

Kvartal 15

Detaljreguleringsplan

Mobilitetsplan



Rapport

Mobilitetsplan for kvartal 15

Prosjekteier:	Ark-Net AS
Prosjekteiers referanse:	Erik Asbjørnsen erik@ark-net.no Ark-Net AS Nodeviga 18 4610 Kristiansand Telefon: 917 81 840
Prosjektnr./navn	4172 / Kvartal 15
Dokumenttype:	Oppdragsrapport
Versjon/ dato:	1 / 2021-11-17
Versjonsbeskrivelse:	Innarbeidet merknader fra prosjekteier
Utarbeidet av:	Magnus Frestad Nygaard magnus.frestad.nygaard@vianova.no
Kontrollert av:	Øyvind Haugen
Oppdragsansvarlig:	Svein Engedal
Notatets formål:	Mobilitetsplanen har som formål å vise de trafikale konsekvensene av planforslaget, og vurdere planforslagets bidrag i oppnåelse av lokale og nasjonale målsetninger om nullvekst i biltrafikken.

Historikk

Versjon 1:	2021-11-17	Innarbeidet merknader fra prosjekteier
Versjon 0:	2021-04-15	Utkast til Prosjekteier

Sammendrag

Det er igangsatt reguleringsarbeid for deler av kvartal 15 i Kristiansand sentrum. Det skal etableres næringsvirksomheter på gateplan og omtrent 35 boenheter. Eventuelt kan kontorvirksomhet etableres på bekostning av noen boenheter. Det planlegges kun for fire parkeringsplasser for bil i planområdet, noe som er mindre enn kommuneplanens krav til bilparkering for bolig.

Planområdet har svært god tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg er det begrensede parkeringsmuligheter for bil i planområdet, og i nærheten av planområdet er parkeringen avgiftsbelagt. Til sammen medfører dette at de fleste reisene til og fra planområdet vil utføres til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Dette gjelder både til og fra boenheter, butikker og eventuelle kontorarbeidsplasser.

Det er beregnet at utbyggingen i planområdet vil generere rundt 100 bilturer pr. dag. Planområdet er destinasjonen, men bilene vil i stor grad parkeres i nærliggende gater eller parkeringshus. Det vurderes at trafikkøkningen i liten eller ingen grad vil medføre negative konsekvenser for trafiksikkerhet eller fremkommelighet i nærområdet.

Innhold

1. Innledning.....	5
1.1 Formål.....	5
1.2 Området.....	5
1.3 Reguleringsplanen.....	5
2. Overordnede føringer.....	7
2.1 Kommuneplan (2011-2022).....	7
2.2 Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (2011-2022).....	7
2.3 Gatebruksplan i Kvadraturen.....	7
2.4 Andre relevante planer.....	8
3. Tilgjengelighet med ulike transportmidler.....	10
3.1 Lokalisering og infrastruktur.....	10
3.2 Til fots.....	10
3.3 Sykkel.....	11
3.4 Buss.....	11
3.5 Bil.....	12
3.6 Valg av transportmiddel.....	12
4. Dagens trafikksituasjon.....	13
4.1 Veier og gater.....	13
4.2 Trafikkmengder.....	13
4.3 Kjøremønster.....	14
4.4 Parkeringsmuligheter.....	14
5. Fremtidig trafikksituasjon.....	15
5.1 Forventet transportmiddelfordeling og bilturproduksjon.....	15
5.2 Netto trafikkøkning.....	15
5.3 Biltrafikkens fordeling på veinettet.....	15
5.4 Gående og syklende.....	15
5.5 Barn og unge.....	16
5.6 Renovasjon.....	16
5.7 Varelevering.....	16
5.8 Trafikksikkerhet.....	17
5.9 Trafikkøkningens konsekvenser.....	17
6. Mål.....	18
7. Måloppnåelse i planen.....	19
8. Tiltak.....	20

1. Innledning

1.1 Formål

En mobilitetsplan er en utvidet transportanalyse med miljø som underliggende tema. Formålet med mobilitetsplanen er å redegjøre for all transport til og fra planområdet. Dette inkluderer både persontransport og varetransport, og med alle transportmidler. Det analyseres hvordan planforslaget vil bidra til oppnåelse av nullvekstmålet i biltrafikken, og det vises til aktuelle tiltak som kan bidra til mer miljøvennlig mobilitet.

1.2 Området

Planområdet ligger i kvartal 15 midt i Kristiansand sentrum. Kvartal 15 omslutes av Kirkegata, Henrik Wergelands gate, Festningsgata og Skippergata

