVAR PÅ TILLEGGSVEDTAK

Innledning

Plan 1726E – Gatebruksplan for Nytorget ble i møtet i Utvalg for by- og samfunnsutvikling 25.05.2023 vedtatt lagt ut på offentlig høring med tillegg. Etter innspill fra innbyggere som hadde forsøkt å sette seg inn i saken fra UBS, har vi laget en veiledning til høringssaken.

Definisjon:

Gatebruksplan – detaljering av hele eller deler av en gjeldende reguleringsplan. Spesifisering av hvordan arealene skal opparbeides. En gatebruksplan blir behandlet som en reguleringsendring etter plan- og bygningsloven.

Gatebruksplanen skal inneholde:

- Plankart
- Bestemmelser
- Planbeskrivelse
- Illustrasjoner og snitt

I tillegg kan den inneholde andre dokument som utredninger, beregninger, undersøkelser og vurderinger som er gjort i forbindelse med planarbeidet, og som danner grunnlag for de valgene som er gjort i planen.

Plankartet og bestemmelsene er juridisk bindende når de er politisk vedtatt.

Øvrige dokumenter er ikke juridisk bindende, og består av

- grunnlag for, og beskrivelse av, planens innhold og intensjoner (planbeskrivelse, utredninger, beregninger, undersøkelser og vurderinger)
- illustrasjon av en eller flere mulige løsninger, som planen gir rom for

Planprosess:

- Utarbeidelse av planforslag
- Planforslaget legges frem til behandling i Utvalg for by- og samfunnsutvikling
- Vedtar å legge planforslaget ut på offentlig høring, med eller uten tilleggsvedtak
- Offentlig høring i 3 uker
- Behandling av innkomne merknader og eventuell justering av planen. Alle merknader blir svart ut i saken.
- Legges frem for endelig vedtak i Utvalg for by- og samfunnsutvikling
- Utarbeider arbeidstegninger for opparbeidelse i henhold til vedtatt plan
- Anbud og opparbeidelse

Dokumentene i saken

Utvalg for by- og samfunnsutvikling refererer i sitt vedtak fra 25.05.2023 til Alternativ 1 – sykling på torget i blandet trafikk og alternativ 2 – sykkelgate, separat trasé for syklister og

varelevering. I tillegg er det bedt om en alternativ løsning med en snuplass/rundkjøring ved St Petri kirken.

Ut fra vedtaket, er det i realiteten 4 alternative løsninger:

- 0 Torg og park (anbefalt løsning og iht vedtatt forprosjekt)
- 1 Torg og park, med rundkjøring ved St. Petri kirken
- 2 Sykkelgate, park og redusert torg
- 3 Sykkelgate, park, redusert torg, samt rundkjøring ved St. Petri kirken

Alternativ 2 med egen sykkelgate ble behandlet og illustrert i saken som var til behandling 25.05.2023. Det er derfor laget to nye alternativer som skal følge saken til høring, og som dekker hele vedtaket fra UBS 25.05.2023. For ikke å skape forvirring i forhold til nummereringen som er brukt i vedtaket 25.05.2023, er alternativene som legges ut på høring benevnt 0, A og B.

Alternativ 0	Torg og park (anbefalt løsning)
Alternativ A	Torg og park, med rundkjøring ved St. Petri kirken
Alternativ B	Sykkelgate, park, redusert torg, samt rundkjøring ved St. Petri kirken

Nye illustrasjoner viser derfor anbefalt løsning og en løsning med både rundkjøring og sykkelgate.

Gatebruksplanen for Nytorget består av følgende dokument:

Forslag til juridisk bindende dokument:

- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget plankart.pdf
- [1726E – Gatebruksplan for Nytorget plankart AltA.pdf](#)
- [1726E – Gatebruksplan for Nytorget plankart AltB.pdf](#)
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Planbeskrivelse.pdf

Grunnlag for, og beskrivelse av, planens innhold og intensjoner

- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Brannteknisk situasjonsplan.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Geotekniske grunnundersøkelser.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Miljøtekniske grunnundersøkelser.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Overvannsnotat.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget ROS analyse.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Trafikkteknisk notat.pdf
- [1726E – Gatebruksplan for Nytorget Notat med svar på vedtak i UBS 25.05.2023.pdf \(dette dokumentet\)](#)

Illustrasjon av en eller flere mulige løsninger

- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget forprosjekt.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Illustrasjonsplan.pdf
- 1726E – Gatebruksplan for Nytorget Illustrasjon alternativ sykkelløsning.pdf
- [1726E – Gatebruksplan for Nytorget Illustrasjoner - rundkjøring og sykkelgate.pdf](#)
- [1726E – Gatebruksplan for Nytorget Sporingskurve varebil 12m - rundkjøring og sykkelgata.pdf](#)

Dokumentene med *lilla kursiv*, er nye ved utleggelsen (resultat av tilleggsvedtakene gjort 25.05.2023).

