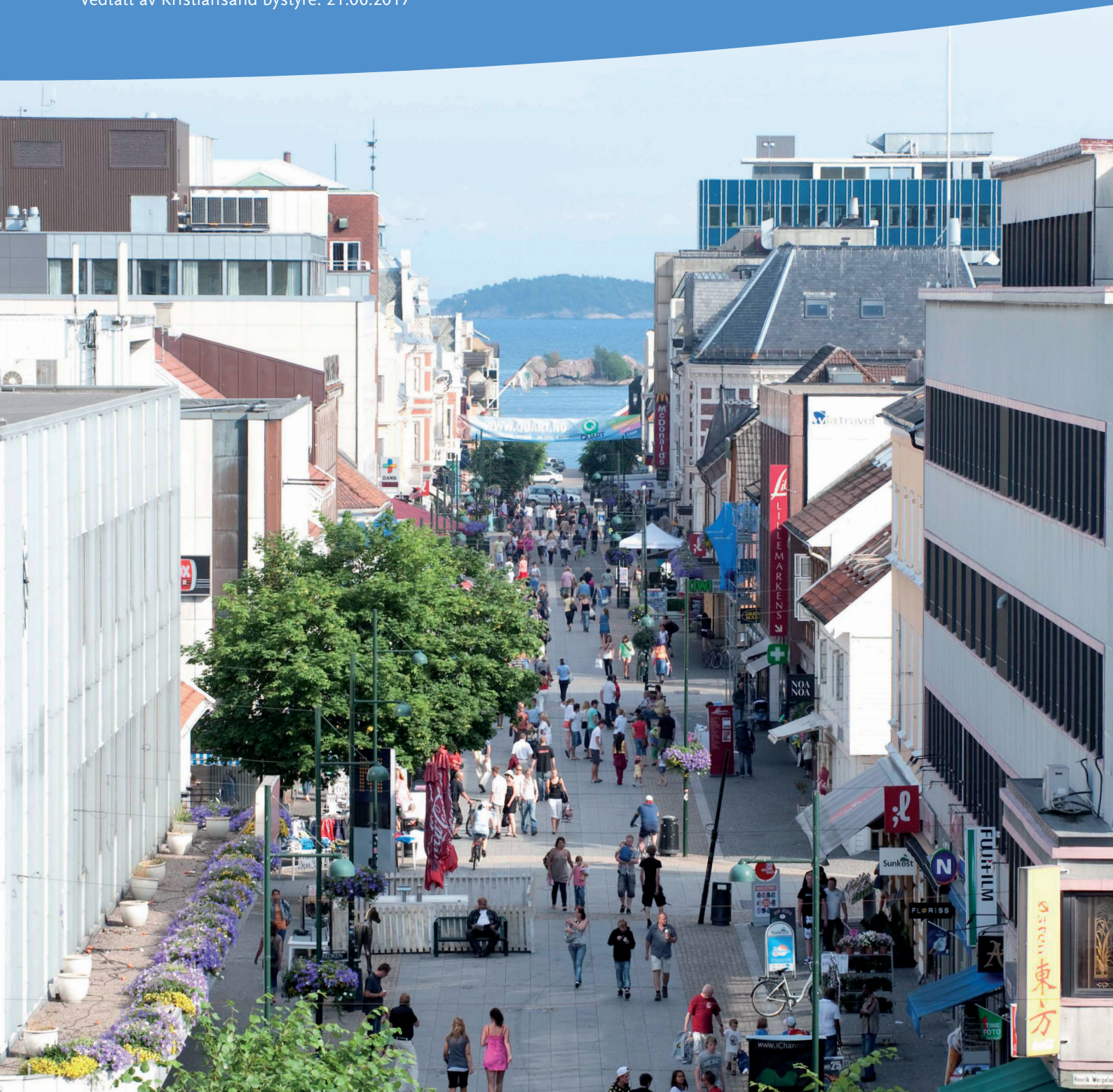


Gatebruk i Kvadraturen

Endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn
Del 1 – Temakart gatebruk

PlanID: 1264 | Saksnr: 201514353
Vedtatt av Kristiansand bystyre: 21.06.2017



Gatebruk i Kvadraturen - Endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – temakart gatebruk

Høringsforslag 18.desember 2016

Vedtak om høring i formannskapet 07.desember 2016

Offentlig ettersyn 02. januar – 17. mars 2017

Plan vedtatt i Bystyret 21. juni 2017

Prosjektgruppe:

Anne S. Lislevand, By- og samfunnsenheten

Raymond Solaas, Kristiansand parkering

Per Kjelsaas, Ingeniørvesenet

Hanne Katinka Hofgaard, Parkvesenet

Christina Rasmussen, plan-, bygg- og oppmålingsetaten

Christen Egeland, By- og samfunnsenheten

Andre ressurser:

Ekstern arbeidsgruppe:

Hallvard Auestad, Barn- og unges representant

Astrid Tvedten, Rådet for funksjonshemmede

Angjerd Munksgaard, Kultursektoren

Bjarne Ugland, Kvadraturen gårdeierforening

Harald Andersen, Kvadraturen AS

Anita Dietrichson, Næringsforeningen Kristiansandsregionen

Tom Bredesen, Næringsforeningen Kristiansandsregionen

Samarbeidsgruppe for teknisk - sentrum

Trykk:

Kristiansand kommune

Forord

Endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – temakart gatebruk, ble vedtatt av Kristiansand bystyre 21. juni 2017. Bystyret fatta slikt vedtak:

1. Bystyret vedtar forslag til temakart gatebruk for Kvadraturen med planbeskrivelse datert 16.05.2017. Temakart gatebruk skal være førende for utviklingen av gatebruken i Kvadraturen. (Enst.)
2. Følgende virkemidler settes i verk med nødvendige prosesser for å oppnå ønsket utvikling:
 - a. Det etableres et prosjekt for gjennomføring av tiltak, herunder opprusting av gategrunn til endrede formål, jfr. gjennomføringsplan og handlingsplan i planbeskrivelsen. Det skal legges vekt på aktiv dialog, medvirkning og informasjon i arbeidet. Handlingsplanen evalueres og vurderes justert hvert år. (Enst.)
 - b. Buss i sentrum; Formannskapet vil presisere at vi ønsker fortgang i arbeidet med busstrase. Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate, for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafiksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører. (Enst.)
 - c. Det settes i gang et arbeid i samarbeid med Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune for å vurdere forkjørregulering av kollektivtraseene gjennom Kvadraturen. (Enst.)
 - d. Avgiftstid på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08 - 19 på hverdager og fra kl. 08 - 17 på lørdager. Det legges opp til lavere avgifter i perioden mellom kl. 17 - 19 på hverdager. (45/8).
Avgiftstiden i parkeringshusene Slottet og Gyldengården er kl. 00 - 17 mandag til fredag. Lørdag kl. 00 - 13, og ingen avgift på søndag. (28/25)
 - e. Maksimaltid på avgiftsplasser i city-delen skal være 1-2 timer avhengig av plassering (Enst.)
 - f. Bosoneavgiften økes gradvis til kr 500,- pr. måned i 2022. Kristiansand Parkering har ansvaret for å sørge for en fornuftig utvikling av avgiften på bosone. Tidsregulering av bosone synkroniseres med avgiftstiden (46/7)
 - g. Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i parkeringshuset Kilden på dagtid (kl. 06-18), på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og på parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen etableres som en prøveordning på 2 år. (29/24)
 - h. Det skal utarbeides en prinsipplan for gatene i Posebyen i samarbeid med beboere og andre aktører i området. De deler av Temakart Gatebruk som berører dette område utsettes med unntak av sykkeltraseene. (Enst.)
 - i. Kantsteinsparkering fjernes ikke før det foreligger midler til å gjennomføre tiltak i aktuelle områder. Gjennomføringsplaner skal legges frem for politisk behandling. (28/25)
 - j. Når nye busstraseer er bestemt kommer administrasjonen tilbake til bystyret med en sak som vurderer utvidelse av gågatenettet og bilfrie gater i Kvadraturen. (51/2)
 - k. Det settes i gang et arbeid i samarbeid med Statens Vegvesen og V-A fylkeskommune for å vurdere krysningspunkter i Festningsgata som prioriterer de gående og syklende, og som knytter Posebyen lettere sammen med City-delen. (29/24)

Planen er utarbeidet i samsvar med planprogram fastsatt av bystyret 26.oktober 2016.

Formannskapet vedtok i møte 7. desember 2016 å sende forslag til endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – temakart gatebruk, på offentlig ettersyn.

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater.

Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, mulig fremtidig kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø og promenade.

For å oppnå ønsket gatebruk, jfr. føringene i temakartet for gatebruk, finnes det flere virkemidler;

- Opprusting av gategrunn
- Skilting
- Avgift
- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet

De fleste av disse virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Denne saken anbefaler iverksettelse av prosesser for noen av disse virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling.

Planbeskrivelsen er justert i tråd med bystyrets sluttvedtak.

Kristiansand 26. juni 2017

INNHold

FORORD	4
1. SAMMENDRAG	9
2. HVORFOR ENDRE GATEBRUKEN?	10
2.1 Smart by	10
2.2 Oppsummering av planforslaget.....	11
3. MÅL FOR ARBEIDET.....	12
3.1 Tidligere vedtak i saken	13
3.2 Formell prosess etter plan- og bygningsloven	13
4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	15
4.1 Nasjonale forventninger til kommunal planlegging.....	15
4.2 Kommunale føringer	16
5. DAGENS SITUASJON	21
5.1 Gatene i Kvadraturen, bilbruk og mobilitet	21
5.2 Byliv og gående	26
5.3 Kollektivtrafikk	28
5.4 Sykkel i Kvadraturen	30
5.5 Barn og unges bruk av Kvadraturen.....	30
5.6 Universell utforming	31
5.7 Parkerings- og skiltpolitikk	31
5.8 Problemstillinger	35
6. TEMAKART GATEBRUK.....	35
7. VIRKEMIDLER	37
7.1 Opprusting av gategrunn	38
7.2 Avgifter	38
7.3 Tidsbegrensing	39
7.4 Bosone	40
7.5 Tilrettelegge for aktivitet	40
7.6 Skilting.....	41
7.6.1 Tilrettelegging for ulike behov ved skiltvedtak	42
7.7 Parkeringskultur	46
7.8 Gjennomføring av endret gatebruk	47
8. VURDERINGER OG FORSLAG TIL TILTAK	48

8.1 Attraktivitet og byliv – tilrettelegging for gående.....	48
8.2 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for byliv og gående	50
8.3 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for kollektivtrafikk	59
8.4 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for sykkel	64
9. KONSEKVENSER	66
9.1 Bymiljø og trafikk	66
9.2 Næringsliv i Kvadraturen	68
9.3 Å bo i Kvadraturen	69
9.4 Besøkende til Kvadraturen.....	70
9.5 Økonomi	70
10. PROSESS OG MEDVIRKNING	71
10.1 Organisering.....	71
10.2 Medvirkning – innspill til planarbeidet	72
11. HANDLINGSPLAN FOR OPPGRADERING AV GATER	74
12. VEDLEGG	76
12.1 Temakart gatebruk	78

1. SAMMENDRAG

Et levende bysentrum gjør en by verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» bysentrum. Skal Kristiansand være en attraktiv by å bo, jobbe, handle og leve i, må Kvadraturen by på opplevelser, mangfold og rom for utfoldelse. Folk må oppleve både at det er en grunn til å være i Kvadraturen, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av en mer attraktiv og trivelig by. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet. Samtidig opprettholdes bilens tilgjengelighet til Kvadraturen for å kunne konkurrere med handelssentra utenfor byen.

Ved å flytte parkeringsplasser fra gateplan og inn i parkeringsanlegg frigjøres arealer som kan brukes til å gjøre byen mer attraktiv, samtidig som bilens tilgjengelighet for byen opprettholdes. De frigjorte arealene kan brukes til å gjøre byen mer attraktiv å oppholde seg i, eller til å øke byens tilgjengelighet ytterligere ved å legge til rette reisende med buss, sykkel og til fots. Færre gateparkeringsplasser gir mindre kjøring i gatene, med mindre støv, støy og utrygghet og dermed et mye hyggeligere miljø å oppholde seg i.

Økonomisk er det grunn til å tro at en reduksjon av gateparkering vil gi varig inntektsbortfall, men dette kan til en viss grad dempes med økt bruk av kommunale anlegg, økende regulering av el-bil på gateplan og økt avgiftstid.

Planen legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen, som virkemiddel for en ønsket utvikling. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet. De vesentligste konsekvensene er at tiltakene vil bidra til et bedre bymiljø, forholdene for handel og myke trafikanter vil bli bedre, det legges opp til at flere beboere i Kvadraturen velger andre løsninger for å sette fra seg bilen enn på gata og også på kveldstid vil besøkende i økende grad måtte benytte seg av parkering i parkeringsanlegg enn på gata.

Planforslaget er en endring av temakart gatebruk som ble vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, med en tilhørende planbeskrivelse.

Fremdriften for tiltak i de enkelte gatestrekninger er lagt inn i en handlingsplan. Det legges opp til en gjennomføring i løpet av 5 år, da dette tilsvarer planperspektivet til Kommundelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 (2022). Prioriteringer av tiltakene kan endres ved endrede rammebetingelser, og handlingsplanen bør vurderes og evt. justeres hvert år.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det foreslås at det legges opp til en revisjon av kommunedelplanen, inkludert gatebruken, i 2022.

The Street is the river of life of the city, the place where we come together, the pathway to the center.

William H. Whyte

2. HVORFOR ENDRE GATEBRUKEN?

Bysentra som Kvadraturen er svært viktige for byene. De definerer byens identitet. Store deler av aktiviteten i byene er knyttet til disse relativt begrensede områdene. Et bysentrum skal by på opplevelse, mangfold og utfoldelse. Her skal mange mennesker bo, jobbe, handle og leve. Et attraktivt bysentrum må derfor ha boliger, arbeidsplasser, handel, service, rekreasjon, som tilrettelegger for et yrende menneskeliv. Et levende bysentrum gjør byen verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» sentrum. Å styrke bysentrum er derfor et helt sentralt tema i byer over hele verden.

Et levende bysentrum krever både at det er en grunn til å være der, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Boliger, handel og arbeidsplasser er helt nødvendig for at byen skal fungere.

Transportbehovet i byene er stort, og dette må dekkes. For at dette ikke skal komme i for stor konflikt med trivsel er det et mål at transportbehovet i størst mulig grad dekkes uten bruk av privatbil. Biler medfører støy, støv og utrygghet i gatene. De legger og beslag på store arealer til kjørevei og parkeringsplasser. Dette er arealer som både kan brukes til å lage en mer attraktiv by for menneskene og som kan tilrettelegges for effektiv transport av flere mennesker - med buss, sykkel eller til fots.

Mange byer prøver derfor å finne andre steder til bilene enn på gateplan ved å bygge parkeringsanlegg og parkeringskjellere. Kvadraturen har allerede flere parkeringsanlegg, og får om kort tid et nytt stort parkeringsanlegg under Torvet, midt i selve hjertet av Kristiansand. Til sammen gir dette bykjernen svært god parkeringsdekning, med rikelig parkeringsplasser i gangavstand til alle deler av Kvadraturen. Kristiansand har dermed muligheten til å flytte flere parkeringsplasser vekk fra gategrunnen og inn i parkeringsanleggene, og dette er utgangspunktet for denne planen. Planen legger ikke opp til et bilfritt sentrum, men et sentrum der bilene får en mindre dominant rolle for å gi mer rom for menneskene som skal oppholde seg der.

2.1 Smart by

Kristiansand kommune er i ferd med å legge forslag til kommuneplanens samfunnsdel, Kristiansand mot 2030, ut på offentlig ettersyn. De store globale samfunnsendringene og Kristiansands utfordringsbilde ligger til grunn for at både økologisk, økonomisk og sosial bærekraft danner premiss for planarbeidet. Hvordan planen svarer på globale megatrender som klimautfordringer, demografiske utfordringer, digitalisering, urbanisering og globalisering av samfunnet er behandlet gjennomgående i alle planens satsingsområder.

Verden er i stadig endring. I nyere tid er det spesielt noen grunnleggende trender som påvirker utviklingen, såkalte globale megatrender. Megatrendene er knyttet til:

- Klimaendring
- Demografisk endring
- Globalisering, urbanisering og digitalisering

Med dette som bakteppe er det viktig å tenke smarte løsninger når byene skal løse sine utfordringer. Å tenke smarte løsninger er svært aktuelt for infrastruktur og mobilitet som i høyeste grad involverer

gatebruken i byer. Det pågår nå en rekke prøveprosjekt rundt omkring i verden. Det kan f.eks. være for energieffektiv transport, trafikk- og parkeringsstyring, f.eks. for å redusere letetekjøring og prioritere kollektiv og på energifangst med materialbruk. En oppgradering av noen av gatene i Kvadraturen kan være en anledning til å teste ut nye løsninger. Dette må være en del av vurderingen når det skal lages en gjennomføringsplan for en gatestrekning (kap. 7.8).

2.2 Oppsummering av planforslaget

Planen tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av et mer attraktivt bysentrum. Tilrettelegging for byliv og for gående, syklende og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet. Hovedstrekningene for hvor det tilrettelegges for økt byliv og attraktivitet gjennom bilreduserte gater er vist på skissen nedenfor. Et økt fokus på bylivet i en hovedstruktur i Kvadraturen er viktig, samtidig som det må lages gode koblinger til viktige målpunkt i og rundt byen. En stor del av Kvadraturen er boområder, og tilrettelegging for gode bomiljø er viktig.

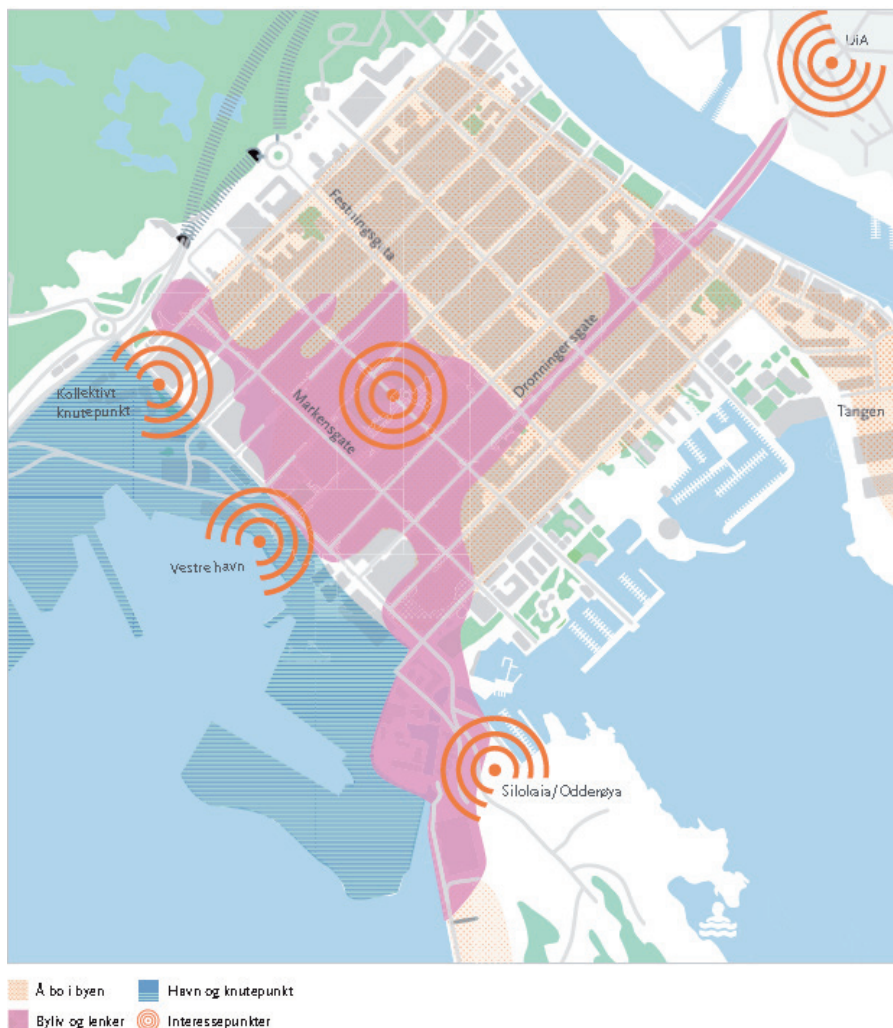


Fig. 2.1. Skissert struktur for utviklingen av gatebruken i Kvadraturen.

3. MÅL FOR ARBEIDET

Det er vedtatt en rekke planer og føringer som er aktuelle for gatebruken i Kvadraturen. Planarbeidet må derfor ses i sammenheng med intensjoner om oppgradering av byrom og styrking av Kvadraturen som er nedfelt i vedtatte planer.

Nasjonal transportplan 2014-2023, vedtatt juni 2013, fastsetter et mål om at all vekst av persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel. Dette medfører at det er et mål at flere benytter bein, sykkel eller buss for å komme seg til jobb, butikker og fritidsaktiviteter.

Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, har som mål at Kvadraturen skal bli et attraktivt og vitalt landsdels- og regionsenter innen næring, kultur og kompetanse. Kvadraturen skal være et godt sted og bo og et godt sted for barn. Det er i tillegg et uttalt mål å tilrettelegge for flere arbeidsplasser og boliger i sentrum og å sikre et levende bysentrum. Et levende sentrum innebærer et variert handels-, service- og kulturtilbud, mange ulike former for arbeidsplasser og varierte boligtyper. Forskjellige funksjoner har egne krav til parkering, varelevering osv. som vil påvirke gatebildet.

Langsiktig mål – Effektmål

Formålet med planen er å utarbeide en overordnet og strategisk temaplan for gatebruken i Kvadraturen som legger til rette for en fremtidisrettet utvikling i samsvar med overordnede målsetninger for samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk.

Utviklingen av Kvadraturen skal bidra til å styrke Kvadraturen som bysentrum.

Resultatmål

- Begrense bilkjøring i gatene i det sentrale Kvadraturen, herunder flytte mest mulig av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen til offentlige eller private parkeringsanlegg i hus eller under bakken
- Legge til rette for bedre fremkommelighet for gående, bl.a. med flere gater der gående har en høyere prioritet enn biler.
- Legge til rette for mer attraktive gater og byrom – økt attraktivitet for å etablere handel, næring og boliger.
- Legge til rette for en mest mulig hinderfri og trafiksikker fremføring av buss gjennom Kvadraturen.
- Legge til rette for å kunne komme seg trafiksikkert og raskt frem på sykkel i Kvadraturen. Gi mer plass til sykkelparkering.
- Legge til rette for bedre luftkvalitet og mindre støy

Prosessmål

- Planarbeidet er godt forankret i kommunen, både politisk og administrativt.
- Det har vært aktiv medvirkning fra offentlige myndigheter, berørte aktører, befolkning, næringsliv m.m.

- Arbeidet er koordinert mot andre planarbeid og prosesser, som regulering av ny Havnegate, utredningen «buss i sentrum», arbeid med søknad om bymiljøavtale, gravearbeider i gatene m.m.

3.1 Tidligere vedtak i saken

I forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplan for parkering under Torvet (saksnr: 126/13, 06.11.2013) gjorde Bystyret følgende vedtak (pkt. 3):

Ved etablering av parkering under torvet lages en plan for reduksjon av gateparkering i sentrale deler av Kvadraturen. (33/19)

Etter et innbyggerforslag ble saken om parkeringskjeller under Torvet tatt opp igjen i bystyrets møte den 28.10.2015 (saksnr: 162/15). Vedtakets pkt. 2 lyder:

Det utarbeides en helhetlig plan for parkering i sentrum/Kvadraturen.