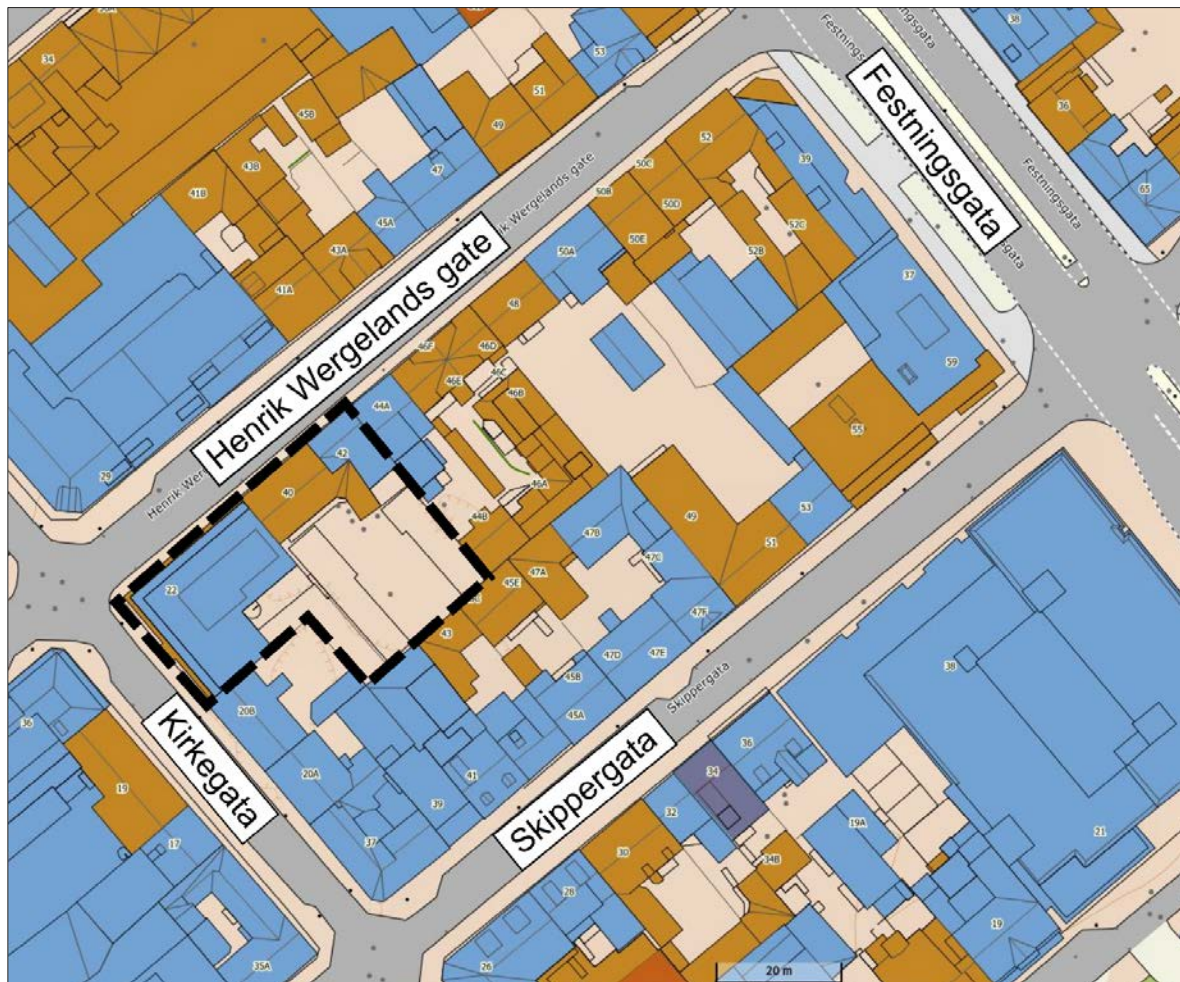


Figur 1: Oversiktskart over Kristiansand sentrum. Planområdet er markert med stjerne.

1.3 Reguleringsplanen

Det planlegges for bolig, forretning og eventuelt kontor. Det er tre bygninger i planområdet i dag. Nytt bygg oppføres på bekostning av to av disse, mens den siste bygningen vernes. Den nye bygningen vil bygge igjen deler av gårdsrommet, og utnyttelsen i kvartalet vil dermed bli større enn i dag. Den nye bygningsmassen vil være omtrent likt, uavhengig av sammensetningen av ulike formål. Foreliggende skisser viser forretninger på gatenivå, og boligbebyggelse i etasjene over, med totalt 35 leiligheter med en gjennomsnittlig størrelse på 55 m² BRA.

Det planlegges å etablere parkeringsplasser for bil og sykkel på gateplan i gårdsrommet. Det planlegges kun fire parkeringsplasser for bil. Foreliggende skisser viser omtrent 60 parkeringsplasser for sykkel. Avkjørsel til parkeringsområdet planlegges fra Henrik Wergelands gate.



Figur 2: Kart over kvartal 15 i Kristiansand sentrum. Sort stiplet linje viser plangrensen.

2. Overordnede føringer

2.1 Kommuneplan (2011-2022)

I kommuneplanen er planområdet avsatt som sentrumsformål, og kommuneplanens parkeringsbestemmelser er gjeldende. Parkeringsbestemmelsene for sone sentrum vises i tabellen.

Tabell 1: Kommuneplanens parkeringsbestemmelser.

Formål	Bilparkering	Sykkelparkering
Bolig	0,5 – 1,0 pr. boenhet. På fellesareal på egen tomt	Minst 1,0 pr. bruksenhet. Minst halvparten skal være overbygd.
Kontor	Maks 1,0 pr. 100 m ² bruksareal. På fellesareal for egen tomt eller fellesareal for flere tomter.	Minst 2,0 pr. 100 m ² bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelveinett og personalinngang.
Forretning	Maks 1,0 pr. 100 m ² bruksareal. på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn- og utkjøringsforhold.	Minst 1,5 pr. 100 m ² . 1,0 pr. 100 m ² for arealer utover 5000 m ² .

2.2 Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (2011-2022)

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (planid 1264) setter flere føringer for hvilke formål som kan etableres i planområdet, og hvilken funksjon og utforming nærliggende gater skal ha.

Føringene som er relevant for vei, trafikk og mobilitet beskrives nedenfor:

- Kirkegata og Skippergata er definert som handlegater. Dette gir krav om publikumsrettet virksomhet mot gata, samt egne krav til gateutforming med bl.a. brede fortau og møbleringssone.
- Henrik Wergelands gate og Festningsgata forblir hovedbusstraseer. (Men busstraseen flyttes trolig fra Henrik Wergelands gate til Dronningens gate en gang i fremtiden)
- Festningsgata er en del av hovedveinettet.
- Kvartal 15 ligger innenfor et område som er vurdert å være attraktivt for handelsparkering.
- Kvartal 15 ligger i *city-delen* og *kontorsonen* av Kvadraturen. Det er i denne sonen kontorarbeidsplasser primært skal etableres i kommunen, og kontorer prioriteres foran boliger.
- Boligandelen for kvartal 15 skal ikke overskride 30%.
- Kirkegata er definert som bylivsone dagtid. Planområdet ligger i kanten av et område som er definert som bylivsone, hvor det ikke legges til rette for ytterligere boligbygging.

