



Dato 20. januar 2021
Saksnr.: 2020069551-9
Saksbehandler Christina Rasmussen
Godkjent av Jan Erik Lindjord
Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet

Møtedato

04.02.2021
10.02.2021

Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen - høring

Forslag til vedtak

[Rapporten *Vurdering av omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen med anbefaling om omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen, slik vist i alternativ 5, legges ut på offentlig ettersyn.*](#)

Sammendrag

I 2016 COWI utarbeidet rapporten *Vurdering av alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum*. Rapporten anbefaler to alternativer i tillegg til dagens situasjon (alternativ 0) som skal sikre bussens fremkommelighet og øke kapasitet på kollektivinfrastrukturen gjennom sentrum. Effekter og konsekvenser av traséalternativene på bylivet og handelsnæringen i Kvadraturen ble ikke vurdert.

Bystyret i gamle Kristiansand vedtok i 2017 at det skulle foretas en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate. Se ordlyd på vedtaket i saksutredningen. Prosjektet *Buss i sentrum* følger opp overordnede føringer og mål om bærekraftig utvikling, nullvekst i personbiltrafikken, og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Samtidig belyser arbeidet viktige hensyn som byliv, handel, kvaliteter i gatebildet for byens mange brukere.

To alternativer vurderes i rapporten: alternativ 0 som er dagens situasjon med enkle forbedringer og alternativ 5 som er en omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate, og enveiskjøring for buss og bil i kollektivgatene.

Rapporten berører ulike sentrale temaer og hvordan alternativene forholder seg til disse:

- Fremføring av kollektivtrafikken
- Næringsliv og handel
- Bylogistikk
- Byutvikling og gateliv
- Trafikkavvikling

Vurdering av de ulike temaer peker på utfordringer og mulige løsninger for begge alternativer. Fremkommelighetsutfordringene ved dagens situasjon og i alternativ 0 løses ikke like bra som ved omlegging av østgående busstrasé til Dronningens gate. Administrasjonen vurderer at omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate (alternativ 5 i rapporten) gir en bedre prioritering av kollektivtrafikken. Den øker bussens fremkommelighet og ruster kollektivtilbudet til å ta imot passasjerveksten som forventes frem mot 2030. Det er det beste alternativet for å legge til rette for fremtidig utvikling.

Kommunedirektøren anbefaler at rapport med anbefaling om omlegging av busstrasé slik vist i alternativ 5 legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen, rapport datert 18.01.21

Vedlegg 1 - Erfaringer fra andre byer

Vedlegg 2 - Konsekvenser for handelen av flytting av busstrase i Kvadraturen, Civitas 2020

Vedlegg 3 - Illustrasjoner for Dronningens gate og Henrik Wergelandsgate, 18.01.21

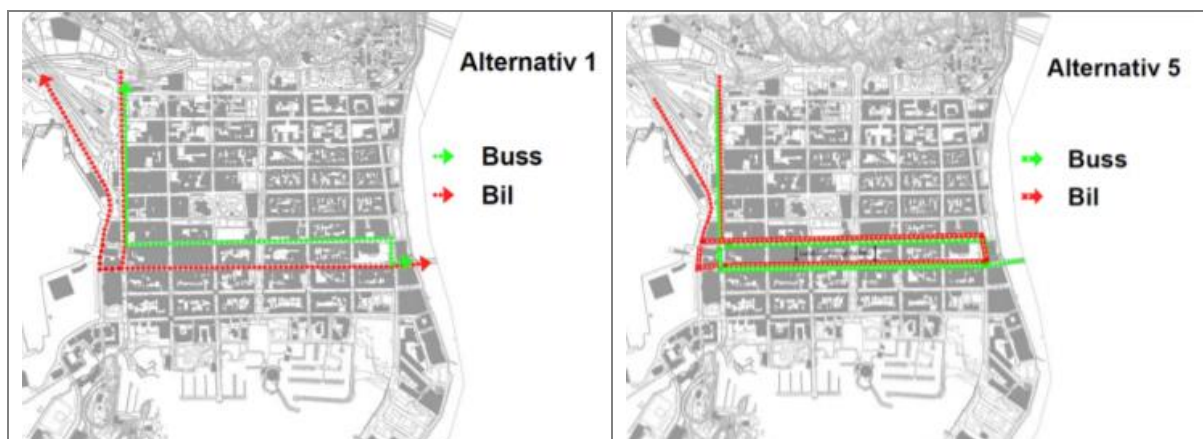
Vedlegg 4 - Illustrasjonsplaner for Henrik Wergelandsgate til forprosjekt (2013)

Vedlegg 5 - Notat fremkommelighet i Kvadraturen, AKT, 13.05.2019

Saksutredning

Bakgrunn for saken

I 2016 COWI utarbeidet rapporten *Vurdering av alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum*. Etter en silingsprosess, anbefalte COWI å jobbe videre med alternativ 0, 1 og 5. Rapporten anbefalte traséalternativer for å sikre bussens fremkommelighet og øke kapasitet på kollektivinfrastrukturen gjennom sentrum, men vurderte ikke hvilke effekter og konsekvenser traséalternativene har for bylivet og handelsnæringen i Kvadraturen.



Figur 1: Bussrutealternativer som er anbefalt i tillegg til alternativ 0 (dagens rute) (COWI, 2016)

Traséalternativene ble innarbeidet i gatebruksplanen. Revisjon av gatebruksplanen var formelt sett en endring av kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn del 1. Saken ble sluttbehandlet i Kristiansand bystyre den 21.06.2017 (sak 86/17) med følgende vedtakspunkt:

Buss i sentrum; Formannskapet vil presisere at vi ønsker fortgang i arbeidet med busstrase. Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate, for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafiksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører.

