

Article about the plans to remove parking spaces in the area
Nygårdshøyden, where several mobility hubs are being planned

Vil stenge gater og fjerne 270 p-plasser på Nygårdshøyden

Bergens Tidende, page 4 – 13. juni

Av: Pål Andreas Møland,

4 NYHETER

MANDAG 13. JUNI 2022 BERGENS TIDENDE

Vil stenge gater og fjerne 270 p-plasser på Nygårdshøyden

Ny gatebruksplan for Nygårdshøyden skal gi flere gatetun, bedre sykkelveier og langt færre parkeringsplasser.

Pål Andreas Møland
pam.moland@tidende.no

– Hovedgrepet i denne planen er en stonstilt endring i hva vi bruker plass på. Vi går fra bilparkering og kjørevei, til gatetun for lek og folkeliv, plass for gående og sydlende, og en god del trær, sier byråd Thor Haakon Bakke (MDG).

Denne uken ble forslaget til den nye gatebruksplanen for Nygårdshøyden lagt frem av byrådet. Planen strekker seg fra Muséiplass til Geofysisk Institutt, og skal nå på høring.

Skal grave uansett
Bakgrunnen er at mange av gatene uansett skal graves opp når det etableres bussnett i området. Gatebruksplanen skal avklare

arealbruken og premisene for hvordan gatene skal opparbeides etter gravingen.

Planen foreslår å etablere et nett av gatetun i flere atkomstgater, som gir myke trafikanter prioritet. Biltrafikken vil bli henviset til et nett av samlesteder.

– Dette er å få liv i gatene, syklist og aktivitet. Men samtidig sikres det nødvendig tilkomst for universitetet, næringsliv og beboere. Når man ser området samlet, får man dette til, sier Bakke.

Fjerner to av tre p-plasser

Strømgaten, Herman Foss' gate og Hans Tanks gate blir hovedatkomst for biler, mens Allégaten og Harald Hårfagres gate vil binde sammen området. De fleste av de øvrige gatene vil bli bilfrie – noe som også innebærer at mange parkeringsplasser forsvinner.

I dag er det plass til 400 parkerte biler på gategrunn i området.

Når alle de foreslåtte tiltakene er gjennomført, vil det være plass til rundt 130 parkerte biler. Med

andre ord forsvinner to av tre parkeringsplasser.

Det betyr også at området ikke lenger kan være en boligsone, skriver byrådet i sin innstilling. I dag er det rundt 250 boligsonekort i området.

«Betydelig knapphet»

– Når man ikke lenger kan tilby nok plasser, må parkeringen løses slik det gjøres i indre sentrum, sier Bakke.

Det medfører at soneskiltningen for boligsone 2 fjernes, og erstattes med strekningskilt som angir hvor det er tillatt å parkere.

De fleste av de 130 plassene vil settes av til beboere, men ikke alle. Også HC-parkering, bildele-plasser og liknende må få plass.

«Under gateopprustningen kan det i en overgangperiode 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 bolig-

sonekort vil reduseres,» skriver byrådet i sin innstilling.

– Sterkt ønsket

– Hva tror du beboere og ansatte som i dag parkerer i gaten vil si til dette?

– Vi forventer og oppfordrer til mange høringsinnspill. Jeg vet at det er mange velforeninger, beboere og andre som har mye å bidra med. Men samtidig oppfatter jeg at flere gatetun og mer plass for mennesker og lek er sterkt ønsket.

– Fra hvem?

– For eksempel fra bystyret, også andre partier enn byrådspartiene. Men også beboere og studentmiljø har uttrykt at de ønsker flere bilfrie områder og mer folkeliv.

Bakke viser til den nye plassen på Sydnæs, som er blitt populær i nabolaget.

I Strømgaten skal det blant bli sykkelfelt på hver side. Her er mye prosjektert, så arbeidet kan komme i gang så snart planen er vedtatt.

Bakke håper planen vil gå



»

Når man ikke lenger kan tilby nok plasser, må parkeringen løses slik det gjøres i indre sentrum.

Thor Haakon Bakke (MDG), byråd for miljø og byutvikling

gjennom bystyret. – Kunnskapsgrunnlaget er godt og det er viktig med en bra prosess. Flere trær og økt trafiksikkerhet betyr bedre bomiljø.



Uteserveringen og den bilfrie plassen på Sydnæs er en forsmak på hvordan Nygårdshøyden kan bli.

© HEDVIG IDÅS (ARKIV)

One of the e-scooter operators in Bergen has introduced e-bikes in their concept



STÅR KLARE: Utenfor Bolts lagerbygg i Damsgårdsveien står mellom 200 og 300 splitter nye, lysgrønne el-sykler parkert. FOTO: EIVIND A. PETERSEN

Løperhjulsselskap snuser på el-sykler

Bolt driver allerede med taxi og løperhjul. Nå står nærmere 300 el-sykler klare til bruk utenfor selskapets lager på Laksevåg.