2.3 Gatebruksplan i Kvadraturen

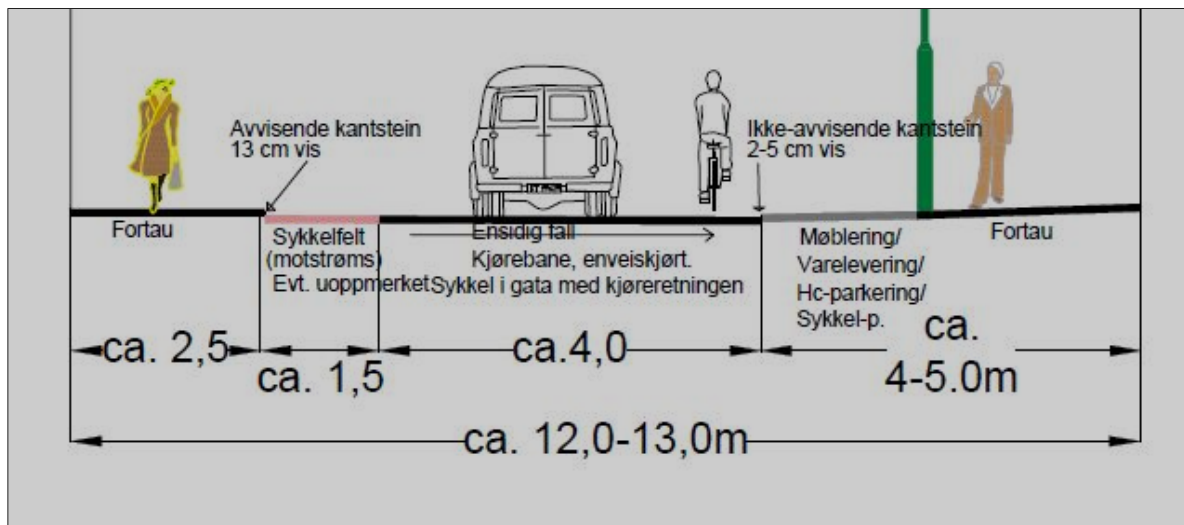
Gatebruksplan for Kvadraturen gir føringer for hvilken funksjon og utforming de ulike gatene skal ha. Gatebruksplanen viser bl.a. at Kirkegata skal bli en del av hovedsykkelveinettet, og at deler av Skippergata blir til gågate. Dette, sammen med føringer for de andre gatene (omtalt i forrige delkapittel) tilsier at det ikke skal kan være noe gateparkering i kvartal 15. Forslag til temakart for gatebruk (16.05.2017) vises på neste side.



Figur 3: Utklipp av forslag til temakart gatebruk (Kristiansand kommune, 2017)

2.4 Andre relevante planer

Kristiansand kommune har igangsatt detaljregulering for del av Kirkegata, for å tilrettelegge for sykkeltrafikk. Dette er i tråd med vedtatt gatebruksplan. Planarbeidet har ikke vært gjennom noen formell planbehandling, men det er laget en konseptskisse (se figur 4 på neste side). I dette konseptet er det enveiskjørt mot Baneheia (som i dag), og det legges opp til at sykling foregår i samme felt som bilene. Sykkeltrafikk i motsatt retning planlegges i sykkelfelt. Mot kvartal 15 etableres fortau og kombinert møbleringssone og sone for varelevering og eventuelt HC-parkering.



Figur 4: Utklipp av konseptskisse for Kirkegata fra Torvet til Tordenskjoldsgate. Sett i retning mot Baneheia. (Kristiansand kommune, 2020)

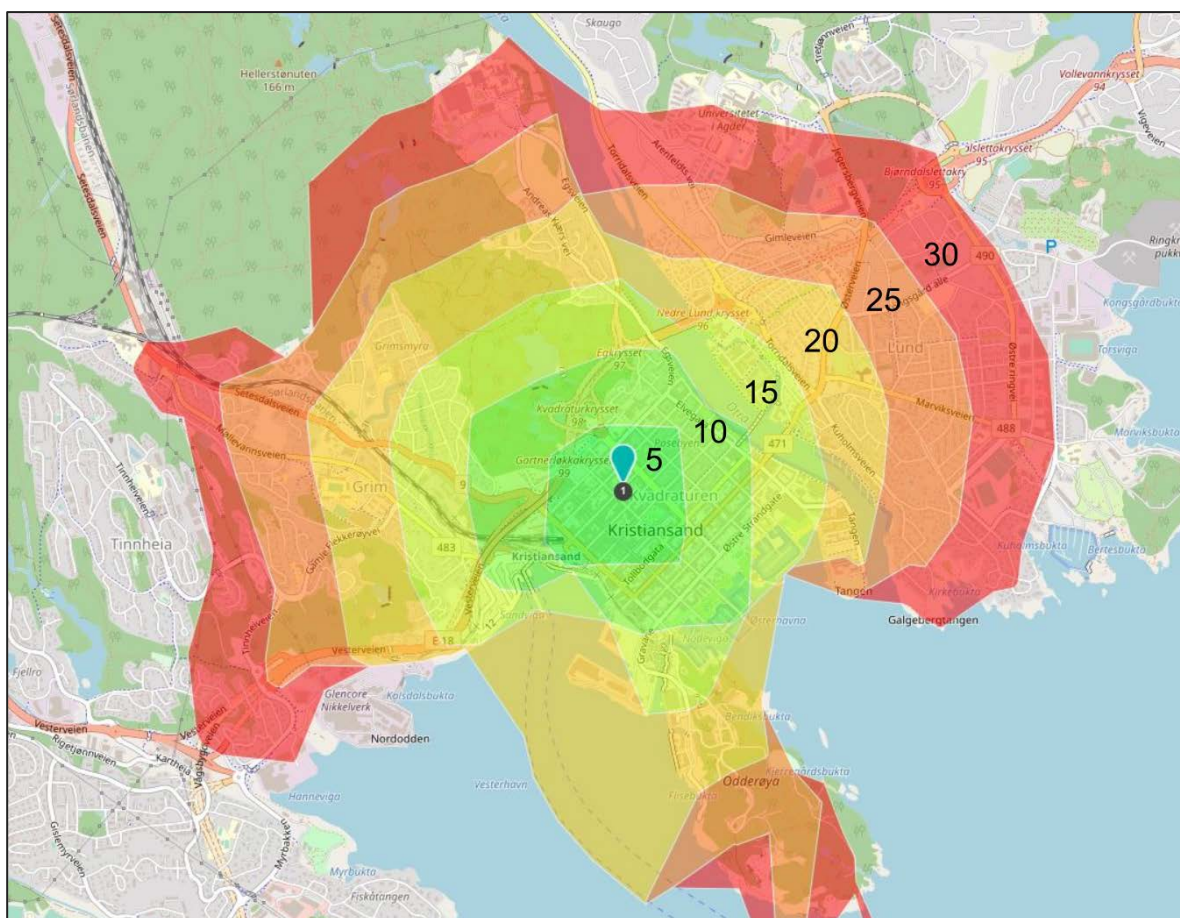
3. Tilgjengelighet med ulike transportmidler