Vedtak fra behandlingen 25.05.2023

Plan 1726E – Gatebruksplan for Nytorget med plankart datert 14.04.2023 og reguleringsbestemmelser datert 14.04.2023 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med følgende tillegg:

Tilleggsvedtak 1

(Frode Myrhol (FP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av FP og FrP:)
«I formannskapet sitt møte 20.01.22 ble følgende vedtok gjort i sak 5/22. «Formannskapet ber kommunedirektøren om å hensynta at det skal utarbeides en egen gatebruksplan for Nytorget, i det videre arbeidet med forprosjektet om utforming av byrommet på Nytorget. Gatebruksplanen skal fastlegge mobilitetsløsninger og være grunnlag for opparbeidelse av Nytorget i samsvar med sentrumsplanen. Løsningene for adkomst, parkering, snumuligheter, varelevering og av- og påstiging vil være viktige tema i planarbeidet med gatebruksplanen. Formannskapet peker på viktigheten av å finne gode løsninger for mobilitet, som ivaretar brukerne av St. Petri kirken, eksisterende og fremtidige næringsaktører, samt innbyggerne og besøkende til området i den videre planlegging.»

Løsningen som er valgt i planen for å løse de utfordringene som eksisterende og framtidige næringsdrivende, samt befolkningen og besøkende til Nytorget vil få vil gi unødvendig bilkjøring i Stavanger sentrum siden det ikke vil være tilrettelagt for gode snumuligheter på Nytorget for trafikken som kommer fra Bergelandsgata.

Det bes om at en alternativ løsning med en snuplass/rundkjøring ved St Petri kirken, gjerne med en fontene i midten legges ut på høring sammen med det planlagte forslaget med nedkjøring og av/påstigning i Hospitalgata.»

Kommentar fra administrasjonen:

Alternativ løsning er vist på:

1726E3_1156E1_1778E4_1993E1_2177E3_2134E1_1383BE1_429E2 plankart AltA.pdf

Illustrasjoner - rundkjøring og sykkelgate.pdf

Sporingskurve varebil 12m - rundkjøring og sykkelgata.pdf

I tillegg til anbefalt løsning for Nytorget, er det laget et alternativ A med snumulighet ved St. Petri kirken.

Snuplassen kan kun benyttes av personbiler. Det er ikke mulig å lag en større rundkjøring uten å komme i konflikt fortau. Selv med den bredden fortauene har i dagens situasjon. Busser, vareleveranser med normal 12 meter lang bil, og andre større kjøretøy, har ikke mulighet til å bruke rundkjøringen. Sentraløya i rundkjøringen må derfor gjøres overkjørbar. Det vil ikke være mulig å plassere fontene eller andre elementer i senter av rundkjøringen.

Fordeler:

Snumulighet ved St. Petri kirken gjør at personbiler ikke blir tvunget til å kjøre ut av sentrum via Klubbgata og Verksgata, men kan kjøre ut Bergelandsgata igjen når de har satt av besøkende til St. Petri kirken og sentrum (inkl Nytorget). Større kjøretøy må fremdeles kjøre ut via Klubbgata og Verksgata.

Ulemper:

Viktig oppholdsareal ved inngangen til St. Petri kirken og til Mediebyen blir trafikkareal.

På grunn av vareleveringen vil det ikke være mulig å strukturere trafikkarealene på en god måte med kantstein og evt pullerter. Det vil også bli utfordrende å skilte gjeldende trafikkregler (rundkjøring og enveiskjøring). Området vil bli utflytende og kan resultere i at bilister opptrer på en uønsket måte. Samt være til hinder for vareleveringen.

Tilleggsvedtak 2

Thomas Bendiksen (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag:

«Utvalg for by- og samfunnsutvikling ber om at Nytorget utformes slik at det er nok areal til å avholde bruktmarkedet på torget.»