I forbindelse med bystyrets behandling av justeringer av handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 ble følgende vedtatt (Saksnr: 233/15 – Sektor 5 – Teknisk, pkt. 10):

Bystyret ber om at det i løpet av 2016, som en del av allerede vedtatt reguleringsplan for torvet, også legges frem en plan der en innarbeider en betydelig reduksjon av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen. I samme plan legges det frem forslag om utvidet gågatenett, bilfrie soner og midlertidige byrom i Kvadraturen. Det skal legges til rette for bedre fremkommelighet for buss og sykkel. Forslagene utarbeides i nært samarbeid med næringslivet som berøres av tiltakene.

Som oppfølging av vedtak, gikk kommunen i gang med arbeidet med ny gatebruksplan våren 2016. En skisse til arbeidsopplegg ble fremmet for formannskapet 03.02.2016 (saksnr: 12/16) som gjorde følgende vedtak:

1. Formannskapet er enig i arbeidsopplegget for plan for gatebruk og parkering i Kvadraturen.
2. Barn og unge, samt Rådet for funksjonshemmede (RFF) inviteres til å bidra med informasjon om bruk av Kvadraturen. De unge gis også anledning til å komme med innspill om hvilke tiltak de mener kan bidra til å nå målsettingen i planarbeidet.
3. I planarbeidet må næringsdrivende og kulturinstitusjoner involveres.

3.2 Formell prosess etter plan- og bygningsloven

Gatebruken i Kvadraturen er regulert i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1. Endring av prinsippene for gatebruken i Kristiansand er derfor en endring av temakartet for gatebruk i kommunedelplanen. En endring av kommunedelplanen er omfattet av plan- og bygningslovens § 4-1 med krav om at det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for arbeidet. Forslag til planprogram ble sendt på høring i sommeren 2016 og vedtatt i oktober 2016.

Det er krav om konsekvensutredning for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (jfr. pbl § 4-2).

Endringer av prinsippene for gatebruken gir ikke rammer eller retningslinjer for framtidig utbygging som gir vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konklusjonen er derfor at arbeidet ikke omfattes av kravet om å utarbeide en konsekvensanalyse.

Gatebruken er dynamisk og hele tiden i endring. Temakart for gatebruk gir imidlertid føringer for hovedstrukturen for den videre utvikling. Endringer i gatebruken kan gi endrede kjøremønstre. Konsekvensene av de forslag til endring inngår i planbeskrivelsen.

Melding om oppstart, høring av planprogram og offentlig ettersyn

Arbeidet med den formelle planprosessen ble annonsert og planprogram sendt på høring 08.07.2016. Frist for merknader ble satt til 31. august 2016. Det kom inn 5 merknader til planprogrammet innen fristen. Etter fristen kom det inn merknader fra Posebyen Vel og Syd-Kvadraturen Vel. Planprogrammet ble fastsatt i bystyret 26.10.2016 med følgende vedtak:

1. *Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – endring av temakart gatebruk, sist revidert 09.09.2016.*
2. *I arbeidet med ny gatebruksplan må velforeninger, frivillige og menigheter tas aktivt med i planleggingen.*
3. *Til pkt. 9.4: Inkluder noen med sykkelkompetanse i arbeidet, f. eks. syklistenes landsforening. (Enst.)*

Formannskapet vedtok å legge planforslaget ut på offentlig ettersyn i møtet 07.12.2016 med følgende vedtak:

1. *Forslag til endring av temakart for gatebruk i Kvadraturen, datert 07.11.16, og planbeskrivelse, datert 08.11.16, sendes på høring og legges ut på offentlig ettersyn. (Enst.)*
2. *Følgende forslag til endringer av parkeringspolitikken legges ut på offentlig ettersyn.*
 - a) *Avgiftstiden på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra kl. 08.00-16.00 på lørdager. Søndager skal være avgiftsfri. (8/5) Som et alternativ til eventuelt avgiftstid på kveldstid og i helg, vurderes regulering av parkeringstid (max.tid) i disse tidsrommene (Enst.).*
 - b) *Bosonetid synkroniseres med avgiftstid.*
 - c) *Avgiftsnivået på bosone økes over tid til kr. 500,-. Første økning kommer i 2017 til kr 350,-. (Enst.)*
3.
 - a) *Planens forslag til begrensning av bilkjøring og reduksjon av gateparkering er foreslått i fase 1 og 2, over en tidsperiode på 10 år. Det bør legges opp til en raskere gjennomføring av disse tiltakene. De foreslåtte tiltakene under fase 2 tas inn som en del av fase 1.*
 - b) *Følgende gatestrekninger skal være mest mulig bilfrie, endelig løsning fastsettes etter høring:*
 - i) *Kvartalet i Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Kirkegata vurderes omgjort fra enveiskjørt til mest mulig bilfritt.*
 - ii) *Kvartalene i Kirkegata mellom Gyldenløves gate og Henrik Wergelands gate*
 - iii) *Kirkegata mellom Tollbodgata og Gyldenløves gate vurderes regulert som gågate, alternativt som mest mulig bilfritt.*

- iv) Skippergata mellom Kirkegata og Markens gate vurderes omregulert til gågate.*
 - c) Østre Strandgate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Vestre Strandgate til Kronprinsens gate, eventuelt til Elvegata, inkludert eget sykkelfelt. Kongens gate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Elvegata til Vestre Strandgate*
 - d) I sidegatene til Markens gate, (Rådhusgata, Gyldenløves gate og Skippergata) vurderes det å trekke gågaten ned til parkeringsanleggenes adkomster. (Enst.)*
4. *Det bør legges til rette for flere muligheter til at unge kan samles og leke i gatene til randsonen av Posebyen. (Enst.)*

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Nasjonale forventninger til kommunal planlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, etter plan- og bygningsloven § 6-1

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for statens deltaking i planleggingen. Følgende forventninger er relevant for planen for gatebruken i Kvadraturen:

Gode og effektive planprosesser:

- Kommunene baserer planforslag og beslutninger på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkeskommunene og kommunene sikrer samtidig tidlig medvirkning og involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner.

Attraktive og klimavennlige by- og tettsteder

- Kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitikk for å skape et godt og levende bymiljø. Kommunene tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. Et forpliktende samarbeid mellom kommunen og privat næringsliv bør vektlegges. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.
- Kommunene sikrer trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning.
- Kommunene legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn i planlegging av omgivelser
- Kommunene sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet.
- kommunene i storbyområdene legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og følger aktivt opp bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler med staten.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging har som mål at:

- Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Regional plan for Kristiansandsregionen

Regional plan for Kristiansandsregionen ble vedtatt i 2011. Den gir retningslinjer bl.a. for transportsystemet, og følgende punkt er aktuelle for planarbeidet:

- For å begrense personbiltrafikk skal det planlegges for å begrense parkering i Kvadraturen
- Veiholder skal sikre høyest mulig fremføringshastighet i kollektivtrafikkens regionale stamnett ved egne traseer (bussgater og kollektivfelt), aktive prioriteringstiltak og lignende.
- Det skal etableres gode parkeringsmuligheter for sykkel i alle sentra.

Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet 2009

I den regionale klimaplanens handlingsdel for areal og transport er tiltak som er aktuelle for gatebruk i Kvadraturen som følger:

- Totalt antall parkeringsplasser i Kvadraturen økes ikke (eksklusiv boligparkering og randsonen).
- Øke avgift på langtidsparkering i Kvadraturen, også på allment tilgjengelige private arealer hvis det gis lovhjemmel for det.
- Bussen prioriteres på bekostning av bil langs bussmetrotraseene. Kollektivgater/kollektivfelt gjennom kvadraturen.

4.2 Kommunale føringer

Kommuneplan for Kristiansand, vedtatt 2011

Byen som drivkraft:

Kvadraturen er både byens og landsdelens sentrum. Et levende og spennende sentrum er viktig for å profilere regionen og skape en attraktiv møteplass for befolkningen og besøkende. Det betyr at det må tilrettelegges for variert handel, kontorarbeidsplasser, boliger, kultur, opplevelser og estetiske kvaliteter. Gjennom kommunedelplan for Kvadraturen må det legges til rette for utbygging av attraktive boliger og kontorarbeidsplasser og økt detaljvarehandel. Parkerings- og trafiksituasjonen er viktige premisser for dette og må vies særlig oppmerksomhet. Kvadraturen må styrkes som kulturelt og historisk senter, og byrommene må opprustes og utnyttes bedre enn idag.

Bestemmelser og retningslinjer for hvordan det skal tilrettelegges for å videreutvikle Kvadraturen som et levende, spennende og mangfoldig sentrum er gitt i egen kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1

Del 1 av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn ble vedtatt i 2014. Hovedstrukturen for gatebruken i Kvadraturen er fastsatt i denne planen. Hovedgater, gågater, handlegater, kollektivgater, hovedsykkelveinett og blandet trafikk er vist i temakartet «Gatebruk».

Bestemmelsene gir føringer for hvordan gatebruken skal ivaretas ved reguleringsplanlegging.



Fig. 4.1. Temakart gatebruk vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.

§ 3. Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsplan - pkt 3.3 lyder: *Ved regulering av kvartaler skal en forholdsmessig andel av gategrunn tas med i plan. Bruken av trafikkområder skal være som gjengitt i temakart gatebruk.*

§ 6. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – pkt 6.2 lyder: *Ved regulering eller endring av gateutforming skal det etableres nye trær i tråd med normalprofiler for aktuell gate, vist i kommunedelplanen. Eksisterende trær i gater og parker skal bevares ved nye tiltak. Dersom dette ikke er mulig kan nye trær gjenplanteres på stedet eller innen rimelig nærhet av planområdet.*

Planen angir standardisert gatesnitt slik at gater med lik funksjon får lik utforming. I handlegate er det åpnet for bredt fortau med møblingssone på en side. Når det skal gjøres endringer i en gate, skal gatene opparbeides til de standardiserte gatesnittene.

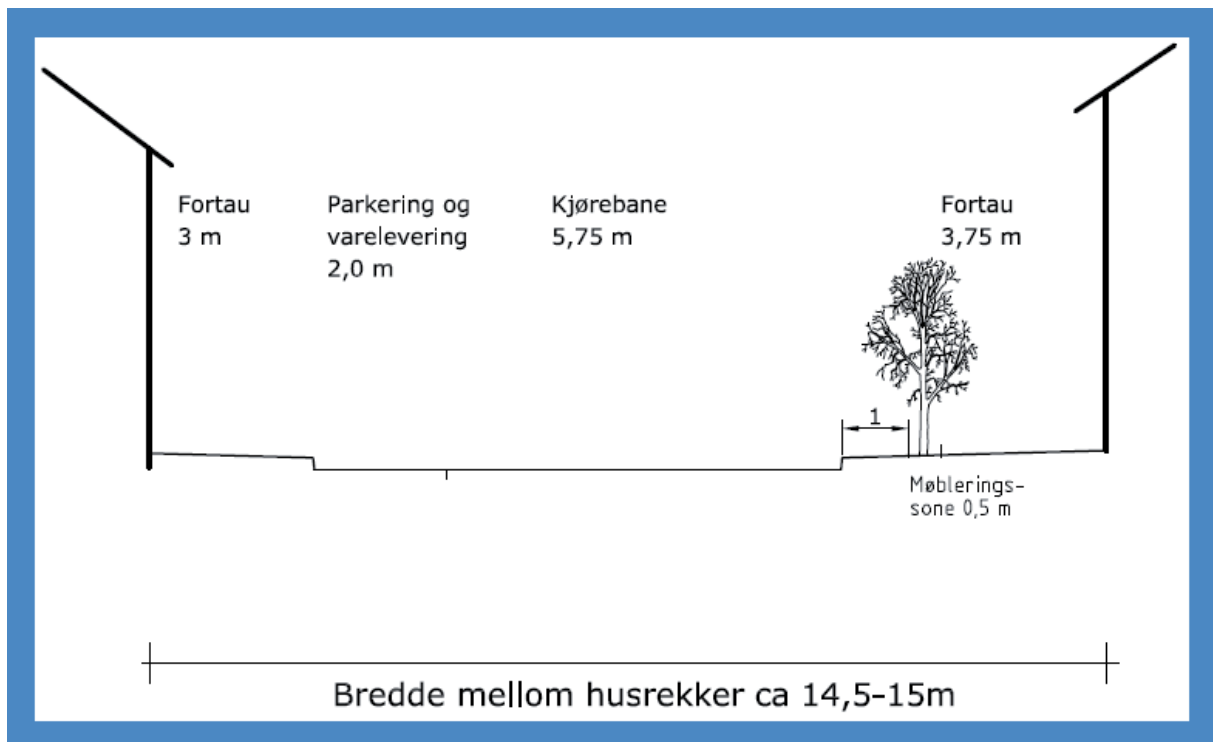


Fig. 4.2. Eksempel på gatesnitt for handlegate fra kvadraturplanen.

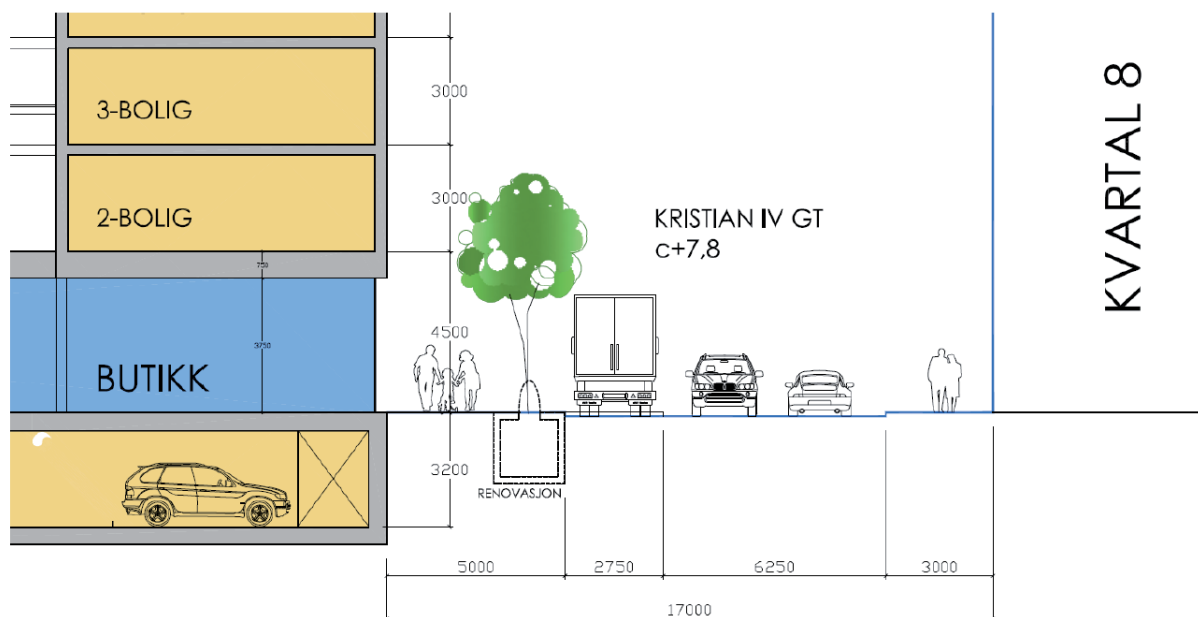


Fig. 4.3. Eksempel på utforming av gate med bredt fortau, hentet fra planbeskrivelsen for kvartal II.

Reguleringsplaner

Nytt anlegg under torvene vil øke parkeringsdekning i Kvadraturen med ca. 425 parkeringsplasser. Dette er plasser som er åpne for allmennheten. Hovedmålgruppa av brukere er handlende og andre besøkende til Kvadraturen.

Det er i tillegg flere vedtatte reguleringsplaner og pågående reguleringsplanarbeider der parkeringsanlegg inngår i ny bygningsmasse. I de fleste planene er parkeringsplassene forbeholdt de nye boligene, gjesteparkering eller andre leietakere og dermed ikke åpne for allmennheten.

Vedtatte planer

- Vestre Strangate 49 (Quadrum) inneholder ca. 150 plasser i parkeringskjeller. Det er uklart om noen blir åpne for allmennheten.
- Nybyen Felt A: Siste steg i gjennomføring av planen sikrer parkeringsplasser til beboerne i parkeringskjeller. Dersom ny parkeringskjeller gir kapasitet til mer enn maksimumskrav til boligene, er det planens hensikt at resterende plasser skal være allment tilgjengelige. Dagens allmennparkering på tomten er midlertidig i påvente av bygging og vil forsvinne.
- Kvartal 2 tilføyer 33 plasser i bakgården. Disse vil bli kundeparkering for butikk i kvartalet.
- Kvartal 42 tilføyer ca. 100 plasser i parkeringskjeller. Planen har god kapasitet i forhold til kommuneplanens krav. Det er uklart om noen av plassene blir allment tilgjengelige
- Kvartal 54 (*Kaserna*) har 1470 kvm parkeringsareal i kjeller. Deler av parkeringsanlegget er allment tilgjengelig.

Pågående planarbeid:

- Planarbeid med Havnegata og Vestre Strandgate kan på sikt medføre endringer i parkeringstilbudet langs dagens havnearealer.

Vedtatte tiltak som medfører at gateparkering forsvinne – Fase 0

Strekning	Tilretteleggingsformål	Tiltak
Festningsgata: Rådhusgata - Gyldenløvesgate	Rampe til p-hus under Torvet.	Fjernes i forbindelse med parkeringsanlegget under torvet.
Posebyen	Avfallsstasjoner	Bruke gateparkering til å etablere avfallsstasjoner i Posebyen
Kristian IVgt Kirkegata - Markensgate	Byliv	Etableres bredere fortau ved utvikling av kvartal 2
Havnegata: Dronningens gate - Rådhusgata	Tilrettelegge for fortau - skolevei	Bygge fortau på bysiden av gata, all gateparkering fjernes.
Dronningens gate: Vestre Strandgate – Havnegata	Drosjeholdeplass	Gjennomført

I tillegg forsvinner den midlertidige grusplassen på arealet til Kvartal A i Nybyen. Kvartalet ble vedtatt regulert med formål forretning/kontor/bolig i 2010. I 2011 ble det gitt en midlertidig tillatelse til å benytte arealet til parkering for 2 år. Kristiansand parkering drifter parkeringsplassen som har 111 plasser.

Nybyen – midlertidig p-plass	Bolig/næring	Utbygging av vedtatt regulering
--	--------------	---------------------------------



Fig. 4.4. Kartet viser lokalisering av parkeringsplasser som fjernes som følge av allerede vedtatte planer.

5. DAGENS SITUASJON

5.1 Gatene i Kvadraturen, bilbruk og mobilitet

Kvadraturen har en klar inndeling i ulike delområder. I rapporten fra Leva Urban Design (Vedlegg 5) pekes det på at inndelingen både er knyttet til arkitekturen, funksjonene og aktivitetene. Den tydeligste avgrensingen er mellom boligområdene i nordøstre del av Kvadraturen (Posebyen og Murbyen) og handels- og næringsområdene i det såkalte «City» i sørvestre del av Kvadraturen, hovedsakelig atskilt av Festningsgata. Opplevelsen av gatene er i Kvadraturen i stor grad preget av hvilke funksjoner de har.

Kvadraturen har en enhetlig gatestruktur. Gatenettet er rettvinklet og består av 14,5-15 meter brede gater som gir rektangulære kvartal på 60x120 meter. Bortsett fra gågate i Markens gate og torvene, samt begrensinger i Tollbodgata, så er det stort sett åpent for privatbilisme i de fleste gater i Kvadraturen.



Fig. 5.1. Gatenettet i Kvadraturen

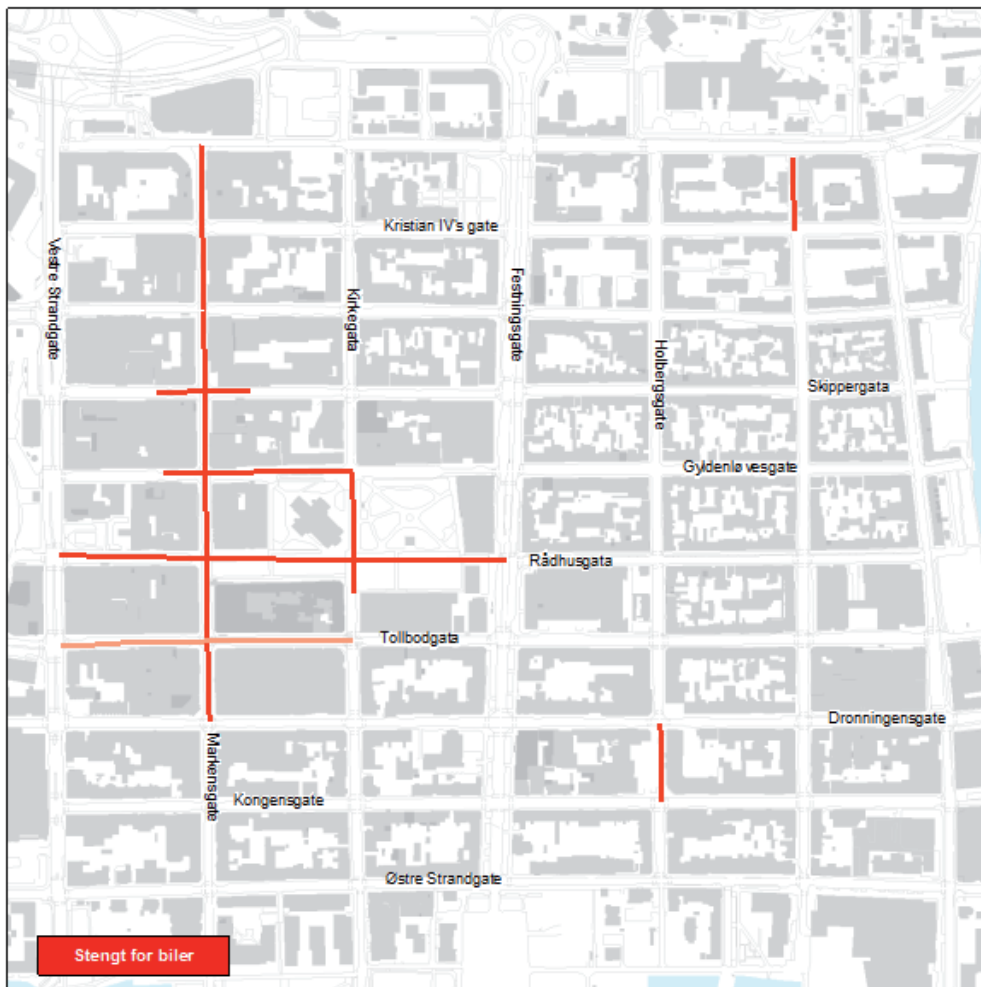


Fig.5.2. Kartet viser gater som er stengt for privatbilisme i Kvadraturen i dag.

Bilbruk og mobilitet

Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2013/2014 viser at Kristiansand har en høy bilandel (56 % bilførere og 8% bilpassasjerer), og noe dårligere kollektivandel sammenlignet med Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim (TØI, 2013). Ser vi på de interne forhold i Kristiansand så skiller bosatte i sentrum seg ut. Færre har førerkort og færre eier bil. Når det gjelder arbeidsreiser, bruker 59% sykkel, kollektivtilbud eller beina når de skal på jobb, 38% kjører bil. For hele Kristiansandregionen er tallene henholdsvis 26% på sykkel, kollektiv og gange, og 70 % bruker bil. Det samme mønsteret gjør seg gjeldende for handle- og servicereiser. Langt flere av de bosatte i sentrumssonen benytter seg av andre fremkomstmidler enn bil sammenlignet med resten av kommunen og regionen.

Det er analysert hvor start- og endepunkt for reiser som foretas av bosatte i Kristiansandsregionen er, uavhengig av reisemiddel. Det viser seg at det er en høy andel lokale reiser internt i regionen (94 % av reisene). 84% skjer internt i hver kommune. Kristiansand sentrum er et viktig målpunkt for mange reiser. Andelen av alle reiser i regionen som ender opp i Kvadraturen er på 27%.

