



Dato 21. mai 2024
Saksnr.: PLAN-20/00178-95
Saksbehandler Elin Aabel Bergland
Godkjent av Eirik Heddeland Martens
Venke Moe
Tone Iglebæk

Saksgang

Areal- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato

06.06.2024
19.06.2024

1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar gatebruksplan for Posebyen – områderegulering, med plankart sist datert 23.01.2023 og bestemmelser sist datert 16.05.2024.
2. Bebyggelsesplan for fortau i Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate (plan id 789, vedtatt 14.12.2000) oppheves.

Sammendrag

Overordnet

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet av Kristiansand kommune. Planens prosjektgruppe består av Ingeniørvesenet, Parkvesenet, Plan og bygg og Byantikvaren. Samarbeidsgruppe sentrum og Posebyen vel er planens referansegruppe.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet med utgangspunkt i bystyrets vedtak av temakart gatebruk for Kvadraturen.

Plandokumentene

Plankartet er utarbeidet slik at gatene er gitt generelt samferdselsformål. Historiske fortau i ulike materialer som forutsettes bevart er i planen markert med hensynssone bevaring kulturmiljø.

Plankartet inneholder få detaljer. Det må leses sammen med illustrasjonsplanen for å forstå de konkrete løsningene mht. bevegelse- og kjøremønster og opparbeidelse. Illustrasjonsplanen er gitt juridisk binding gjennom bestemmelsene. Det er krav om at det utarbeides felles teknisk plan og landskapsplan for hver enkelt gate basert på illustrasjonsplanen.

I tillegg gir kapittel 4 i planbeskrivelsen utfyllende informasjon om hvordan gatetverrsnittene er anbefalt utformet mht. inndeling av gatetverrsnitt, kryssutforming, treplanting mv. Her fremkommer det også hvilke gater som anbefales opprettholdt med dagens bruk og gatetverrsnitt.

Bestemmelsene gjør føringene i planbeskrivelsen og illustrasjonsplanen juridisk bindende, og forutsettes fulgt opp i fremtidig teknisk plan og landskapsplan for de enkelte gateløpene.

Planforslaget

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 140 parkeringsplasser fjernet. Dette gir blant annet mulighet til å utvide fortau til glede for fotgjengere, og å bedre fremkommelighet for sykkel i de to hovedsykkelgatene Elvegata og Rådhusgata.

For Rådhusgata, Holbergs gate og Kronprinsens foreslås det endringer på gatetverrsnittet i hele gatenes lengde innenfor planområdet. I Rådhusgata skal vann- og avløpsnett oppgraderes. VA-prosjektet er allerede finansiert, og ombygging av denne gata er derfor prioritert. Neste gate som opparbeides når finansiering er avklart over kommunens budsjetter er Holbergs gate. Denne er hovedatkomst for elever til Tordenskjolds gate skole og er derfor prioritert. Ut over disse to gatene vil fremtidige økonomiplaner i kommunen styre finansiering av og mulighet for ombygging av gatesnitt.

Med unntak av Rådhusgata er VA-anlegg oppgradert i resten av Posebyen i løpet av de siste årene. Gatene er gravd opp og istandsatt, og enkelte steder er fortau utvidet noe. I tillegg er nedgravde avfallskontainere etablert i henhold til plan. I de gatene hvor det nylig er gjennomført tiltak er det derfor ikke foreslått store endringer. Om det med tiden skulle bli aktuelt med ny utforming av gate på gatene hvor det i forslag til gatebruksplan ikke er foreslått tiltak, er områdereguleringen så fleksibel at det kan gjøres innenfor rammene den setter. Fornyelse må gjøres gjennom utarbeidelse av felles teknisk plan og landskapsplan.

I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det gjennom gatebruksplanen å

- fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata,
- fjerne parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate
- innsnevre kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og utvide fortau til en plass med trær og sittemuligheter
- omskape plassen som forbinder Rådhusgata og Elvegata med Christian Quart broa fra et kryss til et byrom.

Forholdet til bestemmelser for boligsone 1 – Posebyen

Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen er revidert parallelt med gatebruksplanen og de ble sendt på høring samtidig. Mens gatebruksplanen viser omfang av parkeringsplasser, foreslår bestemmelsene for boligsone 1 disponering av dem. I tabellen under er det kort oppsummert hvilke problemstillinger som håndteres/omtales/diskuteres i hvilken sak:

Gatebruksplan for Posebyen	Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen
- Antall parkeringsplasser som fjernes - Gatetverrsnitt - Enveiskjøring eller stenging av Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate - Gateparkering i Kronprinsens gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate - Gatetun i Gyldenløves gate mellom Holbergs gate og Elvegata - Trafikkmønster	- Avgrensning av boligsone - Fordeling av avgifts- og boligsoneparkering - Tidsavgrensning på boligsoneparkering - Tidsavgrensning på avgiftsparkering - Antall HC-plasser - Gatetun i Gyldenløves gate (prøveordning) - Plasser for bildeleordning - Ladeplasser

Gatebruksplanen er en områderegulering, som er en overordnet plan med stor grad av fleksibilitet, og som viser hovedgrepene for gatebruken. Det er i *Bestemmelsene for*

boligsone 1 at fordeling og tidspunkt for bolig- og avgiftsparkering og øvrig disponering av parkeringsplasser håndteres.

Medvirkning

Det er mange ulike ønsker for gatebruken i Posebyen. Det er i utarbeidelsen av planen gjennomført flere medvirkningsmøter og det har vært et stort engasjement i nærmiljøet. Kommunen har mottatt mange gode innspill både fra beboere og studenter ved UiA som har engasjert seg i arbeidet med utarbeidelse av planen. Innspill som er fremført i møter og innspill til planarbeidet har pekt i ulike retninger, men felles er ønsket om bedre tilrettelegging for et forbedret bomiljø. For å imøtekomme dette legger planforslaget opp til bredere fortau, tilrettelegging for møbleringssoner langs boligene, mulighet for mer grønt og tiltak som skal gi mindre trafikk.

Fordi det kom inn svært mange innspill til høring av gatebruksplan for Posebyen og *Bestemmelser for boligsone 1*, og det er mange (motstridende) meninger, inviterte administrasjonen ulike interessenter og beboere i Posebyen til medvirkningsmøte 13. mars 2024. Deltakere med ulike utgangspunkt og interessefelt ble satt sammen i grupper og diskuterte de ulike temaene som inngår i de to prosessene.

Administrasjonens hovedinntrykk etter dette møtet er at beboernes ønske om boligsoneparkering «så lenge som mulig, og helst 24/7», er problematisk for aktører som samler store folkemengder – og omvendt; det oppleves problematisk for beboere at forsamlingsaktørene bruker Posebyen til parkering. Også næringsdrivende og beboere har ulike behov. Ut fra diskusjonen rundt bordene, kan det høres ut som at et grep som kan ivareta de ulike partenes behov best mulig er en forenkling av systemet; enten ved at både beboere og besøkende kan benytte seg av de samme plassene, som i boligsone 4 (Murbyen) eller ved en forenkling av systemet ved at hele kvartallengder inneholder samme type parkering. Det ble også spilt inn ønske om at de samme tidene skal gjelde for betalingsparkering i Posebyen som i citydelen og Murbyen. Dette er i hovedsak temaer som håndteres i sak om *Bestemmelser for boligsone 1*.

Hovedproblemstillingene ved offentlig ettersyn av planforslaget

Antall parkeringsplasser som fjernes

Gatebruksplanen foreslår en reduksjon på 140 parkeringsplasser, fra 557 til 414. Parkeringsplassene vil ikke fjernes før det er avsatt midler til å bygge om gatene. I første omgang er det Rådhusgata, hvor 34 parkeringsplasser fjernes, som skal bygges om i forbindelse med at vann- og avløpsnettet skal oppgraderes. Deretter er det ombygging av Holbergs gate som vil prioriteres av hensyn til trafikksikker skolevei. Her faller 55 plasser bort. Fjerning av parkeringsplasser vil skje suksessivt, slik at brukere av parkeringsplassene vil ha tid til å venne seg til ny situasjon. Administrasjonen vurderer at antallet som fjernes er akseptabelt.

Prioritering av myke trafikanter

Overordna myndigheter og ulike organisasjoner over peker på at det er svært positivt at myke trafikanter prioriteres. Også enkelte beboere framhever dette poenget. Å redusere konflikter mellom trafikanter og redusere antall parkeringsplasser og tilhørende bilkjøring bidrar i seg selv til å prioritere myke trafikanter.

