

Mobilitetsplan

Områderegulering for Gimle – idrettsanlegg og videregående skole



Planområdet fullt utbygd. Kilde: «Gimlehallen -Mulighetsstudie» utført av Rambøll

Formål

Formålet med mobilitetsplanen er å redegjøre for all transport til og fra planområdet. Det analyseres hvordan planforslaget skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet i biltrafikken, og det vises til aktuelle tiltak som kan bidra til mer miljøvennlig mobilitet.

«Gimlehallen Mulighetsstudie» sist datert 08.12.2021 brukes som grunnlag for denne mobilitetsplanen.

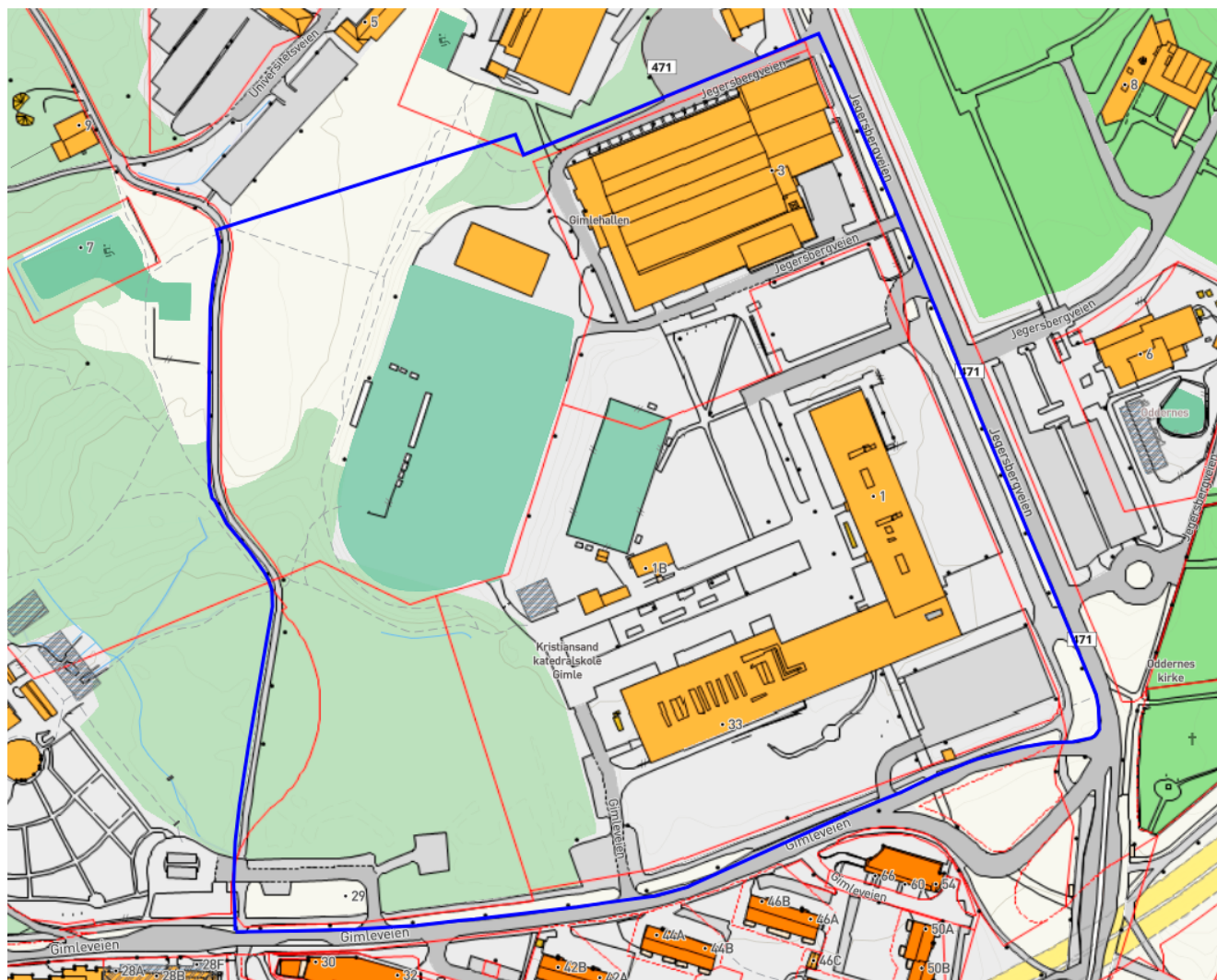
Bakgrunn og planområdet sin plassering og avgrensing

På bakgrunn av betydelige kostnader for rehabilitering av dagens Gimlehall har Plan og bygg, Kristiansand kommune, startet arbeidet med offentlig forslag til områderegulering for *Gimle – idrettsanlegg og videregående skole* jf. plan og bygningsloven §§ 12-3 og § 12-8.

Forslag til planavgrensning omfatter eiendommene 39/1, 40/292 og 40/409 og deler av eiendommene 40/8, 40/679, 241/9, 299/52 og 299/78 i Kristiansand kommune. Planområdet er avgrenset i øst av Jegersbergveien, i sør av Gimleveien og i vest av en gang og sykkelsti igjennom grøntområdet til en aktivitetspark.

Øst for planområdet ligger Oddernes Kirke, vest for området ligger Gimle Gård og aktivitetsparken og i nord er bla. treningssenteret Spicheren, Joker og legesenter. Universitetet i Agder og campusområdet ligger nordvest for planområdet, hvor de nærmeste naboene er UiA CoLAB og Nyskapning samt Sørlandets Kunnskapspark - Handelshøyskolen.

På neste side vises avgrensingen av planområdet på figur nr.1



Figur 1: Avgrensning av planområdet. Kartet viser dagen situasjon.

Universitetsbyen Kristiansand utviklingsplan 2040

Universitetsbyen er Universitetet i Agder og campusområdet ligger nordvest for planområdet. Det foreligger en utviklingsplan for dette området som heter «Universitetsbyen Kristiansand utviklingsplan 2040». I denne planen forslås det tre forbindelser mellom Kvadraturen og campusen.

De tre anbefalte forbindelsen i utviklingsplanen er beskrevet under:

1.Urban forbindelse:

Denne forbindelsen vil krysse Lundsbrua, gå igjennom Lund torv og langs Østervei/Jegersbergvei. Dette er forbindelsen med størst utviklingspotensial; hvor det ligger muligheter for utvidelse av den kollektive traséen og understøttelse av hovedankomsten til både universitetet og Kvadraturen. Østerveien vil i fremtiden potensielt utformes som en kollektiv trasé, hvor busser, sykler og gående har førsteprioritet. Den kollektive traséen har potensiale til å kunne brukes av taxi og biler med ankomst til bolig. Langs Østerveien etableres gang- og sykkelstier.

2.Rekreativ forbindelse:

Denne forbindelse går over Quartbrua og gjennom boligene på nedre Lund og langs sykkelveier igjennom grøntområdet til aktivitetsparken på vestsiden av planområdet. I dag er dette en skjult forbindelse. Denne må synliggjøres ved markering; som en grønn og rekreativ sykkelvei mellom universitetet og Kvadraturen. Gjennom Kristiansand kommer det til å løpe en serie grønne byrom som knytter shopping, rekreasjon og daglig transport sammen på en sikker og attraktiv måte for myke trafikanter.

3.Vestlig forbindelse:

Denne forbindelsen går fra Posebyen over Oddernesbrua og for å komme til Gimlehallen/KKG går den forbi Oddernes Kolonial og Louisenlund skole opp til Østervei/Jegersbergvei. Her er det tilrettelagt biltrafikk i tillegg til sykkel og gående.

De tre forbindelsene anbefalt i Utviklingsplan for Universitetsbyen Kristiansand 2040 går forbi Gimlehallen og KKG. Derfor vil tilrettelegging her påvirke transportbruken i planområdet.