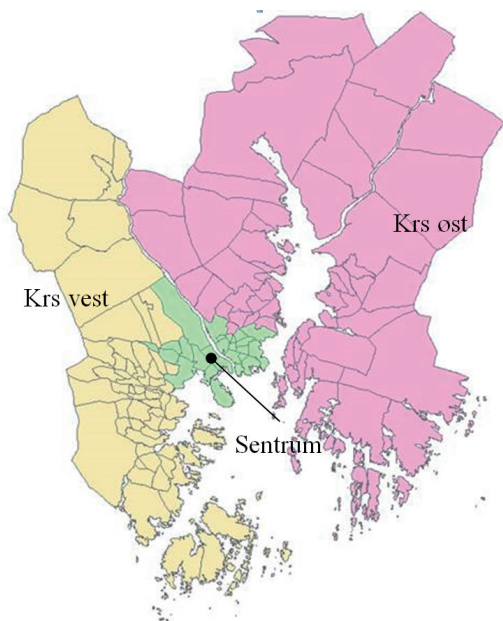
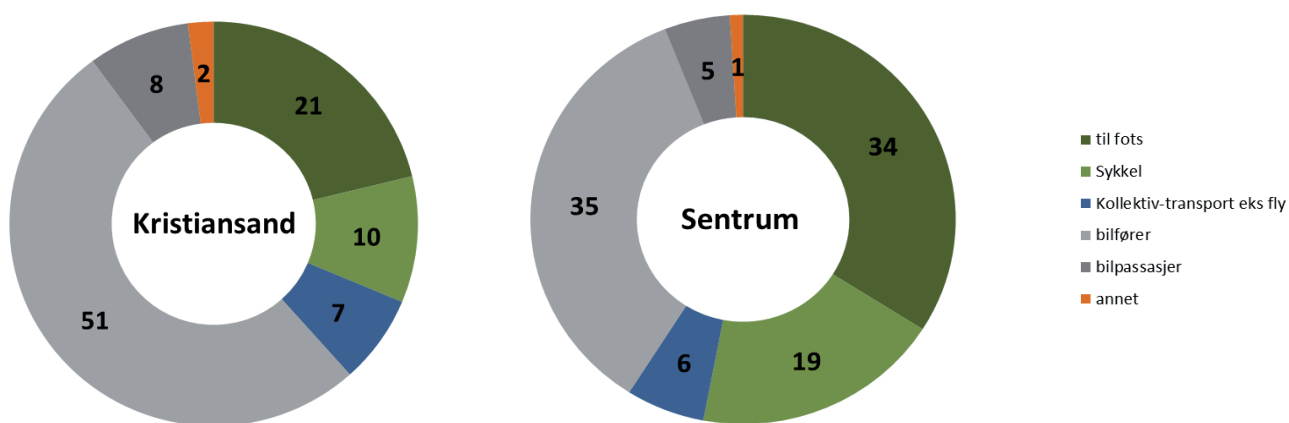


Fig. 5.3. Figuren viser avgrensning av områdene som det refereres til i reisevaneundersøkelsen. Sentrum er inkludert Eg, Grim og Lund.



Figur 5.4: I 2013/14 har Kristiansand den høyeste andelen miljøvennlige reiser i regionen. Her er det en bilførerandel på 51 %, andelen som går er 21 %, en sykkelandel på 10 % og en kollektivandel på 7 %. Sykkelandelen har økt fra 8,5 % i 2009. Aller høyest er sykkelandelen blant beboerne i Kristiansand sentrum. Her foretas 19 % av de daglige reisene med sykkel, mot 14 % i 2009. Andelen fotgjengere har økt fra 29% til 34 % og kollektivandelen er på 6 %. Bilførerandelen er stabil på 35 % mens bilpassasjerandelen har gått ned fra 13% til 5 %..

I en rapport utarbeidet av Transportøkonomisk institutt i 2013 fremgår det at Kristiansand har et godt parkeringstilbud til sine innbyggere og besøkende og har et stort antall parkeringsplasser i sentrum. For deler av Kvadraturen kan dette delvis forklares ved stor andel boligbebyggelse. Totalt antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har stort sett vært uendret gjennom flere år. Men byen er også blant dem med det høyeste parkeringsplasstilbudet for både handel og kontor i sentrum (TØI,

2013). Sammenlignet med andre byer fremstår parkeringspolitikken i Kristiansand som liberal. Andelen reisende med bil medfører at biler opptar en stor del av tilgjengelig gateareal.

I 2010 gjorde Statens vegvesen en telling av gående og oppholdsaktiviteter i Kvadraturen. Tellingen viser at det er flest gående/ fotgjengere i øvre deler av Markens gate, ved torvene og i noen få sidegater til gågata. Rundt torvene, i gågata og på Fiskebrygga preges oppholdet i byrommene av å stå, sitte på kaféstol (eller benk) eller av handel. Ved Fiskebrygga er det også observert kulturelle aktiviteter, og ved Wergelandsparken og torvene litt lek. Ved Strandpromenaden i Tresse er aktivitetene annerledes med mer lek, fysisk og kulturell aktiviteter og opphold.

Måling av antall gående i Kvadraturens citydel tilsier også at det er mest liv og røre mellom 10:00 og 17:00. Tallene er ikke overraskende da det sammensvarer med åpningstiden for fleste butikker og arbeidstiden for de fleste som jobber i Kvadraturen. Gatebruken på kveldstiden er ofte knyttet til restaurantliv, kulturarrangement, foreningsliv o.l.

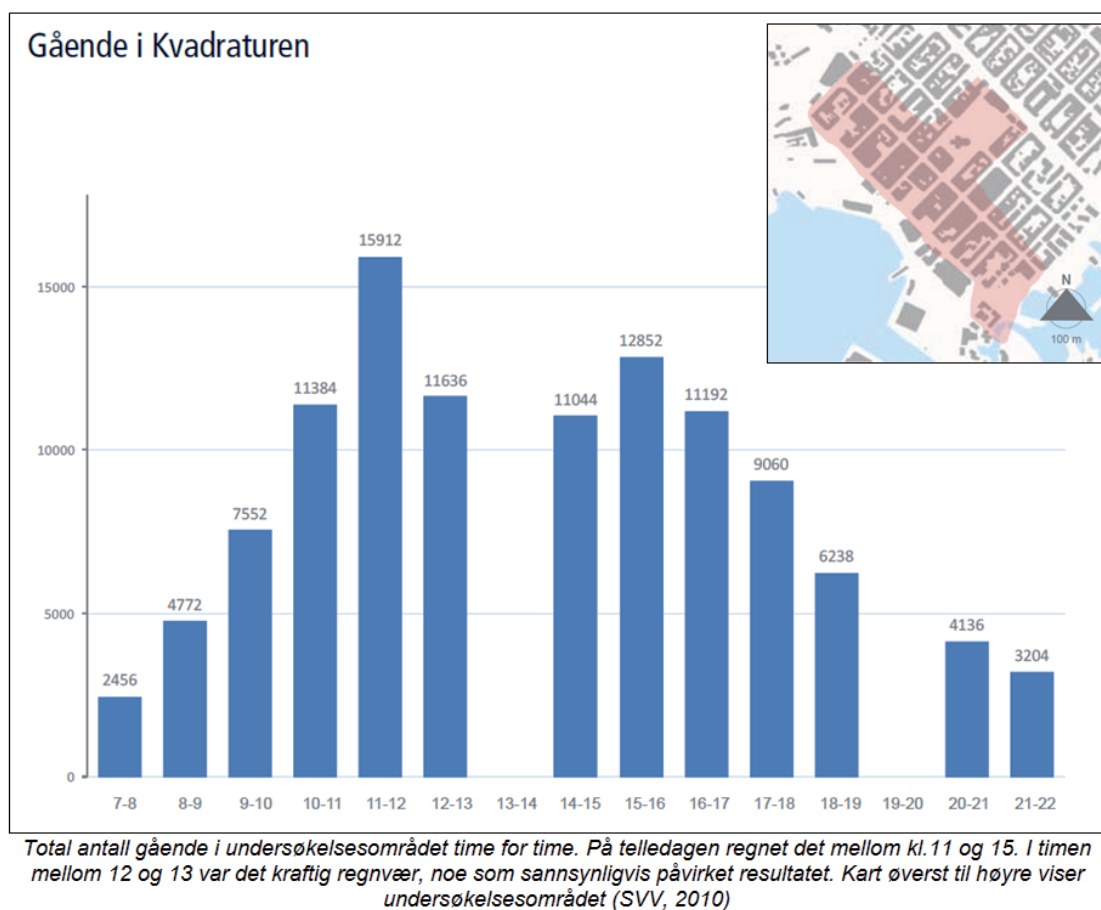


Fig. 5.5. Figur hentet fra Statens vegvesens rapport «Gående i vestre del av Kvadraturen» (2010).

Trafikken ut og inn av sentrum av Kvadraturen er blitt målt ved flere anledninger, sist i forbindelse med arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.

Transport- måte	1980	1990	2000	2010	2020
Bil	38.000	47.000	38.500	38.500	44.500
Buss	13.500	11.000	11.000	10.700	14.000
Gang	2.000	2.000	1.900	2.250	3.100
Sykkel	3.000	3.000	3.500	2.750	3.400
Tog, ferje, MC, annet	1.000	1.000	1.000	1.000	
Sum	57.000	65.000	56.000	55.000	66.000

Fig. 5.6. Trafikkutviklingen ut og inn av Kvadraturen fra 1980 og frem til 2010 med fremskriving til 2020 (ÅDT).

Det er ikke gjort nye målinger som en del av planarbeidet, men Statens vegvesen oppgir at deres tellinger viser liten endring av trafikken ut og inn av Kvadraturen fra 1990. ÅDT i dag ligger på ca. 50 000.

Hvem parkerer i sentrum?

I 2005 laget Civitas en rapport «Bussprioritering i Kvadraturen – utfordringer og konsekvenser». I dette arbeidet ble det gjort en handelsundersøkelse der det ble gjort gateintervju med 433 personer på dagtid i oktober. 43 % brukte bil for å komme til Kvadraturen. Av disse parkerte 42% på p-plass i gate (fortausparkering). De aller fleste skulle handle lette spesialvarer eller gå på serveringssteder.

Det er noen år siden denne kartleggingen ble gjort, men det vurderes slik at gatebruken i sentrum har ikke endret seg vesentlig siden da. Markens gate var gågate og hovedhandlegate også den gangen. Den største endringen er sannsynligvis at det er blitt færre butikker med store varer, som hvite- og brunevarer og møbler i Kvadraturen.

Spørreundersøkelse november 2016

Kommunen og Kvadraturforeningen AS gjennomførte en spørreundersøkelse i november 2016 der folk som parkerte i Skippergata og to steder i Dronningengate ulike tidspunkt på en torsdag og lørdag ble spurt om hvilke ærende de hadde, hvor lenge de skulle parkere der og hvorfor de valgte å parkere akkurat der. Oppsummering av spørreundersøkelsen finnes som uttrykt vedlegg.

I følge innsamlede data bruker kvinner lenger tid enn menn på å utføre ærend. Over halvparten av menn som parkerte trengte ikke mer enn 30 minutt for å få gjennomført sine ærend. Dette kan tyde på at det å regulere til 3 timer ikke er nødvendig og at kantsetinsplasser heller kan avsettes som korttidsplasser. Det var høy andel som svarte «nærhet til ærend» når de skulle oppgi begrunnelse for valg av parkeringsplass. I Skippergata og sentrale deler av Dronningens gate vil det være parkeringsanlegg i umiddelbar nærhet, som Gyldengården, parkering under torvene og Sandens, slik at å fjerne kantsteinsparkering ikke vil redusere tilgjengeligheten vesentlig.

5.2 Byliv og gående

Det er i dag få gatestrekninger i Kvadraturen som er helt forbeholdt gående. På dagtid er gågatestrekningen av Markens gate helt forbeholdt gående, ellers i døgnet er det også tillatt å sykle der. Gågata strekker seg fra Tordenskjoldsgate til Dronningens gate. På sommerstid blir Markens gate mellom Dronningens gate og Kongens gate stengt for trafikk og det blir etablert uteservering i området. Der gater med trafikk krysser Markens gate er det tilrettelagt med brede overgangsfelt, der bilene må ta mer hensyn til de gående som krysser i gågata. Det fungerer omtrent som «shared space», der alle tar hensyn til hverandre, men gående har «forrang». Gågata i Markens er oppgradert med flatt dekke og varmekabler slik at den blir behagelig å bevege seg i hele året. Den er også tilrettelagt for bevegelseshemmede med ledelinjer og oppbygd dekke opp mot inngangsdører for å unngå trapper og ramper.



Fig. 5.7. Bilde fra Markens gate. Fotograf: Anders Martinsen

Noen steder er det tilrettelagt med ensidig parkering og bredere fortau på den andre siden, som f.eks. i Østre Strandgate. Dette gir adskillig bedre forhold for gående og syklende.



Fig. 5.8. Bilde fra Østre Strandgate med bredt fortau på sydsiden og ensidig parkering.

Det er tilrettelagt med elvepromenade langs Otra og strandpromenade i Østre havn. Disse promenadene knytter det store rekreasjonsområdet på Odderøya sammen med østre deler av byen

og broene over til Lundsiden. Promenadene brukes av både gående og syklende. På strekningen er det tilrettelagt med lekeplasser, parker, badestrand med mer. Promenadene er en unik kvalitet for Kvadraturen. Bruken av promenadene har økt/øker i takt med tilrettelegging og økt bosetting. Mye folk i disse områdene bidrar til økt trygghet. Alle gatene i Kvadraturen fører til en av promenadene. Det å sørge for gode koblinger til disse flotte rekreasjonsområdene er viktig.

5.3 Kollektivtrafikk

Busstilbudet i Kristiansand er bygd opp rundt metrolinjen som har en pendelstruktur fra Vågsbygd til Randesund. Dette innebærer at de aller fleste bussene går gjennom Kvadraturen. Det er lagt kollektivtrase i gjeldende kvadraturplan, og det har over lang tid vært jobbet med å forbedre fremkommeligheten. Tiltak har vært å redusere antall avkjørsler, fjerne gateparkering, prioritering av busser i lyskryss, kollektivfelt m.m. Dagens kollektivtraseer er i stor grad ryddet for avkjørsler og gateparkering, men det er fremdeles noen gateparkeringsplasser i Henrik Wergelands gate og i Tollbodgata. Det er få strekninger gjennom byen som kun er forbeholdt kollektivtrafikk. Dagens hovedtrasé for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen er følgende:

- Østover: Henrik Wergelandsgate – Festningsgata – Tollbodgata – Elvegata – Lundsbroa
- Vestover: Lundsbroa – Tollbodgata – Vestre Strandgate.

I tillegg går det busser gjennom Tordenskjoldsgate og øverste del av Festningsgata til/fra Eg.

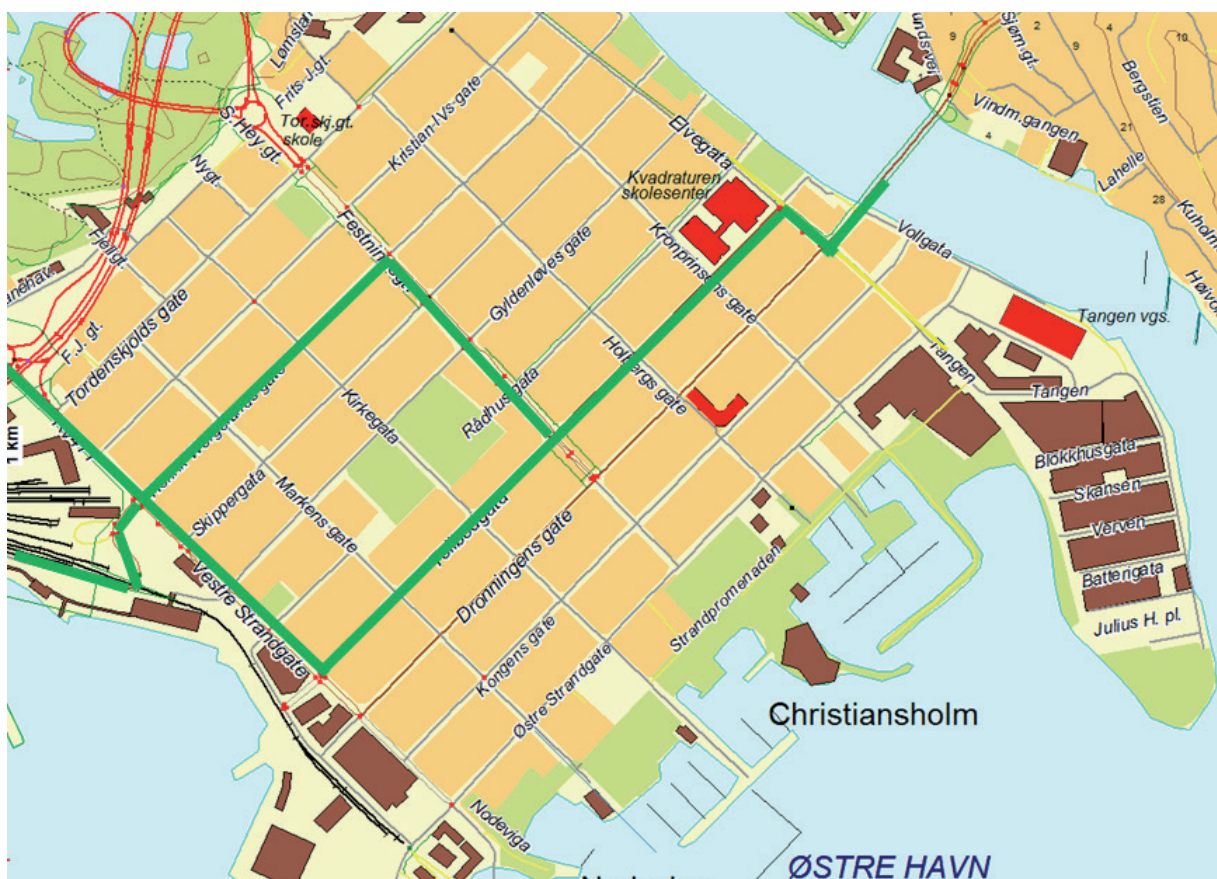


Fig. 5.9. Eksisterende hovedbusstraseer gjennom Kvadraturen

Bussmetroen har mye busstrafikk og denne vil øke fremover. Det er en utfordring for bussene å komme mest mulig hinderfritt gjennom Kvadraturen, da det er mye kryssende trafikk. Grunnen til at bussmetroen bør føres gjennom Kvadraturen, og ikke utenom, er at reisevanundersøkelsen viser at kun en liten andel av alle reiser i regionen passerer Kvadraturen (Rvu 2013/2014, Urbanet rapport 63/2015). Bosattes reisemønster må være utgangspunktet for valg av busstraseer.

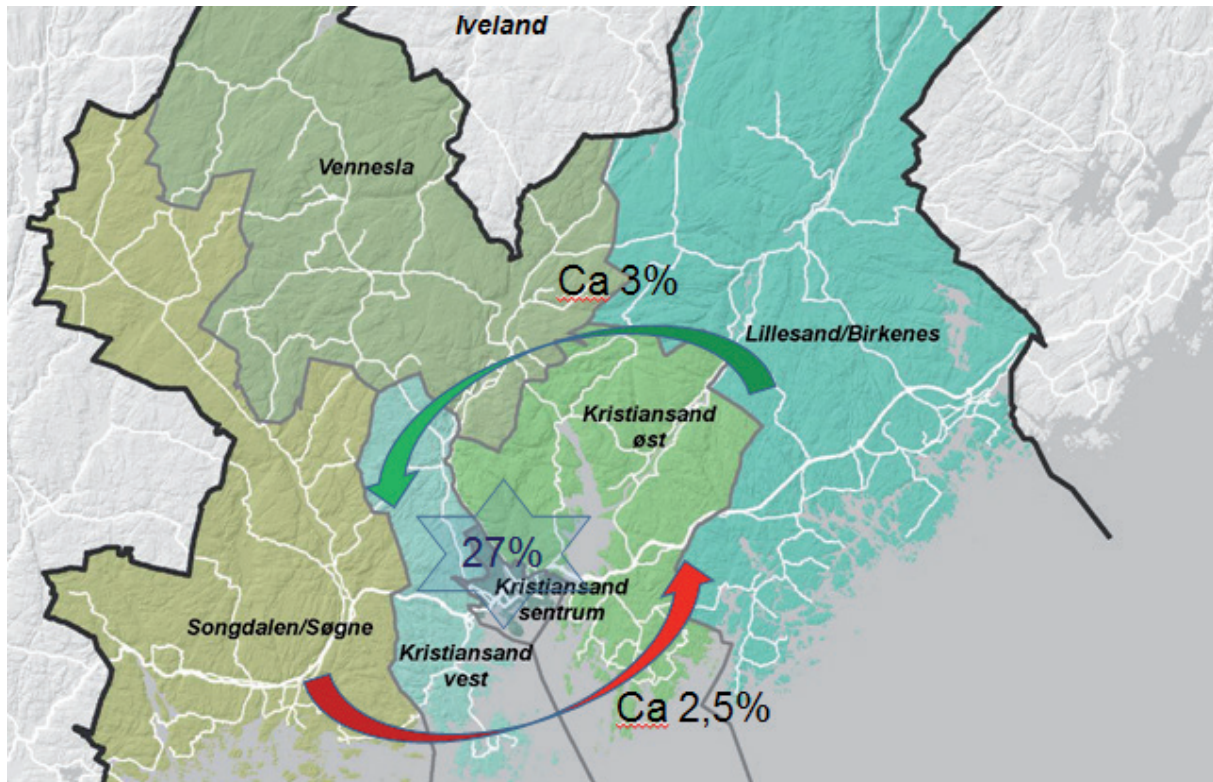


Fig. 5.10 Av alle reiser i regionen skal 27% til Kvadraturen. En liten andel passerer Kvadraturen. Ellers reiser folk innenfor sine områder. (Rvu 2013/2014, Urbanet rapport 63/2015)

Dagens busstrasé har noen utfordringer i forhold til sikker fremføring av kollektivtrafikken og det har vært ønskelig å få en vurdering av om dagens hovedtrase for buss gjennom Kvadraturen er optimal, eller om det er andre traseer som tilfredstiller fremtidens behov bedre. En slik vurdering må ta hensyn til:

- Buss er en viktig del av løsningen av mobilitetsbehovet i regionen og busstilbudet vil øke i tiden fremover.
- Fremkommelighet for bussen en viktig faktor for å oppnå en konkurransedyktig reisetid med buss.
- Med gjennomførte og planlagte utbygginger i Kvadraturen er «destinasjonstyngepunktet» i Kvadraturen i bevegelse.
- Synliggjøres andre hensyn som må vurderes før det tas et endelig valg.

Cowi har gjort en slik vurdering. Denne er beskrevet nærmere i kapittel 8.3

5.4 Sykkel i Kvadraturen

Kristiansand har vært en av Norges ledende sykkelbyer over mange år. Dette skyldes et langsiktig arbeid med å tilrettelegge for et sammenhengende gang- og sykkelveinett fra boligfelt og arbeidsplasser inn til byens sentrum. Det er nå vedtatt en kommunedelplan for sykkelspressvei for en strekning på 2 mil mellom Dyreparken i øst og Andøykrysset i vest. Denne tangerer innom Kvadraturen gjennom Tordenskjolds gate, som er tilrettelagt for sykkel med sykkelfelt på hver side.