Kommentar fra administrasjonen:

Det skal avsettes nok areal til å avholde bruktmarked. Dette vil bli ivaretatt i detaljplanleggingen i samarbeid med representant for bruktmarkedet og ansvarlig for uterom i Stavanger kommune.

Tilleggsvedtak 3

Utvalg for by- og samfunnsutvikling ber om at både Alternativ 1 – sykling på torget i blandet trafikk og alternativ 2 – sykkelgate, separat trasé for syklistene og varelevering, legges ut på høring.

Kommentar fra administrasjonen:

Alternativ løsning er vist på:

1726E3_1156E1_1778E4_1993E1_2177E3_2134E1_1383BE1_429E2 plankart AltB.pdf

Illustrasjoner - rundkjøring og sykkelgate.pdf

Sporingskurve varebil 12m - rundkjøring og sykkelgata.pdf

Alternativet med egen sykkelgate – uten rundkjøring - ble behandlet og illustrert i saken som var til behandling 25.05.2023. Plankartet for alternativ B viser derfor, som beskrevet innledningsvis, både sykkelgate og rundkjøring.

I vedtatt forprosjekt ble det etter medvirkning fra næringsdrivende på Nytorget, satt av et 8 m bredt belte til uteservering og regnbed. Dette er videreført i gatebruksplanen.

Minimum 60% av arealene som er vist som regnbed i gatebruksplanen (o_BG) skal opparbeides som regnbed. Regnbedene er en del av overvannshåndteringen for Nytorget og C11 og skal min. være 3 meter brede. Areal med muligheter for uteservering langs byggene, har en bredde på 5 meter. Arealer som ikke opparbeides som regnbed, får samme opparbeidelse som torget.

Totale bredden mellom husveggene og Jugendmuren er ca 16,0 meter.

Sykelgata i alternativ B er foreslått regulert med en bredde på 4 meter. Dette er et minimum for at det skal være plass til møtende sykkel og vareleveranse. I Hospitalgata er total vegbredde 5 m (3,5m kjøreveg og 1,5m sykkelfelt).

Dette medfører at det er 4 meter igjen til fortau. Ensidig eller 2 meter på hver side av sykkelgata. På grunn av trappene og koblingen mellom parken og torget, er alternativ 2 vist med tosidig fortau.

Sykelgata kommer inn som en egen arm i rundkjøringen.

For alternativet sykkelgata uten rundkjøring, vil sykkelløsningene i Bergelandsgata og Hospitalgata være uforandret; tosidig sykkelfelt i Bergelandsgata og ensidig sykkelfelt på sørsiden av Hospitalgata for syklister som kommer opp fra Klubbgata. På grunn av smale gater og lite trafikk, er det ikke behov for egen markering for sykkel over kjørevegen i krysset Hospitalgata – Bergelandsgata.

Fordeler:

Egen sykkeltrasé gjør det mer leselig for syklister, og de fleste vil forholde seg til sykkeltraséen. Det er mer forutsigbart for gående hvor det er trygt å gå.

Ulemper:

Se side 9 og 10 i Planbeskrivelsen

Det var en større andel gående enn syklende på Nytorget ved trafikkteilingen som ble gjort i 2022. En sykkelgate vil skape betydelig dårligere forhold for gående.

Stor andel fotgjengere og smale fortau vil gjøre at flere fotgjengere vil bruke sykkelgaten for å komme frem.

Sykelgaten vil:

- skaper barriere mellom torget og parken
- begrense fleksibiliteten og bruken av torget
- skaper utfordringer ift. adkomst til rommene i Jugendmuren og en evt gangkulvert til p-anlegget under C11.

På grunn av varetransport vil det ikke være mulig å opparbeide sykkelgaten i ht. normen inn mot rundkjøringen.

Det vil være store utfordringer i forhold til skilting (rundkjøring, enveiskjøring, sykkelskilt og forbudsskilt).

I tillegg til å være i strid med intensjonene for Nytorget (jmf. forprosjektet), er en sykkelgate også i strid med den nylig vedtatte transport- og mobilitetsstrategien hvor det heter at «*Vi skal altså først og fremst legge til rette for gående, deretter for syklende, kollektivtransport og delingsløsninger*» [Mobilitetspyramiden, Kommuneplanens arealdel vedtatt 19.06.2023]