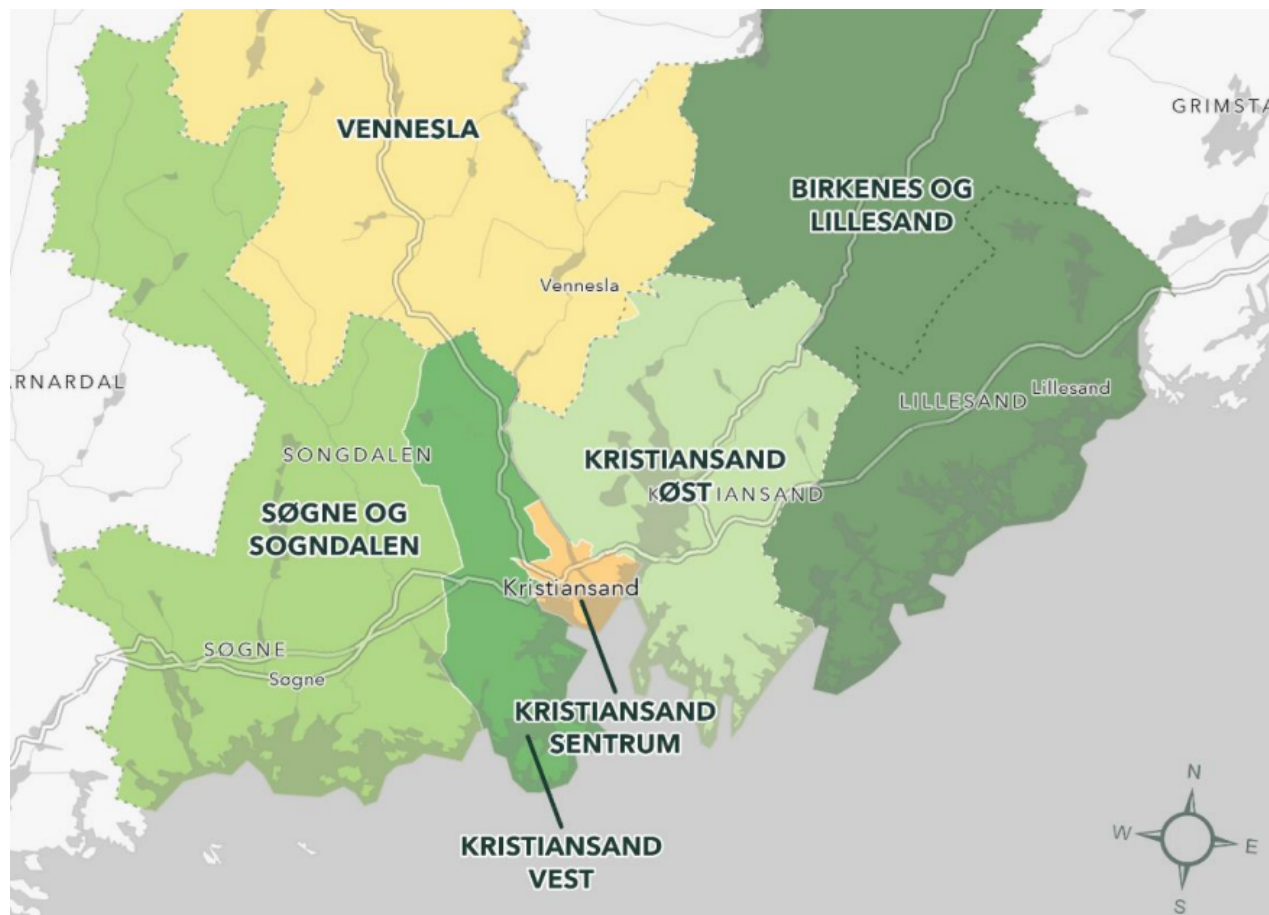
Kart over forbindelsene er vist på neste side på figur 2.



Figur 2: Viser anbefalte forbindelser i utviklingsplanen for Universitetsbyen. Nummer 1 er Urban forbindelse, nummer 2 er Rekreativ forbindelse og nummer 3 er Vestlig forbindelse.

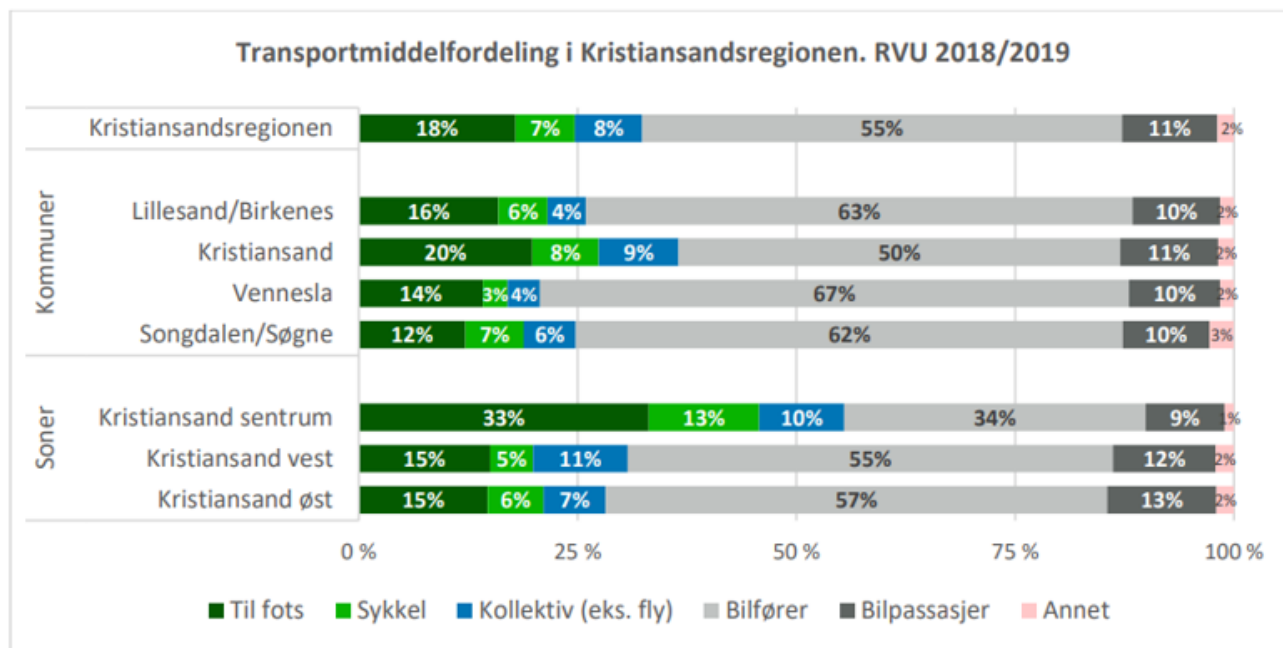
Reisevaner i Kristiansandsregionen

Det er utført reisevaneundersøkelsen for Kristiansandsregionen i 2018/19. I denne undersøkelsen er Kristiansandsregionen delt i soner slik som vist under på figur 3. Planområdet for Gimlehallen og KKG innenfor sone «Kristiansand sentrum»



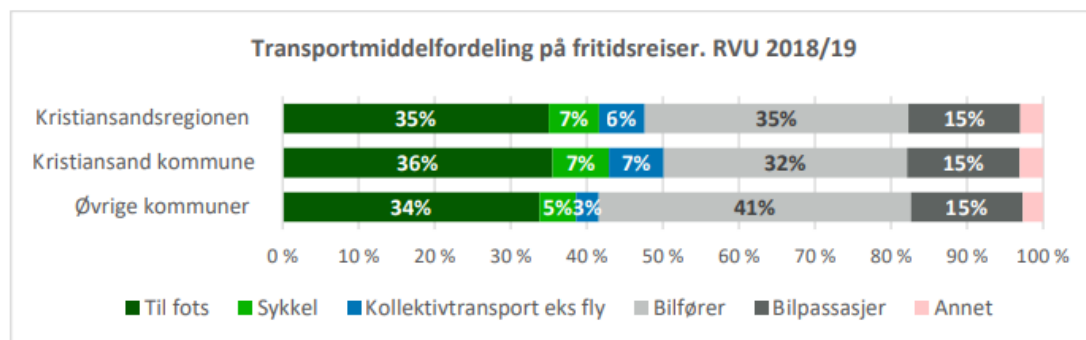
Figur 3: Soneinndeling for RVU 2018/19

Tabellen under viser transportmiddelfordelingen i Kristiansandsregionen fra RVU 2018/19.