Det er også tilrettelagt for sykkel med kombinert fortau og sykkelfelt i deler av Elvegata og Rådhusgata. I tillegg brukes Strandpromenaden av mange syklister. Sykkeltilretteleggingen i Elvegata og Rådhusgata er ikke optimal i forhold til trafiksikkerhet, men det kan gjøres endringer innenfor eksisterende areal.



Fig. 5.11. Eksisterende hovedsykkellenker gjennom Kvadraturen

5.5 Barn og unges bruk av Kvadraturen

Barns bruk av Kvadraturen ble kartlagt i 2001 og 2003. I juni 2016 ble det gjennomført en ny kartlegging og medvirkning med elever fra Tordenskjolds gate og Grim skole som bor i Kvadraturen. Den viser at mye gateparkering gir utfordringer i forhold til sikt og trafiksikkerhet for bl.a. barn og unge.

Skolevei

Barn og unge unngår lyskryss om de kan. De er frustert over at bilene har prioritet og synes de må vente lenge på å få grønt. De velger ofte Holbergs gate, da denne er roligere enn Festningsgata. Barn som bor i sydvestlige del av Kvadraturen velger Markens opp til Slottet, for her er det trygt og liv og røre.

Bruk av arealer

Mange gutter spiller fotball på Todda og i Nybyen. Det er ikke så mye tilbud for jentene her. Bruken av gatene avhenger av hvor mange biler som er der og nærhet til bosted. Gatene er ikke mye i bruk

til lek, det er for mange biler parkert. Unntaket er ved Jokerbutikken i Kronprinsens gate. Her spilles det ball. De unge vil gjerne ha flere muligheter til å samles og leke i bilfrie gater.

Sammenlignet med tidligere kartlegginger kan det se ut som om dagens barn har en økt radius, er blitt noe mer urbane og har tatt i bruk mer av de mest sentrale og opparbeidede arealene i byen som f.eks. bystranda.

5.6 Universell utforming

Ved all planlegging i Kristiansand kommune skal det legges vekt på universell utforming og tilgjengelighet for alle. Fortauskanter kan være en utfordring. Det er lagt vekt på å jevne ut kanter i kryss for å lette tilgjengeligheten. En annen utfordring er tilgang til bygg, særlig eldre bygg som ofte har trapp ned til gatenivå. I gågata i Markensgata er gategrunnen formet slik at den møter inngangsparti på byggene uten at det er nødvendig med ramper o.l. Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, bestemmelsenes §6.1 lyder: «Ramper i gater tillates ikke». Ved utvikling av kvartal må det derfor søkes å tilrettelegge for tilgjengelighet for alle uten at det bygges ramper. Det er for øvrig gårdeierens ansvar å sørge for tilgjengelighet til sine bygg.

Tilgang til parkering i Kvadraturen for forflytningshemmede er beskrevet i kapittel 7.

5.7 Parkerings- og skiltpolitikk

Kristiansand kommune har i mange år eid og driftet en stor del av parkeringsplassene i Kvadraturen. En stor andel kommunalt drevne parkeringsplasser gir kommunen bedre styring på parkeringsutviklingen. Eierstrukturen kan brukes som et verktøy for å oppnå en ønsket utvikling.

Ved å åpne for et stort privat parkeringsanlegg midt i byen, samt fjerne en del gateparkeringsplasser, vil kommunen ha kontroll på en mindre andel av p-plassene i Kvadraturen. Men parkeringspolitikken består av en rekke elementer som påvirker tilgjengeligheten for biler i byen.

Parkeringsplasser uten avgift benyttes i stor grad av folk som kjører til arbeid og folk som bor i området. For å sikre en sirkulasjon og tilgjengelighet for handlende og andre besøkende til Kvadraturen er en god del plasser avgiftsregulert og tidsbegrenset. Dette hindrer at parkeringsplassene beslaglegges av en og samme bil en hel dag.

Kristiansand parkering drifter avgiftsparkering på alle parkeringsplasser som er på kommunal grunn. Selskapet drifter også allment tilgjengelige parkeringsarealer/plasser som eies av andre, da gjennom leieavtale med grunneier.

Det er i dag totalt ca. 4 500 plasser allment tilgjengelige i Kvadraturen. Dette inkluderer både gateparkering og kommunale og private anlegg (ekskl. ren bosone).

Inkluderes alle private store og små anlegg som tilbyr privat parkering, så finnes det trolig totalt 9-10 000 parkeringsplasser i Kvadraturen i dag.

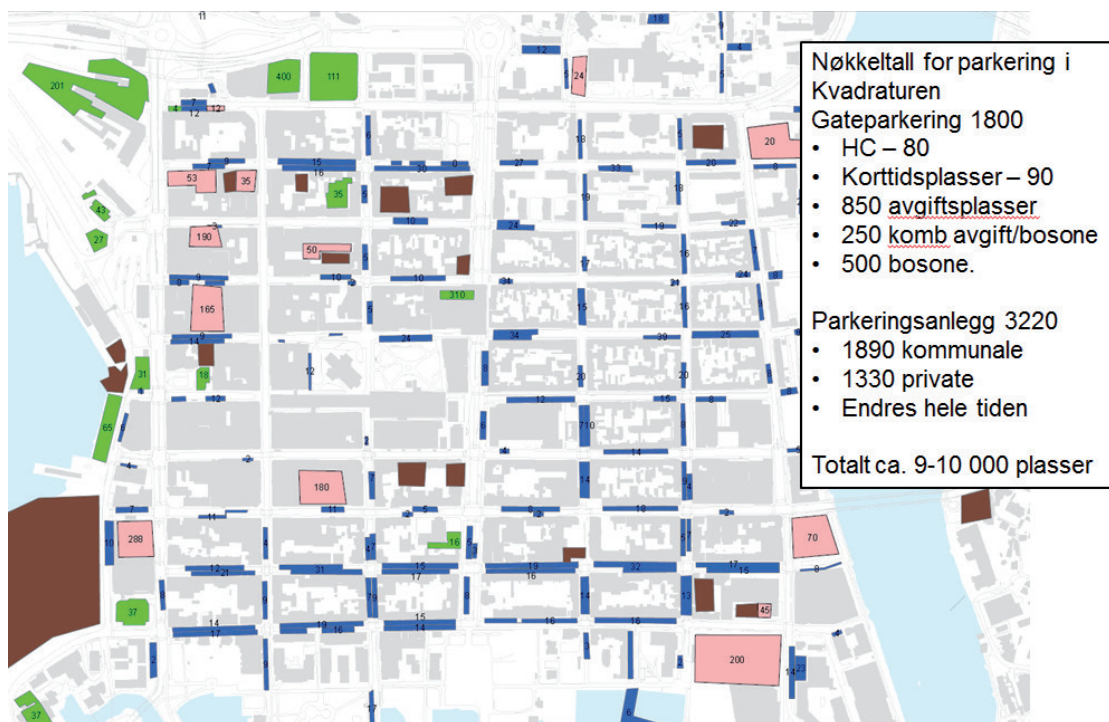


Fig. 5.12. Kart som viser status for parkering i Kvadraturen pr. april 2016. Grønne felt er kommunale parkeringsanlegg, rosa er private parkeringsanlegg og blå linjer er gateparkering, både avgifts- og bosoneparkering. Brune felt er private plasser i bakgårder, kjellere og i havna/ på Lagmannsholmen som ikke er åpne for allmennheten.

Gateparkering

Kvadraturen har et bredt tilbud parkeringsplasser. Det er i dag i underkant av 1800 plasser kansteinsplasser. Av disse er ca. 80 reservert for funksjonshemmede, ca. 90 er korttidsparkeringsplasser og ca. 850 er rene avgiftsplasser. Ca. 250 er kombinerte bosone-/avgiftsplasser og ca. 500 reserverte bosoneplasser.

Avgiftstiden for gateparkering i dag er mandag til fredag kl. 08-17 og lørdag kl. 09-13. På søndag er det avgiftsfritt. Sammenlignet med andre byer har Kristiansand kort avgiftstid, men samme nivå når det gjelder avgiftsatser. De fleste avgiftsplassene har en tidsbegrensning på 3 timer. I de sentrale handelsområdene er det progressive priser på gateparkering, d.v.s. at det blir dyrere jo lenger man står. I de mest sentrale områdene vil det ofte være billigere å parkere i anlegg enn på gateplan. Likevel tyder tellinger på at mange foretrekker å parkere på gata istedenfor å kjøre inn i anlegg. Om dette skyldes mangel på kunnskap om prisforskjellene eller vaner er vanskelig å si. Høyt belegg på gateparkeringsplassene, de siste årene, skyldes til en viss grad betalingsfritak for el-bilene.

I sentrale deler av Kvadraturen (Havnegata/Vestre strandgt til Festningsgata og fra Tordenskjolds gate til Østre Strandgate) er 66% av parkeringsplassene i bruk i tidsrommet kl. 12.00-14.00 og 87% etter kl. 18.00 (Tall fra 2015). Parkeringsbelegget på kveldstid har økt siden tellinger i 2013. Ved 85% belegg er det langt mellom ledige parkeringsplasser noe som medføre en god del letekjøring. Mange biler som opptar plassene på kveldstid kan forklares med at parkeringsavgiften opphører kl. 17.00. Folk velger å parkere gratis i gatene framfor å bruke parkeringsanlegg.

Parkering i parkeringsanlegg

Kristiansand parkering har tre parkeringsanlegg som er åpne for allmennheten i dag; Slottet, Gyldengården og Kilden parkeringshus. Det finnes også en del åpne parkeringsanlegg som eies og drives av private aktører, som Parko, Lillemarkens, Sandens. Kristiansand parkering har i tillegg tre parkeringshus med kun utleieplasser; Elvegata, Børsen og Kongens senter.

Private leier ut parkeringsplasser enten som faste leieavtaler med privatpersoner og firma, eller åpner opp plasser for allmennheten. Disse driftes ofte av private parkeringsfirma. Eksempler på midlertidig parkering på arealer som skal utvikles er Nybyen og Kongensgate skole. Dette krever tillatelse etter plan- og bygningsloven. Eksempel på at en overkapasitet kan tilbys som allmenn parkering er i parkeringskjeller ved Kasernen. De private anleggene tilpasser i stor grad prisnivået etter de kommunale tilbudene. Tilbudet vil variere etter behov og etterspørsel.

Det er i dag ca. 1890 plasser i kommunale anlegg og 1330 plasser i private anlegg som er åpne for befolkningen generelt, d.v.s. totalt ca. 3220 plasser i kommunale og private anlegg som er tilgjengelige for allmennheten. Det nye parkeringsanlegget under Torvet vil tilby 425 plasser. Disse kommer i tillegg.

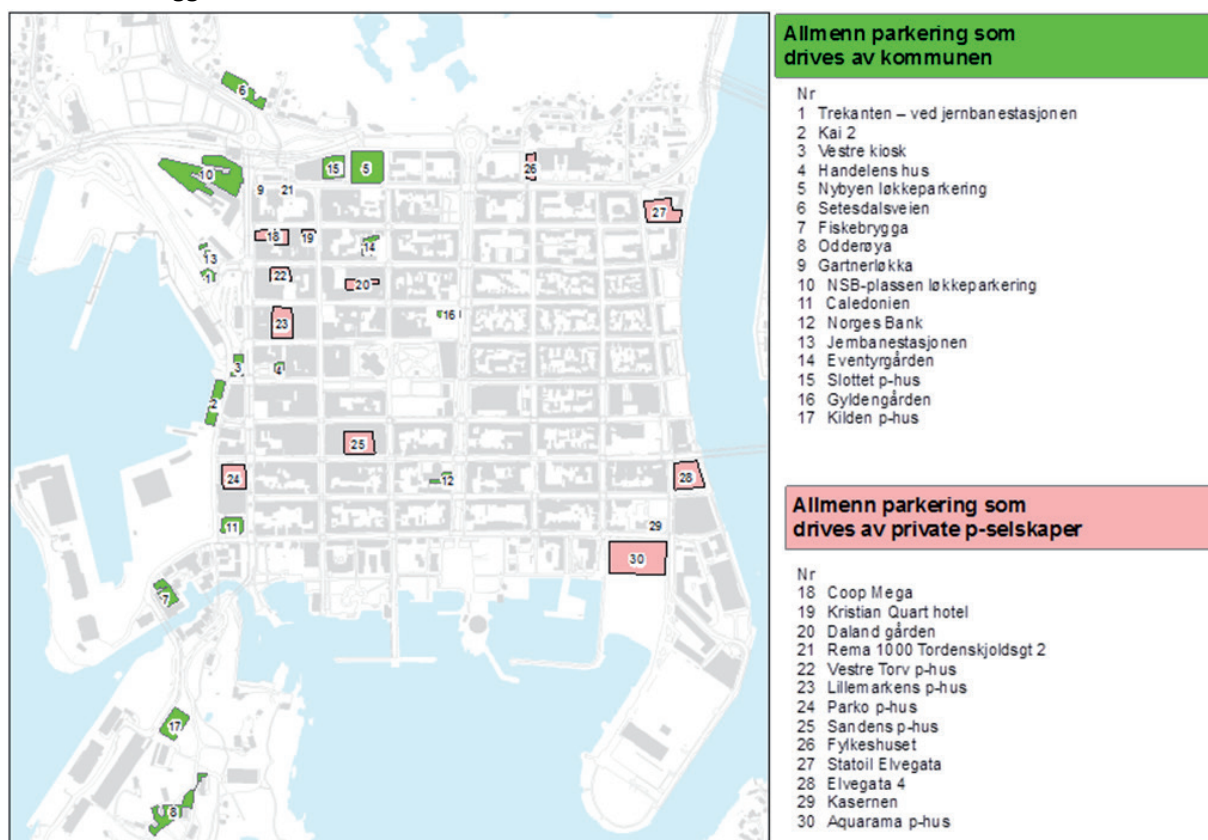


Fig. 5.13. Kartet viser anlegg som er tilgjengelige for allmenneheten i Kvadraturen, både kommunale og private.

Bosoneparkering

Bosoner i Kristiansand reguleres gjennom «Forskrift om bosoneparkering mot avgift, Kristiansand kommune, 01.11.2007». Hensikten med bosoneparkering er først og fremst å begrense såkalt fremmedparkering og den trafikken det betyr i typiske boligstrøk der beboerne ikke har egen tomt å parkere bilen sin på. I Kvadraturen er det 3 bosoner for beboere; Sone 1 - Nordøst Kvadraturen (Posebyen), Sone 2 -Ferjefjellet/Heidenstykket og Sone 4 - Sydøst Kvadraturen. Bosoneparkeringen gjelder mandag til fredag fra kl. 08-18 og lørdag fra kl. 09-16. Utenom bosonetidspunktene kan alle parkere i områdene.

Kapasitetsutnyttelsen i bosonene varierer fra 45-94% og utgjør samlet sett ca. 80%. Dette medfører at det er lite restkapasitet til fremmedparkerende og at gatene til tider oppleves som fulle.

Ved tellinger viser det seg at det er høyt belegg på de kombinerte bosone/avgiftsplassene i syd-Kvadraturen. Gratis parkering på kveldstid gir mindre tilgjengelighet for de som har bosonetillatelse. I Posebyen opplever også beboerne at det er trangt om plassen og at det er mye fremmedparkering i området når det er arrangement i Kvadraturen.

Bosoneparkeringen koster i dag kr 195,- pr. måned. Alternativet for dem som bor i Kvadraturen og har bil er å leie en plass i et kommunalt eller privat anlegg. Prisnivået på en slik ordning vil stort sett ligge på kr 750,- til kr 1500,-.



Figur 5.14: Bosoneparkering i Kvadraturen: sone 1 i lilla, sone 4 i oransje, sone 2 i blå (kripark.no)

5.8 Problemstillinger

På bakgrunn av målsetninger og dagens situasjon er det utledet problemstillinger som skal løses gjennom tiltak i denne gatebruksplanen. Problemstillingene er sortert under temaene attraktivitet og byliv, transport og parkeringspolitikk.

Problemstilling attraktivitet og byliv:

- **Hvordan legge til rette for mer attraktive gater og byrom:**
 - økt attraktivitet for å etablere handel, næring og boliger?
 - attraktive og trygge gater å oppholde og bevege seg i for befolkning og besøkende?
 - frodigere og mer trivelige gater med flere grønne innslag, enkelttrær, trerekker og alleer?
- Hvordan begrense bil- og letetekjøring i gatene i det sentrale Kvadraturen?
- Hvordan oppnå bedre luftkvalitet og mindre støy?

Problemstilling transport:

- **Hvordan i størst mulig grad dekke transportbehovet i Kvadraturen med buss, sykkel og til fots?**
- Hvordan øke tryggheten for mye trafikanter?
- Hvor kan det gis mer plass til sykkelparkering?

Problemstilling parkeringspolitikk:

- Hvordan legge til rette for annen bruk av gategrunn som frigjøres fra parkering slik at «parkeringsfeller»* og trafikkfarlige situasjoner unngås?
- Hvordan legge avgiftsnivå og avgiftstid slik at en oppnår best mulig balanse i tilbud og etterspørsel etter de gateparkeringsplassene som beholdes?
- Hvordan begrense frafall av inntekter når gateparkeringsplasser fjernes?
- Hvordan tilrettelegge for endret bruk av parkeringsareal over tid, tilpasset behov og økonomi. Dette også i forhold til valg av midlertidige og permanente løsninger?

**Begrepet «parkeringsfeller» beskrives i kapittelet om parkeringskultur Kap. 7*

6. Temakart gatebruk

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater. Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, mulig fremtidig kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø og promenade. Hva de enkelte formål innebærer er angitt i kriterier for formålene. Gatenes utforming kan variere en god del innenfor hvert enkelt formål, det vil avhenge av de lokale forhold og behov i området, men formålet angir hvilke interesser som skal ha hovedfokus i de enkelte gater. Det vil f.eks. ikke være aktuelt å fjerne muligheten til å kjøre bil i alle «gåvennlige» gater, men en forbedring av de gåendes forhold i disse gatene er ønskelig. Følgende endringer i forhold til vedtatt temakart gatebruk er gjort:

1. Sykkeltrasé i Kirkegata fra Tordenskjoldsgate til Østre Strandgate.
2. Nytt formål; «Gåvennlig» lagt på aktuelle gatestrekninger der det er ønskelig å forbedre forholdene for gående.
3. Nytt formål; «Bomiljø» på gatene i Posebyen
4. Justering av Havnegata/Vestre Strandgate; Havnegata som hovedgate, Vestre Strandgate som kollektivgate.
5. Tatt bort sykkeltrasé i Rådhusgata mellom Vestre havn og Torvet, dette blir en forlengelse av Torvet og gågata, og markeres derfor delvis som «gågate» og «gåvennlig».
6. Fjernet formålet «blandet trafikk». Dette for å forenkle kartet. De fleste gater har blandet trafikk.
7. Lagt inn «gågate» i Skippergata mellom Kirkegata og nedkjørsel Gyldengården. Det betyr ikke at gågate ikke kan vurderes også i andre gater.

Etter offentlig ettersyn er følgende endringer gjort i temakart gatebruk:

8. Mulig fremtidig kollektivgate i Dronningens gate
9. Sykkelfelt over Torvet prikkes, her skal det tas hensyn til gående, men det skal være mulig å sykle over.
10. Allmenningene ned til Elvepromenaden markeres som «gåvennlig».
11. Østre Strandgate som både «gåvennlig» og «hovedsykelnett».
12. Erstattet «gågate» med «handlegate» i Tordenskjoldsgate ved Slottet. Dette gjenspeiler dagens situasjon og er ikke planlagt endret.

Forslag til endret temakart gatebruk
 Datert 07.11.2016. Revidert 16.05.2017.



Temakartet innebærer at noen gater vil ha et tydelig tilretteleggingsformål der en trafikantergruppe skal ha hovedfokus, som f.eks. bussgate og gågate. Men det foreslås også å gjøre tiltak i gater med blandet trafikk, d.v.s. at bilen ikke stenges ute, men at gatene forbedres for f.eks. gående. Det vil f.eks. være blandet trafikk med gående og biltrafikk i alle sykkelgatene og flere av gatene som skal tilrettelegges for gående og byliv.

Formål	Kriterier
Kollektivgater	- Ingen kantsteinsparkering. - Søke å unngå varelevering, men om nødvendig må den samles mest mulig. - Kan vurdere HC-plasser og korttidsplasser der det er behov og trafikalt mulig.
Hovedsykkelnett	- Ingen eller ensidig kantsteinsparkering. - Søke å unngå varelevering, men om nødvendig må den samles mest mulig. - Kan vurdere HC-plasser og korttidsplasser der det er behov og trafikalt mulig.
Gågate	- Biler forbudt, unntak for tidsbegrenset varelevering. - Evt. sykkelforbud i angitt tidspunkt - Gågateprofil
Hovedgater	- Ingen kantsteinsparkering - Søke å unngå varelevering, men om nødvendig må den samles mest mulig. - Kan vurdere HC-plasser og korttidsplasser der det er behov og trafikalt mulig.
Handlegate	- Bredt fortau på en eller begge sider, evt. flatere gateprofil. - Prioritere plass til varelevering og HC.
Gåvennlig	- Begrense kantsteinsparkering - Hensynet til gående prioriteres ved utforming
Bomiljø	- Begrense kantsteinsparkering - Hensynet til gående og bomiljøet prioriteres ved utforming
Promenade	- Del av grønnsstrukturen - Ikke parkering eller kjøreareal. Kan evt. tillate varelevering. - Bedre adkomst for gående fra Kvadraturen til promenaden

7. Virkemidler

For å oppnå ønsket gatebruk, jfr. føringene i temakartet for gatebruk, finnes det flere virkemidler;

- Opprusting av gategrunn
- Skilting
- Avgift
- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet

De fleste av disse virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Denne saken anbefaler iverksettelse av prosesser for noen av disse virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling. En anbefaling er at en god del av kantsteinsparkeringen, særlig i city-delen, fjernes for å tilrettelegge for andre formål. Nøyaktig hvor mange for hvor vil bli avklart gjennom en prosess med gjennomføringsplaner for de enkelte gatestrekningsplaner.

Bruk og endring av virkemidler vil være under vurdering og endring kontinuerlig. Virkemidlene er et viktig tema i gatebruksplanen da det er kombinasjonen av selve arealbruken/formålet og reguleringen ved hjelp av andre virkemidler som gir ønsket utvikling. Denne planen beskriver virkemidlene kommunen har mulighet til å bruke for å få et ønsket resultat og konsekvenser av disse.

7.1 Opprusting av gategrunn

Permanent opprusting av gategrunn kan bidra til at ønsket bruk av gatene blir lettere å gjennomføre. Opprusting vil også føre til triveligere og penere gater.

Ansvar og prosess:

I Kvadraturen er det både kommunale og fylkeskommunale veier. De respektive veieierne har ansvaret for opprusting av egne gater. I kommunen blir finansiering av opprusting av gategrunn vedtatt i budsjett. Opprustingen kan også finansieres som spleiselag mellom kommunen, andre etater, næringsliv, gårdeiere osv.

Gjennomføringen vil som regel være kommunens ansvar. Det skal lages en gjennomføringsplan, utomhusplan og/eller teknisk plan. Planene gir grunnlag for anbud om gjennomføringen. Avhengig av tiltaket og de lokale forhold kan det legges til rette for medvirkning fra berørte gårdeiere, næringsliv og andre.

7.2 Avgifter

Avgiftstid og avgiftsnivå er et svært viktig virkemiddel for å regulere parkeringen i et bysentrum. Gratis parkering uten tidsbegrensing vil gi fordeler for arbeidsreiser med bil og beboere med bil. Disse vil beslaglegge plassene og gi svært liten sirkulasjon. I et bysentrum med begrenset plass og behov for tilgjengelighet for kunder og besøkende er det derfor helt nødvendig å kreve avgift og begrense tiden man kan stå på plassene. Dette vil sikre sirkulasjon og tilgjengelighet for brukere av byens mange tilbud.