Holbergs gate; enveiskjøring eller stenging av trafikk i øverste kvartal

I tråd med by- og stedsutviklingsutvalgets vedtak i 2023, skulle det høres både enveiskjøring og stenging av trafikk i øverste kvartal av Holbergs gate. Enveiskjøring lå inne i planforslaget, mens stenging er vurdert av administrasjonen i vedlegg 15 *Notat – oppfølging av bsu-vedtak*. Det er kommet innspill som spriker i ulike retninger. Mens Samfundet skole, næringsdrivende, beboere i Holbergs gate og Statsforvalteren mener enveiskjøring er et svært godt grep for å bedre trafikksikkerheten på skoleveien, mener andre, som Fremtiden i våre hender, FAU v/ Tordenskjolds gate skole, Foreningen

Posebyen og Posebyen vel at det beste er å stenge for all trafikk. Samfundet skole peker på at stenging kan føre til mer trafikk forbi deres skole.

Administrasjonen mener fortsatt at enveiskjøring av øverste kvartal av Holbergs gate er den gunstigste løsningen, med følgende begrunnelse:

- Dagens ÅDT (ca. 1000, fordelt 70% sørgående og 30% nordgående) i denne delen av Holbergs gate blir ved stenging av Holbergs gate mot Tordenskjolds gate ekstratrafikk i andre tilknyttede gater.
- Den andelen av trafikk som går nordover ved enveiskjøring vil i all hovedsak svinge mot venstre, da spesielt på morgenen. Ved å flytte gangfeltet i Tordenskjolds gate til østsiden av krysset unngår man i de fleste tilfeller at bilene fra Holbergsgate må krysse gangfeltet. Stenger man gata helt tvinger man da en del av disse til å kjøre via Elvegata og deretter krysse gangfeltet i Tordenskjolds gate.
- Ved å stenge Holbergs gate som i Kronprinsens gate ved Tordenskjolds gate, må biler som skal inn her snu i gata. Rygging i gata medfører trafikkfare. Stenger man gata i den enden for biltrafikk vil også myke trafikanter ha lavere terskel for å bevege seg ut i denne veibanen.
- Det blir etablert fartsdempende tiltak i Tordenskjolds gate uavhengig av hvilken løsning man lander på.

Enveiskjøring av øverste kvartal av Holbergs gate, med tillatt utkjøring til Tordenskjolds gate, kombinert med å fjerne parkering på begge sider av Holbergs gate i dette kvartalet, flytting av fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate nordøst for Holbergs gate, samt bedre belysning av fotgjengerkryssingen vil samlet sett bedre trafiksikkerheten vesentlig for et kryss som i dag oppleves svært utrygt.

Fjerne parkering i Kronprinsens gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate
Ved behandling av *Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen* vedtok by- og stedsutviklingsutvalget i 2023 at det skulle bes spesielt om innspill til om det øverste kvartalet av Kronprinsens gate skulle gjøres parkeringsfri. Det er kommet innspill som støtter både å fjerne og å beholde parkeringsplassene. Kronprinsens gate i dette kvartalet er markert med fortau som skal bevares. Parkeringsplassene her er i dag skiltet som avgiftparkering. Administrasjonen ser det kan være behov for plasser som kan benyttes av besøkende til bl.a. Kvartal 6, og foreslår derfor ikke å fjerne disse plassene.

Gatetun i Gyldenløves gate

Gjennom prosessen har det blitt spilt inn ønske fra beboere om å fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate og etablere gatetun. Da by- og stedsutviklingsutvalget behandlet forslag til *Bestemmelser for boligsone 1*, vedtok utvalget at «Det bes spesielt om innspill på å fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergs gate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her».

Tematikken «gatetun i Gyldenløves gate» har skapt sterkt engasjement i flere grupperinger. Av dem som fikk gehør for sine innspill via by- og stedsutviklingsutvalgets vedtak, ønsker noen å ha gatetunet som rent uteoppholdsareal, mens andre har spilt inn at de ønsker gatetun både for opphold og parkering for sine biler. Posebyen vel og Foreningen Posebyen har argumentert for forslaget om gatetun. Samtidig er det en rekke beboere i gata og tilstøtende gater som på ingen måte ønsker å fjerne parkeringsplasser i Gyldenløves gate – de ønsker å ha det som i dag, med boligsoneparkering i gata. De påpeker ellers at velforeningen i denne sammenhengen ikke taler deres sak. I innspill til bestemmelser for Boligsone 1 oppgir Posebyen vel at det er ulike meninger blant beboere og foreslår prøveordninger.

I parallell-nabogata Rådhusgata fjernes alle 34 parkeringsplassene for å prioritere gata som hovedsykkelgate og redusere konflikter mellom ulike trafikantgrupper. Å skulle fjerne ytterligere 58 plasser i Gyldenløves gate, av hensyn til enkelte beboeres innspill om å fjerne parkering og etablere gatetun/ oppholdsareal, som altså er svært omdiskutert blant ulike beboergrupper, anbefales ikke. Administrasjonen mener dette kan gi en underdekning av gateparkering i denne delen av boligsonen/ planområdet. Om

man på et senere tidspunkt vil vurdere parkeringsbehovet annerledes, er områdereguleringen fleksibel, og det kan utarbeides teknisk plan og landskapsplan for gata med en annen løsning enn det som menes å være den beste løsningen ved vedtakstidspunktet. En viktig føring for gata er imidlertid at det historiske fortauet og rennestein skal bevares.

Posebyen vel har spilt inn ønske om å gjennomføre prøveordninger for Gyldenløves gate som gatetun på grunn av ulike meninger blant beboere. Dette kan i så fall gjennomføres iht. skiltplan som må tilfredsstille krav Statens vegvesen, håndbok N300:

Skilt 540 (gatetun) skal bare anvendes for gater hvor det er iverksatt spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikanter hvor all kjøring skjer på fotgjengernes vilkår. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning, flere gater, eller kvartaler.

Før skilt 540 settes opp, skal følgende betingelser være oppfylt:

1) Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk.

2) Innenfor sonen skal det ikke være lengre kjøreavstand enn 300 m langs den mest hensiktsmessige veg ut av sonen.

3) Gatene i området skal være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau). Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil.

4) Gatene i området skal være slik utformet at det blir lav kjørehastighet, men samtidig slik at alle kjøretøykategorier med behov for å kjøre kan komme fram.

5) Parkeringsplasser skal være spesielt markert med skilt slik at parkeringsreguleringen kan håndheves.

6) Inn- og utkjøringstilknytning til vegnettet utenom området skal skje ved kryssing av kantstein.

Dersom Gyldenløves gate skal skiltes som gatetun, må det søkes fravik fra kravene i håndbok N300, selv om det er et prøveprosjekt.

Administrasjonen har også åpnet for at i forbindelse med arrangementer kan gater stenges helt eller delvis stenges kortvarig. Arrangør må da sørge for å ha de nødvendige tillatelser på plass og sørge for god informasjon til berørte naboer med tanke på parkering og nødvendighet atkomst til eiendommene.

Trafikkmønster; enveiskjøring av flere gater – gjennomgangstrafikk – letekjøring
By- og stedsutviklingsutvalget vedtok ved utleggelse til offentlig ettersyn at «Det bes spesielt om innspill på løsninger som hindrer gjennomgangstrafikk i Posebyen, inkludert enveiskjorte gater».

Planforslaget redegjør for eksisterende og framtidig trafikkmønster. Planen foreslår kun én ny enveiskjøring, i øverste kvartal av Holbergs gate (se eget punkt over).

Trafikkmønsteret i planområdet er også et tema det har vært stort engasjement rundt. I sitt høringsinnspill foreslår Foreningen Posebyen enveiskjorte gater i hele Posebyen, unntatt Tordenskjolds gate og Elvegata (toveis), Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate (bilfri) og Gyldenløves gate mot Elvegata (bilfri). En beboer i Gyldenløves gate foreslår Gyldenløves gate enveiskjørt i motsatt retning av Skippergata stedet for gatetun. Næringsdrivende ønsker på sin side minst mulig endring av kjøremønsteret – men foreslår Rådhusgata enveiskjørt for å beholde parkeringsplasser.

En beboer spilte inn ønske om kjøreforbud på enkelte tider av døgnet.

Posebyen vel og Foreningen Posebyen argumenterer for at Posebyen primært er et boområde, og at og at hele området bør skiltes med kun kjøring til eiendommene tillatt.

Administrasjonen er opptatt av at gatenettet i Posebyen er en del av byen og har flere funksjoner enn et rent bomiljø. Skilting med kun kjøring til eiendommene vil ikke være mulig å håndheve og vil ikke bli godkjent av skiltmyndigheten. Skilting for å hindre innkjøring for spesielle gruppe er ikke mulig i henhold til regelverk for skilting.

Administrasjonens vurdering er at enveisregulering fører til lengre kjørelengder for de som bor i/ skal til og fra Posebyen. Enveisregulering er et forbudsskilt som bare benyttes

når reguleringen er nødvendig for trafiksikkerhet, trafikkavvikling eller veiens omgivelser, når det blir forstått og respektert og kan håndheves. Skiltene blir lite respektert samtidig som Politiet ikke har ressurser til å håndheve. Kjøring mot skilt fører til mange trafikkfarlige situasjoner. Kommunen har diskutert enveisregulering i egne møter med Politiet og Statens vegvesen som skiltmyndighet. Med unntak av Holbergs gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate, hvor enveisregulering anbefales av hensyn til trafiksikkerhet på skolevei, vil ikke ytterligere enveisregulering godkjennes. Ut fra målet om å redusere trafikk er det heller ikke ønskelig å enveisregulere gater for å kunne opprettholde antall parkeringsplasser.