3.1 Lokalisering og infrastruktur

Planområdet ligger midt i Kristiansand sentrum, og er del av et større, tettmasket gatenett som i stor grad er åpen for ferdsel med både bil, sykkel og til fots. Planområdet ligger i nærheten av hovedveisystemet for bil og sykkel, og det er fortau langs alle gatene. Planområdet ligger også i nærheten av bussens fellesstrekning gjennom sentrum (ligger også nærme om hovedtraseen gjennom sentrum flyttes), en rekke bussholdeplasser samt rutebilstasjon og jernbanestasjon.

3.2 Til fots

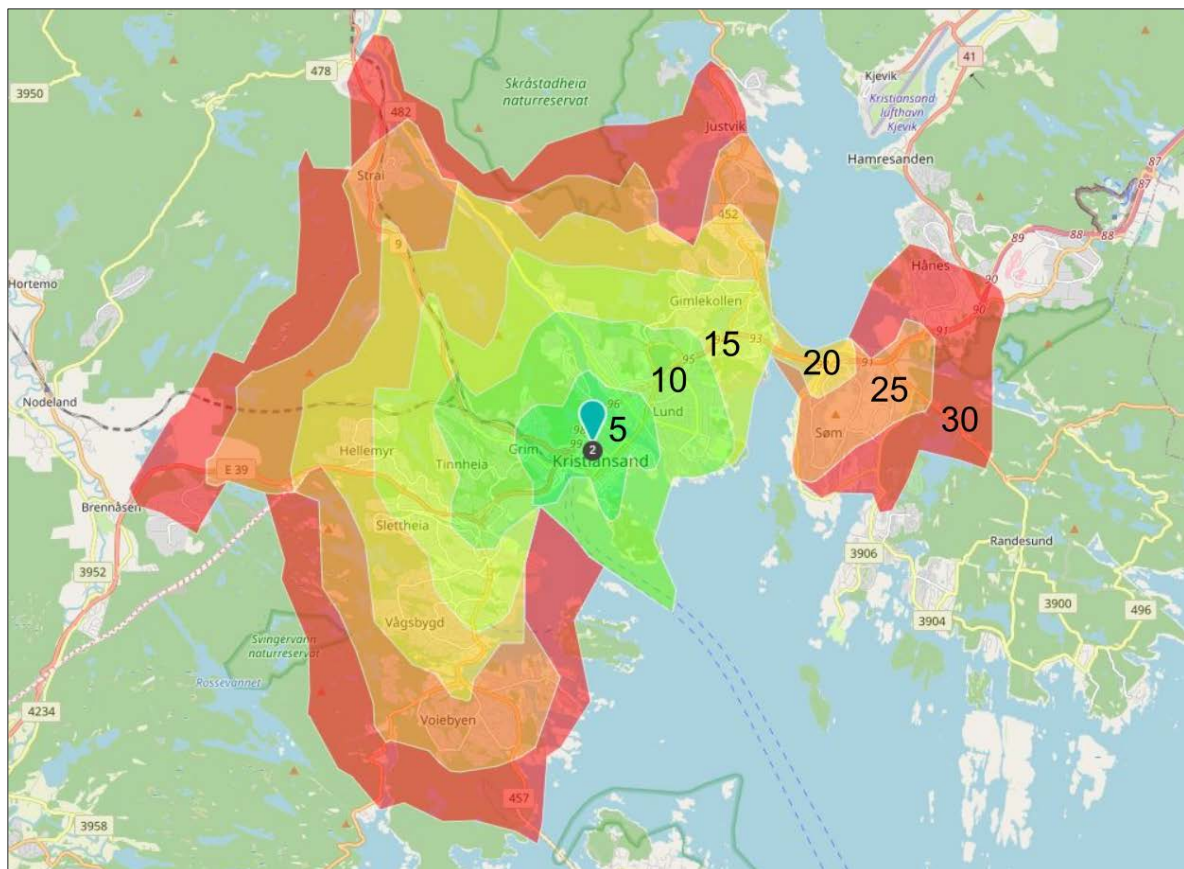
Planområdets plassering midt i Kristiansand sentrum gjør at mange mål på daglige reiser som f.eks. skole, barnehage, arbeidsplass og dagligvarebutikk ligger innenfor gangavstand. Det er godt tilrettelagt for å reise til fots langs og på tvers av de fleste gatene i Kvadraturen. Gatenettstrukturen gir også en rekke muligheter for hvor man velger å gå, gir ingen unødvendige omveier, og god tilgjengelighet i alle retninger. Nesten hele Kvadraturen er innenfor 10 minutters gangavstand, og man når store deler av Lund og Grim innen 30 minutter. Figuren nedenfor viser en tilgjengelighetsanalyse for reiser til fots, og viser hvilke områder som er innenfor x antall minutters gangavstand. Tilgjengeligheten til fots vurderes å være svært god.



Figur 5: Tilgjengelighetsanalyse for reiser til fots (www.openrouteservice.org). Tallene angir reisetid i minutter.