I dag er gateparkeringen avgiftsbelagt frem til kl. 17.00. Mange arbeidsreiser gjøres derfor med andre transportmidler enn bil. Målet om nullvekst i personbiltrafikken innebærer også at en god del av fritidsreisene må erstattes av andre transportmidler enn bil. Kvadraturens besøkende på kveldstid kan være alt fra folk som skal på konserter, kino, restaurant/uteliv til folk som skal besøke beboere, arbeide i frivillig arbeid, delta på fritidsaktiviteter, jobbe osv.

Etter kl. 17.00 på hverdager og kl. 13.00 på lørdager kan alle stå gratis på gateparkeringsplasser i Kvadraturen. Dette medfører at mange bruker bil som transportmiddel på sine reiser til Kvadraturen på ettermiddagen/kveld og de foretrekker å finne en gateparkeringsplass å sette fra seg bilen enn å kjøre inn i et anlegg, som stort sett ikke er gratis. Dette gir stort press på gateparkeringsplasser på

kveldstid og mye letetrafikk som igjen gir dårligere forhold for andre transportformer og gående i gatene. Også i bosonene vil beboere og besøkende konkurrere om de samme plassene. Beboere i bosonene i Kvadraturen melder at de opplever det som at mange besøkende (fremmedparkerere) «tar» plassene utenom bosonetidene og at de kan ha problemer med å finne ledig plass til bilene sine.

Ved fjerning av gateparkering og regulering av avgiftstid kan kommunen tilrettelegge for dem man ønsker å tilrettelegge for, f.eks. HC-plasser, korttidsplasser for av- og påstigning for drosjer eller andre som transporterer folk til f.eks. kirke, teater e.l. Alle andre må dermed benytte seg av et av de mange tilgjengelige parkeringsanleggene i Kvadraturen. Hvis det er ønskelig å tilrettelegge for at mange skal kunne parkere gratis på kveldstid, kan kommunen åpne for at dette skjer i parkeringsanlegg istedenfor på gata. Det private parkeringsanlegget i Sandenskvartalet har gratis parkering på ettermiddag/kveld som et tiltak for å tiltrekke kunder til kjøpesenteret på kveldstid.

Det høye belegget på gateparkeringen på kveldstid tilsier at en økning av avgiftstid bør innføres. Ved reduksjon av antall gateparkeringsplasser vil presset på de gjenværende plassene øke. En utvidelse av avgiftstid vil bidra til å redusere etterspørselen på plassene, og dermed gjøre de plassene som er igjen mer tilgjengelige for dem som trenger dem. Dette vil også bidra til mindre letetrafikk, gjøre at flere velger å bruke parkeringsanleggene eller benytte andre transportmidler. Der det er bosone vil dette øke tilgjengeligheten for beboerne til bosoneplasser.

Ansvar og prosess:

Kristiansand Parkering har ansvaret for å regulere avgiftsnivået på ulike typer parkering.

Avgiftsnivået vedtas i forbindelse med årsbudsjett og handlingsprogram. Satsene er dels spesifikke knyttet til et bestemt anlegg, f.eks. Gyldengården, eller mer generelle f.eks. høy og lav sats knyttet til progressive satser for gateparkeringen, eller parkeringstomter i Kvadraturen. Det innebærer at spesifikke satser knyttet til et bestemt parkeringsanlegg er vedtatt av bystyret og kan kun endres av bystyret.

Når det gjelder gateparkeringen så kan det foretas endringer i sammensetningen av høy og lav sats knyttet til de progressive satsene, basert på trafikale vurderinger i løpet av året. Med det menes at en strekning som har vært vurdert til lav sats kan omgjøres til høy sats eller omvendt, basert på trafikale vurderinger knyttet til tilgjengelighet. Imidlertid må det skje innenfor de vedtatte satsene i årsbudsjett og HP.

7.3 Tidsbegrensing

Det er mulig å tidsbegrense tillatelser, reservasjoner eller forbud, f.eks. makstid på avgiftsplasser, tidsbegrenset reservasjon av bosone osv.

Økt sirkulasjon og tilgjengelighet på avgiftsplassene i sentrum kan oppnås ved å innføre maksimal tid på parkering, f.eks. 1-2 timer. På den måten unngås det at noen beslaglegger plassene over lengre tid. Maksimaltid kan også innføres på kveldstid.

Ansvar og prosess:

Regulering av makstid på vanlige parkeringsplasser, med eller uten avgift, er et skiltvedtak.

Det er vanligvis ikke politisk behandling av dette. Skiltvedtak om makstid gjøres av Statens vegvesen basert på trafikale vurderinger i skiltgruppa (se under «skilting») og hos skiltmyndigheten, dvs. Statens vegvesen.

7.4 Bosone

Hensikten med bosoneparkering er først og fremst å begrense såkalt fremmedparkering og den trafikken det betyr i typiske boligstrøk der beboerne ikke har egen tomt å parkere bilen sin på. Satsene på bosone har i mange år ligget mye lavere enn alternativene, som er å leie fast plass i et anlegg. P-plasser på gata på offentlig grunn er et gode som har et begrenset areal. Med en økning av antall beboere i Kvadraturen er det nødvendig at flere velger å leie plass i et anlegg eller å ikke eie bil i det hele tatt. Det bør legges opp til en utvikling der flere som bor i byen og eier bil velger andre løsninger enn å sette bilen i gatene. Dette kan gjøres ved å tilrettelegge bedre for andre transportmidler, alternative parkeringstilbud og øke prisene på bosone slik at differansen til alternative løsninger ikke blir så stor.

Kriteriene for tildeling av bosonekort er at bostedet er innenfor bosonen, at man disponerer et kjøretøy og at man ikke har mulighet til å parkere på egen grunn. Det er kommet innspill på at kriteriene, f.eks. hvordan man definerer en boenhet bør gjennomgås.

Ansvar og prosess:

Kristiansand Parkering har ansvaret for bosonereguleringen i kommunen. Etablering og tidsbegrensing av bosone vedtas politisk. Bosone er hjemlet i en lokal forskrift som må kunngjøres i Norsk Lovtidend, samt at bosone anses som et gode som må begrenses og da er det nødvendig med politisk aksept. Bosone er til en viss grad privatisering av offentlig areal og behovet for regulering må alltid vurderes i forhold til graden av privatisering dette medfører, da hovedregelen er at vei åpen for alminnelig ferdsel skal være tilgjengelig for publikum på like vilkår.

Kristiansand Parkering kan i samarbeid med Plan- bygg og oppmåling og andre aktuelle etater forbedre tilfelingskriteriene for bosone for å få en best mulig tildeling av bosoneplasser i forhold til å ivareta kapasiteten i området.

7.5 Tilrettelegge for aktivitet

En tilrettelegging kan bidra til at det blir økt aktivitet i et område, på kort eller lang sikt. Gågata i Markens er for eksempel tilrettelagt for handelen ved at butikkene kan benytte gateareal for utstilling av sine produkter. Gategrunnen har gågateprofil, noe som tilrettelegger for gående. Det er også mulig for gateselgere og andre å leie seg areal på gatene, noe som også bidrar til byliv. Torvet er tilrettelagt for at serveringsstedene i området kan ha sin uteservering på offentlig areal. Det er i tillegg tilrettelagt for annen aktivitet; gatesalg, arrangement, lek, opphold osv.

En tilrettelegging kan være permanent eller midlertidig. Det kan f.eks. legges opp til strømtilførsel der det er ønskelig med arrangement, noe som letter gjennomføringen. En midlertidig tilrettelegging kan være å fjerne parkeringstillatelser og stenge for biltrafikk for et arrangement eller for en periode. Dette har f.eks. vært gjort i Skippergata i flere år.

Ansvar og prosess:

Hvis tilretteleggingen krever skiltvedtak lager kommunen eller en konsulent en skiltplan som oversendes Statens vegvesen som skiltmyndighet. Mer permanente tilretteleggingstiltak vil ofte være en del av opprustingen av gategrunnen og finansieringen av tiltak blir en del av dette.

Innhold i en gate kan være f.eks. møblering og beplanting. Utforming og innhold kan forankres i utomhusplan, teknisk plan eller en møbleringsplan. Kommunen tar ansvar for en god del av dette, men denne type tiltak kan gjerne gjennomføres av andre som gårdeiere, næringsliv, foreninger og befolkning for øvrig, og dette vil ofte være et samarbeid.

7.6 Skilting

Skilting regulerer trafikkstrømmer og parkeringsmuligheter i Kvadraturen. Skiltvedtak regulerer f.eks. følgende forhold som er aktuelle for denne planen:

Parkeringsregulering:

- Parkering er tillatt på stedet (skilt 552) mot avgift, tidsbegrenset og maksimaltid.
- Parkeringsone (skilt 376) angir grense for område hvor det gjelder særlige bestemmelser om parkering eller stans av kjøretøy. Bosone er et eksempel på det.
Parkering forbudt – kortest mulig stans for av og pålessing/av og påstigning. Varelevering mulig (krever omfang/størrelse på varen og aktivitet)
- Stans forbudt - ikke lov å stoppe ved fortauskant i det hele tatt.
- Enveiskjøring
- Reservasjoner- Parkering tillatt (skilt 552) med underskilt som angir definerte reserverasjoner.
For eksempel:
 - HC-plasser – plasser forbeholdt personer med spesiell tillatelse
 - MC-plasser – plasser forbeholdt motorsykel og moped.
- Sykling/ikke sykling – kan tillate sykling mot enveiskjøring. Kan forby sykling i f.eks. gågate.
- Motorvogn ikke tillatt – ikke lov å kjøre inn i det hele tatt, f.eks. gågate. Kan gi tillatelse til f.eks. varelevering.

Ansvar og prosess:

Statens vegvesen har skiltmyndigheten. Det er etablert en skiltgruppe der skilting drøftes. Kommune, politi og statens vegvesen deltar i gruppa.

Skiltvedtak er hjemlet i skiltforskriften som igjen er hjemlet i vegtrafikkloven. Et skiltvedtak retter seg mot alle og ikke kun enkeltpersoner eller en mindre gruppe, og er derfor ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Et skiltvedtak kan overprøves av vegdirektoratet etter initiativ fra kommunen, politiet eller statens vegvesen.

Ved kommunal vei og arealer er det kommunen som utarbeider en skiltplan og et vedtaksbrev som sendes til politiet på høring og til Statens vegvesen som er vedtaksmyndighet. Statens vegvesen gjør så vedtaket og skiltingen kan iverksettes.

7.6.1 Tilrettelegging for ulike behov ved skiltvedtak

Parkering for forflytningshemmede (HC-plasser)

Å legge til rette for parkeringsmuligheter for forflytningshemmede er en viktig og prioritert oppgave for kommunen. Forflytningshemmede som har fått innvilget HC-kort har i dag betalingsfritak for all offentlig skiltet parkering, inkludert gateparkering og egne reserverte plasser. Ny parkeringslovgivning som er gjeldende fra 1. januar 2017, opprettholder betalingsfritaket på offentlige plasser og skjerper kravet om tilrettelegging, både for offentlige og private parkeringsvirksomheter. Alle tilbydere av parkeringstjenester må tilby inntil 4% av plassene som tilrettelagte for HC.

Betalingsfritaket på offentlige plasser innebærer sannsynligvis at kommunale parkeringsplasser foretrekkes foran private tilbud. Personer med parkeringstillatelse for HC-plasser kan også parkere avgiftsfritt på vanlige gateparkeringsplasser. En reduksjon av vanlige avgiftsplasser vil dermed være

en reduksjon av antall plasser tilgjengelige for denne gruppa. Det er en god fordeling av HC-plasser rundt i Kvadraturen i dag. Tilrettelegging for HC er skilting av parkeringsplasser, noe som kan endres relativt enkelt. I de aller fleste gater med trafikk vil det være mulig å legge til rette for HC-plasser. Lokalisering av HC-plasser vil også være noe som endres kontinuerlig i forbindelse med prosesser og tiltak som skjer i byen.

PARKERINGSPLASSER FOR FUNKSJONSHEMMEDE MED PARKERINGSTILLATELSE I KRISTIANSAND SENTRUM



Fig. 7.1. Kartet viser lokalisering av kommunale HC-plasser i Kvadraturen. Ved hver røde prikk er det varierende antall HC-plasser (Kristiansand parkering).

Den største endringen fremover nå i forhold til tilrettelegging for denne gruppa skjer i området rundt Torvet. Det har vært skiltregulert inn HC-plasser i Domkirkeparken ved biblioteket , i Gyldenløvesgate mellom Markens og Kirkegata og på Torvet. I disse områdene er det planer om gågate og oppgradering av torvene. Det nye parkeringsanlegget vil tilby tilrettelagte HC-plasser. I tillegg foreslås det å legge til rette for en supplerende av antall HC-plasser på gateplan i områder rundt Torvet f.eks. i Gyldenløvesgata. Det vurderes som at tilgjengeligheten for denne gruppa vil bli godt ivarettatt. Utover dette er det ikke konkrete forslag om å fjerne, relokalisere eller erstatte HC-plasser nå, men ved oppgradering av gater må det vurderes om eksisterende HC-plasser skal bli, om de skal flyttes et annet sted i gata eller om gata skal suppleres med flere HC-plasser.

Også private parkeringsanlegg må tilby HC-plasser. I det nye anlegget under torvene ivaretas reguleringsplanens bestemmelser i forhold til antall plasser. Det legges til rette for 18 HC-plasser i det nye anlegget fordelt ut ved de 4 oppgangene. Reguleringsplanen gir ikke føringer på fordelingen av plassene inne i anlegget.

Bylogistikk/varelevering/avfallshåndtering

Bylogistikk handler om frakt av varer, utstyr, og avfall innen, til eller gjennom byområdet. Det er viktig å se på arealer for en mest mulig miljøvennlig, trafiksikker og effektiv varelevering i bysentrum. Varelevering og avfallshåndtering må vies oppmerksomhet på linje med tilrettelegging for kollektivtrafikk og drosje. Det er viktig for bysentrum at bylogistikken fungerer. Et godt handelstilbud er en viktig attraksjon ved bysentrum og det er derfor viktig at handelen, og annet næringsliv, kan fungere. De må få varene levert og avfall hentet på best mulig måte.

I forbindelse med rehabilitering av kvartal i Kvadraturen så er nedgravd avfallsløsning etterspurt. Løsningen er arealeffektiv og ivaretar brukervennlighet, brannsikkerhet, hygiene og estetikk. Dette bør tas hensyn til ved endring av gatebruk og det bør avsettes areal jfr. prosessen som har vært i Posebyen. Hensynet bør ivaretas på linje med varelevering.

Kristiansand kommune har et godt samarbeid med vareleveringsbransjen og har jevnlig møter der politi og Kristiansand parkering deltar. Kommunen forsøker å tilrettelegge best mulig ved behov. Fjerning av ordinær gateparkering gir mulighet til å gi mer rom for varelevering der det er behov for det.

Med dagens situasjon har kommunen følgende virkemidler for å legge til rette for varelevering:

1. Skilting med stopp forbudt, evt. med underskilt av- og pålessing tillatt i bestemte tidsrom (lasteplass).
2. Skilting parkering forbudt, evt. med underskilt med unntak for tidsbegrenset varelevering.
3. Varetraseer og lastesoner – mest aktuelt på private områder
4. Tidssoner med innkjøring forbudt i visse bygater for personbiler, for eksempel mellom kl. 06.00-12.00 på dager med mye varelevering. Streng håndheving.
5. Tidssoner for varelevering i gågater, dag- og nattlevering
6. Tydeliggjøre ansvaret til utleiende, leietakere, og varemottakere at de har ansvaret for at uten- og innendørs adkomstveier, lasteramper og lasteplasser er utformet, plassert og dimensjonert for den lasten som skal transporteres. Dette kan f.eks. tas opp i plan- og byggesaker.

I Kvadraturen benyttes hovedsakelig pkt. 2 og pkt.5, samt at løsninger for varelevering tas opp i forbindelse med reguleringsplanarbeid. I dag foregår varelevering frem til kl. 11.00 i gågata. Utover dette foregår som regel varelevering på arealer langs gate som er skiltet med parkering forbudt.

Det er kommet innspill om at begrensingen til kl. 11.00 i gågata ikke fungerer og at det foregår varelevering utover dette tidspunktet. Det er viktig med et godt samarbeid mellom leverandørene og næringslivet for å få best mulige løsninger. Vareleverandørene ønsker gjerne å levere varer tidligere, men det må være folk tilstede i butikkene for å ta imot varer. Evt. må forbudet mot varelevering etter kl. 11.00 håndheves strengere. En annen løsning er å lage fysiske sperrer utenom vareleveringstidspunktene, f.eks. senkbare pullerter.

Det foreslås ikke konkrete endringer på tilrettelegging for varelevering i denne planen. Det er viktig at temaet tas opp i reguleringsplanarbeid så tidlig som mulig. Varelevering skal som hovedregel ikke skje i kollektivgater og hovedsykkeltraseer.

Kristiansand kommune er en av 9 norske bykommuner som er deltagere i et TØI-prosjekt, Logistikkplaner i by – NORSULP. NORSULP (Sustainable Urban Logistics Plans in Norway) har som hovedmål å utarbeide veiledning til bruk ved etablering av bylogistikkplaner i norske kommuner. Slik kan det tilrettelegges for effektiv og miljøvennlig avvikling av godstransporten byer og byområder. Et arbeid med byspesifikke bylogistikkplaner settes i gang i 2017.

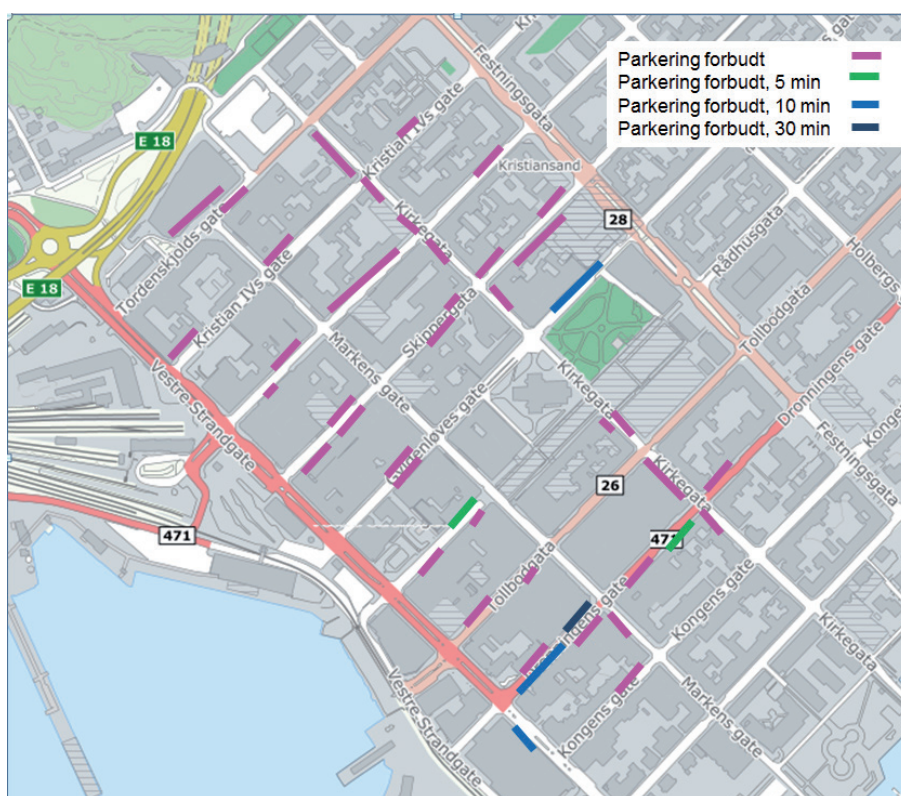


Fig. 7.2. Kartet viser der det er skiltet med parkering forbudt i sentrale områder av Kvadraturen. Noen områder er tidsbegrenset.

Drosjeholdeplasser

Drosjenæringen er et viktig supplement til kollektivtrafikken, bidrar til å gjøre byen tilgjengelig for mange grupper og virker også krimforebyggende. Kommunen og drosjenæringen har jevnlig møter for å avklare evt. behov og diskutere løsninger. Politi og Kristiansand parkering deltar på disse møtene. Drosjenæringen opplever at de får stadig mindre plass. Det er i helgene og enkelte ukedager, særlig i sommerhalvåret, at behovet for oppstillingsplass er stor. De er bekymret for at en endring av området ved Rutebilstasjonen skal medføre færre oppstillingsplasser for dem. Kommunen har nå satt i gang et arbeid med en situasjonsplan for rutebilstasjonen og drosjenæringens behov blir vurdert i den planen.

Det er tre holdeplasser i Kvadraturen i dag; Rutebilstasjonen, Rådhusgata og ved Parko. Rådhusgata er midlertidig stengt p.g.a. graving. Det bør være minst to gode oppstillingsplasser i Kvadraturen. Hovedoppstillingsplassen for drosje skal være ved jernbane og rutebilstasjonen. Det bør vurderes om det kan være en bedre egnet plass i sydlige deler av Kvadraturen når gateparkering fjernes.

Det har i prosessen også kommet innspill om å la drosjene kjøre inn Rådhusgata, via parkeringsplassen ved Handelens hus og ut igjen i Gyldenløves gate, som en enveiskjørt runde. Dette kan komme i konflikt med ønskene om å koble parken tettere sammen med plassen foran Handelens hus. Det er ikke gjort konkrete vurderinger av dette arealet foreløpig.

Motorsykler (MC)

Kommunen har jevnlig dialog med deler av MC-miljøet. Det er tilrettelagt for egne gateparkeringsplasser for MC i byen. Kommunen forsøker å imøtekomme ønskene om å skilte for MC ved behov, og forutsatt at det ikke kommer i konflikt med andre viktige interesser i området.

MC-miljøet ønsker et område der de kan samles i Kvadraturen. Det ble gitt tillatelse til en slik plass på Torvet som en midlertidig løsning for etpar år siden. MC-miljøet var svært tilfreds med dette, men når torvene nå skal reetableres er det ikke ønskelig å videreføre denne ordningen. Det er i denne planen ikke pekt på en konkret plass for en ny samlingsplass for MC. MC-miljøet ønsker et område som er relativt sentralt plassert, og gjerne i nærheten av et sted med benkplass og evt. en kafe. Det siste året er det avsatt noen plasser i Gyldenløves gate ved parken, og det står benker i nærheten. Dette har fungert som en slags møteplass. Fjerning av gateparkering kan gi mulighet til å finne plass til MC. Dette må gjøres i dialog med miljøet.

Elektrisk- og hydrogendrevne kjøretøy

Elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy bidrar til miljøvennlig transport og derfor er det etablert gunstige ordninger for anskaffelse og bruk av denne type kjøretøy. Frem til 01.01.2017 var det et nasjonalt fritak for parkeringsavgift for el-biler. Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser. Dagens ordning med betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetrafikk. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektivtransport, sykkel og gange.

- Det er ønskelig å legge bedre til rette for handels- og besøksparkering og for de forflytningshemmede, ved at arbeidsreiseparkering begrenses, samt at parkeringstilbudet preges av god sirkulasjon for alle ordninger.
- Elbiler krever også areal i tettbygde strøk som er et knapphetsgode og som reguleres ved ulike ordninger, herunder parkeringsregulering ved bruk av avgift.
- Betalingsplikt for elbiler innebærer lik ordning for all avgiftsparkering uavhengig av tilbyder og er enkelt å kommunisere og forstå, med påfølgende færre misforståelser, samt krever mindre tilpasninger, oppfølging og kontroll.