EIVIND ANDRE PETERSEN
RIKARD THISTEL
tips@bs.no

El-løperhjul har lenge vært en stor snakks i Bergen. Nå skal markedet reguleres og antall aktører krympes til tre innen juni i år. Samtidig lanserer utleieselskapene stadig nye produkter og tjenester.

Utenfor Bolts lagerbygg i Damsgårdsveien tirsdag kveld sto mellom 200 og 300 splitter nye, lysgrønne el-sykler parkert. Mye tyder på at Bolt kan bli den første private aktør som tilbyr el-sykler for utleie i større skala her i byen.

Ifølge Jose Rei, norgessjef for mikromobilitet i Bolt, avhenger satsingen på el-syklerne på om Bolt får tillatelse til å fortsette el-løperhjul-driften.

- Vi venter til vi eventuelt får tillatelse av kommunen. Og skulle Bolt bli blant de tre som får drive med el-løperhjul, men kommunen sier de ikke vil ha våre el-sykler, kommer vi ikke til å sette dem ut.

Bolt kan i så fall bli den første private aktøren i Bergen som tilbyr el-sykler for utleie i større skala.

Allerede i Oslo

Rei prestiserer at selskapet uansett vil respektere kommunens avgjørelse, som er ventet før sommeren.

- Taper vi, tar vi med oss scooterne og syklene og forlater byen, bekrefter han.

Dermed kan Bergen kommunes bysykler innen kort tid få konkurranse. Flere hundre Bolt-sykler er allerede utplassert i Oslo og Drammen, melder Avisa Oslo.

Erfaringene etter en måneds tid med el-sykler i hovedstaden, gir norgessjef Rei tro på at satsingen i Bergen kan lykkes.

- Vi ser at de har blitt brukt veldig mye, på samme måte som el-løperhjulene. Det er en nyttig måte å kjøre lengre avstander på, samtidig som at de tillater for økt fysisk aktivitet. Vi har allerede scooter og taxi innenfor vår app, og med el-sykler har folk mange valg innenfor vårt tilbud, sier Rei.

Bruken av bysyklene i Bergen har falt gradvis i takt med at nye el-løperhjulaktører har tatt nye markedsandeler. I dag finnes seks løperhjulsselskaper med mange tusen tohjulinger. Markedsleder Ryde alene har 2500 el-løperhjul.

Effektive fra 5-10 km

Selskapet Bolt er en liten el-løperhjulaktør i Bergen, men til gjengjeld er de svært store ute i Europa på ulike transporttjenester.

Ifølge selskapet har de utplassert 120.000 el-sykler i over 100 europeiske byer.

I februar startet Bolt taxikjøring i Bergen gjennom sin egen app.

Bolt uttaler at el-løperhjul er den beste løsningen for turer på inntil fire kilometer, mens el-sykler er bedre for strekninger på fem-ti kilometer.

Bolt har sin opprinnelse i Estland og tilbyr kjøretøy til leie, taxi, mikromobilitet, bildeling og levering av matvarer.

The shared bike scheme is experiencing competition from the e-scooter operators – one of them has introduced shared ebikes.

Nå får bysyklene konkurranse

Bergens Tidende, page 12 – 04. juni

Av: Hanne Ørnhaug Eskeland, Alice Bratshaug (foto)

12 NYHETER

LØRDAG 4. JUNI 2022 BERGENS TIDENDE

Nå får bysyklene konkurranse

I løpet av de neste ukene ruller Bolt ut 250 elsykler til utleie i Bergen.

Hanne Ørnhaug Eskeland
hanne.eskeland@bt.no

Alice Bratshaug (foto)
alice.bratshaug@bt.no

Frem til nå har Bergen kommunes bysykler vært så godt som uten konkurranse. Nå har Bolt satt ut rundt 40 av sine grønne elsykler.

I motsetning til bysyklene er de elektriske, og trenger ikke å parkeres i stativer. Men norges-sjef Jose Rei er tydelig på at de ikke er en konkurrent.

– Tanken er at våre sykler skal komplementere bysyklene, sier han.

Samme regler

Bolt er et av tre selskaper som har fått tillatelse til å leie ut elsparkesykler i Bergen de neste to årene. Tillatelsen gir dem også mulighet til å leie ut elsykler, fordi forskriften ordningen er basert på omfatter flere typer «små, elektriske kjøretøy» enn bare elsparkesykler.

Det betyr også at elsyklene må følge samme regler som elsparkesyklene, sier mobilitetsrådgiver Lars Ove Kvalbein i bymiljøetaten.

De inkluderes blant annet i maksantallet sykler som er satt for sentrum. De må også parkeres på oppmerkede plasser i bestemte soner.