Når antall parkeringsplasser reduseres, frykter beboere økt letekjøring. Administrasjonen er av den oppfatning at når antall parkeringsplasser reduseres redusert over tid, samtidig som tidsavgrensning på boligsonetiden endres, vil dette gi en løsning som totalt sett ikke vil gi mer letekjøring i Posebyen. Når antall plasser reduseres, vil sannsynligvis på sikt også færre bruke området til parkering.

Oppheving av gjeldende plan

Områdereguleringen vil legge seg over og gjelde foran deler av eksisterende reguleringsplaner. Det er i prosessen vurdert om hele eller deler av ulike eldre bebyggelse- og reguleringsplaner skal oppheves. Bebyggelsesplan for fortau i Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate (plan id 789) ble vedtatt i 2000, og viser en detaljløsning for gatestrekket med parkering og kjørefelt som aldri har blitt opparbeidet. Denne bebyggelsesplanen anbefales opphevet, slik at fremtidig opparbeidelse styres gjennom gatebruksplan for Posebyen - områderegulering.

Oppsummert

Byutviklingsdirektøren vurderer at forslag til gatebruksplan viser gode løsninger for de gatene hvor det er foreslått konkrete tiltak, fordi:

- En reduksjon av 140 parkeringsplasser gir plass til utvidelse av fortau og bedre fremkommelighet for sykkel.
- Færre parkeringsplasser vil redusere trafikkmengden og gjennomkjøring i Posebyen. Dette gir et godt utgangspunkt for et bedre bomiljø.
- En utvidet møbleringssone mot boligene gir bedre plass og fleksibilitet for beboere til å bruke og pynte opp langs egen husvegg med møbler og beplantning.
- Å flytte syklistene fra fortau til kjørebane i Rådhusgata og Elvegata tar bort konflikt mellom boligenes inngangspartier og sykkeltrafikk.
- Tiltakene som er foreslått i Holbergs gate med utvidet fortau, vesentlig redusert antall parkeringsplasser og enveiskjøring av øverste kvartal mot Tordenskjolds gate vil gi en mer gåvennlig gate og trafiksikker skolevei.
- Øvrige tiltak som er foreslått ved Kutorvet, plassen ved Christian Quart broa og ny plass ved Elvegata og Tordenskjolds gate er både hensiktsmessige for trafikkbildet og trafiksikkerheten og vil gi byrom med gode kvaliteter som er prioritert for folk og ikke biler. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.
- Planforslaget prioriterer en trafiksikker løsning for hovedsykkelnettet i Elvegata og Rådhusgata og trafiksikker skolevei gjennom Holbergs gate. I tillegg er det som beskrevet over lagt inn flere tiltak som samlet sett gir et triveligere og mer trafiksikkert gatemiljø.

Byutviklingsdirektøren vurderer at gatebruksplan for Posebyen – områderegulering svarer godt ut de overordnede målene som er satt for planarbeidet, og anbefaler at planen vedtas.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør
Sign.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Sign.

Vedlegg:

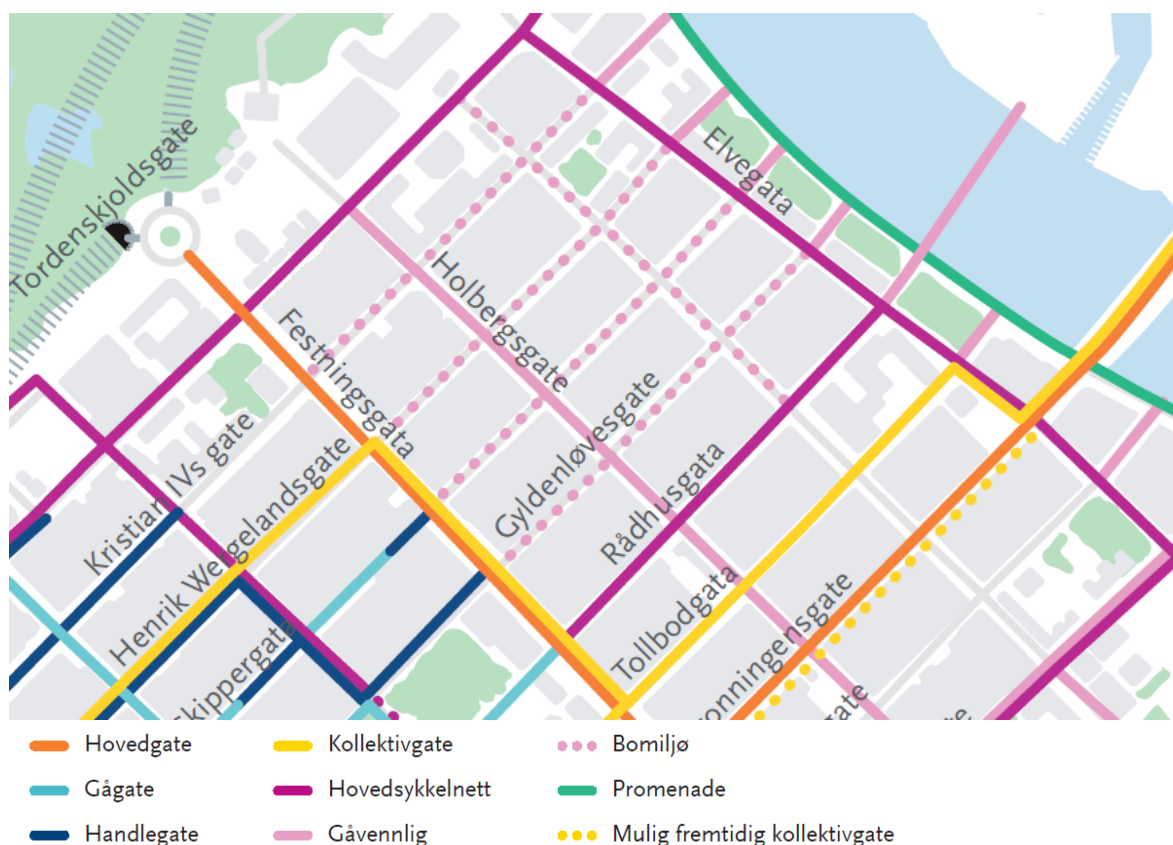
- 01 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - plankart - 23.01.2023
- 02 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - reguleringsbestemmelser - 16.05.2024
- 03 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - planbeskrivelse - 16.05.2024
- 04 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - illustrasjonsplan - 16.05.2024
- 05 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - situasjonsplan - 16.05.2024
- 06 Gatebruksplan for Posebyen - eksisterende kjøreretninger - 02.01.2023
- 07 Gatebruksplan for Posebyen - planlagte kjøreretninger - 02.01.2023
- 08 Gatebruksplan for Posebyen - sjekkliste for risiko og sårbarhet - 09.01.2023
- 09 Rapport - Posebyen - Treregister
- 10 Ta vare på Posebyen - hefte 1993+1998
- 11 Gatebruk og parkering i Kvadraturen - barn og unge gir innspill - 2016
- 12 Oppsummering - innspill til planoppstart
- 13 Innspill til planoppstart
- 14 Vedtak om offentlig ettersyn - BSU 09.02.2023
- 15 Notat - oppfølging av bsu-vedtak
- 16 Høringsinnspill - gatebruksplan og boligsone - oppsummert og kommentert
- 17 Høringsinnspill - gatebruksplan og boligsone - samlet
- 18 Oppsummering - medvirkningsmøter

BAKGRUNN FOR SAKEN

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering fremmes av Kristiansand kommune. Planens prosjektgruppe består av Ingeniørvesenet, Parkvesenet, Plan og bygg og byantikvar. Samarbeidsgruppe sentrum og Posebyen vel er planens referansegruppe.

Gatebruk i Kvadraturen ble behandlet som en endring av temakart gatebruk til kommunedelplan for Kvadraturen og ble vedtatt av bystyret 21.06.2017. Vedtakspunkt 2 h ble vedtatt enstemmig og lød som følger:

«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 området utsettes med unntak av sykkeltraseene.»



Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet med dette vedtaket som utgangspunkt.