Betalingsfritak anbefales ikke for gateparkeringen og de øvrige sentrale parkeringsanleggene i Kvadraturen, da det erfaringsmessig medfører en opphopning av elbiler i disse områdene og svekket tilgjengelighet for andre brukere. Dessuten må det skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. For gateparkeringen er det ønskelig med stor grad av sirkulasjon. Også sett i lys av det pågående arbeidet med å redusere gateparkeringen kan det være et fornuftig standpunkt.

Det foreslås at generelt betalingsfritak for el-biler oppheves. Det etableres en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur og egen sikker sykkelparkering. I tillegg foreslås det å legge til rette for gratis parkering for el-biler på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen evalueres med jevne mellomrom av Kristiansand parkering.

7.7 Parkeringskultur

Tilgjengelighet, avgiftsperioder, bosoneordning og takst er åpenbare faktorer som påvirker valg av parkeringssted. På bakgrunn av tellinger av belegg kan det konkluderes med at det idag er gateparkering som er førstevalg for mange. Noen bruker gjerne lang tid på å kjøre rundt og lete etter gateparkering for å slippe å kjøre inn i anlegg.

Fjerning av gateparkeringsplasser medfører at besøkende til Kvadraturen enten vil velge andre transportmidler eller at de parkerer i parkeringsanlegg. For noen vil dette være en endring av vane. Det er viktig at anleggene tilrettelegges i størst mulig grad for at de skal oppleves som trygge å parkere i. Det er også viktig at skilting og tilrettelegging for annen bruk av parkeringsareal blir så tydelig som mulig for å unngå misforståelser og parkeringsfeller. Kommunen bør være aktive med å informere om endringer.

Parkeringsfeller

Parkeringsfeller er når tillatelse til å parkere fjernes uten å erstatte innholdet i arealet slik at det fortsatt ser ut som et parkeringsareal. Det er en risiko for at folk ikke forstår at det ikke er lov å parkere der og bøtelegges. Dette er uheldig, både for brukerne av byen og kommunens omdømme og må derfor unngås. Det er viktig at eksisterende plasser som fjernes erstattes med annet innhold som bidrar til å styrke bysentrum.

Ved fjerning av gateparkering og omregulering til parkering forbudt uten påfølgende tiltak vil arealene fort bli parkeringsfeller. Med dette menes at befolkningen ikke forstår skiltingen og fortsetter å parkere etter gammel vane, eller tar sjansen fordi det er lettvinnt. Det er derfor viktig å ha

en klar plan for alternativ bruk av parkeringsarealet om plassene skal opphøre som parkeringsplasser.

7.8 Gjennomføring av endret gatebruk

Noen av tiltakene krever en gateopprustning for at gatene skal fungere for formålet. De største kostnadene til gateopprustning er der gategrunnen bygges om til f.eks. flattategulv som i dagens gågate. Det forslås at gjennomføringen av tiltakene foretas over tid i prioritert rekkefølge nettopp for å kunne gjennomføre en byopprustning avategulv i tråd med mål og føringer i planen. Det er viktig at den frigitte gategrunnen får en fornuftig alternativ bruk med en gang slik at det er tydelig hva det nye formålet er. Slik unngås misforståelser og parkeringsfeller.

Det kan bli omrokninger i den prioriterte rekkefølgen av tiltakene dersom dette er hensiktsmessig. Det kan for eksempel dreie seg om samordning mot annet gravearbeid i en gate eller utvikling av tilstøtende kvartal.

Gatebruksplanen angir hvilket formål som skal ha høyest prioritet i de enkelte gateløp. Ved gjennomføring av oppgraderingen av de enkelte gateløp er det viktig at disse formålene blir ivarettatt.

Å få gjennomført endringer av gatebruken i en by krever gode prosesser. Ved gjennomføring av ulike tiltak må det legges vekt på dialog og samarbeid, både med næringsliv, beboere og andre brukere.

Gjennomføringsplan

- Det skal lages en helhetlig gjennomføringsplan for de ulike gatestrekninger før tiltak skal gjennomføres.
- I prosessen med gjennomføringsplan for en gatestrekning skal det etableres dialog med gårdeiere, beboere, leietakere, næringsliv og aktuelle brukere.
- Følgende tema skal tas opp i gjennomføringsplan:
 - Kartlegge interesser
 - Behov for skiltvedtak
 - Oppgradering av gategrunn
 - Evt. smarte løsninger (Smart by)
 - Areal til ulike formål – behov for HC og kortidsplasser
 - Evt. tiltak for å forbedre tilgjengeligheten for alle og krimforebyggende tiltak.
 - Finansiering
 - Møblering; benker, beplantning, aktivitet, sykkelparkering m.m.
 - Evt. midlertidige tiltak

Følgende tiltak foreslås for å ivareta befolkningens informasjonsbehov ved endring:

- Kommunen skal aktivt informere om de endringer som skjer
- Det skal vurderes hvordan en tilrettelegging for alternative formål skal gjøres på en best mulig måte for å unngå parkeringsfeller.

8. Vurderinger og forslag til tiltak

Hvordan gatebruken i Kvadraturen tilrettelegges for ulike behov vil ha stor betydning for utviklingen og bruken av byen. I dette kapitlet drøftes ulike måter å tilrettelegge på og aktuelle strekninger der gatebruken kan endres. Temakart gatebruk gir føringer for hvilke formål som skal ha hovedfokus i de enkelte gatene, men konkluderer ikke på hvordan de enkelte gater skal oppgraderes. Det finnes en rekke eksempler fra inn- og utland på hvordan gater kan utformes for en ønsket utvikling. En eksempelsamling ligger ved saken. Nedenfor beskrives gatene det nå foreslås å gjøre tiltak i for å tilrettelegge for byliv og gående, kollektivtrafikk og sykkel.

8.1 Attraktivitet og byliv – tilrettelegging for gående



Fig. 8.1. Figuren viser Gehl Architects 12 kvalitetskriterier for gode byrom.

Å skape byliv i gater handler som regel om at det er folk der. Byliv kan være alt fra yrende handlestrøk med gågate, til roligere bolig-gater, der det ikke er publikumsrettet virksomhet, men som kan være interessante å bevege seg i likevel. Det er ikke alltid nødvendig å fjerne bilene helt fra gatebildet for å skape byliv. Dette handler om balanse og ofte er det snakk om å gi bilen en mindre dominerende plass. Det er bilen som må slå ned på farten og ta hensyn til de gående. Får man det til

å fungere kan slike gater ha fin atmosfære og være gode og trygge å oppholde seg i, selv om bilene slipper gjennom.

Jan Gehl (Gehl architects) har arbeidet med byrom i mange år og er en anerkjent kapasitet på temaet. Han har utarbeidet 12 kvalitetskriterier for gode byrom (se figur 6.1).

Trygghet er viktig i et bysentrum. Det forskes mye på hva som gjør at noen føler seg tryggere noen steder i byer og mer utrygge andre steder. Belysning er et virkemiddel for å gjøre byrom tryggere, men flere folk, og særlig flere kvinner og barn i gatene bidrar til å øke trygghetsfølelsen. Trygghet handler også om trafiksikkerhet. Gateparkering bidrar til dårligere sikt i gatene og dermed dårligere trafiksikkerhet. Dette gjelder ikke minst for barn som har lavere øyehøyde enn voksne.

Drift av bygater er utfordrende med mye gateparkering, både når det gjelder feiing og snørydding.

I tradisjonelle gater med biltrafikk er gående og bilene separert med opphøyd fortau. Bakgrunnen for å separere gående og biler er hensynet til trafiksikkerhet. En slik separering gir liten fleksibilitet for å bruke gata til andre formål, enten permanent eller midlertidig. Ved å endre gategrunnen slik at hele gata legges på samme nivå gis det større mulighet for fleksibilitet. Fjerning av gateparkering vil gi redusert trafikk i gata og behovet for å separere trafikantgruppene blir mindre. Tilrettelegging for bilreduksjon i gater kan gjøres på mange måter:

- Gågate – all biltrafikk og sykling forbudt, unntak er varelevering innen visse tidspunkt. Vanlig med ombygd gatebelegg. Det kan åpnes for kjøring til eiendommene i gågate, men dette anbefales ikke, da det gir uklare skillelinjer.
- Gate med flatt dekke – Et flatt dekke gir fleksibilitet. Biltrafikk kan opprettholdes ved å sette opp fysiske skiller mellom fortau og gate, og gata kan stenges helt eller delvis og brukes til f.eks. arrangement der de fysiske skillene fjernes.
- Annen oppgradering av gategrunn – lavere kantstein, høy kvalitet på dekket, kun varelevering og HC, d.v.s. begrenset trafikk. Eks. Torggata i Oslo.
- Gatetun – gater som først og fremst skal fremme opphold, lek og aktivitet og der biltrafikk har et begrenset omfang. Gatetun møbleres med beplantning, benker osv. Parkeringsplasser må være spesiell oppmerket. Gatetun skal ikke ha gjennomgangtrafikk.
- Shared space (sambruksområder) ligner på gatetun, men er hovedsakelig lokalisert i byområder der sammenblandingen av ulike trafikantgrupper er større. Sambruksområder har vært brukt i områder med trafikkmengder fra 2000-15 000 kjøretøyer i døgnet. For å få shared space til å fungere må det også være en relativt stor mengde myke trafikanter. Grunntanken er at gaten er regulert uten separering av ulike trafikantgrupper slik at trafikantene selv må sørge for et godt samspill via øyekontakt og ved å ta hensyn til hverandre. Metoden setter menneskene i sentrum, krever lavere fart på biler og sykler og vil gjøre det lettere å utforme estetisk gode byrom som både egner seg til opphold, handel og til å bevege seg gjennom. Eksempel i Kvadraturen er ved Slottet.



Fig 8.2. Bilde fra den oppgraderte Torggata i Oslo. Gategrunnen er oppgradert, gateparkering er fjernet, men gjennomkjøring, varelevering og kjøring til eiendommer er tillatt. Gata er enveisregulert (Kilde: Torggata gateforening).

- Bilgate med bredere fortau – Kvadraturplanen viser prinsippsskisser av gatesnitt for f.eks. handel, der fortau på en av gatesidene er utvidet på bekostning av gateparkering. Dette for å gi mer rom og plass til gående, handel og aktiviteter. Dette kan gjøre på en eller begge sider av gata, i toveis, eller enveiskjørte gater.



Fig. 8.3. Skisse av en funksjondeling med et bredt fortau.

8.2 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for byliv og gående

Aktuelle strekninger med hovedfokus på tilrettelegging for gående og byliv beskrives i dette kapitlet.

Kulturakse – Kongens gate – Vestre Strandgate - Gravane



Fig. 8.4. Kartet viser «Kulturaksen» - koblingen mellom Torvet og Odderøya jfr. Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.

Biblioteket sammen med restauranter/kafeer, kirken, torghandlere og arrangementer gjør torvområdet til det største tyngdepunktet for besøkende i byen. Kilden sammen med museet på Odderøya er et nytt tyngdepunkt som trekker folk i sørlig retning av byen. I arbeidet med Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, var det et sentralt tema å minske opplevelsen av avstanden fra Torvet til Kilden. Dette kan gjøres ved å fylle strekningen med aktiviteter og opplevelser for å unngå at det blir en transportetappe. Det ble beskrevet to utviklingsscenarier; fra Torvet til sjøen via Bryggebakken og fra Torvet til Gravane via Kongens gate. Ut fra tidsperspektiv og planens tidshorisont ble strekningen fra Torvet til Gravane via Kongens gate valgt som «Kulturaksen» som skal fylles med aktiviteter.

17. september 2016 ble det arrangert gatefest i Kongens gate i forbindelse med kulturnatta. Dette ble gjort som et midlertidig tiltak for å vise hvilket potensiale gata har for annen bruk enn i dag, samt for å markere kulturaksen. Stengingen viste at gatestrekningen har et stort potensiale og egner seg for tilrettelegging med aktiviteter og arrangement. Trafikalt hadde stengingen lite konsekvenser, bortsett fra at beboere og næringsliv i området ikke hadde tilgang til parkeringsplasser i bakgårder. De fikk tilbud om midlertidig parkering i Kilden parkeringshus. Det er ikke bosone i gata, men høyt belegg på gateparkeringen på kveldstid, sannsynligvis mye på grunn av nærheten til kino.



Fig. 8.5. Bilde fra Gatefesten i Kongens gate i september 2016 – gateyoga.

Den aktuelle delen av Kongens gate som ligger i Kulturaksen (mellom Markens og Vestre strandgate) har et stort potensiale til å kunne brukes til andre ting enn gateparkering. Kinoen, Teateret (gamle Agder teater) og Alladin er kulturaktører som er lokalisert i området. Kinoen stenger av og til Vestre Strandgate for korte tidsrom i forbindelse med arrangement (f.eks. Barnefilmfestivalen) og har hatt et ønske om en bedre tilrettelegging for gående og aktiviteter. Foreløpig har det vært vanskelig å få stengt gata over lengre tidsrom da den er en viktig trafikkkåre til Kilden og Odderøya. Rambøll har skissert muligheter for gatearealene ved Teateret:



Fig. 8.6. Rambøll har skissert en mulig fremtidig løsning for Kongens gate og Vestre Strandgate i området ved Teateret.

Det kan også være et aktuelt tiltak å stenge gata mot Vestre Strandgate, evt. kun ha enveiskjøring. Dette for å hindre for mye letekjøring i dette området. I Vestre Strandgate er all tradisjonell gateparkering allerede fjernet. På strekningen mellom Dronningens gate og Østre Strandgate er det et potensiale for å legge bedre til rette for å ta i bruk gategrunnen. Dette kan gjerne ses i sammenheng med Kongens gate. Ved Gravane går Vestre Strandgate over til adkomstveien til Odderøya. Biltrafikk til Odderøya skal ikke gå på denne veien i fremtiden. Broa over til Odderøya blir derfor den viktigste adkomsten til Odderøya for myke trafikanter.

Gyldenløvesgate

Vedtatte utomhusplaner for Domkirkeparken, Gyldenløves gate og Museumskvartalet, forutsetter fjerning av rampa til parkeringskjeller i Gyldenløves gate som vil bli gjennomført våren 2017. Videre planer er å åpne bakgården i Museumskvartalet ved å rive bygget mellom den gamle latinerskolen og menighetssalen. Dette vil skape direkte gjennomgang fra Domkirkeparken til Skippergata. Planen er at Gyldenløves gate skal bli gågate på strekningen mellom Markens og Kirkegata. Det ligger et stort potensiale i planen til å omskape området til et attraktivt byrom med mange aktiviteter knyttet opp mot biblioteket, Kunsthallen, Domkirken og museumskvartalet. Dette forutsetter at dagens HC-plasser i dette området fjernes. Det har i tillegg vært lov å parkere i Gyldenløves gate på søndager. Dette er ikke forenelig med gågate, så denne muligheten vil bli fjernet når gata bygges om og skiltes til gågate. Både det nye parkeringsanlegget under Torvet og Gyldengården er svært sentralt lokalisert i forhold til Domkirken.

I Gyldenløves gate ved parken (mellom Kirkegata og Festningsgata) er det funksjoner i dag som har behov for biltilgang. Dette gjelder først og fremst vaktapoteket. Det foreslås derfor å opprettholde enveiskjøring her og beholde HC-plasser og kortidsplasser på apotek-siden. For å gjøre gata mer tilgjengelig for gående og åpne opp mot parken kan gateparkeringsplassene mot parken fjernes. Dette gir bedre sammenheng og overgang mellom torv, park og gate. På lengre sikt, når behovet er større, kan det vurderes om det skal bli gågate her.



Fig.8.7. Kart og skisse over Kirkeparken og museumskvartalet.

Skippergata

Strekningen i Skippergata mellom Markens gate og Festningsgata er et etablert handlestrøk, og særlig den øverste delen er preget av små, hvite trehus, nisjebutikker og et par kaféer. Det er et sterkt ønske fra flertallet av butikkdriverne i dette området å gjøre gata triveligere for opphold og det har vært forsøkt med midlertidig stenging av biltrafikk for kortere tidsrom gjennom flere år.



Fig. 8.8. Bilde fra sommergågate i Skippergata sommeren 2016.

Sommeren 2016 ble prøveprosjektet «Sommergågate» prøvd ut i deler av Skippergata. Butikkdriverne var svært fornøyde med ordningen. De mente at atmosfæren ble hyggeligere, folk trivdes bedre og det hadde en positiv effekt både på handel og omdømme. Det ble skiltet med gågate mellom Kirkegata og nedkjørselen til Gyldengården. Det var noen trafikale utfordringer med stengingen, men dette kan løses ved relativt enkle tiltak. Mellom Kirkegata og Markens gate ble inn- og utkjøring til Dalandgården opprettholdt. Gateparkeringen ble fjernet også her, og gata møblert med benker og vegetasjon.

Strekningen i Skippergata fra Kirkegata og opp til nedkjørselen til p-anlegget i Gyldengården vurderes som mulig å regulere til gågate. Dette er også mulig helt ned til Markens gate, men det må gjøres en vurdering av ulike løsninger bl.a. i forhold til adkomst til Dalandgården og hensynet til kollektivtrafikk.

Markens gate

Gågata i Markens gate er hovedhandlegata i Kvadraturen og et aktivum i seg selv. Deler av strekningen fra Slottet til Dronningensgate har over tid blitt oppgradert med helhetlig utforming av gategulv og varmekabler, og tilrettelagt som gågate. I kvartalet mellom Dronningens gate og Kongens

gate er det sommerstengt for å gi plass til uteservering for restaurantene i området, «Matoase». De neste to kvartalene ned til Strandpromenaden består av noe næring og butikker, men mest boliger.

I forbindelse med behandling av sesongstenging av Markens gate (Matoasen) kom følgende oversendelsesforslag fra Byutviklingsstyret (saknr: 3/15, 15.01.2016):

Byutviklingsstyret ønsker en vurdering av å gjøre om Markens gate til gågate fra Dronningensgate til Strandpromenaden. (Enst)

Det å oppgradere Markens gate helt ned til sjøen med en bedre tilrettelegging for gående vil gi byen en sammenhengende bygate som er behagelig å gå i for myke trafikanter. Dette kan gi rom for attraktive byrom for barnefamilier som ønsker å bo i byen, og små områder for opphold ned gjennom strekningen. Endelig løsning må utredes i forhold til utkjørsler, næringsliv og beboere i området.

Sidegater til Markens gate – Rådhusgata – Gyldenløves gate - Skippergata

Sidegatene til Markens og Vestre strandgate har en viktig funksjon som handlestrøk og tilgangsgater til hovedhandlegata. Det er parkeringsanlegg i alle de tre aktuelle gatene som må gis tilgang. I noen av gatene kan f.eks. gågate trekkes ned til adkomsten til parkeringsanleggene. Ellers kan vanlig gateparkering fjernes fra disse gatene, men noen HC-plasse bør det legges til rette for. Slik sett vil dette være strekninger som egner seg å regulere til gatetun, utvide fortau e.l.



Fig. 8.9. Markens gate ned mot Strandpromenaden, dagens situasjon.



Fig.

8.10. Markens gate: Eksempel på mulig fremtidig løsning, gågate til havet. En trivselsgate med plass til lek, møtested, minipark og bevegelse.

Østre Strandgate

Fra Festningsgata til Elvegata er gateparkeringen fjernet langs Østre Strandgates sydside og det er etablert et bredt fortau. Østre Strandgate er en trang gate, til tider med relativt mye trafikk. Det er stor forskjell på fremkommeligheten der det er ensidig parkering og der det er tosidig. Der parkeringen er fjernet på en side, og det er bygd et bredt godt fortau, er det en helt annen opplevelse å bevege seg i gata som gående, og også som syklist. Dette er en gate som ligger nær opp mot Strandpromenaden og sjøen og brukes av mange gående. Det foreslås derfor å fullføre profilet med ensidig parkering og bredt fortau på sjøsiden i hele gatas lengde. Den resterende rekken med parkering kan skiltes for de behov det er viktigst å tilrettelegge for.

Dronningens gate

Statens vegvesen har arbeidet med en gatebruksplan for Dronningens gate for å øke fremkommeligheten i gata. Dronningens gate er i dag en av hovedinnfartsårene til Kvadraturen og svært trafikkert. Den vil være en viktig avlastningsvei når E18 og Oddernestunnelen er stengt.

Utviklingsplan for universitetsbyen 2040 (2014) peker på den urbane aksen mellom Kvadraturen og UiA-campus som går fra sentrale punkt i byen, via Dronningens gate, Lundsbroa, Lund Torv og opp Østerveien. Denne aksen benevnes derfor som universitetsbyaksen, og er strekningen med størst potensiale for utvikling, urbanisering og for å tilrettelegge for aktiviteter og tilbud. I Kvadraturen er det Dronningens gate som kobler Kvadraturen til universitetsbyaksen.

Dronningens gate er også en av gatene som vurderes som aktuell som bussgate. Dette er ikke avgjort enda.

Dronningens gate har helt klart et potensiale for en økt attraktivitet og handels/serviceetablering. Det pågår flere utbyggingsprosjekter i gata (Q42 og Arbeideren), som vil bidra med flere folk og aktiviteter i området. I tillegg er det i gang et arbeid med reguleringsplan for Kongensgate skole. Her er det både potensiale for å oppgradere byrom og få flere boliger og servicefunksjoner til byen.

Da dette er en hovedgata som skal ha god fremkommelighet for trafikken og som samtidig skal tilrettelegges bedre for gående og byliv er det fornuftig at de tradisjonelle gateparkeringsplassene som okkuperes i opptil 3 timer fjernes. Arealene bør prioriteres til bredere fortau med tiltak for forbedring av trivselen, samt kortidsplasser og HC-plasser.

Posebyen

Posebyen er den roligste delen av Kvadraturen og hovedsakelig et boligområde. Det er stort sett toveis biltrafikk og tosidig parkering i hele området. Parkeringen er i all hovedsak bosoneplasser for Posebyen. Mange biler i gatene oppleves som en forringelse av bomiljøet. Samtidig har ikke så mange mulighet til å parkere bilene sine på egen grunn i Posebyen, og skal plasser i gatene fjernes må det finnes alternative løsninger.

I forbindelse med regulering av Kanalbyen var skolevei et tema. Holbergs gate ble definert som hovedskolevei for barn som skal fra sydlige del av Kvadraturen til Tordenskjoldgate skole.



Fig. 8.11. Dagens situasjon i Posebyen, Gyldenløves gate.



Fig. 8.12. Posebyen, Gyldenløves gate: godt bomiljø – f.eks. fortau på solsiden kan bli brederes. Parkering kun på en side.

Det er vedtatt etablering av avfallsstasjoner for flere husstander i Posebyen. Avfallstasjonene blir i hovedsak plassert på tidligere gateparkeringsplasser.

Posebyen vel har spilt inn at de ønsker en tilrettelegging for gående i Posebyen på sikt, men at det da må legges en plan for hvor beboerne i Posebyen skal sette bilene sine. De mener også at det må gjøres en kartlegging av det reelle behovet for bosoneplasser i området.

Barn og unge melder at Holbergs gate og Kronprinsens gate er gater de bruker hyppig når de skal gjennom området. Velforeningen ønsker i større grad ensidig parkering og bredere fortau.

I forbindelse med vedtak om å sende gatebruksplan for Kvadraturen på offentlig ettersyn gjorde Formannskapet vedtak om at det bør legges til rette for flere muligheter til at unge kan samles og leke i gatene i Posebyen.

På bakgrunn av innspill og kartlegginger anbefales det at det over tid legges til rette for en bedre tilrettelegging for gående og et bedre bomiljø i gatene i Posebyen. Det foreslås at Holbergs gate prioriteres, men det bør også vurderes andre gatestrekninger i området. Tiltak kan være å legge til rette for ensidig parkering og bredere fortau, men det kan også være å ta bort gateparkerings helt opp mot kryssene for å gi mer rom og sikt i byrommet rundt gatekryssene i området.