3.3 Sykkel

Det er gode forhold for å reise til og fra planområdet med sykkel. Det planlegges for god parkeringsdekning for sykkel i planområdet. Kirkegata er (eller blir) en del av hovedsykkelveinettet i sentrum, og planområdet ligger mindre enn 200 meter fra sykkелеkspresveien (hovedsykkelvei fra øst til vest i Kristiansand) i Tordenskjolds gate. Fra sykkелеkspresveien er det godt tilrettelagt for sykling mot andre bydeler. Flere av gatene i Kvadraturen med lav trafikk egner seg godt til sykling. Hele Kvadraturen, samt deler av Grim og Lund er innenfor 5-minutters sykkelavstand. På 30 minutter nås store deler av Kristiansand, som bl.a. Voiebyen, Hellemyr, Strai, Justvik, Søm og Hånes. Figuren nedenfor viser en tilgjengelighetsanalyse for reiser med sykkel, og viser hvilke områder som er innenfor x antall minutters sykkelavstand. Figuren viser reisetid i retning til planområdet. Grunnet høydeforskjeller tar det derfor noe lengre tid å sykle motsatt vei (fra planområdet) enn hva figuren viser. Tilgjengeligheten med sykkel vurderes å være svært god.



3.4 Buss

Planområdet ligger i nærheten av bybussenes fellestrase, og holdeplasser til alle byens bussruter ligger innenfor 5 minutters gangavstand. Det er også 5 minutters gangavstand til rutebilstasjonen, som i tillegg er start- og endeholdeplass for en rekke regionale ruter. (Dersom fellestraseen flyttes, vil avstanden til flere busslinjer øke, men fortsatt være innenfor 5 minutters gangavstand. Plasseringen gjør det derfor mulig å nå alle bydelene som er dekket av bussruter, uten å måtte gjennomføre bytter, og ved bruk av liten tilbringer tid. Kollektivreiser til andre sentrale deler av byen kan også gjøres uten å planlegge avreisetidspunkt da avgangsfrekvensen er svært høy på fellesstrekningen. Dette gjør at buss er et konkurransedyktig alternativ til å reise med bil både på korte og lange reiser. Tilgjengeligheten med buss vurderes å være svært god.

Jernbanestasjonen og fergeterminalen ligger også 5 minutter til fots fra planområdet. Herfra kan man reise med tog til Stavanger og Oslo, eller med ferje til Danmark.

3.5 Bil

Planområdet har god tilknytning til hovedveinettet via Festningsgata som ender i E18 Baneheittunnelen bare 400 m unna. Så godt som hele Kristiansand (gamle Kristiansand kommune) er innenfor 20 minutters kjøretid fra planområdet, utenom i rush. Man kan ikke unngå å kjøre i kø og oppleve forsinkelser til og fra planområdet i rush. Selv om det ikke planlegges for noe særlig parkering i planområdet, er det god parkeringsdekning i nærheten, bl.a. med gateparkering og Torvet parkeringshus to kvartaler nedenfor. Man kan derfor regne med å måtte gå opptil et par minutter fra hvor bilen er parkert, men det vil ikke være vanskelig å finne en parkeringsplass. Tilgjengeligheten med bil vurderes å være meget god.

3.6 Valg av transportmiddel

Planområdets lokalisering og tilknytning til infrastruktur og transporttilbud gir svært god tilgjengelighet til fots, med sykkel og buss. Tilgjengelighet med bil er meget god. De viktigste faktorene for valg av transportmiddel er reisens lengde, total reisetid, reisetidsforhold, tilgang til parkering og kostnad. Selv svært gode forhold for å reise til fots, med sykkel eller buss, vil ofte overskygges av at det er enkelt å reise med bil og god tilgang på (gratis) parkering.

Mange av de daglige reisemålene vil være i Kristiansand sentrum, innenfor gangavstand fra planområdet. Flesteparten av disse korte reiser i og i nærheten av sentrum vil utføres til fots. Dette fordi det ikke vil være hensiktsmessig å kjøre bil og bruke tid på å finne parkeringsplass, (eller å betale for parkering) og dermed bruke lengre tid enn ved å gå. På enkelte reiser kan det være samme ulempe ved å benytte sykkel. Sykkel forventes i stor grad å benyttes på mellomlange reiser til og fra planområdet.

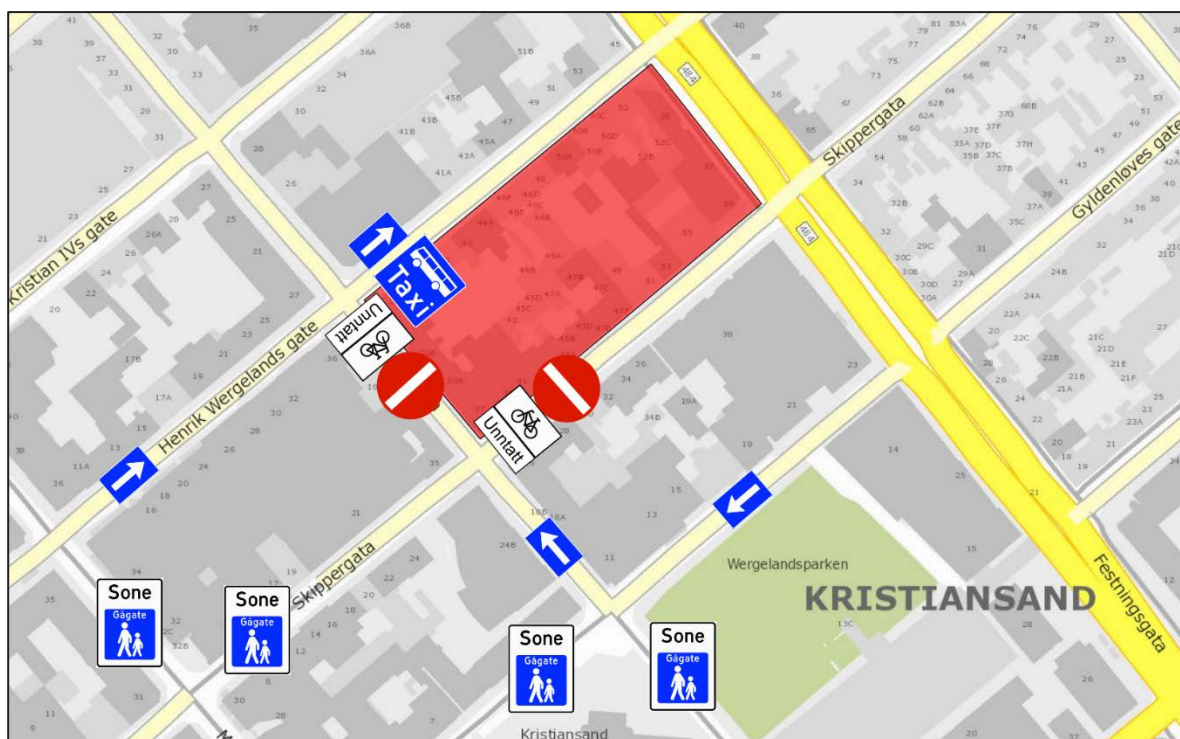
Planområdets svært gode tilgjengelighet med buss og sykkel gjør at disse transportmidlene er konkurransedyktige til bilen også på lengre reiser i Kristiansand.