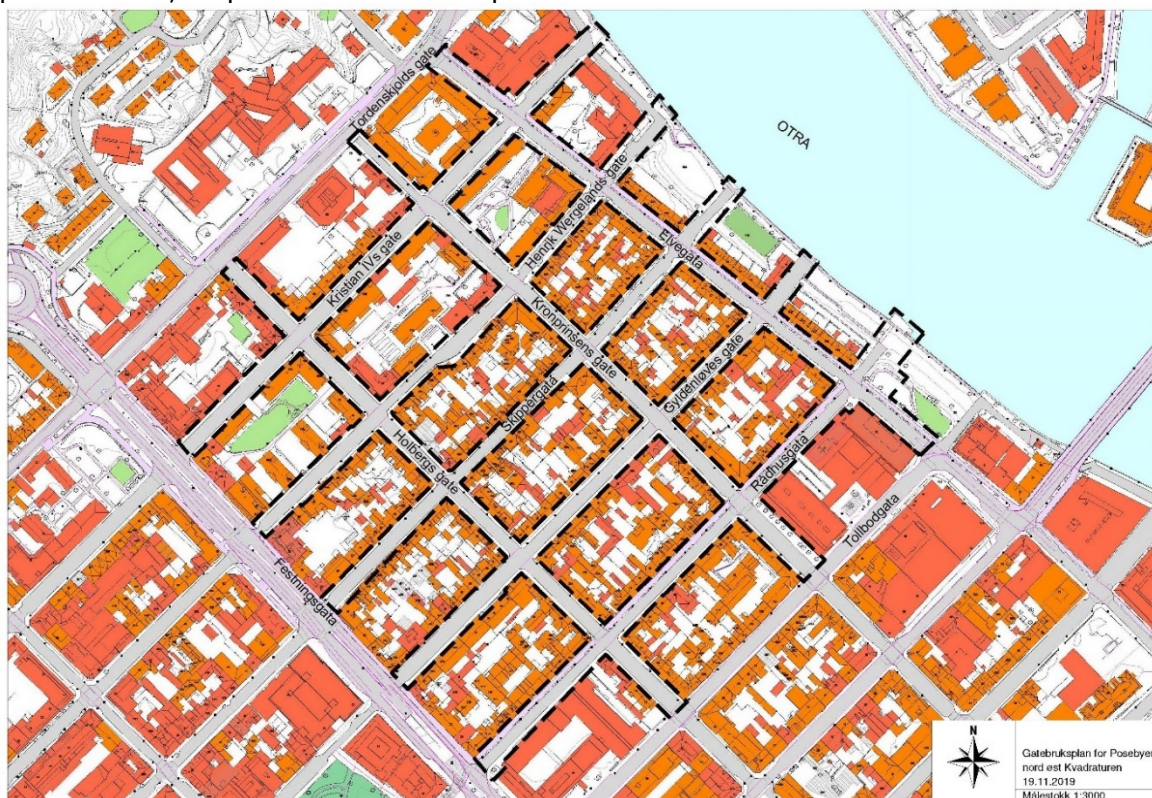
Det er en utfordring at gjeldende reguleringsplaner viser detaljerte gateløsninger/tverrsnitt. Byens behov og anbefalte løsninger for gatebruk har endret seg med tiden. Kommunen trenger en reguleringsplan for å hjemle nye hensiktsmessige gatetverrsnitt, slik at plangrunnlaget er oppdatert før gravearbeider igangsettes.

I Rådhusgata skal vann- og avløpsnett oppgraderes. VA-prosjektet er allerede finansiert, og ombygging av denne gata er prioritert. VA-anlegg i resten av Posebyen er oppgradert i løpet av de siste årene.

Neste gate som opparbeides når finansiering er avklart over kommunens budsjetter er Holbergs gate. Denne er hovedatkomst for elever til Tordenskjolds gate skole og er derfor prioritert. Ut over disse to gatene vil fremtidige økonomiplaner i kommunen styre finansiering av og mulighet for ombygging av gatesnitt.

Dagens situasjon

Planområdet tar med seg det kommunale gatenettet avgrenset av Otra, Tordenskjolds gate, Festningsgata og Tollbodgata. For ytterligere beskrivelse av og begrunnelse for planområdet, se planbeskrivelsen kapittel 2.



Planens innhold

Plankartet er utarbeidet slik at gatene er gitt generelt samferdselsformål, og bestemmelsene henviser til at vedlagt illustrasjonsplan skal legges til grunn for utarbeidelse av felles teknisk plan og landskapsplan. Trær og fortau som skal bevares er vist med hensynssoner.

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 140 parkeringsplasser fjernet, fortau utvides for fotgjengere, og fremkommelighet for sykkel bedres i hovedsykkelnettet. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.

Hovedprinsippene som skal legges til grunn for fremtidige planer og opparbeidelse er vist i vedlagt illustrasjonsplan og nedfelt i forslag til bestemmelser. For Rådhusgata, Holbergs gate og Kronprinsens foreslås det endringer på gatetverrsnittet i hele gatenes lengde innenfor planområdet. Rådhusgata og Holbergs gate er de gatene som prioriteres for opparbeidelse. I Rådhusgata skal VA-anlegg skiftes ut, og det er nødvendig med forbedringer for både gående, syklende og beboere. Holbergs gate er prioritert skolevei til Tordenskjolds gate skole. For de øvrige gatene viser illustrasjonsplanen mulige løsninger, men dette er opparbeidelser som ligger et stykke fram i tid. Fremtidig felles landskapsplan og teknisk plan for hele gateløp må avklare endelig løsning.

I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det å:

- fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata,
- fjerne parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate,
- innsnevre kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og etablere en plass med trær og sittemuligheter.
- omskape plassen som forbinder Rådhusgata og Elvegata med Christian Quart broa fra et kryss til et byrom.

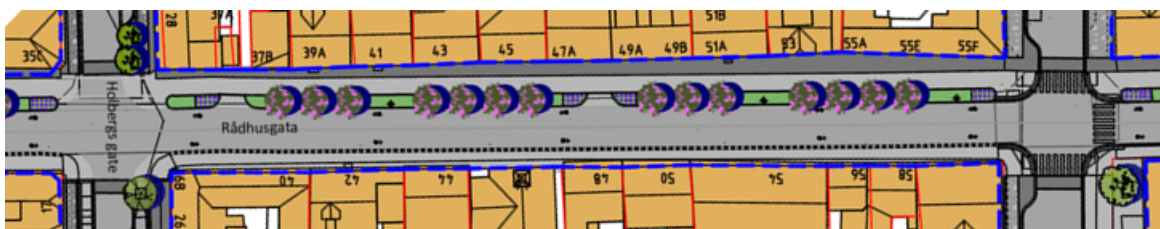
Rådhusgata

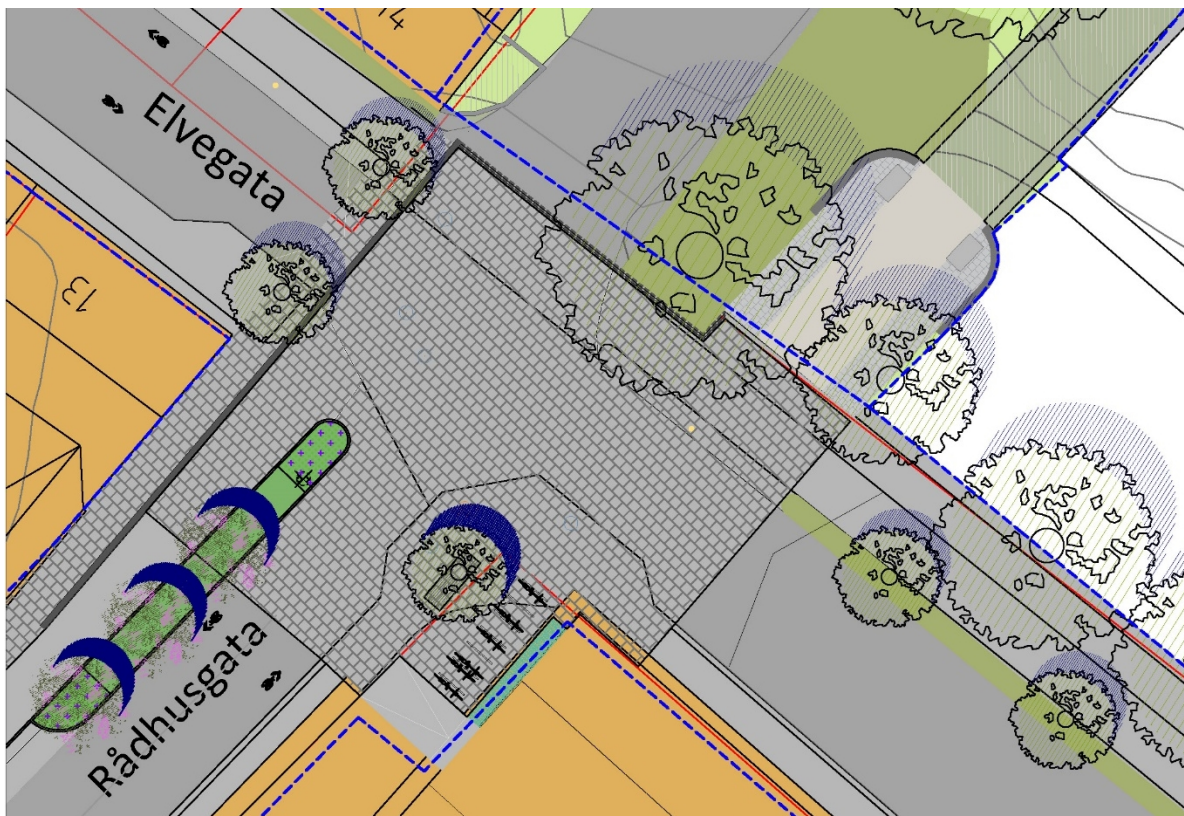
Gatetverrsnittet som foreslås i planen er bygget opp slik fra vest mot øst:

- Møbleringssone av varierende bredde nærmest husvegg. Alle eksisterende trapper ligger innenfor møbleringssonen.
- 2,5 m bredt fortau for gående der det i dag er gang/sykkel. Det vil her være tillatt å sykle for barn/de som føler seg utrygge.
- 2 m bred grønn rabatt hvor det plantes nye kirsebærtrær. Ellers i rabatten vil det plantes felt med lave busker innimellom større felt med gress.
- 6 m bred kjørebane for toveis trafikk for bil og sykkel.
- Fortau i varierende bredde, eksisterende fortau beholdes.
- For å tydeliggjøre sambruk av kjørearealet vil gata markeres med delesymbol.