Promenadene – koblinger til grønnsstruktur

Elvepromenaden og Strandpromenaden er svært viktige element i grønnsstrukturen i Kvadraturen. De benyttes til rekreasjon og opphold av både beboere, folk som jobber i Kvadraturen og andre

besøkende. Det er viktig å være bevisst på tilgangen til promenadene og gjøre dem lett tilgjengelige. Særlig har allmenningene ned mot Elvepromenaden et forbedringspotensiale i forhold til å gi ryddig tilgang for gående og forbedre sikten ned mot vannet fra gatene i byen.

Vestre havn

Store arealer i Vestre havn brukes i dag til overflateparkering. Når containerhavna flytter ut og Lagmannsholmen skal utvikles er det viktig at bysentrum får gode koblinger ned til sjøen i denne delen av byen og at kontakten til sjøen blir god for myke trafikanter. Generelt bør sjønære areal brukes til noe annet enn parkering. Å ta i bruk arealene ved sjøen kan bli aktuelt også før containerhavna flytter. Jernbanespor til containerhavna tas i bruk igjen sommeren 2017, og parkeringsarealene på kai 6 blir da ikke lenger tilgjengelige for allmennheten. Smiths kai, parkeringsplassen ved Vestre kiosk, ligger på bysiden av havnegata og en oppgradering for opphold og byliv i dette området trenger ikke å komme i konflikt med havnetrafikken.

Reguleringsplan for ny Havnegate viser en løsning med ny Havnegate og nytt jernbanespor parallelt med gata. Det er mulig å få til trygge kryssinger for gående i den situasjonen. Full utnyttelse av arealene til byutvikling, promenade, opphold og byliv blir det først når containerhavna flytter ut.

En utvikling i dette området må planlegges i nært samarbeid med Kristiansand Havn. Løsninger må avklares i forhold til trafikksikkerhet, særlig med hensyn til havnetrafikken og havnespor.

Det skal tilrettelegges bedre for byliv, gående eller bomiljø i følgende gater:

- Gyldenløves gate mellom Vestre Strandgate og Festningsgata
- Skippergata mellom Vestre Strandgate og Festningsgata
- Kongens gate mellom Vestre Strandgate og Markens gate
- Østre Strandgate mellom Vestre Strandgate og Festningsgata
- Markens gate mellom Dronningens gate og Strandpromenaden
- Rådhusgata mellom Vestre strandgate og Markens gate, inkludert parkeringsplass ved Handelens hus
- Dronningens gate tilrettelegges for bedre fremkommelighet og byliv
- Tiltak for bedre tilrettelegging for gående og bedre bomiljø vurderes i Posebyen
- Bedre forholdene for gående ned mot Elvepromenaden
- Bedre tilrettelegging for opphold og aktivitet ved Vestre havn

8.3 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for kollektivtrafikk

Gateparkering gir friksjon og kan bidra til å hindre fremkommeligheten for bussen. Mye gateparkering i bussgatene gir også økt privatbilisme i disse gatene som leter etter parkeringsplass, noe som også kan bidra til å forsinke bussen. Antall busser og busstrafikken øker hele tiden og hovedtraseene for bussen gjennom Kvadraturen bør derfor ryddes mest mulig for gateparkering.

Det er kommet innspill i prosessen på at buss i gatene oppleves som et problem for noen næringsdrivende. Andre ser fordelene av å ha et buss-stopp i nærheten av sin bedrift. I snitt på hverdager i november 2015 var det 8600 personer som gikk på bussen i Kvadraturen. Dette er alle potensielle kunder for næringslivet. Skal en bussgate bli positiv for bylivet og aktiviteten er den

avhengig av god utforming med nok plass for gående, oversiktelige terminaler osv. Det finnes flere eksempler på gode kollektivgater i andre byer, se vedlagte eksempelsamling.

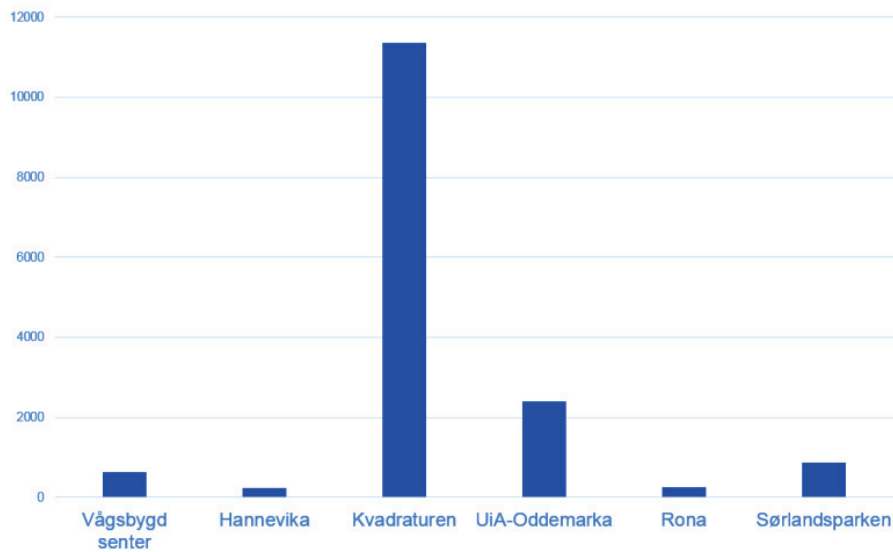


Fig. 8.13. Antall påstigende, passasjerer på de viktige knutepunkt en gjennomsnittlig november dag i 2014.

Buss i sentrum

Pågående prosjekt «Buss i sentrum» er en del av forarbeidet for ny Bymiljøavtale. Det er behov for å sikre bussen god fremkommelighet gjennom Kvadraturen for å håndtere en økning av busstrafikken. Det forventes en fordobling av busstrafikken frem mot 2030. Cowi har utarbeidet med mulighetsstudie og analysert en rekke mulige traseer gjennom Kvadraturen. Det er vurdert ulike alternativer for å unngå kryssende bussbevegelser. Alternativene har vært gjennom en samlingsprosess og det gjenstår nå tre aktuelle alternativer:

- Beholde dagens trasé
- All busstrafikk toveis i Tollbodgata
- Enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Tollbodgata og enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Dronningens gate.



Fig. 8.14 Skisse over alternative hovedtraseer for bussgjennom Kvadraturen. Et alternativ er å ha all busstrafikk i Tollbodgata. Et annet alternativ er å ha enveiskjøring med både busser og privatbiler østover i Tollbodgata og vestover i Dronningens gate.

Midtveis i høringsperioden for gatebruksplanen ble rapporten lagt ut på offentlig ettersyn, og gatebrukskartet ble endret ved at det ble lagt ut to alternative forslag, der alternativ 2 viste en omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen i tråd med Cowis anbefaling.

Cowi anbefaler at rapporten følges opp med et videre arbeid:

1. Inkludere fotgjenger felt i Henrik Wergelandsgate / Dronningensgate /Tollbodgate i modellen for å analysere påvirkning fra myke trafikanter i Markensgate
2. Analysere effekt for strenging av Lundsbroa for de tre alternativene.
3. Simulere avvikssituasjon på grunn av bilkø på E18 eller feilparkert bil i Kvadraturen.
4. Vegteknisk utredning for begge alternativene på nivå av en detaljregulering
5. Analyse for plassering av holdeplasser for begge alternativer
6. Lage støymodell for alternativ 1 og 5
7. Vurdere utvidelse av antall trafikklys i Tollbodgata
8. Vurdere effekt av støydempende gatebelegg i både Tollbodgata og Dronningensgate
9. Analyse gangavstand for del to alternativene og dagens alternativ
10. Strategi for videre utvikling av kjøretøystandard i forhold til støy og klimagass (støydempende busser, hydrogenbusser, kjørestil)

11. Oppgradering av dagens rutebilstasjon må legge til rette for en geometrisk løsning som fungerer i to kjøringsretninger uten vesentlig vegteknisk ombygging. Rapporten foreslår en løsning som fungerer optimalt for to alternative kjøremønstre. Løsningen vil kun være optimal dersom terminalbygget flyttes et kvartal mot nord hvor Taxibygget ligger i dag. Dette bør innarbeides i prosessene knyttet til rutebilstasjonen.
12. Samarbeid med byutvikling for å finne den beste estetiske løsningen for utforming av Dronningensgate som kombinert bil og bussgate.

Dagens trasé for kollektivtrafikk kommer til å være gjeldende en god stund fremover, og sannsynligvis utover denne planens planperiode (5 år). Veksten i busstrafikken vil skje over tid, og prognosene peker mot en fordobling i 2030. Aller helst bør Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate være på plass ved en eventuell omlegging av busstraseer, men det er ikke en absolutt forutsetning. Det er likevel slik at en avlasting og kollektivprioritering av Vestre Strandgate vil gi best effekt ved en omlegging.

Flytting av buss krever en stor planleggingsjobb for å få gode løsninger for alle aktører i byen. Konsekvenser og mer detaljerte vurderinger for å ivareta de ulike behov er ikke gjennomført. Det bør derfor tilrettelegges for best mulig fremføring av kollektivtrafikken i dagens traseer, samtidig som det arbeides videre med hvordan den økte kollektivtrafikken skal håndteres i en fremtidig situasjon.

De fleste konkrete tiltakene i aktuelle gater som foreslås gjennomført i planperioden for Kommunedelplanen for Kvadraturen (frem til 2022) vil bli gjennomført før Gartnerløkka og Havnegate er bygd. Gatebruksplanen har dermed et konkret perspektiv på ca. 5 år.

Det foreslås at Dronningens gate reserveres som mulig fremtidig kollektivgate. Dette vil forhindre at det gjøres tiltak som kan hindre en slik omlegging i fremtiden. En slik løsning gir noen begrensinger både i dagens trasé og fremtidig, men dette må aksepteres for å kunne drive langsiktig og strategisk planlegging.

Videre arbeid med buss i sentrum:

En evt. opprusting og flytting av bussgater er avhengig av at Bymiljøavtalen er på plass. Når en Bymiljøavtale er avklart settes det i gang en grundigere utredning og et analysearbeid av de 2 nye alternativene der konsekvenser og muligheter synliggjøres. Ansvar for arbeidet legges til areal- og transportsamarbeidet i regionen. Det skal i arbeidet legges vekt på medvirkning og dialog med berørte aktører. En evt. flytting av bussen skal tas opp til politisk behandling, enten som en del av revisjonen av Kvadraturplanen eller som egen sak.

Videre tilrettelegging i eksisterende trasé

Gateparkering er i stor grad ryddet bort i dagens kollektivtrasé, men noe gjenstår, og det foreslås at resterende gateparkering i Henrik Wergelandsgate mellom Kirkegata og Festningsgata, samt resterende gateparkering i Tollbodgata fjernes. Det kan vurderes om parkeringsplassene utenfor Tinghuset i Tollbodgata skal beholdes, da de har en funksjon i forhold til behovet for besøkende til Tinghuset. Disse bør i så fall være forbeholdt HC og kortidsplasser.

Det anbefales også å fjerne gateparkering i Kirkegata mellom Torvet og Dronningensgate, da disse genererer trafikk i kollektivgata Tollbodgata. Arealet her kan avsettes til HC-plasser og av- og påstigning for hotellet i kvartal 32 og Rådhuskvartalet, samt legge til rette for sykler.

Det går også busser i Tordenskjoldsgate og Festningsgata. Denne strekningen blir enda viktigere når ny bussring Kvadraturen – UiA – Sykehuset etableres. Disse strekningene er allerede ryddet for gateparkering.

Festningsgata er en av hovedgatene til Kvadraturen og denne bør ryddes for gateparkering i den mest trafikkerte strekningen mellom Baneheia-tunnellen og Dronningens gate. Det er allerede svært begrenset med gateparkering på denne strekningen, og noen plasser forsvinner i forbindelse med bygging av innkjøring til det nye parkeringsanlegget under torvet. Det er fremdeles noen plasser igjen på østsiden mellom Tollbodgata og Skippergata som bør fjernes.



Fig. 8.15. Bildet viser skisser fra en bussgate i London - Rye Lane, der det kun er gjort plass for buss og fotgjengere.

Shuttlebuss i kvadraturen

Shuttle-buss i Kvadraturen er beskrevet i vedtatt kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 (s. 35). Det er også drøftet i svar på oversendelsesforslag behandlet av formannskapet 24. mai.

Det nye anbudet fra AKT på rutekjøringen i regionen har i seg muligheter og elementer som gjør at administrasjonen vurderer at med den nye kontrakten for Kristiansandsregionen vil det kunne etableres ruter med el-busser forholdsvis raskt. Den nye kontrakten vil også innebære endringer i rutene, særlig forbindelsen til/fra Kvadraturen og Eg.

Før det tas en beslutning om etablering av shuttle-buss må det gjøres en grundig analyse av formålet og kjøretrasé. I tillegg må det gjøres en evaluering av erfaringer med den nye kontrakten og det bør vurderes om behovet påvirkes av en eventuell omlegging av fellestraseen gjennom Kvadraturen. Dette arbeidet kan f.eks. tillegges ATP-samarbeidet i regionen.

Det skal tilrettelegges for kollektivtrafikk i følgende gater:

- Resterende gateparkering i busstraseene i Henrik Wergelandsgate og Tollbodgata fjernes
- Gateparkering fjernes i Kirkegata mellom Torvet og Dronningens gate
- Festningsgata mellom Baneheia-tunnelen og Dronningensgate ryddes for gateparkering

Videre arbeid for å tilrettelegge for kollektivtrafikk i Kvadraturen:

- Buss i sentrum; Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafikksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører.

8.4 Forslag til endringer av gatebruken – tilrettelegging for sykkel

Gateparkering medfører mindre plass og dårligere trafikksikkerhet og framkommelighet for syklister. Bedre tilrettelegging for syklende i noen gater kan gi gode koblinger fra hovedveien for sykkel i Tordenskjolds gate (sykkelekspressveien) og sentrale målpunkt. Torvet er et viktig målpunkt i byen, og om morgenen bruker mange Markens gate for å komme seg raskt og effektivt til arbeidsplasser i dette området. Men Markens gate er forbeholdt gående og om morgenen er det ofte en god del varelevering her. Det vil derfor være et godt tiltak å lage en alternativ strekning for syklende inn mot byens hjerte. I forbindelse med utbygging av E39/E18 Gartnerløkka – Meieriet, vil hovedadkomst for syklende fra Setesdalsveien komme ned i Kirkegata via nytt torvområde i Nybyen. Som hovedlenke fra hovedsykkelveinettet inn til Torvet anbefales det derfor å videreføre en tilrettelegging for sykkel i Kirkegata fra Tordenskjolds gate til Torvet. Mot slutten av gjennomføringsperioden kan Kirkegata tilrettelegges for sykkel helt ned til Strandpromenaden.

Strandpromenaden brukes av mange syklende, men dette er i hovedsak en promenade som skal tilrettelegges med henblikk for opphold og gående. Det har vært diskutert om det skal legges til rette for sykkel i en av gatene i sydvest-nordøstlig retning i sydlige del av Kvadraturen. Det foreslås nå ensidig parkering langs hele Østre strandgate. Dette vil forbedre framkommeligheten vesentlig for syklende i denne gata. En generell tilrettelegging med mindre gateparkering i Kvadraturen vil også forbedre framkommeligheten for syklister. Dette i tillegg til foreslått hovedlenker vil gi et godt tilbud for syklister i Kvadraturen.

Området like vest for Slottet er en av hovedadkomstene for gående og syklister inn til Kvadraturen i dag. Arealet har potensiale til å bli et bedre adkomstområde for de myke trafikanter til Kvadraturen ved å fjerne parkeringsplassene i området og tilrettelegge for bedre sikt og hyggeligere utforming. Det foreslås at området oppgraderes som en gå- og sykkelport.

I arbeidet med å oppgradere gatestrekninger gjennom byen anbefales det å vurdere å tilrettelegge for sykkelparkering der det er behov.

Det skal tilrettelegges for sykkel i følgende gater:

- Gateparkering i Kirkegata fjernes til fordel for sykkeltilrettelegging. Strekningen fra Tordenskjoldsgate til Torvet har høyest prioritet.
- Det etableres en gå- og sykkelport ved Slottet
- I alle områder der gateparkering fjernes skal behovet for å etablere sykkelparkering vurderes
- En ombygging og bedre tilrettelegging for sykkel vurderes i Elvegata og Rådhusgata. Forholdene for gående skal også ha prioritet.
- Østre Strandgate tilrettelegges for gående, men det skal også vurderes en bedre tilrettelegging for sykkel her.



Fig. 8.16. Kirkegata: Eksisterende situasjon.



Fig. 8.17. Kirkegata: Mulig fremtidig løsning med fortau for gående, adskilt med busker. Brede sykkelfelt. Enveiskjørt for bil.

9. KONSEKVENSER

I dette kapitlet er konsekvenser for bymiljø og trafikk, næringslivet, beboere, besøkende og økonomi beskrevet. I vurderingene hentes det støtte i undersøkelser som er gjort i forhold til å tilrettelegge byen for andre formål enn gateparkering. En oversikt over undersøkelser og erfaringer er samlet i et vedlegg.

9.1 Bymiljø og trafikk

En oppgradering av gatene til å bli bedre for opphold og aktivitet vil gi økt trygghet i gatene, bedre sikt, mer plass til folk og en grønnere by. Dette vil generelt gi et bedre bymiljø.

Da det også fremover vil bli et stort antall tilgjengelige parkeringsplasser i Kvadraturen i parkeringsanlegg vil det ikke være mangel på parkeringsplasser som bidrar til en evt. reduksjon av trafikken inn til Kvadraturen. En endring av gatebruken vil i større grad gjøre at flere biler kjører rett inn i et parkeringsanlegg enn at de blir kjørende rundt i gatene for å lete etter gateparkeringsplasser. Tilretteleggingen for andre transportformer vil kunne bidra til at flere velger dette når de skal til Kvadraturen, og på den måten bidra til redusert personbiltrafikk.

Opplevd støy vil bli redusert i gater med mindre trafikk. Legges det til rette for gågate, så vil opplevelsen av den gatestrekningen bli en helt annen, roligere og med mindre støy, enn om det går trafikk der.

Luftkvalitet i norske byer blir i stor grad påvirket av veitrafikk. En vesentlig forbedring av luftkvaliteten avhenger av reduksjon av veitrafikken generelt, dekktyper og løsninger for utslipp av drivstoff, men lokalt i Kvadraturen vil nok en reduksjon av biler i gatene gi en bedre luftkvalitet.

God trafikkavvikling for den nødvendige bytrafikken (buss, varelevering o.l.) er viktig for å få en god by. Forslagene vil generelt rydde i gatebruken, rendyrke kollektiv- og sykkeltraseer, gi bedre fremføring av trafikken og gater med bedre sikt som vil være mer behagelige for gående å bevege seg i. Færre gateparkeringsplasser vil gi mindre letetrafikk i de aktuelle gatene og dermed redusere trafikken. Planforslaget åpner for en fleksibel oppgradering av gatene i Kvadraturen. Målet er å redusere bilens dominerende rolle, bare unntaksvis foreslås å fjerne biltrafikk helt. Noen steder kan det vurderes om det kan være hensiktsmessig med ytterligere trafikkregulering, f.eks. til enveisregulering og med fartsbegrensing. Regulering av enveiskjøring er skiltvedtak som tas opp som egen sak ved behov.

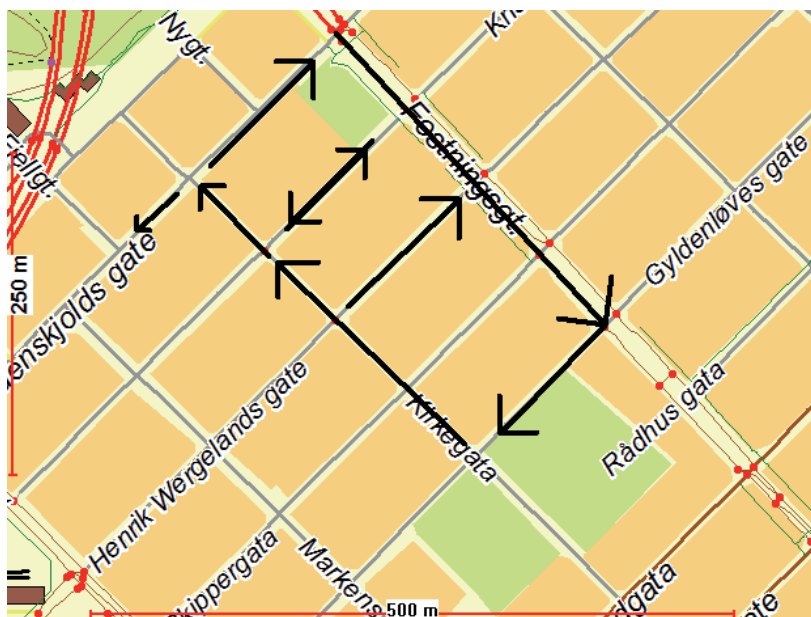


Fig.9.1. Skissen viser evt. enveisregulering av Kirkegata.

I forbindelse med formannskapetets behandling av planforslaget for utleggelse til offentlig ettersyn ble det gjort følgende vedtak (07.12.2016):

«Østre Strandgate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Vestre Strandgate til Kronprinsens gate, evt. til Elvegata, inkludert eget sykkelfelt. Kongens gate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Elvegata til Vestre Strandgate»

Ingeniørvesenet har gjort en vurdering av dette forslaget. Enveisregulering generelt vil medføre noe omveier for biltrafikk, men da det er forholdsvis korte avstander mellom kryssende gater, vil omveiene i disse gatene bli forholdsvis korte. I forhold til trafiksikkerhet for alle trafikanter anses enveisregulering å være et positivt tiltak, da det forenkler trafikkbildet ved at biltrafikken bare kommer fra en kant i gatene. Dette er spesielt gunstig for gående og syklende. Enveisregulering anses som negativt for framkommeligheten for biltrafikk.

Enveisregulering i Østre Strandgate vil overføre en del trafikk til Kongens gate. Ved samtidig å enveisregulere hele eller deler av Kongens gate i motsatt retning, vil trafikkøkningen i gatene bli forholdsvis beskjedne. De fleste kvartalene i Kongens gate har i dag vesentlig lavere trafikkbelastning enn parallelle kvartaler i Østre Strandgate.

Kjøreretningen ved enveisregulering i Østre Strandgate må bli fra Vestre Strandgate mot Tangen og motsatt retning i Kongens gate, da det er disse retningene som har hovedtyngden av trafikken i gatene i dag. Etablering av motstrøms sykkelfelt i Østre Strandgate (legges på bysiden av gata) forutsetter at gateparkeringen legges på sjøsiden da det ikke vil være plass til sykkelfelt og tosidig parkering. Det er dessuten uheldig for trafiksikkerhet og trafikkavvikling med parkering på venstre side av kjøreretningen når det er sykkelfelt i gata.

Konklusjonen er at enveisregulering med sykkelfelt i Østre Strandgate og enveisregulering i Kongens gate vil gi en beskjedne økning i trafikkarbeidet og noe ulemper for biltrafikken i området. Det vil bedre forholdene for gående og syklende.

9.2 Næringsliv i Kvadraturen

Det er et mål å få flere næringsdrivende, både handel, service og annen næring, til å etablere seg i Kvadraturen. Bakgrunnen for dette målet er at folk som jobber i Kvadraturen vil benytte seg av byens tilbud av handel og service og på den måten bidra til økt byliv og et styrket bysentrum.

En rekke studier viser at en opprusting av bymiljøet og tilrettelegging for gående gir økt bruk av bysentrum, lengre oppholdstid og økt omsetning. En tilrettelegging for en bedre opplevelse av gatene for de gående vil bidra til å styrke handelen i Kvadraturen.