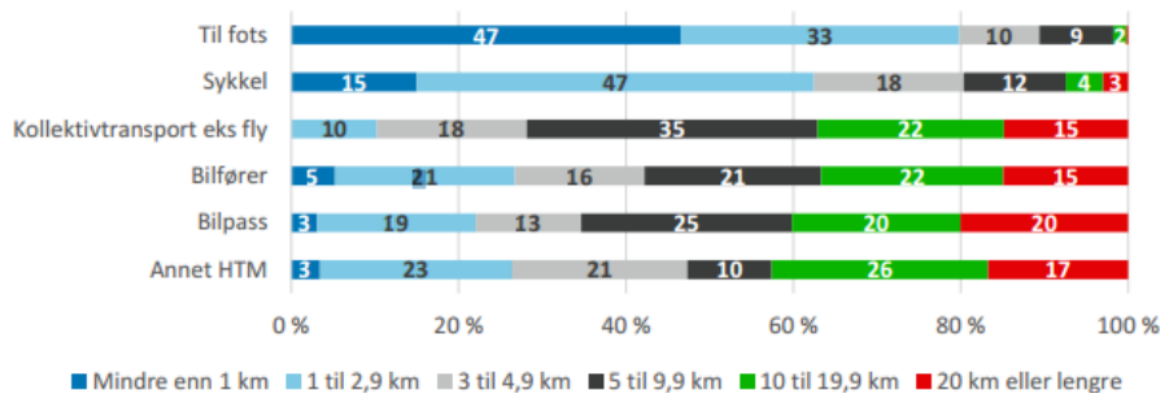


Som tabellen over viser gjøres mer enn halvparten av reisene per. dag i Kristiansand sentrum med kollektiv, sykkel og til fots. Dette er nesten 25% flere enn i Kristiansand Øst og vest. 9 % av bilreisene i Kristiansand sentrum blir gjort som bilpassasjerer. Mange bilturer blir nok gjort fordi passasjerer ikke kan kjøre selv. Her er det mulig å redusere bilturer hvis passasjerer heller velger å ta buss, sykle eller å gå.

Tabellen under er fra RVU2018/19 og viser at fritidsreiser har en relativt høy gangeandel og en lavere bilandel enn mange av de andre reisemålene. Det er lavere bilandel og høyere kollektivandel, samt noe høyere gang og sykkelandel på fritidsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.



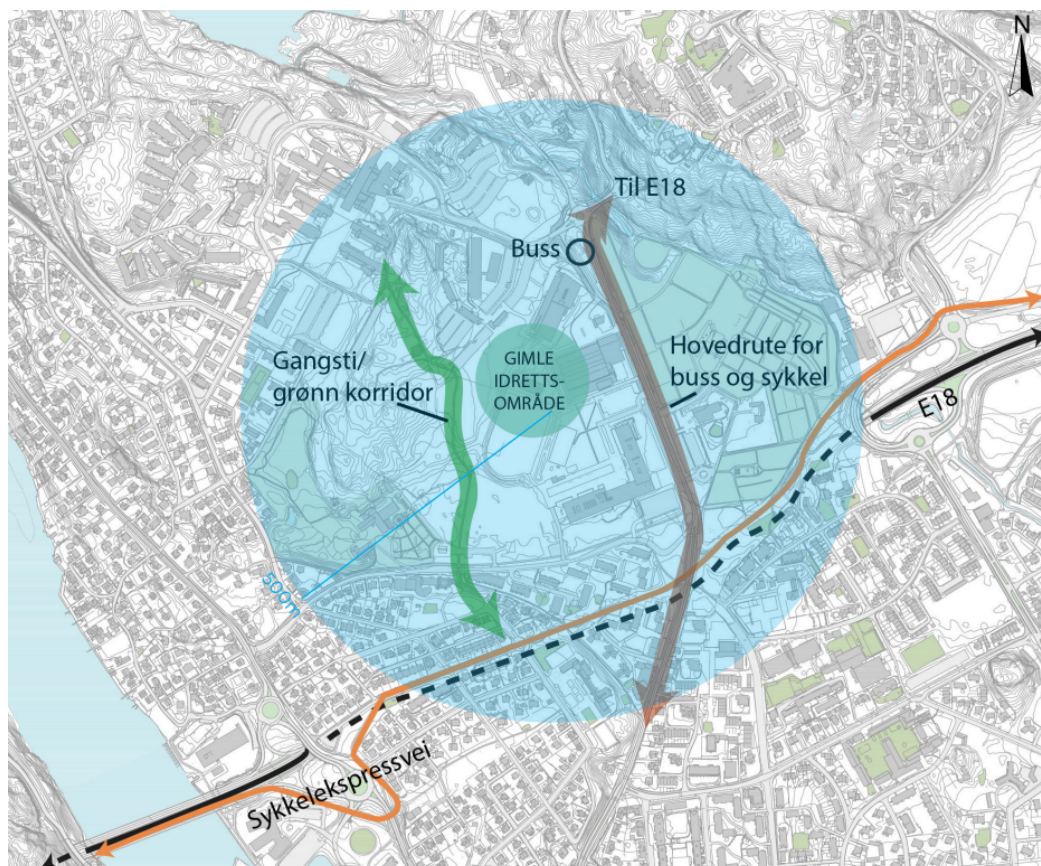
Tabellen under er fra Urbanet Analyse, 2015 og viser reiselengder med ulike transportmidler i Kristiansandsregionen.



Som vist i tabellen over er det få som velger å gå hvis avstanden er over 3 km og få som velger å sykle hvis avstanden blir mer enn 10 km.

Infrastruktur rundt planområdet

Planområdet har svært sentral beliggenhet og gjør at det kan nås på flere måter. Kristiansand sentrum ligger litt over 2 km fra planområdet. I tillegg ligger turområdet Jegersberg og flere boligområder for eksempel Lund, Gimle og Gimlekollen i kort gange og sykkel avstand til planområdet. Planområdet ligger inn mot Bussens hovedtrase. Kartet i figur 4, viser infrastrukturen rundt planområdet.



Figur 4: Infrastrukturen rundt planområdet

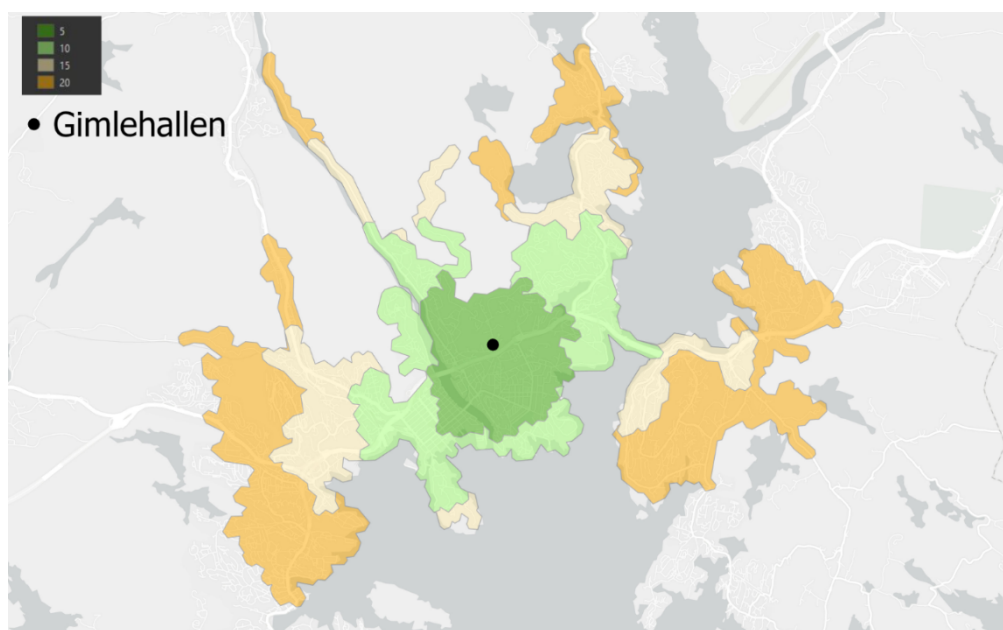
Tilgjengelighet med sykkel og til fots

Infrastrukturen ligger godt til rette for å reise med sykkel til og fra planområdet. Sykkelekspressveien går rett forbi planområdet. En viktig grønn korridor med gang- og sykkelstier ligger igjennom området.