Utsnitt av illustrasjonsplan for Rådhusgata.





Illustrasjonsplanen viser hvordan krysset Rådhusgata – Elvegata omdefineres fra kryss til byrom ved hjelp av et helhetlig gategulv og nye trær.

Holbergs gate

I kvartalet mellom Tollbodgata og Rådhusgata foreslås det å beholde tosidig parkering. Her har gata god bredde, så det er likevel plass til å utvide fortauet noe. Ved hjørnet mot Rådhusgata erstattes to parkeringsplasser med nedgravde avfallskontainere.

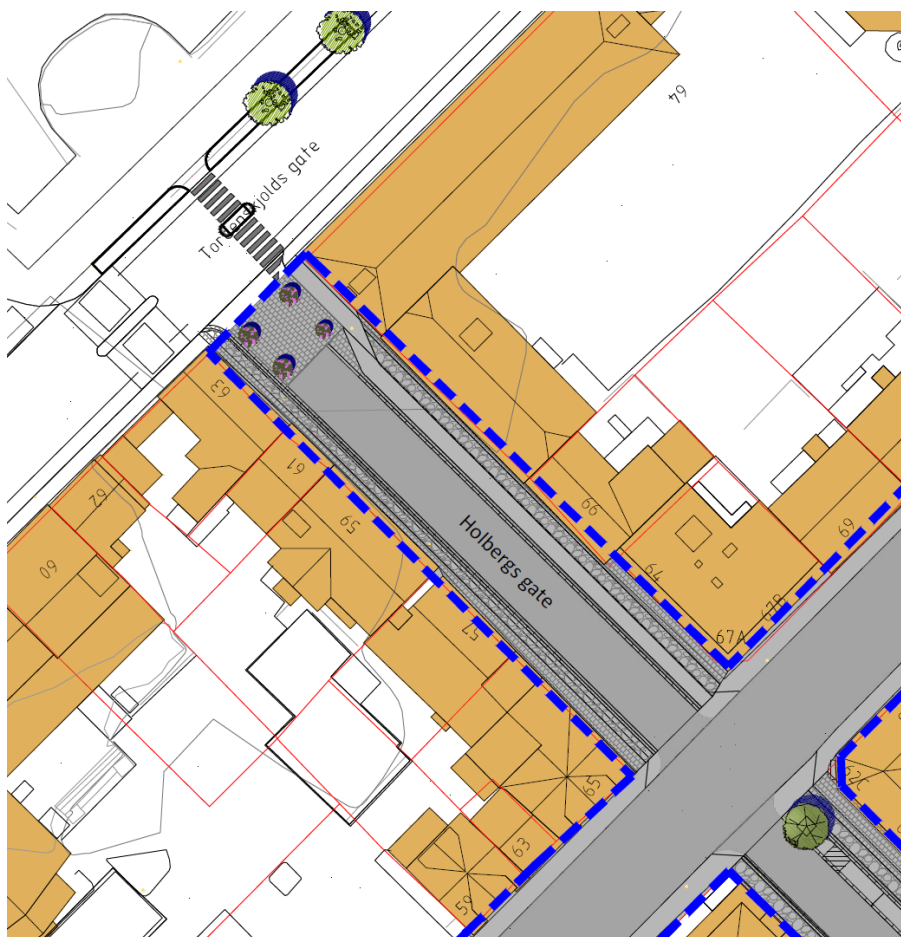
Mellom Rådhusgata og Kristian IVs gate foreslås parkeringsplassene på vestsiden av gata fjernet, samtidig som fortauet på gatas østside utvides til 3,5-4 m. Dette bedrer forholdene for gående, huseierne får en større møbleringssone mot husene, det blir plass til trær i fortausutvidelsene, og gata vil oppleves mindre trafikkert og triveligere.



Nytt forslag til utforming av Holbergs gate. Utsnitt vist mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate.

Det øverste kvartalet mot Tordenskjolds gate og kryssing av denne oppleves i dag som svært utrygt og lite trafiksikkert. Samtidig er krysset svært mye brukt av elever til Tordenskjolds gate skole. I dette kvartalet foreslås parkering fjernet på begge sider av

Holbergs gate, slik at det blir mer oversiktlig inn mot kryssing av Tordenskjolds gate. I tillegg foreslås dette strekket av Holbergs gate enveiskjørt med tillatt utkjøring til Tordenskjolds gate, og innkjøring forbudt fra Tordenskjolds gate. Fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate flyttes nordøst for Holbergs gate, slik gående på fortauet langs Holbergs gates nordøstside kan fortsette rett frem, over Tordenskjolds gate. Dette følges også opp i detaljregulering av Kvartal 71, som har med seg Lømslands vei og videre atkomst til Tordenskjolds gate skole i sitt planområde. Tiltakene kan gjennomføres etter skiltvedtak uten øvrig opparbeidelse av Holbergs gate. Med grepene som foreslås, vil situasjonen bedres vesentlig.



Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser ny opparbeidelse av Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate.

Kronprinsens gate

I Kronprinsens gate foreslås det å fjerne parkering og utvide fortauet på gatens nordøstside. Ensidig parkering på gatens sørvestside beholdes. I kvartalet mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate åpner gata seg mot parkrommet mellom bebyggelsen. Her foreslås det å beholde tosidig parkering langs gata for blant annet å hensynta kundeparkering til dagligvaren.



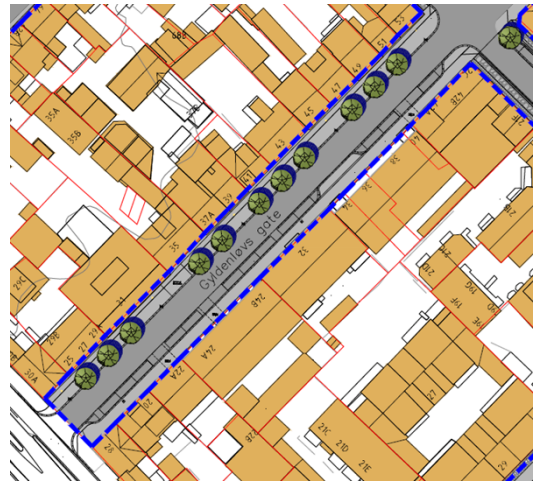
Utsnitt av illustrasjonsplan for hele Kronprinsens gate.

I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det å fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata, fjerne parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate, samt innsnevring av kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og tilhørende etablering av en plass med trær og sittemuligheter.

Gyldenløves gate



Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Foto fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for ny gateprofil til høyre.



Kutorvet – Henrik Wergelands gate



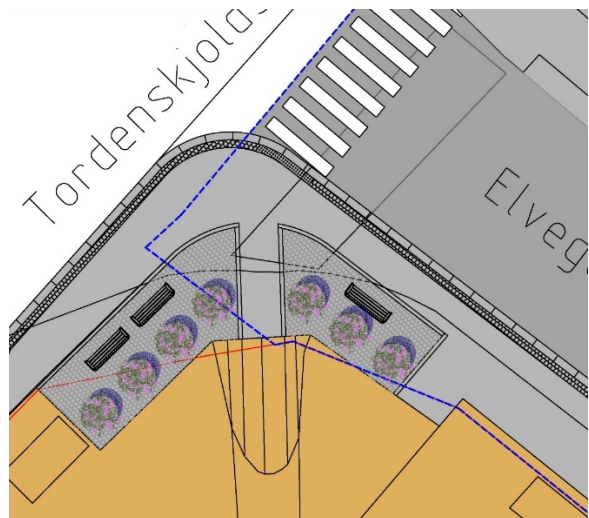
Kutorvet i Henrik Wergelands gate. Foto fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for ny opparbeidelse av Kutorvet til høyre.



Elvegata/Tordenskjolds gate.



Elvegata mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for opparbeidelse av krysset og ny plassdannelse til høyre.



PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

For vurdering av planarbeidet opp mot overordnede planer vises det til planbeskrivelsen kapittel 3.

Tidligere saksgang

Temakart gatebruk til kommunedelplan for Kvadraturen ble vedtatt av bystyret 21.06.2017. Dette ligger til grunn for utarbeidelsen av gatebruksplan for Posebyen.

By- og miljøutvalget vedtok plan for Rådhusgata 19.04.2018. Posebyen vel klaget på vedtaket og begrunnet klagen med at det først måtte lages en helhetlig plan for Posebyen i tråd med Bystyrets vedtak ved behandling av Gatebruksplan for Kvadraturen 21.06.2017. Det ble besluttet å ta velets klage til følge og planen ble satt på vent i påvente av den helhetlige planen.

Andre aktuelle saker i området

Kvartal 71 er under planlegging, og har med Tordenskjolds gate i sitt planområde. Kryss Holbergs gate/ Tordenskjolds gate/ Lømslands vei er en viktig del av skoleveien til Tordenskjolds gate skole. Det er viktig at løsningen for kryssing av Tordenskjolds gate og kobling til videre gatenett på begge sider samordnes.

Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen er revidert parallelt med gatebruksplanen og ble sendt på høring samtidig. Mens gatebruksplanen viser omfang av parkeringsplasser, foreslår *Bestemmelsene for boligsone 1* bruk av dem (boligsoneparkering, avgiftsparkering, HC-parkering, kundeparkering mv). I tabellen under er det kort oppsummert hvilke problemstillinger som håndteres/omtales/diskuteres i hvilken sak:

Gatebruksplan for Posebyen	Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen
- Antall parkeringsplasser som fjernes - Gatetverrsnitt - Enveiskjøring eller stenging av Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate - Gateparkering i Kronprinsens gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate - Gatetun i Gyldenløves gate mellom Holbergs gate og Elvegata - Trafikkmønster	- Avgrensning av boligsone - Fordeling av avgifts- og boligsoneparkering - Tidsavgrensning på boligsoneparkering - Tidsavgrensning på avgiftsparkering - Antall HC-plasser - Gatetun i Gyldenløves gate (prøveordning) - Plasser for bildeleordning - Ladeplasser

Gatebruksplanen er en områderegulering, som er en overordnet plan med stor grad av fleksibilitet, og som viser hovedgrepene for gatebruken. Det er i *Bestemmelsene for boligsone 1* at fordeling og tidspunkt for bolig- og avgiftsparkering og øvrig disponering av parkeringsplasser håndteres.

Melding om oppstart

Planarbeid ble varslet igangsatt 03.12.2019 med frist for innspill 31.01.2020. Det kom inn 25 innspill, som er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Offentlig ettersyn

By- og stedsutviklingsutvalget vedtok å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn i møte 09.02.2023. Det ble fattet flere delvedtak om ulike tema som skulle høres særskilt. Administrasjonen utarbeidet et notat til høringen som omtalte de ulike delvedtakene. Dette følger også saken til sluttbehandling, *15 Notat – oppfølging av bsu-vedtak*.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 11.03.2023 – 15.10.2023. Høringsfristen ble utvidet for å samordnes med *Bestemmelser for boligsone 1 Posebyen*. Hensikten var at høringspartene kunne ta stilling til begge disse sakene samtidig. Til sammen kom det inn 98 innspill til disse to sakene. Ettersom innspillene i stor grad er innom tema som er relevante for begge saker, er de oppsummert og kommentert i ett felles dokument som legges ved begge sakene, *16 Høringsinnspill oppsummert og kommentert*.

Følgende tema gikk igjen i innspillene, som drøftes under Plan og byggs vurdering av planforslaget:

- Antall parkeringsplasser som fjernes
- Prioritering av myke trafikanter
- Holbergs gate; enveiskjøring eller stenging av trafikk i øverste kvartal
- Kronprinsens gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate parkeringsfri
- Gatetun i Gyldenløves gate
- Trafikkmønster; enveiskjøring av flere gater – gjennomgangstrafikk – letekjøring

I tillegg handlet mange innspill om følgende tema som tas opp i sak om boligsone 1:

- Boligsone, med atskilte plasser for avgiftsparkering og boligparkering (som foreslått) eller som i Murbyen, der alle bruker samme parkeringsplasser.
- Fordeling av avgifts- og boligsoneparkering
- Bosonetid
- HC-plasser
- Hastighet

Endringer etter offentlig ettersyn

Det er gjort mindre justeringer i bestemmelsene for å imøtekomme fylkeskommunens innspill ang. kulturmiljø. Ut over dette er ikke planen endret. Områdereguleringen er en overordnet plan med stor grad av fleksibilitet, og det er i boligsonebestemmelsene at tidspunkt for bolig- og avgiftsparkering og øvrig disponering av parkeringsplasser håndteres. I videre detaljplanlegging gjennom felles teknisk plan og landskapsplan vil detaljløsningene for den enkelte gate vises, og dette vil gjøres når ev. ombygging blir aktuelt. Foreløpig er det Rådhusgata og Holbergs gate som er prioritert.

Ekstern medvirkning

Før offentlig ettersyn ble det avholdt tre møter med Posebyen vel, i tillegg til åpent informasjonsmøte (2020) og åpent medvirkningsmøte (2022).

I høringsperioden avholdt administrasjonen egne møter med Posebyen vel, Foreningen Posebyen og næringsdrivende. I tillegg ble alle grunneiere og naboer invitert til åpen kontordag, der administrasjonen deltok for å svare på spørsmål til høringsforslagene. På åpen kontordag møtte det opp ca 15 beboere.

Fordi det kom inn svært mange innspill til høring av gatebruksplan for Posebyen og *Bestemmelser for boligsone 1*, og det er mange (motstridende) meninger, inviterte administrasjonen ulike interessenter og beboere i Posebyen til medvirkningsmøte 13. mars 2024. Deltakere med ulike utgangspunkt og interessefelt ble satt sammen i grupper og diskuterte de ulike temaene som inngår i de to prosessene.

Administrasjonens hovedinntrykk etter medvirkningsmøtet 13. mars er at beboernes ønske om boligsoneparkering «så lenge som mulig, og helst 24/7», er problematisk for aktører som samler store folkemengder – og omvendt; det oppleves problematisk for beboere at forsamlingsaktørene bruker Posebyen til parkering. Også næringsdrivende og beboere har ulike behov. Ut fra diskusjonen rundt bordene, kan det høres ut som at et grep som kan ivareta de ulike partenes behov best mulig er en forenkling av systemet; enten ved at både beboere og besøkende kan benytte seg av de samme plassene, som i boligsone 4 (Murbyen) eller ved en forenkling av systemet ved at hele kvartallengder inneholder samme type parkering. Det ble også spilt inn ønske om at de samme tidene

skal gjelde for betalingsparkering i Posebyen som i citydelen og Murbyen. Dette er i hovedsak temaer som håndteres i sak om *Bestemmelser for boligsone 1*.

Møtene er oppsummert i eget vedlegg og planbeskrivelsen kapittel 7.

Intern medvirkning

Planen er utarbeidet i samarbeid mellom Plan og bygg, Ingeniørvesenet, Parkvesenet og Byantikvaren. I tillegg er samarbeidsgruppa orientert i forbindelse med planoppstart.

Etter offentlig ettersyn, og før politisk saksbehandling er planforslaget presentert for og lagt fram i eldrerådet, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdommens bystyre v/by og stedskomiteen.

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Det er mange ulike ønsker for gatebruken i Posebyen. Det er i utarbeidelsen av planen gjennomført flere medvirkningsmøter og det har vært et stort engasjement i nærmiljøet. Kommunen har mottatt mange gode innspill både fra beboere og studenter ved UiA som har engasjert seg i arbeidet med utarbeidelse av planen. Innspill som er fremført i møter og innspill til planarbeidet har pekt i ulike retninger, men felles for de er ønske om bedre tilrettelegging for et forbedret bomiljø. For å imøtekomme dette legger planforslaget opp til bredere fortau, tilrettelegging for møbleringssoner langs boligene, mulighet for mer grønt og tiltak som skal gi mindre trafikk.