Det forventes at flesteparten av reisene til og fra planområdet vil utføres til fots, med sykkel eller buss, og kun en svært liten andel med bil. Dette forventes både til bolig, handelsvirksomheter og eventuelle kontorvirksomheter i planområdet.

4. Dagens trafikksituasjon

4.1 Veier og gater

Kvartal 15 ligger midt i Kvadraturen, og er omsluttet av Henrik Wergelands gate, Festningsgata, Skippergata og Kirkegata. Det er fortau langs alle gatene. Henrik Wergelands gate er hovedbusstrase for østgående busser gjennom sentrum, og er enveisregulert forbi kvartal 15. Gata er også åpen for andre trafikanter. Festningsgata er en av tre hovedfartsårer for bil til og fra sentrum. Skippergata og Kirkegata har en underordnet funksjon, hvor det ikke er mulig med gjennomkjøring med motoriserte transportmidler på tvers av henholdsvis Markens gate og torvet. Kirkegata planlegges oppgradert med tilrettelegging for sykling, i henhold til Gatebruksplanen.

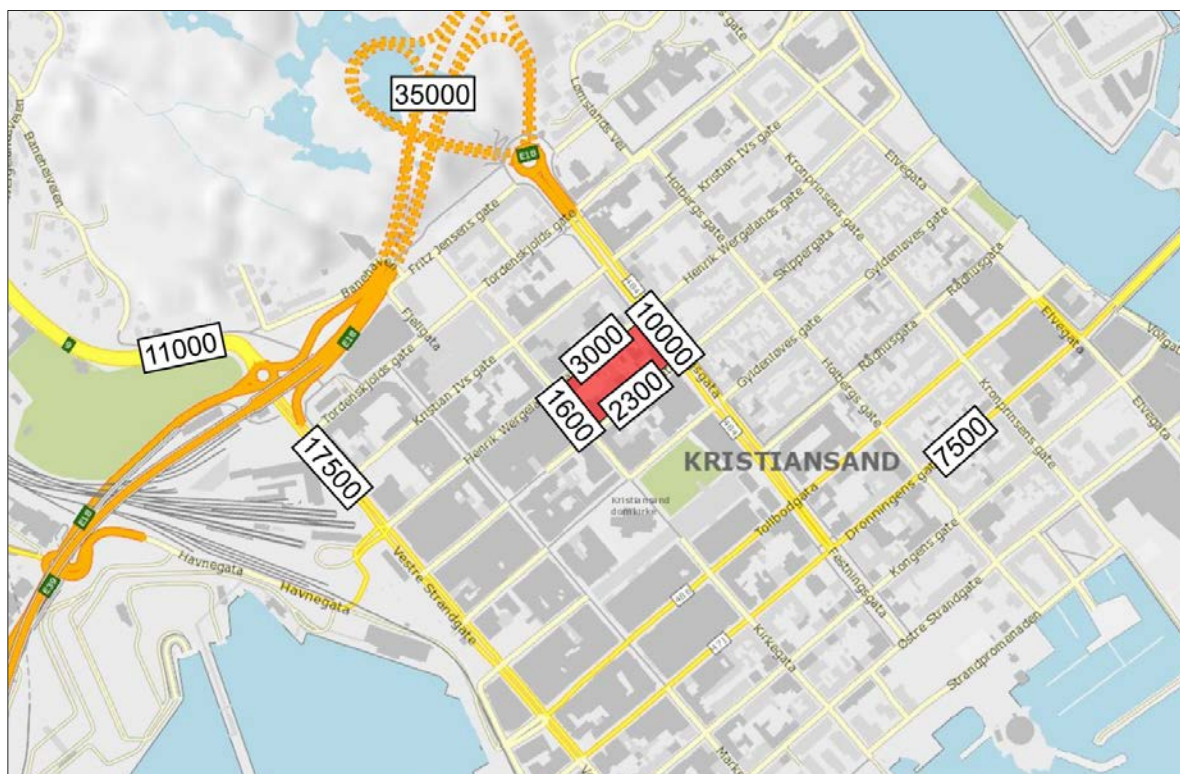


Figur 6: Illustrasjon av tillatte kjøreretninger og andre gatereguleringer i nærheten av kvartal 15.

4.2 Trafikkmengder

Med unntak av Festningsgata er det lite veitrafikk i de nærmeste gatene (se figur 7). Bussene utgjør en stor andel av trafikken i Henrik Wergelands gate, og det er 12% tungandel i Festningsgata. Det er ellers lite tungtransport i de nærliggende gatene.

Det ferdes mange til fots og med sykkel i begge retninger i Skippergata og Kirkegata.



Figur 7: Trafikkmengder (veitrafikk) i området. Kvarter 15 er markert i rødt.

4.3 Kjøremonster

Kjøring til og fra planområdet vil i hovedsak skje til og fra Festningsgata og videre til E18 Baneheittunnelen. Kjøring til planområdet kan også foregå fra Vestre Strandgate. Dronningens gate (fv. 471) og videre over Lundsbroa vil også kunne benyttes.

4.4 Parkeringsmuligheter

Det er gode parkeringsmuligheter i nærområdet. Torvet parkering med 440 parkeringsplasser under bakken, har inn- og utkjøring fra Festningsgata nedenfor Skippergata. Det er også gateparkering i flere av de nærliggende gatene. Både gateparkering og parkering i parkeringshus er avgiftsbelagt.