Spesielt gode forhold er det i retning Kristiansand sentrum, hvor det er videre høystandard sykkelvei vest og nordover. Også mot øst, Randesund og Hånes det egne gang- og sykkelveier. Sykkelekspressveien og den grønne korridoren med gang- og sykkelsti er vist på over på figur 4.

På figurene 5, 6 og 7 viser kart over tilgjengeligheten med el-sykkel, vanlig sykkel og til fots. Kartene viser hvor langt man kan sykle på 5-20 minutter i 20 km/t for el-sykkel, for vanlig sykkel 15 km/t og hvor langt man kan gå i 5 km/t (normal gjennomsnittshastighet for el-sykkel, sykkel og gåing). Fargekodene representerer 5 minutters intervaller.

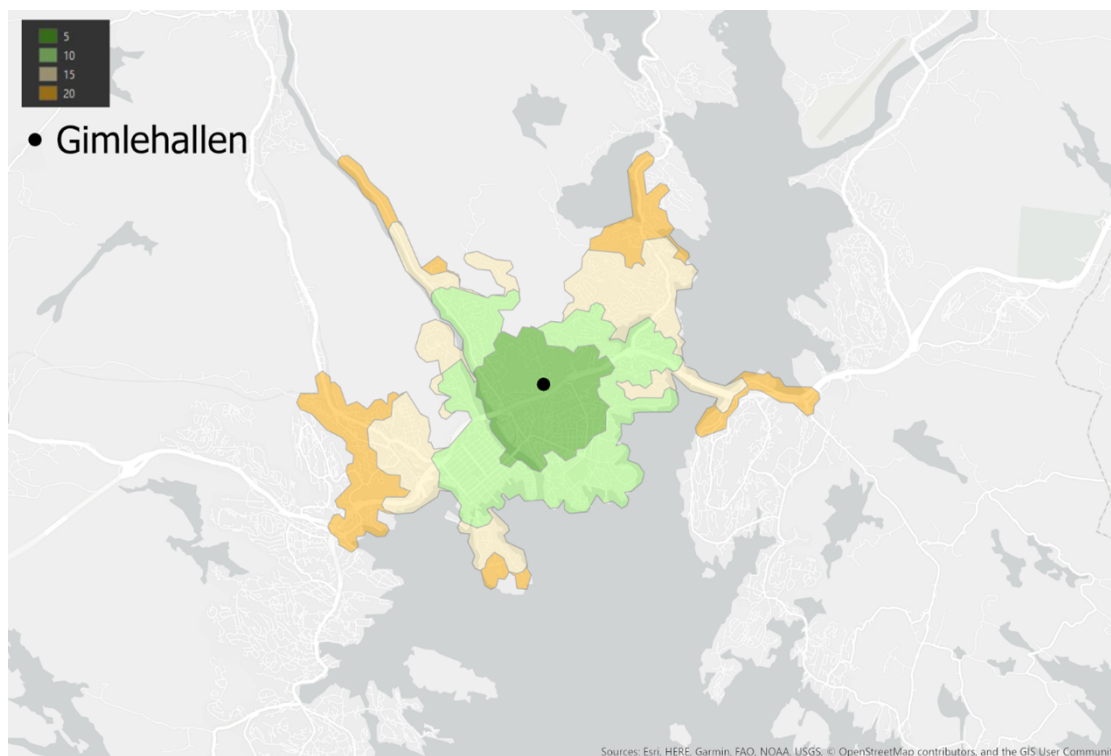
Tilgjengeligheten med el-sykkel fra planområdet:



Figur 5: Avstandskart for El-sykkel i 20 km/t. Fargekodene representerer 5 minutters intervaller.

Figuren viser hvor langt man kommer med el-sykkel fra Gimlehallen. På fem minutter kan man nå hele Lund, Gimlemoen, hvor blant annet Uia er, og fram til Torvet i Kvadraturen. Skal man til Grim, Kvadraturen vest, Kuholmen, Marvika, Eg, Sjødal, Gimlekollen og Fagerholt, Kongsgård må man beregne rundt ti minutter. Til Tinnheia, Justnes, Søm, Rona tar det 15 minutter og på 20 minutter kan man sykle til Auglandsbukta i Vågsbygd, Slettheia, Hellemyr, Randesund, Justvik, Hånes og Benestad.

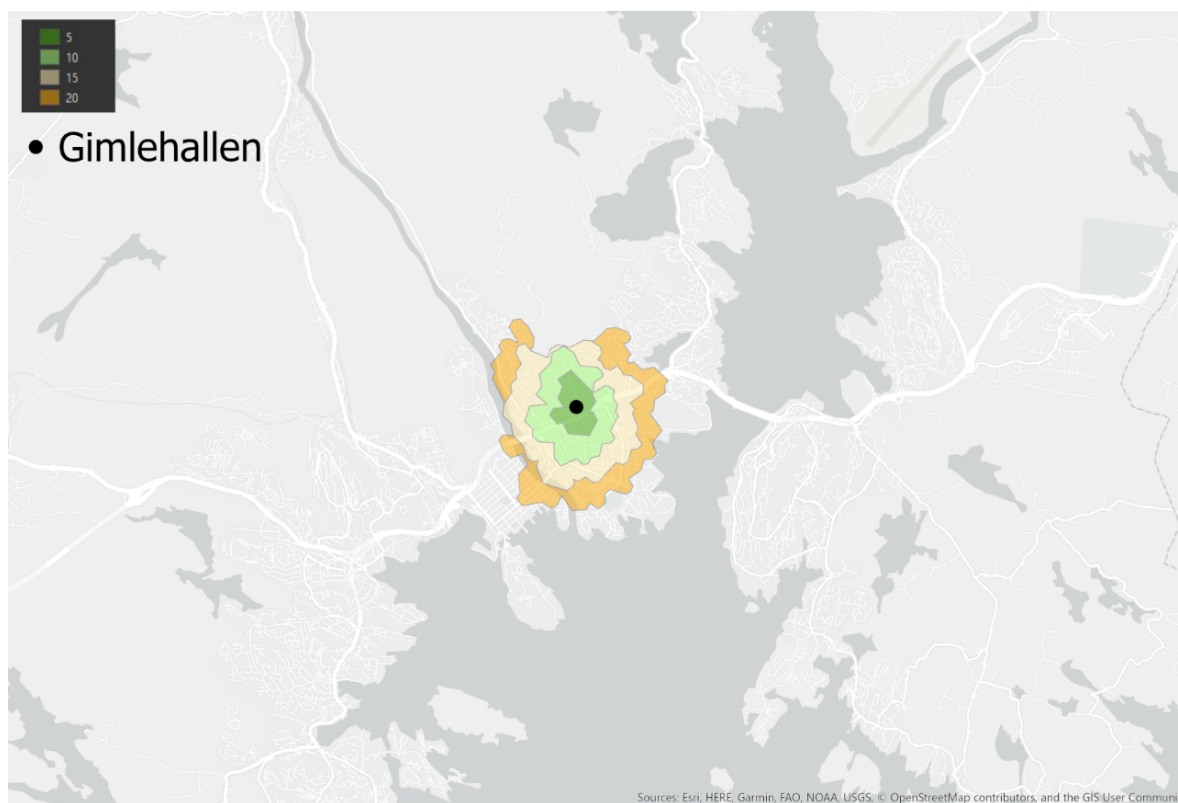
Tilgjengeligheten for Tråsykkel:



Figur 6: Avstandskart for tråsykkel i 15 km/t. Fargekodene representerer 5 minutters intervaller.