Plan og bygg vurderer at forslag til gatebruksplan viser gode løsninger for de gatene hvor det er foreslått konkrete tiltak, fordi

- En reduksjon av 140 parkeringsplasser gir plass til utvidelse av fortau og bedre fremkommelighet for sykkel.
- Færre parkeringsplasser vil redusere trafikkmengden og gjennomkjøring i Posebyen. Dette gir et godt utgangspunkt for et bedre bomiljø.
- En utvidet møbleringssone mot boligene gir bedre plass og fleksibilitet for beboere til å bruke og pynte opp langs egen husvegg med møbler og beplantning.
- Å flytte syklistene fra fortau til kjørebane i Rådhusgata og Elvegata tar bort konflikt mellom boligenes inngangspartier og sykkeltrafikk.
- Tiltakene som er foreslått i Holbergs gate med utvidet fortau, vesentlig redusert antall parkeringsplasser og enveiskjøring av øverste kvartal mot Tordenskjolds gate vil gi en mer gåvennlig gate og trafiksikker skolevei.
- Øvrige tiltak som er foreslått ved Kutorvet, plassen ved Christian Quart broa og ny plass ved Elvegata og Tordenskjolds gate er både hensiktsmessige for trafikkbildet og trafiksikkerheten og vil gi byrom med gode kvaliteter som er prioritert for folk og ikke biler. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.
- Planforslaget prioriterer en trafiksikker løsning for hovedsykkelnettet i Elvegata og Rådhusgata og trafiksikker skolevei gjennom Holbergs gate. I tillegg er det som beskrevet over lagt inn flere tiltak som samlet sett gir et triveligere og mer trafiksikkert gatemiljø.

Antall parkeringsplasser som fjernes

Mange beboere, samt menigheter/virksomheter som har større forsamlinger innenfor og like utenfor planområdet har spilt inn at de mener at antall parkeringsplasser som fjernes er for høyt. På den annen side er det også organisasjoner (som Foreningen Posebyen, Framtiden i våre hender og Syklistenes landsforening) og beboere som er positive til å fjerne parkeringsplasser for å prioritere gående og syklende.

Gatebruksplanen foreslår en reduksjon på 140 parkeringsplasser, fra 554 til 414. Parkeringsplassene vil ikke fjernes før det er avsatt midler til å bygge om gatene. I første omgang er det Rådhusgata, hvor 34 parkeringsplasser fjernes, som skal bygges om i

forbindelse med at vann- og avløpsnettet skal oppgraderes. Deretter er det ombygging av Holbergs gate som vil prioriteres av hensyn til trafiksikker skolevei. Her faller 55 plasser bort. Fjerning av parkeringsplasser vil skje suksessivt, slik at brukere av parkeringsplassene vil ha tid til å venne seg til ny situasjon. Administrasjonen vurderer at antallet som fjernes er akseptabelt. Disponeringen av gjenværende parkeringsplasser (boligsoneparkering, avgiftsparkering, HC-parkering, ladeplasser, tidspunkt for boligsone/avgift mv.) inngår i sak om boligsone 1.

Prioritering av myke trafikanter

Overordna myndigheter og organisasjonene som nevnt i punktet over peker på at det er svært positivt at myke trafikanter prioriteres. Også enkelte beboere framhever dette poenget. Å redusere konflikter mellom trafikantgrupper og redusere antall parkeringsplasser og tilhørende bilkjøring bidrar i seg selv til å prioritere myke trafikanter.

Holbergs gate; enveiskjøring eller stenging av trafikk i øverste kvartal

I tråd med by- og stedsutviklingsutvalgets vedtak, skulle det høres både enveiskjøring og stenging av trafikk i øverste kvartal av Holbergs gate. Enveiskjøring lå inne i planforslaget, mens stenging er vurdert av administrasjonen i vedlegg 15 *Notat – oppfølging av bsu-vedtak*. Det er kommet innspill som spriker i ulike retninger. Mens Samfundet skole, næringsdrivende, beboere i Holbergs gate og Statsforvalteren mener enveiskjøring er et svært godt grep for å bedre trafiksikkerheten på skoleveien, mener andre, som Fremtiden i våre hender, FAU v/ Tordenskjolds gate skole, Foreningen Posebyen og Posebyen vel at det beste er å stenge for all trafikk. Samfundet skole peker på at stenging kan føre til mer trafikk forbi deres skole.

Administrasjonen mener fortsatt at enveiskjøring av det øverste kvartalet av Holbergs gate er den gunstigste løsningen, med følgende begrunnelse:

- Dagens ÅDT (ca 1000, fordelt 70% sørgående og 30% nordgående) i denne delen av Holbergs gate blir ved stenging av Holbergs gate mot Tordenskjolds gate ekstratrafikk i andre tilknyttede gater.
- Den andelen av trafikk som går nordover ved enveiskjøring vil i all hovedsak svinge mot venstre, da spesielt på morgenen. Ved å flytte gangfeltet i Tordenskjolds gate til østsiden av krysset unngår man i de fleste tilfeller at bilene fra Holbergsgate må krysse gangfeltet. Stenger man gata helt tvinger man da en del av disse til å kjøre via Elvegata og deretter krysse gangfeltet i Tordenskjolds gate.
- Ved å stenge Holbergs gate som i Kronprinsens gate ved Tordenskjolds gate, må biler som skal inn her snu i gata. Rygging i gata medfører trafikkfare. Stenger man gata i den enden for biltrafikk vil også myke trafikanter ha lavere terskel for å bevege seg ut i denne veibanen.
- Det blir etablert fartsdempende tiltak i Tordenskjolds gate uavhengig av hvilken løsning man lander på.

Enveiskjøring av øverste kvartal av Holbergs gate, med tillatt utkjøring til Tordenskjolds gate, kombinert med å fjerne parkering på begge sider av Holbergs gate i dette kvartalet, flytting av fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate nordøst for Holbergs gate, samt bedre belysning av fotgjengerkryssingen vil samlet sett bedre trafiksikkerheten vesentlig for et kryss som i dag oppleves svært utrygt.

Fjerne parkering i Kronprinsens gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate

Ved behandling av bestemmelser for boligsone 1 Posebyen vedtok by- og stedsutviklingsutvalget at det skulle bes spesielt om innspill til om det øverste kvartalet av Kronprinsens gate skulle gjøres parkeringsfri. Christianssands byselskab, som bruker av Bentsens hus, har bedt om at parkering beholdes, mens Posebyen vel, Foreningen Posebyen og enkelte beboere har anbefalt å fjerne parkering.

Kronprinsens gate i dette kvartalet er markert med fortau som skal bevares. Parkeringsplassene her er i dag skiltet som avgiftsparkering. Administrasjonen ser det

kan være behov for plasser som kan benyttes av besøkende til bl.a Kvartal 6, og foreslår derfor ikke å fjerne disse plassene.

Gatetun i Gyldenløves gate

Gjennom prosessen har det blitt spilt inn ønske fra beboere om å fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate og etablere gatetun. Da by- og stedsutviklingsutvalget behandlet forslag til bestemmelser for boligsonen 1, vedtok utvalget at «*Det bes spesielt om innspill på å fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergs gate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her*».

Tematikken «gatetun i Gyldenløves gate» har skapt sterkt engasjement i flere leirer. Av dem som fikk gehør for sine innspill via by- og stedsutviklingsutvalgets vedtak, ønsker noen å ha gatetunet som rent uteoppholdsareal, mens andre har spilt inn at de ønsker gatetun både for opphold og parkering for sine biler. Posebyen vel og Foreningen Posebyen har argumentert for forslaget om gatetun. Samtidig er det en rekke beboere i gata og tilstøtende gater som på ingen måte ønsker å fjerne parkeringsplasser i Gyldenløves gate – de ønsker å ha det som i dag, med boligsoneparkering i gata, og de påpeker ellers at velforeningen i denne sammenhengen ikke taler deres sak.

I parallell-nabogata Rådhusgata fjernes alle 34 parkeringsplassene for å prioritere gata som hovedsykkelgate og redusere konflikter mellom ulike trafikantergrupper. Å skulle fjerne ytterligere 58 plasser i Gyldenløves gate, av hensyn til enkelte beboeres innspill om å fjerne parkering og etablere gatetun/ oppholdsareal, som altså er svært omdiskutert blant ulike beboergrupper, anbefales ikke. Administrasjonen mener dette kan gi en underdekning av gateparkering i denne delen av boligsonen/ planområdet. Om man på et senere tidspunkt vil vurdere parkeringsbehovet annerledes, er områdereguleringen fleksibel, og det kan utarbeides teknisk plan og landskapsplan for gata med en annen løsning enn det som er vist i illustrasjonsplanen. En viktig føring for gata er imidlertid at historiske fortau og rennestein skal bevares.

Posebyen vel har spilt inn ønske om å gjennomføre prøveordninger for Gyldenløves gate som gatetun på grunn av ulike meninger blant beboere. Dette kan i så fall gjennomføres iht. skiltplan som må tilfredsstille krav Statens vegvesen, håndbok N300:

Skilt 540 (gatetun) skal bare anvendes for gater hvor det er iverksatt spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikantergrupper hvor all kjøring skjer på fotgjengernes vilkår. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning, flere gater, eller kvartaler.

Før skilt 540 settes opp, skal følgende betingelser være oppfylt:

- 1) Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk.*
- 2) Innenfor sonen skal det ikke være lengre kjøreavstand enn 300 m langs den mest hensiktsmessige veg ut av sonen.*
- 3) Gatene i området skal være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau). Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil.*
- 4) Gatene i området skal være slik utformet at det blir lav kjørehastighet, men samtidig slik at alle kjøretøykategorier med behov for å kjøre kan komme fram.*
- 5) Parkeringsplasser skal være spesielt markert med skilt slik at parkeringsreguleringen kan håndheves.*
- 6) Inn- og utkjøringstilknytning til vegnettet utenom området skal skje ved kryssing av kantstein.*

Dersom Gyldenløves gate skal skiltes som gatetun, må det søkes fravik fra kravene i håndbok N300, selv om det er et prøveprosjekt.