5. Fremtidig trafikksituasjon

5.1 Forventet transportmiddelfordeling og bilturproduksjon

Planområdet har svært god tilgjengelighet for reiser til fots, med sykkel og med buss, og det er begrensede muligheter til å parkere bil i planområdet, men kun fire plasser totalt. De fleste daglige reisemål for fremtidige beboere vil være innenfor gangavstand, og fremtidige kunder og ansatte vil ha gode muligheter til å reise til fots, med sykkel eller buss. Dette medfører at reiser til og fra planområdet i liten grad vil utføres som bilfører.

Boligene i planområdet vil få en parkeringsdekning rundt 0,1 parkeringsplasser pr. boenhet. Den reelle parkeringsdekningen kan likevel bli noe høyere, da beboere som ønsker å eie bil har mulighet til å leie parkeringsplass andre steder i nrområdet. Det samme gjelder for reiser til og fra handelsvirksomheter og eventuelle kontorarbeidsplasser. Mulighetene for å reise med bil, men å parkere utenfor planområdet er til stede. Noen av reisene vil også utføres som bilpassasjer.

For å begrense antall bilturer til og fra en virksomhet eller et område, benyttes bilturproduksjonsfaktorer som oppgir hvor mange bilturer som genereres pr. enhet (f.eks. boenhet, arbeidsplass eller 100 m² salgsareal). Prosam har gjennomført flere turproduksjonsstudier, og verdier fra deres studier benyttes ofte i slike beregninger. I dette tilfellet, med utbygging midt i Kristiansand sentrum med tilnærmet ingen parkering for bil, vil ikke normtallene i Prosams tabellverk være representative. I tillegg er utbyggingen relativt liten. Det er derfor ikke nødvendig å gjøre ulike analyser for å finne et eksakt turproduksjonstall for ulike formål, da det er stor usikkerhet til dette tallet (avhenger av en rekke faktorer det ikke foreligger konkrete data om), og fordi usikkerheten i praksis kun utgjør et ubetydelig antall bilturer sett i en større sammenheng.

Det er vurdert at utbyggingen av 35 boenheter og omtrent 350 m² næringsvirksomhet vil generere rundt 100 bilturer totalt pr. dag. Dette inkluderer turer både som bilfører og bilpassasjer, varelevering mm., og alle bilturene er ikke nødvendigvis nyskapte (bilene kjører allerede på veinettet i dag). 100 bilturer tilsvarer f.eks. at rundt 10% av alle reisene i tilknytning til planområdet utføres som bilfører og 5% som bilpassasjer. Andelen bilfører og bilpassasjer er i samsvar med vurdering av forventet transportmiddelfordeling, beskrevet ovenfor.

5.2 Netto trafikkøkning

Kirkegata 22, som utgjør størsteparten av dagens bygningsmasse i planområdet, huser kontorer som blir sporadisk utleid. Det er uvisst hvor mye biltrafikk dagens bruk av bygget generere. Da det ikke er noe fast aktivitet i bygget i dag, vurderes dagens trafikkmengde (biltrafikk) til planområdet å være tilnærmet null. Netto trafikkøkning til planområdet blir da 100 bilturer pr. dag.

5.3 Biltrafikkens fordeling på veinettet

All biltrafikk vil i hovedsak gå til og fra Festningsgata. Enveiskjøring i nærliggende gater og gatesnitt, samt ulike steder å stoppe og parkere, gjør at biltrafikken fordeles videre i ulike gater.

5.4 Gående og syklende

Utbyggingen i planområdet vil generere mange reiser til fots og med sykkel. Det er godt tilrettelagt for gående med fortau langs alle gatene, og det vil være gående i alle retninger til og fra planområdet. Flesteparten vil gå mot City-delen og Markens gate. Syklende vil også sykle i alle retninger, men et flertall vil trolig benytte Kirkegata, som skal oppgraderes og som inngår i hovedsykkelveinettet.