Hvor langt man kommer når man sykler med vanlig sykkel vises på kartet over. Innen fem minutter kan man sykle til Lund, Gimlemoen og UIA. Kvadraturen, nedre del av Eg, litt av Sødal, Gimlekollen, Kongsgård, Marvika og Kuholmen kommer man til i løpet av ti minutter. Til Odderøya, nedre del av Grim, øvre del av Eg, Fagerholt, Vige og Varoddbrua tar det 15 minutter og på 20 minutter kommer man til Krossen, nedre del av Justneshalvøya, altså Gill og Eidet, og et lite belte mot Rona/Søm.

Tilgjengeligheten til fots:



Figur 6: Avstandskart for gående i 5 km/t. Fargekodene representerer 5 minutters intervaller.

Kartet over viser avstanden fra Gimlehallen til fots. Man kommer til neste bussholdeplass ved Universitet/Spicheren på under fem minutter. Til Uia bruker man mellom fem og ti minutter. På ti minutter når man Flaten, Bjørndalssletta og Jegersberg Gård. Kjøita, deler av Gimlemoen, nedre Lund og nedre Gimlekollen når man innen 15 minutter og på 20 minutter kan man gå til deler av Lund, Posebyen, Festningsgata, Aquarama, resten av Gimlemoen og Gimlekollen. Infrastrukturen er tilrettelagt for at det er enkelt å gå til og fra Gimlehallen. Det er egne gang- og sykkelveier til sentrum, langs motorveien mot øst. Ellers i området er det boligater, noe som gjør at det føles trygt å ferdes til fots.

Sykkelparkering

Gimlehallen er det 20 sykkelstativer rett ved hovedinngangen og ved KKG er det 120 sykkelstativer rett ved hovedinngangen. Det er en god del områder satt av for sykkelparkering i nærheten av Gimlehallen. Figur 7 viser disse sykkelarealene med blå firkanter og sirkler. Ved holdeplassene er det også sykkelkur med tak. Det er ikke satt opp noen sykkelstativer i tilknyttingen til Oddernes Kirke. Men en god del sykler parkeres mot mur og stolper nær Kirken.



Figur 7: Sykkelparkering

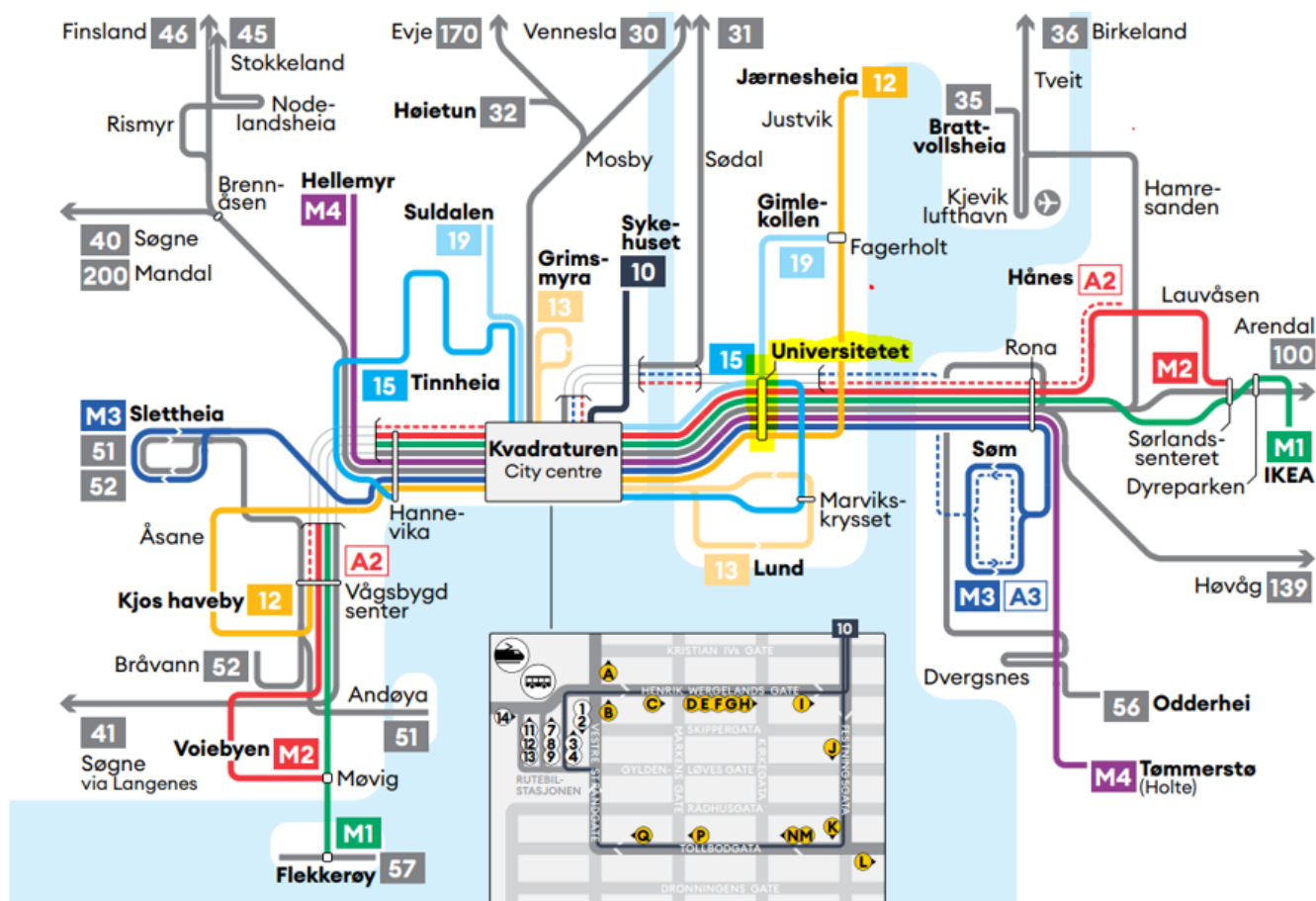
Tilgjengelighet med kollektivtransport

Det er vanlig å vurdere tilgang til kollektivtransport på grunnlag av antall avganger i timen på hverdager, og avstanden til den holdeplassen som vanligvis brukes. Figur 8 viser den nærmeste holdeplassen Oddemarka og nest nærmeste holdeplassen Universitetet. Begge holdeplassene ligger nærmere enn 500 m fra Gimlehallen.



Figur 8: Bussholdeplasser ved planområdet

Bussens hovedtrasé, som trafikkeres av de fleste busslinjene, går langs Jegersbergveien på østsiden av planområdet til og fra sentrum og E18. Fra holdeplassen ved Universitet og Oddemarka går det dirkete busser til fleste steder i kommunen. Se linjekartet vist på figur 9. Holdeplass ved Universitetet er markert med gult.



Figur 9: Busslinjene i Kristiansand

Det er 872 avganger i døgnet fra Universitets holdeplass i Kristiansand.

Antall avganger i timen for busslinjene som går innom holdeplassene Oddermarka og Universitetet, er vist i tabellene under. Linjene er fordelt på rushtid og utenfor rushtid. Rushtid er definert ut fra når det er rushtidsavgift i bomringen rundt Kristiansand. Rushtid er på hverdager 06:30 – 09:00 og 14:30 – 17:00.

Avganger gjennomsnitt i timen	Linjenummer (i rushtid)	Linjenummer (utenfor rushtid)
Minst 4 avg. pr. time	M1, M2, M3, M4, 12	
2-3 avg. pr. time	19, 35/36	M1, M2, M3, M4 12,35/36
1 avg. pr. time	100	19, 100
Sjeldnere		139

Nyere klassifisering for tilgang på kollektivtransport, hentet fra Urbanet Analyse, 2015, er vist under. Tabellen viser at tilgangen for planområdet er klassifisert til svært god.

	< 500 m	500 m–1 km	1 – 1,5 km	1.5 – 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr. time	Ekstremt god	Svært god	Middels	Middels	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr. time	Svært god	God	Middels	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr. time	God	Middels	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr. time	Middels	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Tilgjengelighet med privatbil

Adkomst for biler og buss er i hovedsak fra E18 via Presteheiatunnelen. Jegersbergveien/Østerveien er forbeholdt kollektivtrafikk fra Oddernes Kirke og sørover. Det er også mulig å kjøre med bil langs Gimleveien, men dette er i hovedsak adkomstvei til boligområdene med mange fartsdempende tiltak. Det er mange parkeringsplasser i området. Alle er på bakkeplan og uten tak. På figur 10 er parkeringsarealene i området vist med blå firkanter og de parkeringsplassene som er i eller rett ved planområdet er nummerert. I tillegg er veien som mellom KKG og Jegersbegerveien markert med rødt, ettersom mange biler blir parkert langs denne veien.