Administrasjonen har også åpnet for at i forbindelse med arrangementer kan gater stenges helt eller delvis stenges kortvarig. Arrangør må da sørge for å ha de nødvendige tillatelser på plass og sørge for god informasjon til berørte naboer i forhold til parkering og nødvendighet atkomst til eiendommene.

Trafikkmønster; enveiskjøring av flere gater – gjennomgangstrafikk – letekjøring
By- og stedsutviklingsutvalget vedtok ved utleggelse til offentlig ettersyn at «*Det bes spesielt om innspill på løsninger som hindrer gjennomgangstrafikk i Posebyen, inkludert enveiskjørt gater*».

Planforslaget redegjør for eksisterende og framtidig trafikkmønster. Planen foreslår kun én ny enveiskjøring, i øverste kvartal av Holbergs gate (se eget punkt over).

Trafikkmønsteret i planområdet er også et tema det har vært stort engasjement rundt. I sitt høringsinnspill foreslår Foreningen Posebyen enveiskjørt gater i hele Posebyen, unntatt Tordenskjolds gate og Elvegata (toveis), Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate (bilfri) og Gyldenløves gate mot Elvegata (bilfri). En beboer i Gyldenløves gate foreslår Gyldenløves gate enveiskjørt i motsatt retning av Skippergata stedet for gatetun. Næringsdrivende ønsker på sin side minst mulig endring av kjøremønsteret – men foreslår Rådhusgata enveiskjørt for å beholde parkeringsplasser.

En beboer spilte inn ønske om kjøreforbud på enkelte tider av døgnet.

Posebyen vel og Foreningen Posebyen argumenterer for at Posebyen primært er et boområde, og at og at hele området bør skiltes med kun kjøring til eiendommene tillatt.

Administrasjonen er opptatt av at gatenettet i Posebyen er en del av byen og har flere funksjoner enn et rent bomiljø. Skilting med kun kjøring til eiendommene vil ikke være mulig å håndheve og vil ikke bli godkjent av skiltmyndigheten. Skilting for å hindre innkjøring for spesielle gruppe er ikke mulig i henhold til regelverk for skilting.

Administrasjonens vurdering er at enveisregulering fører til lengre kjørelengder for de som bor i/ skal til og fra Posebyen. Enveisregulering er et forbudsskilt som bare benyttes når reguleringen er nødvendig for trafiksikkerhet, trafikkavvikling eller veiens omgivelser, når det blir forstått og respektert og kan håndheves. Skiltene blir lite respektert samtidig som Politiet ikke har ressurser til å håndheve. Kjøring mot skilt fører til mange trafikkfarlige situasjoner. Kommunen har diskutert enveisregulering i egne møter med Politiet og Statens vegvesen som skiltmyndighet. Med unntak av Holbergs gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate, hvor enveisregulering anbefales av hensyn til trafiksikkerhet på skolevei, vil ikke ytterligere enveisregulering godkjennes. Ut fra målet om å redusere trafikk er det heller ikke ønskelig å enveisregulere gater for å kunne opprettholde antall parkeringsplasser.

Når antall parkeringsplasser reduseres, frykter beboere økt letekjøring. Administrasjonen er av den oppfatning at når antall parkeringsplasser reduseres redusert over tid, samtidig som tidsavgrensning på boligsonetiden endres, vil dette gi en løsning som totalt sett ikke vil gi mer letekjøring i Posebyen. Når antall plasser reduseres, vil sannsynligvis på sikt også færre bruke området til parkering.

Det henvises til planbeskrivelsen kapittel 5 hvor følgende tema er utfyllende beskrevet:

Kulturminner; Gatebruksplanen for Posebyen bidrar til å forsterke de kulturhistoriske kvalitetene som kjennetegner Posebyen.

Barn og unges interesser; barn og unges bruk av gatene som atkomst til skole- og fritidsaktiviteter er omtalt og vist på kart, sammen med mye brukte lek- og rekreasjonsarealer.

Universell utforming; Det kan være utfordrende å finne en gylden middelvei mellom historisk riktige fortau og gatebelegg og krav til universell utforming. Løsningene må jobbes med i tekniske planer, og det må gjøres konkrete vurderinger.

Risiko- og sårbarhetsanalyse; sjekkliste er fylt ut og punkt om trafiksikkerhet, forurensning og luftsonekvalitet er omtalt i planbeskrivelsen

Naturmangfoldloven §§ 8-12; Det er i hovedsak eksisterende gateareal som blir regulert. Gatene vil bygges om innenfor eksisterende gategrunn. Planforslaget er vurdert opp mot Naturmangfoldloven §§ 8-12:

- § 8 Kunnskapsgrunnlaget: Området er tidligere undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase.
- § 9 Føre-var prinsippet: Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget. Enkelte trær er sikret med hensynssone bevaring.
- § 10 Samlet belastning: Denne lokaliteten er en av flere områder som brukes av artene. Samlet belastning for artene i distriktet vil ikke bli skadelidende.
- § 11 Kostnader: Kostnadene bæres av tiltakshaver. Det er kommunen selv som står som ansvarlig i videre detaljering og gjennomføring.
- § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode: Det forutsettes at dersom det iverksettes tiltak innenfor områdene med registreringer kreves ytterligere vurdering. Det gjelder spesielt i kantområdene til Otra som er markert som viktig, og også der en enkelt art er registrert. Det samme gjelder området der det er registrert fremmede arter, slik at disse ikke spres ved graving og flytting av løsmasser.

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

Klima- og miljøkonsekvenser

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 140 parkeringsplasser fjernet, fortau utvides til glede for fotgjengere, og fremkommelighet for sykkel bedres. Tilrettelegging for myke trafikanter, og reduksjon av trafikkmengden som genereres av fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen vil være to faktorer som bidrar til bedre miljø- og klimakonsekvenser.

Det tilrettelegges også for bedring i overvannshåndteringen med flere flater for vegetasjon som forbedrer fordrøyning.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Alle gater innenfor planområdet er kommunale, og det er kommunen som er ansvarlig for gjennomføring. Før ombygging av gater kan igangsettes skal det utarbeides felles teknisk plan og landskapsplan for hver enkelt gate. Vedlagt illustrasjonsplan skal danne utgangspunkt for planene.

I de siste 10 årene er vann- og avløpsledninger byttet ut i store deler av planområdet og gatene er satt i stand med noen utbedringer av fortau. I tillegg er nedgravd løsning for renovasjon etablert i henhold til plan godkjent av By- og miljøutvalget i 2016.

I kommunens handlingsplan for 2023 og 2024 er det bevilget midler til oppgradering av vann- og avløpsnett i Rådhusgata. Det er videre bevilget 5 millioner til oppfølging av gatebruksplan. Disse midlene er planlagt benyttet til oppgradering av Rådhusgata i forbindelse med VA-arbeidene.

Midler til videre oppgradering av gatene vil være avhengig av bevilgninger. Mindre tiltak som skilting kan gjennomføres uten egne bevilgninger.

Bortfall av inntekter knyttet til fjerning av 140 parkeringsplasser vil også ha økonomiske konsekvenser for kommunen. I bosone 1 (Posebyen) er det i dag 131 p-plasser reservert til bosone og 376 p-plasser til avgift. Videre er det 2 HC plasser og 4 ladeplasser i bosone 1. Inntekt for 2022 for Bosoneparkeringsplasser tilsvarer kr. 6.360 per plass i året. Inntekt for 2022 på avgiftsparking i Kvadraturen tilsvarer i gjennomsnitt kr. 29.234.- per plass i året.

Inntekstbortfallet vil komme over lang tid, i takt med opparbeidelse av gaterommene.

Oppheving av gjeldende plan

Områdereguleringen vil legge seg over og gjelde foran deler av eksisterende reguleringsplaner. Det er i prosessen vurdert om hele eller deler av ulike eldre bebyggelse- og reguleringsplaner skal oppheves. Bebyggelsesplan for fortau i Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate (plan id 789) ble vedtatt i 2000, og viser en detaljløsning for gatestrekket med parkering og kjørefelt som aldri har blitt opparbeidet. Denne bebyggelsesplanen anbefales opphevet, slik at fremtidig opparbeidelse styres gjennom gatebruksplan for Posebyen - områderegulering.



Kartutsnitt som viser beliggenheten av plan id 789 og detaljert plankart.

Oppsummering

Plan- og bygningssjefen vurderer at gatebruksplan for Posebyen – områderegulering svarer godt ut de overordnede målene som er satt for planarbeidet, og anbefaler at planen vedtas.

Elin Aabel Bergland, 16.05.2024