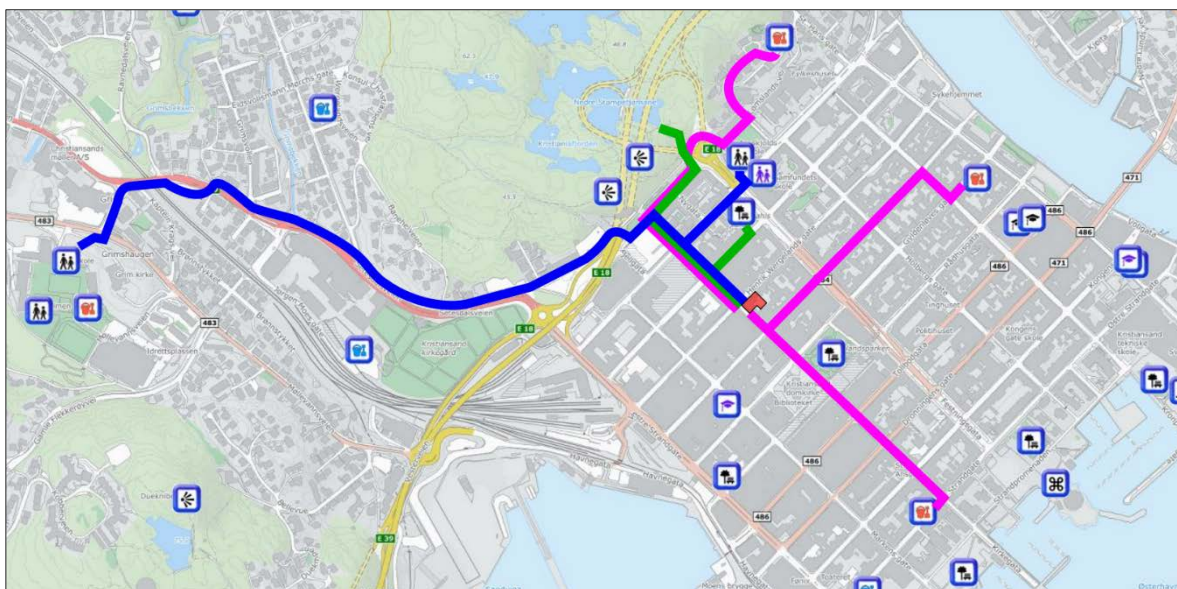
5.5 Barn og unge

Planområdet sogner til Tordenskjolds gate barneskole og Grim ungdomsskole. Det er i underkant av 400 meter til barneskolen. Det er fortau langs hele strekningen og gangfelt over veiene. Den korteste veien til skolen omfatter et lysregulert kryss, hvor barna må krysse to tilfarer. Alternativ rute over tunnelportalen til Baneheitunnelen er omtrent 150 meter lengre, men går da utenom lyskryss og gater med mye trafikk. Det er 1,6 km til Grim skole. Skoleveien går på fortau frem til Gartnerløkka, og videre på gang- og sykkelvei. Det vil ikke være kryssing av høytrafikkerte veier eller gater i plan. Sikker skolevei både til barne- og ungdomsskole vurderes å være tilfredsstillt.

Det er tre barnehager i Kvadraturen, alle 500-750 meter fra planområdet. Gangvei til disse går langs fortau i gater med lav trafikk. Gater med mye trafikk må krysses til to av dem.

Nærmeste lekeplass eller park er Stener Heyerdals park langs Festningsgata, 200 meter fra planområdet. Det er balløkker i Nybyen og Posebyen, og det er mindre enn 500 meter til Baneheia.

Det er godt tilrettelagt for at barn kan gå til skoler, lekeplasser og ulike aktiviteter i nrområdet. Det er fortau langs og gangfelt over alle gatene, og lite trafikk i gatene som er korteste vei til de fleste målpunkt. Trafikksikkerheten vurderes å være ivaretatt der det forventes at barn og unge vil ferdes.



Figur 8: Ulike målpunkt og aktuelle gangruter for barn og unge. Rosa linjer viser gangvei til barnehager, blå til skoler, og grønn til lek og rekreasjon.

5.6 Renovasjon

Renovasjon løses inntil videre med samme løsning som i dag, med dunker som trilles ut til gata når de skal tømmes.

5.7 Varelevering

I Henrik Wergelands gate er det enveiskjørt forbi planområdet, med kollektivfelt i høyre felt, mot planområdet. Varelevering kan ikke foregå fra kollektivfelt. Varelevering i Henrik Wergelands gate kan dermed kun foregå på motsatt side, mot kvartal 9. Vareleveranser som må krysse gata er mindre attraktivt, det kan skape utfordringer med fortauskantene, og det utgjør en risiko og krysser gata. Det forutsettes at deler av gata må utformes med nedsenkede kantstein slik at vareleveranser kan krysse korteste vei over gata, og for å unngå unødig ferdsel og opphold i kollektivfeltet. Dersom dette tilfredsstilltes, vil varelevering fra motsatt side av gata kunne foregå uten at det påvirker

trafikksikkerheten eller fremkommelighetsproblemer i vesentlig grad, da det er lite trafikk i gata og kun i en retning.

I Kirkegata er det enveisregulert og lite trafikk. Dette gjør at gata enger seg for varelevering. Fremtidig opparbeiding av gata for å tilrettelegge for sykling (se figur 4), legger opp til at varelevering kan foregå fra gata mot Kvartal 15.

Det vurderes at varelevering fra Kirkegata gir minst negative konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet, men at varelevering også vil være mulig, med visse forutsetninger, fra Henrik Wergelands gate.

5.8 Trafikksikkerhet

Det er lite trafikk i flere av de nærmeste gatene, og det er tilrettelagt for myke trafikanter med fortau og gangfelt. Avkjørsel utformes i henhold til Kristiansand kommunens veinormal. Trafikksikkerheten vurderes derfor å være ivaretatt i en fremtidig situasjon.

5.9 Trafikkøkningens konsekvenser

En trafikkøkning på rundt 100 bilturer pr. dag vil ikke medføre noen vesentlige konsekvenser hverken for trafikksikkerhet eller fremkommelighet.

6. Mål

Det er et overordnet mål å redusere biltrafikken. Målet er forankret i Nasjonal transportplan, som fastslår at «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». Dette omtales ofte som nullvekstmålet, da det medfører at biltrafikken ikke skal vokse i fremtiden, og dermed ikke bli større enn hva den var da målet ble satt. Dette til tross for stor forventet befolkningsvekst i byområdene. Målet er gjeldende for de ni største byområdene i Norge, deriblant Kristiansand. Nullvekstmålet er også innarbeidet i lokale mål og planer.

Det er et mål at utbyggingen i planområdet skal være i tråd med nullvekstmålet, og at utbyggingen skal bidra til bruk av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport.

7. Måloppnåelse i planen

Planforslaget bidrar i stor grad til oppnåelse av nullvekstmålet i biltrafikken. Det planlegges for boliger midt i Kristiansand sentrum, hvor de fleste daglige reisemål vil være innenfor gangavstand, og det er svært godt tilgjengelighet for reiser til fots, med sykkel og med buss. I tillegg planlegges det for en parkeringsdekning tilnærmet null. Dette reduserer mulighetene til å reise med bil til og fra planområdet. Samlet gir dette svært gode forutsetninger for at de aller fleste reisene til og fra planområdet utføres enten til fots, med sykkel eller med buss.

8. Tiltak

Det er vurdert at planforslaget bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet, uten å utføre ytterligere tiltak. Dette grunnet områdes geografiske plassering, og fordi allerede viktig tiltak som få parkeringsplasser for bil og mange parkeringsplasser for sykkel er innarbeidet i planen. Selv om bil i liten grad er et aktuelt transportmiddelvalg, er det likevel viktig at følgende tiltak sikres:

- Tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser for beboere og ansatte, som muliggjør sikker parkering og låsing av sykkelen (trenger ikke bekymre seg for at den blir stjålet) i bakgården. Gjerne under tak og innelåst.
- Sikre at det finnes eller etableres lett tilgjengelige sykkelparkeringsplasser ut mot gata for kunder og besøkende.