Figur 10: Bilparkeringsarealer i området

Beskrivelse av parkeringsarealene:

Parkeringsareal nr. 1: har parkering tillatt for alle mot betaling på hverdager mellom kl.8-17. Prisen er 10 kr en hel dag. Her er det 67 plasser.

Parkeringsareal nr. 2: er gratis og tillatt for alle bortsett fra to plasser som er reservert til tjenestebiler. Her det 18 plasser.

Parkeringsplassene 1 og 2 ligger rett ved hovedinngangen til hallen og blir brukt av ansatte, brukere, besøkende og foreldre som kjører barna sine på aktivitetene i hallen.

Parkeringsareal nr. 3: er tillatt for alle. Parkeringsplassen er gratis, men mellom kl.8-17 er det mulig å stå parkert i maks 3 timer. Her er det plass til 112 biler, hvor 4 plasser trenger særskilt tillatelse. I tillegg er det 4 plasser som ikke er asfaltert langs Jegerbergveien mot gravlunden. Parkeringsplass 3 brukes av ansatte og besøkende til kirken, kapellet, gravlunden og menighetshuset.

Parkeringsareal nr. 4: Er kun for de med gyldig tillatelse. Dette er for ansatte. Her er det plass til totalt 61 biler. 10 av disse plassene er for el-biler.

Parkeringsareal nr. 6: Har 22 plasser som er avgiftsbelagt.

Parkeringsareal nr. 5: Er ikke parkeringsareal, men skolegården. Det er likevel flere biler som parkerer i skolegården på dagtid. Derfor er det tegnet opp en bålfirkant også i skolegården for å vise at det er flere som kommer med bil til KKG enn de som bruker de opparbeidede parkeringsarealene.

I tillegg brukes også den brede veien mellom Jegersbergveien og KKG til bilparkering. Denne strkningen er markert med rødt på kartet over. Her er det mulig å parkere ca. 18 biler. Plassene er ikke ment til å parkeres på og er derfor ikke oppmerket eller skiltet for parkering. Enden av strekningen brukes som droppsone. Det har også oppstått droppsoneområde foran hovedinngangen til Gimlehallen. Dette viser at det er behov for droppsoner for brukerne av Gimlehallen og KKG. Begge disse oppståtte droppsonene er markert med oransje sirkel på kartet.

I området rundt Joker, Spicheren treningssenter, Legesenteret, Sia, UiA CoLAB og Nyskapning samt Sørlandets Kunnskapspark - Handelshøyskolen er det ytterligere ca. 360 parkeringsplasser. Disse plassene blir brukt av besøkende og ansatte og er vist på parkeringskartet med blå firkanter uten nummerering. Halvparten er parkeringsplassene er avgiftsbelagt og på resterende plasser må man ha gyldig bevis.

Oppsummert viser denne kartleggingen at det er til sammen ca. 640 bilparkeringsplasser på bakkeplan i området rundt Gimlehallen. Disse plassene er markert på figur 10 med blå firkanter, med og uten nummerering. Rundt 200 av disse parkeringsplasser (de blå nummerte firkantene på figur 10) er i eller rett ved planområdet, de er tilgjengelig for alle og har ingen eller få restriksjoner. Campus UiA har også parkeringsplasser. Det er i dag til sammen ca.1300 parkeringsplasser på Campus UiA, ved Gilmehallen, KKG og Oddernes kirke og kirkegården.

Bruken av planområdet

I dag:

Gimlehallen inneholder i dag tre baner tilrettelagt for håndball, basketball, volleyball, badminton og friidrett. Det er også gymnastikksal, hall for rytmisk sportsgymnastikk, apparatsal med matter, miniatyrskytebane, styrketreningsrom, rom for kampsport, garderobe, kafé, klubblokaler. Hallen har tribunekapasitet for 1060 tilskuere og i tillegg finnes mobile tribuner. Utendørsområdet inneholder en 11'er-fotballgrusbane, 6 sandvolleybaner og en plasthall med 3 volleyballbaner. I tillegg har planområdet trafikk som er tilknyttet videregående skole KKG, hvor det er 250 ansatte og 1600 elever.

Etter at planområdet er fullt utbygd:

Fremtidig utbyggingsmulighet for Gimlehallen er ca. 3000 m² hvor man kan ha ca. 3000 tilskuere. Idrettsparken vil da være tilrettelagt for:

- Håndballflater (4.stk)
- Utendørs 11'er fotballbane
- Turnhall
- Rytmisk sportsgymnastikk
- Innendørs skatehall
- Basishall
- Innendørs sandvolleyball
- Styrkerom (stort) fremtidig utvidelse av KKG sine undervisningsbehov. (Dette er synliggjort med et eget bygningsvolum inne i dagens skolegård. Se kart under)
- Kontorlokaler

Utbygging av planområdet vil forgå i to faser:

I **fase 1** er ikke området fullt utbygd. Da blir sandvolleyballhall og fotballbane bygd. Det er mulig å etablere ca 120 parkeringsplasser mot Gimleveien. 60 av disse plassene erstatter eksisterende parkeringsarealer som bla. parkeringsareal nr.6 på figur 10. Det er mulig å bygge parkeringskjeller i fase 1, men foreløpig er ikke det med i det konkrete forslaget.

I **Fase 2** er planområdet fullt utbygd. Trafikkmessig vil det bli etablert en ny løsning for hente/bringeløsning (korttidsparkering) mot Jegersberg veien. Dette er vist i figur 14. Når planområdet er fullt utbygd vil ca. 100 p-plasser forsvinne: 67 sør for Gimlehallen (parkeringsareal 1 i figur nr.10), 18 øst for Gimlehallen (parkeringsareal nr. 2 i figur 10) og 18 langs Jegersberg veien som er markert med rødt i figur nr.10.

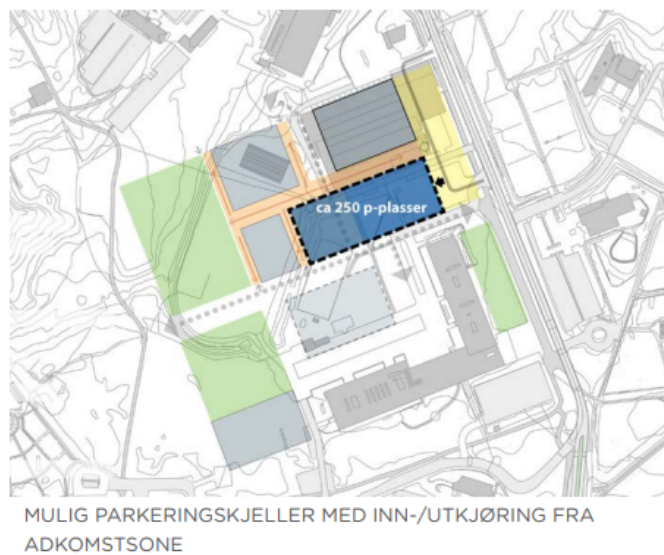
Fullt utbygd planområde er vist neste side på figur 11.