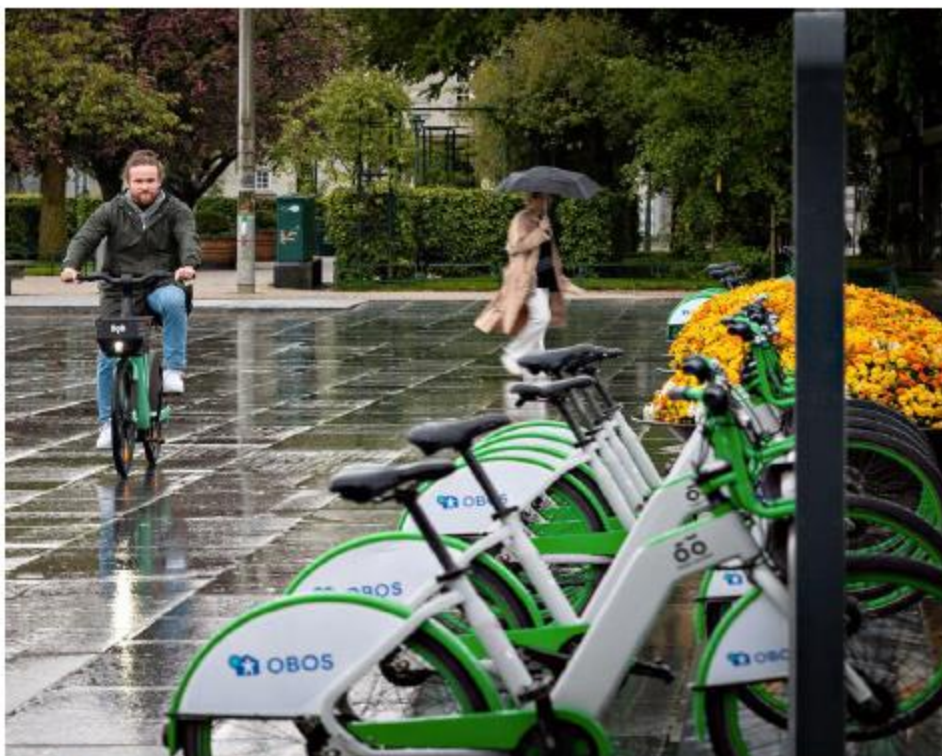
– Det blir noe færre parkeringsplasser i sentrum for elsyklene. De er for store til å kunne settes på alle de samme plassene, sier Bolts bergenssjef Kasper Virkesdal.

Ikke bekymret

BT har tidligere skrevet om nedgangen i bruken av bysykler. Da sa kommunens sykkel-sjef Einar Grieg at konkurransen fra elsparkesyklene var en av årsakene.

– Hvordan vil elsyklene påvirke bysyklene?

– Foreløpig vet vi ikke. Det er ikke i noens interesse å konkurrere. Vi skal heller lære av Bolts



Bolts bergenssjef Kasper Virkesdal på en av selskapets nye sykler.

data og utfylle hverandre, sier Grieg.

– Målet til slutt er at alle de forskjellige tohjulingene skal konkurrere mot firehjulinger, sier Kvalbein.

Vil drifte bysykkelordningen

Daglig leder i Ryde, Tobias Balchen, sier til BT at de ikke har noen planer om å leie ut elsykler pr. nå. Det gjør heller ikke Voi, sier talsperson Øystein Sundeltn.

Han mener imidlertid at det bør åpnes for at selskapene kan

søke om å drive bysykkelordningen. Den driftes i dag av Urban Infrastructure Partner (UIP), som vant anbudskonkurransen i 2018. De har kontrakt frem til 2026.

– Ideelt sett bør neste anbudsrunde være noe vi kan delta i, sier Sundeltn.

Både Voi og Bolt kan tilby elektriske bysykler uten stativer, påpeker han.

Pr. nå er det vanskelig å si hvorvidt Bolt vil delta i en anbudsrunde, sier Rei.

– Det er viktig å forstå hva som

faktisk fungerer først. Vil vi ha stasjonsbaserte sykler eller mer fri flyt for eksempel? Jeg tror at flere ulike alternativer gjør at flere vil bruke mikromobilitet, sier han.

Sykkel-sjef Grieg mener det er for tidlig å si hvordan fremtidens bysykler skal driftes.

– Det er fire år igjen av kontrakten vi har nå. I løpet av de årene er det opp til bystyret og byrådet, våre oppdragsgivere, å komme med en innstilling til hvordan ordningene skal funge-

re fremover. Men bysykkelssystemet vil nok bestå i en eller annen form.

Ikke elektriske bysykler nå

BT har tidligere spurt sykkel-sjef Einar Grieg om bysyklene skal bli elektriske. Da sa han at kommunen vurderer det, men at dagens ordning først må endres.

På spørsmål om det nå er blitt mer aktuelt, er svaret nei.

– Ikke med dagens avtale. Det vil bli en omfattende endring – og kostbar, sier han.