Transportøkonomisk institutt har oppsummert forskningen på følgende måte:

- Sentrumsbrukerne bruker bilfrie byrom med aktive fasader mest
- Bedret tilgjengelighet og forhold for gående gir
 - økt omsetning for sentrumshandelen
 - færre ledige lokaler
 - høyere leiepriser
- Parkeringsrestriksjoner og andre trafikkreduserende tiltak ser ikke ut til å påvirke handelsaktiviteten negativt (kun studier fra større byer)
- Parkeringsavgifter som gir økt sirkulasjon på attraktive parkeringsplasser vurderes å ha positiv effekt på handelens omsetning

Eksisterende gateparkeringsplasser som er avgiftsbelagt i dag er hovedsakelig lokalisert i nærheten av handlestrøket og i områder i Kvadraturen med mest næringsliv. Som hovedregel er det maksimalt tre timers parkering på de fleste av disse parkeringsplassene. Dette for å sikre sirkulasjon og øke tilgjengeligheten for kunder som kommer med bil til Kvadraturen. De mest sentrale parkeringsanleggene, ikke minst det nye parkeringsanlegget under torvene, vil til sammen gi en god tilgjengelighet for handlende og andre besøkende til servicebedrifter og annet næringsliv i Kvadraturen. Mange av avgiftsplassene i sentrale strøk kan derfor erstattes av parkeringstilbud i

anlegg. Hvis det i tillegg legges til rette for andre transportformer så vil tilgjengeligheten for dem som bruker dette blir bedre.

Kortere maksimaltid enn tre timer på de gateparkeringsplassene som blir igjen kan også være et virkemiddel for å få mer sirkulasjon på plassene. Tre timer er valgt fordi publikum ved kortere tid kan bli stresset og få en dårligere opplevelse av å besøke Kvadraturen. Hvis hovedmønsteret i fremtiden blir at de aller fleste skal parkere i anlegg med etterskuddsbetaling, vil tidsregulering ikke være tema.

Enkelte bedrifter er avhengige av at kundene kan parkere like utenfor der de er lokalisert. Eksempler på dette er apotek, legekontor og butikker som selger store og tunge artikler. Denne typen bedrifter melder ofte at parkeringsplasser med f.eks. maks 3 timer utenfor deres butikker hindrer tilgjengeligheten for dem som bare skal stoppe og stikke innom på korte ærend, og de vil derfor heller ha kortidsplasser på f.eks. 15 min. Folk som har ærend som tar lengre tid kan parkere i anlegg. Det skal tas hensyn til behovet for kortidsplasser/av- og pålessing der det er mulig. Der dette ikke lar seg gjøre, kan det bety et tap for bedriften.

Mange parkeringsplasser av typen kortid/av- og pålessing krever mye håndheving, og det vil ofte være uhensiktsmessig å avgiftsbelegge slike plasser. Med en gradvis tilrettelegging vil de ulike funksjonene i Kvadraturen kunne tilpasse lokalisering der de er best egnet. Det store flertallet av bedrifter, i hvert fall innen handel- og servicesegmentet, vil kunne oppleve at en bedre tilrettelegging for gående i gatene vil være positivt for dem.

Når det gjelder tilrettelegging for arbeidsplassparkering så løses dette som regel på egen grunn eller bedrifter leier private plasser til sine medarbeidere. For å oppnå målene om nullvekst i personbiltrafikken må en stor del av arbeidsreisene skje med andre transportmidler enn bil. Det sterkeste virkemiddelet for å oppnå dette er at arbeidsgivere ikke tilbyr gratis parkering for arbeidstakere. Ved å etablere seg i sentrum vil bedriftenes medarbeidere ha tilgang på alternative transportformer og andre tilbud som bysentrum tilbyr, og mange bedrifter kan dermed unngå å måtte tilby gratis parkering.

9.3 Å bo i Kvadraturen

Det er et mål å få etablert flere boliger i Kvadraturen. Bakgrunnen for dette målet er både at det da vil bli flere folk i Kvadraturen som kan benytte seg av byens tilbud innen handel og service og på den måten bidra til økt byliv, samt at flere folk bosatt sentralt vil redusere transportbehovet. En utvikling der det legges vekt på attraktivitet, åpnere og grønnere arealer og bedre bymiljø vil også være positivt for dem som bor i byen. Flere folk i byens gater gir mer liv og aktivitet og økt trygghet. Både Posebyen og store deler av Murbyen er boområder i dag. Ved å fjerne parkeringsplasser i disse områdene åpnes det for muligheter til å tilrettelegge for kvaliteter som kan heve boområdene.

Reisevaneundersøkelser viser at befolkningen som er bosatt sentralt i bysentrum bruker mindre bil som transportmiddel enn de som bor utenfor bysentrum. Folk som bor i bysentrum vil ha en rekke tilbud i nærheten, samt lett tilgjengelig kollektivtilbud, og vil derfor ha mindre bruk for bil i det daglige. En generell utvikling i de større byene er at færre av dem som bor i bysentrum eier bil enn de som bor utenfor. Det å eie bil er en relativt stor kostnad, og hvis den brukes svært lite kan det fort lønne seg å ty til andre løsninger som leiebil eller bildeleordninger de få gangene behovet er der.

Foreløpig er tilbudet i Kristiansand lite for slike ordninger, men det er stor sannsynlighet for at tilbudet om slike tjenester vil øke når behovene øker med en voksende befolkning i sentrum.

Inntil videre er det likevel slik i Kristiansand at en god del av de som bor i byen ønsker å eie bil. I flere leilighetsbygg og boliger har beboerne mulighet til å sette bilen på egen grunn, enten i bakgård eller i kjeller. Noen steder kan beboere kjøpe eller leie plass i et parkeringsanlegg i nærheten, og i noen områder av byen kan beboere få bosonekort som gir dem tillatelse til å parkere på gata på offentlig grunn. Bosone er et gode som tilbys beboere i Kvadraturen som tilfredstiller tildelingskriteriene. Innehavere av bosonekort får anledning til å parkere på offentlig grunn mot en månedlig avgift. Alternativet er at beboere må leie plass i et offentlig eller privat parkeringsanlegg. Avgiften for bosone har ligget svært lavt i lang tid og er vesentlig billigere enn alternativene. Dette medfører et høyt press på bosoneplasser.

Planen legger opp til en utvikling mot at flere velger andre løsninger enn å parkere i gata av de som bor i byen. Dette kan gjøres på flere måte; redusere tilbudet av plasser i gatene, justere prisnivået så differansen til alternative løsninger reduseres, justere tildelingskriterier for bosoneplasser og legge til rette for bildeleordninger o.l. Presset på bosoneplassene oppleves som stort av beboere i Kvadraturen, særlig på kveldstid. Dette kan reguleres med å utvide avgiftstiden til også å gjelde kveldstid, og synkronisere bosonen i forhold til dette.

9.4 Besøkende til Kvadraturen

Ikke alle besøkende til Kvadraturen skal handle eller gå på kafé. Mange kommer til Kvadraturen for å delta på fritidsaktiviteter, frivillig arbeid, besøke beboere i Kvadraturen, oppsøke opplevelser og kulturliv osv. En utvikling mot et enda mer attraktivt bysentrum vil også kunne øke antall besøkende til Kvadraturen, både innbyggere i kommunen og regionen og mer langveisfarende besøkende.

For å nå målene om nullvekst i personbiltrafikken må en større andel av fritidsreiser erstattes av andre transportformer. En bedre tilrettelegging for andre transportformer enn bil vil bidra positivt til en slik utvikling. I dag er det gratis å parkere i gatene i Kvadraturen etter kl. 17.00 på hverdager og etter kl. 13.00 på lørdag. I praksis kan man sette fra seg bilen lørdag ettermiddag og hente den mandag morgen. Dette hindrer sirkulasjon i byen og tilgjengelighet for de brukerne man ønsker å tilrettelegge for, som for eksempel beboere. Med en reduksjon av antall gateparkeringsplasser og utvidelse av avgiftstiden legges det opp til en utvikling der flere velger andre transportformer også på ettermiddagen eller må parkere i anlegg.

9.5 Økonomi

En oppgradering av gatene i Kvadraturen for å øke attraktiviteten kan bidra til økt omsetning for bedrifter i Kvadraturen. Noen studier viser en økning av bolig- og leiepriser ved en bedre tilrettelegging for gående og byliv. En økende andel av befolkningen som velger å gå eller å sykle istedenfor å kjøre bil vil bidra til økt folkehelse. En hyggeligere og tryggere by med mer positiv menneskelig kontakt er også bra for folkehelsa. Det er i det hele tatt en rekke tema som påvirker samfunnsøkonomien i ulik grad ved at man øker attraktiviteten til et bysentrum. Men i dette dokumentet vil den konkrete økonomien for kommunen med endringene som forslås beskrives nærmere.

Parkering

Hovedgrepet som nå tas i Kvadraturen er at en god del av den offentlige gateparkeringen flyttes inn i parkeringsanlegg, både kommunale og private. Gateparkeringen i Kristiansand kommune hadde om lag netto inntekt på kr 16,6 millioner i 2015. Det er de 1092 parkeringsplassene på gateplan som er regulert til allmennheten som gir den største inntekten. Bosoneparkeringen utgjør om lag kr 1 million pr. år.

Ved reduksjon av antall gateparkeringsplasser vil kommunens inntekter reduseres. Hvor mye er avhengig av omfang og beliggenhet, samt fremtidig avgiftsnivå og avgiftstid på de plassene som beholdes. Inntekt pr. plass varierer fra kr 4-5 000,- til over kr 30 000,-. Gjennomsnittlig inntekt pr. plass på årsbasis utgjør ca. kr 16.000 for vanlig avgiftsgateparkering. Utgiftene til håndheving og kontroll samkjøres med adferdskontroll (stanse-, og parkeringsforbudene, veikryss, fortau, gangfelt mv.), noe som gir effektiviseringsgevinst. Grovt sett kan fjerning av om lag 200 gateparkeringsplasser utgjøre et årlig inntektsbortfall på kr 3- 5 millioner med dagens avgiftsnivå og avgiftstid.

Hvordan befolkningen reagerer på at det blir mindre gateparkering vil påvirke det økonomiske bildet. Velger folk heller å parkere i kommunale anlegg kan dette gi en økning av inntekt i disse anleggene. Dette vil begrense det samlede inntektsbortfallet noe, men det er likevel grunn til å anta at det meste av reduksjonen i inntekter som følge av færre gateparkeringsplasser, vil innebære et varig inntektsbortfall for kommunen.

Kommunens virkemidler i forhold til avgiftstid og avgiftssatser er først og fremst for å skape tilgjengelighet til sentrum, men disse tiltakene vil naturlig nok også ha effekt på kommunens økonomi. Fjerning av avgiftsfritaket på elbiler på gateparkering vil bidra positivt til kommunens økonomi. Det samme vil en økning av satsene på bosone og en utvidelse av avgiftstid.

Gjennomføring av oppgradering

De største utgiftene ved endret gatebruk er ved oppgradering og ombygging av gategrunnen. Dette kan finansieres på flere måter; kommunale midler, spleiselag med næringslivet, som tiltak i søknad om bymiljøavtale, rekkefølgekrav ved utbygging m.m. Oppgradering for tilrettelegging i de ulike gatene vil variere og det samme vil kostnader og aktuelle finansieringskilder. Finansiering vil være et tema i gjennomføringsplanen, og evt. finansiering ved hjelp av kommunale midler tas opp i forbindelse med handlingsprogram og budsjettbehandling.

10. PROSESS OG MEDVIRKNING

10.1 Organisering

Administrativt i kommunen er det nedsatt en intern arbeidsgruppe med følgende deltagere:

- Raymond Solaas, Kristiansand parkering
- Per Kjelsaas, Ingeniørvesenet
- Hanne Katinka Hofgaard, Parkvesenet
- Christina Rasmussen, Plan-, bygg- og oppmålingsetaten

- Christen Egeland, By- og samfunnsenheten
- Anne S. Lislevand, By- og samfunnsenheten (prosjektleder)
- Maria Steinstø, Trainee

10.2 Medvirkning – innspill til planarbeidet

Prosessen har vært preget av mye dialog med ulike grupper. Det ble det opprettet en ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe med følgende deltagere:

- Hallvard Auestad, Barn- og unges representant
- Astrid Tvedten, Rådet for funksjonshemmede
- Angjerd Munksgaard, Kultursektoren
- Bjarne Ugland, Kvadraturen gårdeierforening
- Harald Andersen, Kvadraturen AS
- Anita Dietrichson, Næringsforeningen Kristiansandsregionen
- Tom Bredesen, Næringsforeningen Kristiansandsregionen

Det er avholdt flere møter med gruppa. I tillegg har det vært dialog mot dem deltagerne i gruppa representerer.

Næringsforeningen, gårdeierforeningen og kvadraturforeningen har kommet med to felles skriftelige innspill. Det har vært avholdt tre medlemsmøter der kommunen har innledet og det har vært lagt opp til innspillsrunde og diskusjon etterpå.

Det har vært tett dialog med representanten for Rådet for funksjonshemmede, og kommunen har deltatt på et rådsmøte.

Det har vært avholdt et dialogmøte med kulturlivet. Representanter for kompetansemiljøene innen kultur, samt institusjoner som bibliotek, Kilden og museet var invitert.

Det er gjennomført en kartlegging av barn- og unges bruk av Kvadraturen. Dette som et supplement til tidligere kartlegginger. Rapporten er vedlagt saken.

Det har vært avholdt møte med Domkirken og fellesrådet der kommunen informerte om det pågående arbeidet, forslag til tiltak og konsekvenser for dem.

Det er avholdt et møte med velforeningene for Kvadraturen der kommunen innledet og det var åpent for diskusjon, innspill og kommentarer. Administrasjonen innledet også på årsmøtet i Posebyen velforening.

Det er også avholdt et møte med administrasjonen i Vest-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen og AKT, samt to møter i regionalt planforum.

Det ble i tillegg holdt en åpen workshop og et dialogarbeid ute på gata like før sommerferien. Det er utarbeidet en rapport fra dette arbeidet som er vedlagt saken.

Det er også gjort en kort spørreundersøkelse blant befolkningen som parkerte i Skippergata og Dronningens gate i november 2016. Dette var et samarbeid mellom Kvadraturforeningen og kommunen og det kan bli aktuelt med supplerende spørreundersøkelser i høringsperioden.

Det er i tillegg kontinuerlig dialog med ulike aktører i Kvadraturen i forhold til midlertidige tilrettelegginger av gategrunn til ulike formål, som f.eks. sommergåate i Skippergata og gatefest i Kongens gate.

Skriftelige innspill til arbeidet er referert og kommentert i vedlegg til planen. Medvirkningen har gitt gode innspill og bidratt til å belyse en rekke sider ved parkeringspolitikken i Kvadraturen.

11. Handlingsplan for oppgradering av gater

Dagens struktur og gater vil i hovedsak være som nå frem til ombygging av Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate. Utbyggingen av den overordnede veistrukturen er et stort tiltak som blir svært førende for trafikkstrømmer osv. Nedenfor er aktuelle gater for endret gatebruk satt opp i forslag til prioritert rekkefølge og en fase 1, altså før bygging av Gartnerløkka og Havnegata, frem til 2022. Handlingsplanen bør vurderes og evt. revideres hvert år.

Strekning	Tilretteleggingsfor mål	Kommentar
Gyldenløves gate: Domkirkeparken	Byliv - gående	Prosjektet er igang
Kai 6/pir 6	Tilrettelegging for havneaktivitet (tog)	Fra 2017.
Skippergata: Kirkegata – Festningsgata	Byliv - gående	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Skippergata: Markens - Kirkegata	Byliv - gående	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Kongens gate: Markens – Vestre Strandgate	Byliv - gående	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Ved Slottet	Sykkelport	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Østre Strandgate: Festningsgata – Vestre Strandgate	Gående – syklende	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Kirkegata: Torvet – Dronningens gate	Kollektiv	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Kirkegata: Tordenskjolds gate - Torvet	Sykkel	Planarbeid høsten 2017 – gjennomføring 2018-19
Gyldenløves gate: Markens – Vestre Strandgate	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Skippergata: Markens – Vestre Strandgate	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Rådhusgata: Markens – Vestre Strandgate	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Gyldenløves gate: Kirkegata - Festningsgata	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Markens gate: Dronningens gate – Kongens gate	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Henrik Wergelands gate: Kirkegata - Festningsgata	Kollektiv	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Tollbodgata: Holbergs gate – Kronprinsens gate	Kollektiv	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20

Festningsgata: Tollbodgata - Rådhusgata	Kollektiv - hovedgate	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019-20
Posebyen: Starte gradvis tilrettelegging for gående og bedre nærmiljø.	Byliv – gående - nærmiljø	Planarbeid 2018 – gjennomføring ved tiltak og over tid.
Gravane	Byliv - gående	Planarbeid 2018 – gjennomføring 2019, 2020
Smith kai: Ved Vestre kiosk	Byliv – gående - opphold	Planarbeid 2019 – gjennomføring 2020-21
Dronningens gate: Vestre Strandgate - Elvegata	Byliv - gående	Planarbeid 2019- gjennomføring 2020-21
Kirkegata: Dronningens gate – Østre Strandgate	Sykkel	Planarbeid 2019 – gjennomføring 2020-21
Markens gate: Kongens gate - Strandpromenaden	Byliv - gående	Planarbeid 2019 – gjennomføring 2020-21
Holbergsgate: Tordenskjoldsgate – HWgt. først	Gående	Planarbeid 2019 – gjennomføring 2020-21
P-plass ved Børsen	Byliv - opphold	Planarbeid 2021 – gjennomføring 2022
Holbergsgate: HWgt. – Østre Strandgate	Gående	Planarbeid 2020 – gjennomføring 2021, 2022
P-plass ved Caledonien	Byliv - gående	Planarbeid 2021 – gjennomføring 2022
Festningsgata – fra Dronningens gate og ned til Østre Strandgate	Byliv - gående	Planarbeid 2021 – gjennomføring 2022
Allmenningene mellom Elvegata og Elvepromenaden	Gående	I forbindelse med oppgradering av elvepromenaden og andre tiltak i området. Senest 2022.
Rådhusgata og Elvegata	Sykkel	Vurdere en ombygging for bedre tilrettelegging for både syklist og gående.
Vestre strandgate: Østre strandgate - Dronningensgate	Byliv - gående	«Kino»-torg. Sannsynligvis mest aktuelt ved utbygging av Ny havnegate.

Antall plasser for foreslås fjernet:

I planperioden, som er frem til 2022 (5 år), foreslås det tiltak i en god del gatestrekninger. Antall ordinære kantsteinsplasser med avgift som fjernes vil avhenge av hvordan endelig utforming av gatene blir. Hovedgrepet er at flest mulig av de ordinære avgiftsplassene fjernes og at de plassene som evt. prioriteres, der det er mulig, blir HC, varelevering (av- og påstigning) og korttidsplasser opp til 30 min. Hvis dette hovedgrepet gjennomføres vil det bli fjernet ca. 440 avgiftsplasser. Dette inkluderer kaiområdene.

12. VEDLEGG

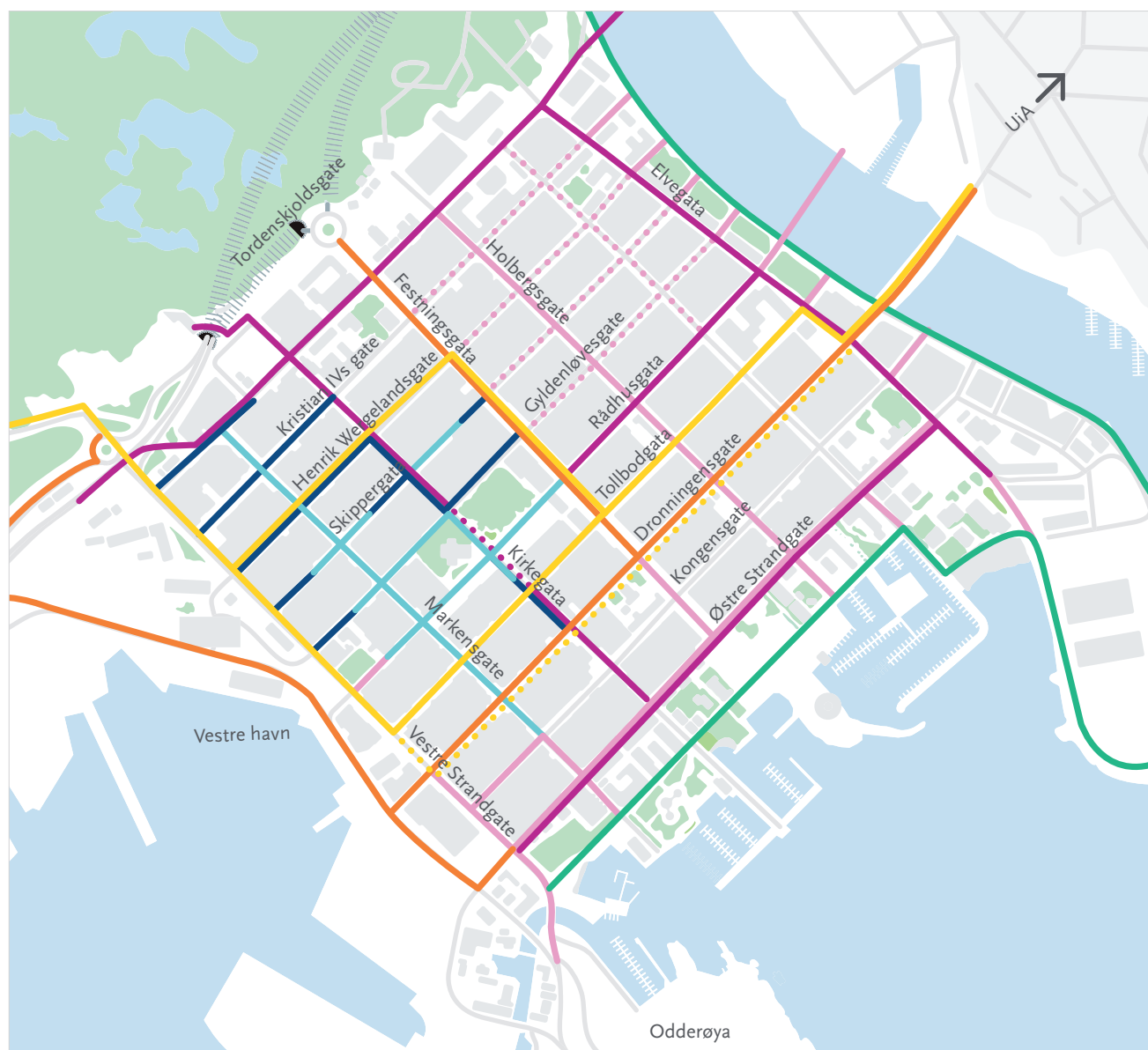
- Vedlegg 1 – Temakart gatebruk i Kvadraturen.

Ikke trykte vedlegg:

- Konseptskisser
- Alternativ bruk av gatearealet – forslag til løsninger – eksempelsamling
- Sammendrag av forskning på effekter av tilrettelegging for gående
- Play Kvadraturen – rapport fra medvirkningsopplegg 16. juni 2016 v/Leva urban Design.
Vedlegg a-j – Skisser og verbale innspill.
- Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2016.
- Spørreundersøkelse november 2016

Temakart gatebruk

Vedtatt 21.06.17



- | | | |
|--------------|-------------------|-----------------------------------|
| — Hovedgate | — Kollektivgate | ••• Bomiljø |
| — Gågate | — Hovedsykkelnett | — Promenade |
| — Handlegate | — Gåvennlig | ••• Mulig fremtidig kollektivgate |



Kristiansand kommune

Postboks 417 Lund

4604 Kristiansand

Tlf: 38 07 50 00

www.kristiansand.kommune.no