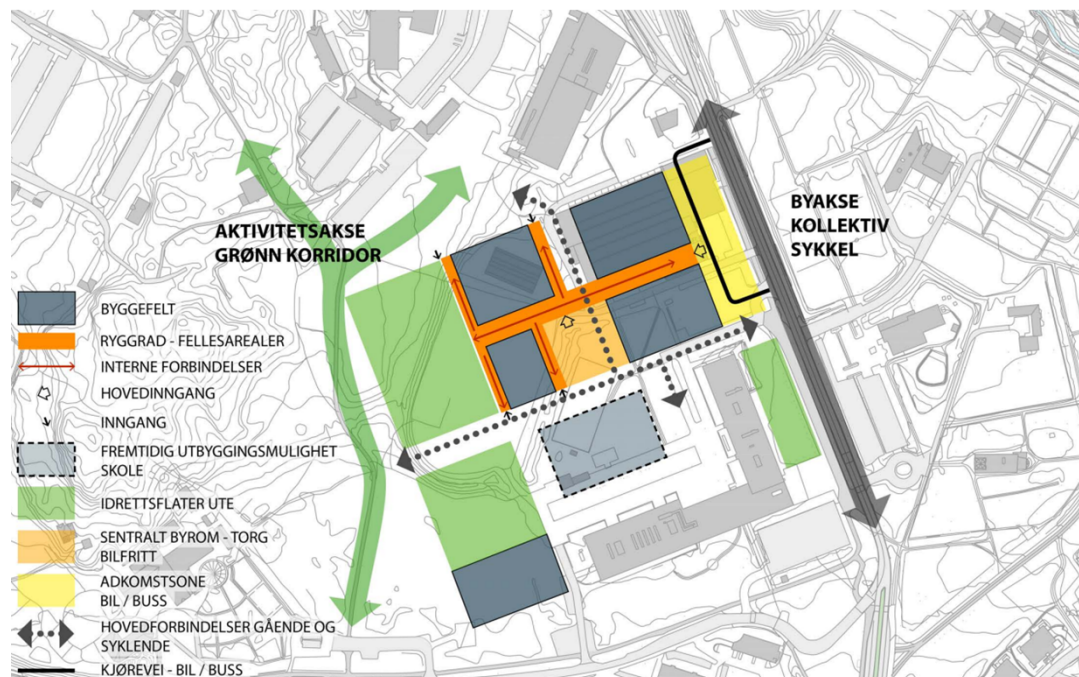
Figur 11: Planområdet fult utbygd. Planlagt bilparkering er markert med blå firkant.

Planforslaget gir anledning til å bygge p-kjeller. I mulighetsstudiet er det vist en parkeringskjeller med ca. 250 plasser plassert som på figur 12.

Når det ikke er noen parkeringsplasser på bakke plan i planområdet vil gang og sykkel aksene og et bilfritt torgområde bli ivaretatt som vist på figur 13. Begge figurene er hentet fra mulighetsstudiet.



Figur 12: viser plassering av parkeringskjeller.
bakken



Figur 13: Viser hvordan gang og sykkelaksene og et bilfritt torgområde når parkeringsplassene for biler ligger under

This architectural site plan shows a building complex with a parking lot and extensive landscaping. The building is labeled "NY HALL 1.et +21.50". A parking lot area is marked "tilbygg". The plan includes a road labeled "Jegersboveien" and a series of trees and shrubs along the road and within the parking area. Elevation markers such as +21.00 and +20.97 are visible. The plan also shows a red dashed line indicating a boundary or property line.

22

Tiltak

Det er et klart ønske å redusere bruken av privatbil, både med hensyn til målene om 0-vekst, men ikke minst på grunn av utfordringene knyttet til arealbruk og klimautslipp. Dette kapitelet tar for seg forslag til mulige tiltak som kan virke reduserende på bilbruk og tiltak som fremmer bruk av gange, sykkel og buss. Effekten av hvert enkelt tiltak er vanskelig å forutsi eksakt, men når flere av tiltakene gjennomføres, vil det kunne skapes synergieffekter. De viktigste tiltakene omhandler parkering, antall plasser, bruk og restriksjoner. Uten å ha en begrenset parkeringsdekning, og restriksjoner på bruk, vil de andre tiltakene ha liten effekt.

Tiltak 1: Begrensing på bilparkering

Parkering, og spesielt tilgang til gratis parkering, har stor påvirkning på valg av reisemiddel. Valget baseres gjerne på både komfort, kostnad og tidsbruk, når man vurderer ulike transportmidler på en reise. Tilgjengelighet til parkeringen har også betydning for antall bilturer. Jo færre parkeringsplasser det er i et område, desto færre bilturer vil genereres. I tillegg til å begrense antall parkeringsplasser, vil riktig forvaltning og restriksjoner kunne føre til ytterligere redusert bilbruk.

Parkeringstilbudet en vesentlig faktor for hvor mye bilbruk det blir til området. Plassering av planområdet i forhold til omkringliggende infrastruktur og bebyggelse ligger til rette for at det kan være moderat andel bilturer til og fra Gimlehallen og KKG.

Det er viktig at reguleringsplanen iverksetter tiltak som begrenser bilbruken, og tiltak som gjør det attraktivt å bruke andre transportmidler både for brukerne, ansatte, elever og besøkende. Det kan være aktuelt med både belønnende og restriktive tiltak. Restriktive tiltak har som oftest størst effekt, gitt at det finnes gode alternativer. Det finnes gode alternativer til bilbruk i planområdet ettersom den ligger rett ved holdeplasser med god bussdekning, sykkelekspressveien og det er kort avstand sentrum.

Parkeringstilbudet i tilknytning hallen og skolen må begrenses. Aktuelle restriksjoner er vist under, i synkende rekkefølge etter hvor stor effekt dette kan gi på redusert bilbruk:

- Fjerne parkeringsplasser
- Avgiftsbelegging
- Tidsbegrenset parkering
- Gratis kunde- og besøksparkering en viss tid, f.eks 1 time, parkering utover dette avgiftsbelegges
- En andel parkeringsplasser kan være forbeholdt el-bil, med tilhørende lademulighet

Ferdig utbygget Gimlehall skal kunne romme 3000 tilskuere. I Kulturdepartementets veileder om Idrettshaller står det at antall p-plasser skal vurderes i forhold til antall brukere. Som en tommelfingerregel skal antall plasser innen 500m radius være 20% av antall personer i anlegget. Planen er å opprette 250 parkeringsplasser for den nye Gimlehallen. Dette antallet er mindre enn det som er forslått i Kulturdepartementets veileder som krever rundt 650

tilgjengelige plasser innenfor 500m radius. Gimlehallen sin størrelse kan sammenliknes med Aquarama. Her er 200 bilparkeringsplasser i parkeringsanlegg under bygget, 280 sykkelplasser inne og 160 sykkelplasser utendørs. Foreslått antall parkeringsplasser viker derfor fornuftig ut ifra området sin sentrale plassering og gode tilgjengelighet.

Det viktig å påpeke at det er kun ved store idrettsarrangementer at det vil være opptil 3000 tilskuere på Gimlehallen. Utenom disse tilstelningene vil antall brukere og besøkende være færre enn dette. Det er likevel viktig å dimensjonere parkeringstilbudet med noe margin for å unngå behov for tilgang til andre parkeringsplasser i området rundt, oppstuing i lokalveiene, begrense letekjøring, feilparkeringer, og ellers ugunstige trafikksituasjoner under disse tilstelningene.

Det viktigste tiltaket for å redusere bilbruk er å fjerne parkeringsplasser. Det er i dag er til sammen ca. 640 bilparkeringsplasser på bakkeplan i området rundt Gimlehallen. Rundt 200 av disse parkeringsplasser er i eller rett ved planområdet, de er tilgjengelig for alle og har ingen eller få restriksjoner. Dette er så mange plasser at bilister vil alltid ha tilgjengelig parkeringsplasser når de reiser til området. Antallet parkeringsplassene pr. brukere må bli mindre for å redusere bilbruken. I tillegg er det i dag er 61 egne parkeringsplasser til de ansatte på KKG. Disse godene bør tas vekk slik at de ansatte heller velger å sykle, gå eller ta bussen. Alle plassene i området bør være avgiftsbelagt og med tidsbegrensinger.

Når planområdet er ferdig utbygd vil ca.100 av eksisterende parkeringsplassene i planområdet forsvinne samtidig som Gimlehallen og KKG vil ha betydelig flere brukere. Det vil si at utbyggingen i seg selv vil ha en reduserende effekt på bilparkeringstilbudet. For å kompensere for økningen av brukere opprettes det 250 nye parkeringsplasser, det vil si en økning på 150 nye plasser. Disse parkeringsplassene bør anlegges i parkeringsanlegg under bakken, slik som foreslått i mulighetsstudie. Dette for å unngå å bruke verdifulle arealer på bakkeplan og for å kunne prioritere gående og syklene ved å ha mest mulig bilfritt planområde.

Parkeringsplassene i området anbefales å være tilgjengelig for alle, fordi parkeringsbehovet for de ulike formålene i området i stor grad etterspørres til ulike tider. Det vil si at det legges opp til en større utskiftning av kjøretøy og bedre utnyttelse av parkeringsplassene over døgnet. En kan da bygge færre parkeringsplasser totalt, men fortsatt ha tilstrekkelig parkeringsdekning og samtidig unngå at den reelle parkeringsdekningen blir større enn ønsket.

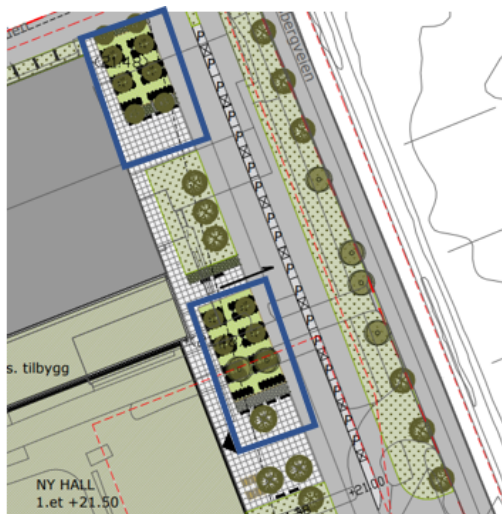
Tiltak 2: Prioritert for sykkel

Tiltak som fremmer gange og sykkel handler som regel om å bygge trygge gang- og sykkelveier og snarveier. Sykkelekspressveien går rett ved siden av planområdet i retning sentrum og langs E18 mot Sørlandsparken. Her er det ikke behov for utbedring utover det som er allerede planlagt for sykkelekspressveien. Derimot trengs adkomst inn til parkeringsplassen ved Gimlehallen og alléen/strekningen videre forbi KKG en forbedring. Denne alléen/strekning har en uheldig utforming. Dette gjøre at gående, syklende og kjørende kommer i konflikt med hverandre som skaper usikkerhet og trafikkfarlige situasjoner. Figur 16 viser hvor denne alléen/strekningen er i planområdet og hvordan utformingen er i dag.



Figur 16: Uheldig utforming på eksisterende strekning på østsiden av planområdet

Når planområdet blir utbygd vil denne alléen/strekning få en ny løsning som vist på figur 15 og i tillegg vil det bli etablert en hente/bringeløsning ved å ha korttidsparkering mot Jegersberg veien som vist på figur 14. Da vil de syklende få egen sammenhengende sykkelvei ved siden av fortauet slik at de kan separeres fra de gående. Korttidsparkeringen vil bli plassert mellom bilveien og løsningen for sykkel og gange. Dette gjør at bilene ikke kommer i konflikt med gående og syklende slik som i dag.



Figur 17: Det er ca. 260 sykkelparkeringsplasser ved Gimlehallen.

For å sykkelandelen øke ytterligere vil det være viktig å ha tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser. Sykkelparkering er mindre arealkrevende enn bil. Arealet som 8-10 sykler bruker er lik en bilparkeringsplass. Det er viktig at sykkelparkeringsplassene er plassert så nærme inngangen til bygget som mulig og helst under tak. Sykkelstativene skal gi god støtte til sykkelen. Det må være mulig å låse hjul og sykkelrammen til stativet. Derfor anbefales det at det settes opp A-stativer i planområdet. Det bør i tillegg være krav til innendørssykkelparkering for ansatte.

Behovet for sykkelparkering i planområdet er vurdert til å være 440 plasser sli som det er på Aquarama. I planen er det ca. 260 sykkelparkeringsplasser langs østveggen på Gimlehallen. Dette er markert med blå firkant på figur 17. De 120 sykkelplasser rett ved hovedinngangen til KKG vil fortsatt være der etter planområdet er fullt utbygd. Dette vil si at det er behov for tilrettelegg for ytterligere 60 plasser. Hvordan dette løses må vises i detaljreguleringen utomhusplanen/teknisk plan for områdene T1 og T2 i planen.

Tiltak 3: Tilrettelegging for ansatte og holdningskampanjer

Erfaring som kommune har fra prosjektet «mobilitet i virksomheter» er at tilrettelegging av garderober for de ansatte og utdeling av sykkelutstyr fikk flere til å velge sykkel. Det samme effekten hadde holdnings-/informasjonskampanjer. Kampanjer krever kapasitet til å utføre, men kan ha stor effekt spesielt når det blir rettet mot skoler og idrettslag.

Andre planer/utbygging i området

Andre planer/utbygging i området rundt planområdet kan påvirke mobiliteten for brukerne av gimlehallen og KKG.

I Utviklingsplan for Universitetsbyen Kristiansand 2040 anbefaler i Utviklingsplan for Universitetsbyen Kristiansand 2040 tre forbindelsene fra sentrum til Universitet. Disse forbindelsene som går forbi Gimlehallen og KKG, er beskrevet tidligere i kapitlet «Utviklingsplan for Universitetsbyen Kristiansand 2040». Tilrettelegging langs disse forbindelsene vil påvirke transportbruken i planområdet.

Det er i dag til sammen ca. 1300 parkeringsplasser på Campus UiA, ved Gimlehallen, KKG og Oddernes kirke og kirkegården. Dersom det i fremtiden blir fjernet parkeringsplasser i forbindelse med en plan eller utbygging i områdene rundt Campus eller Kirken, vil dette være med å redusere bilbruken og fremme sykling, gåing og bruk av buss også i planområdet for Gimlehallen og KKG.

Ikke parkeringskjeller likevel?

Planlagt parkeringskjeller under ny Gimlehall vurderes å ikke bli bygd. Da må alle de 250 planlagte bilparkeringsplassene under Gimlehallen etableres på bakkeplan.

Det er en utfordring å finne ledige arealer på bakkeplan i planområdet. Fullt utbygd planområde har lite ubebygde områder. De ubebygde arealene er idrettstorget midt i planområdet, skolegården til KKG og grøntarealene mot eller Jegersberg veien. Arealmessig er det mulig å etablere å ca.160 plasser i grøntområdet mot Jegersberg veien (100 utenfor Gimlehallen og 60 utenfor KKG). Men dette er ikke en god løsning, ettersom planområdet mister sitt grønne preg og blir mindre trivelig. I tillegg vil da naturlige permeable dekke blir bygd ned. Det er allerede dreningsutfordringer i planområdet på grunn av store flater med tett dekke. Det å legge parkeringsplasser på bakkeplan i planområdet vil ødelegge konseptet for at syklende og gående skal prioriteres. Planområdet vil bli bedre å ferdes og oppholdes i dersom bilparkeringen legges under bakken.

Det er parkeringsarealer i området rundt Universitetet, Kunnskapsparken og Kirken som ikke blir brukt på samme tid som Gimlehallen brukes mest. Dette gir mulighet til å gjøre disse parkeringsarealene også tilgjengelig for brukerne av Gimlehallen. Dersom en slik kombinert bruk skal fungere er det viktig at man regulerer dette på en slik måte at bruken ikke kommer i konflikt med hverandre og dermed føre til feilparkeringer som skaper kaos og farlige situasjoner for trafikken i området. Det er viktig at feilparkering blir bøtelagt. For at parkeringsplassene lengst fra hallen skal bli brukt, må disse skiltes godt og gode snarveier/forbindelser ned til Gimlehallen må etableres. Kombinert bruk av parkeringsarealet er krevende å få til å fungere, men hvis den fungerer, kan den løsningen være en avlastning for bilparkeringsbehovet på bakkeplan i planområdet.

Et alternativ til parkeringskjeller er å bruke arealer i bygg over bakken til bilparkering. Dette blir praktisert i andre land, blant annet i Nederland. Tanken med dette er at det er billigere å bygge mer areal i høyden, enn bygge under bakken. I tillegg kan arealer over bakken brukes til annet enn bilparkering hvis det i fremtiden ikke er like stort behov for parkering.