Vedlagte rapport med anbefalinger er administrasjonens svar på bystyrets bestilling. Rapporten med anbefaling foreslås lagt ut på offentlig ettersyn før fremtidig busstrasé endelig vedtas.

Beskrivelse av alternativer for busstrasé gjennom Kvadraturen

Alternativ 0 | Dagens trasé med østgående busser i Henrik Wergelandsgate, Festningsgata og Tollbodgata, og vestgående busser i Tollbodgata og Vestre Strandgate, er referansealternativet for vurdering av konsekvenser ved omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen. En forbedring av dagens trasé vurderes med utgangspunkt i eksisterende kunnskap og et forprosjekt utarbeidet i 2013.

Alternativ 1 | Kollektivgate med toveis busstrafikk i Tollbodgata ble tidlig forkastet som løsning da det ikke er tilstrekkelig bredde for å romme nødvendige funksjoner i gata.

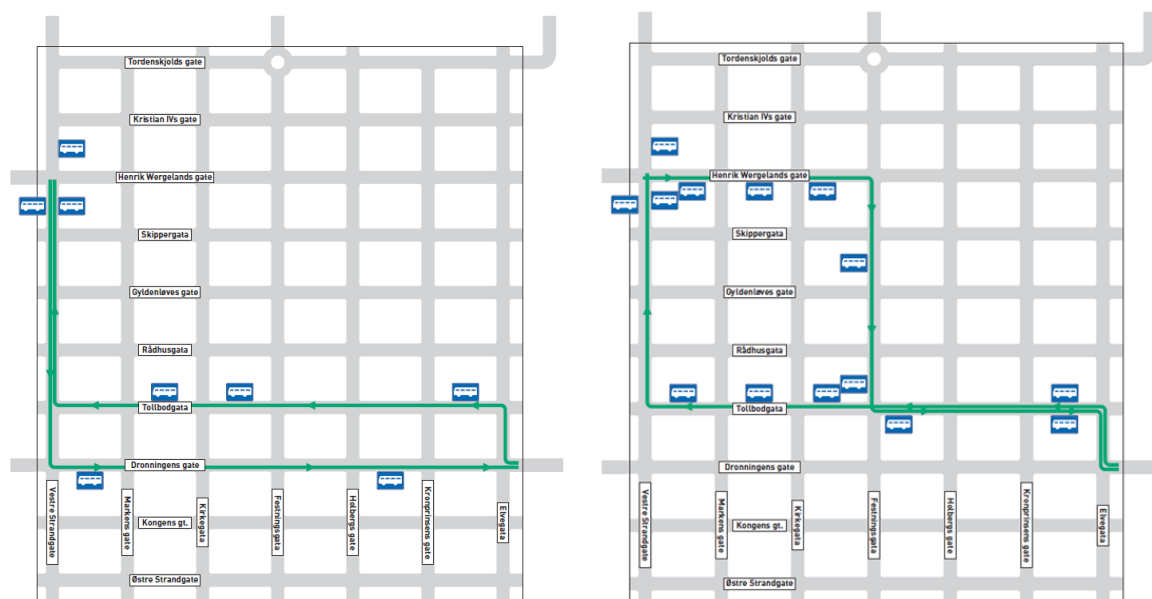
En kollektivgate i Tollbodgata skal fremdeles ivareta plass til varelevering til to kjøpesentre, varelevering til uteliv og restauranter, kjøring til eiendommer. God bredde på fortauene skal ivareta fotgjengere og møblement (holdeplasser, benker, beplantning,

o.l.) som bidrar til gateliv. Når alle disse behov og hensyn gis den plass som de krever, er gata ikke brei nok.

Alternativ 5 | Enveiskjøring for buss og bil i Tollbodgata og Dronningens gate der østgående busstrafikk legges til Dronningens gate. Vestgående busstrafikk vil fremdeles være i Tollbodgata (som i dag). I dette alternativet vil Henrik Wergelandsgate fremdeles brukes som bussgate for Egsbussen.

Det er for dette alternativet vurdert to muligheter for biltrafikken:

- A: Biltrafikken har samme kjøreretning som busstrafikken. Tollbodgata og Dronningens gate blir altså enveiskjørt for buss og bil. I Tollbodgata mellom Festningsgata og Vestre Strandgate vil bare kjøring til eiendommene tillates.
- B: Biltrafikken har motsatt kjøreretning av busstrafikken. I Tollbodgata mellom Festningsgata og Vestre Strandgate vil bare kjøring til eiendommene tillates. Dette viser seg å være plasskrevende og løsningen forkastet. Se i vedlagt rapport for mer utdypende vurderinger.



Figur 2: Alternativ 5 til venstre med vestgående busstrafikk i Tollbodgata og østgående busstrafikk i Dronningens gate. Alternativ 0 til høyre med dagens trasé og holdeplasser.

Sentrale temaer i arbeidet

Kollektivtrafikken i byområdene bidrar til å sikre funksjonsdyktige byer og samfunn. Bussen skal være konkurransedyktig med bilen, bidra til å redusere kø og sikre et mer attraktivt bymiljø. Bussen har mulighet til å frakte flere mennesker per kjøretøy og dermed bidra til mer effektiv utnyttelse av veiinfrastrukturen.

Prosjektet *Buss i sentrum* følger opp overordnede føringer og mål om bærekraftig utvikling, nullvekst i personbiltrafikken, og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Samtidig belyser arbeidet viktige hensyn som byliv, handel, kvaliteter i gatebildet for byens mange brukere.

Rapporten berører ulike sentrale temaer og hvordan alternativene forholder seg til disse:

- Fremføring av kollektivtrafikken
- Næringsliv og handel
- Bylogistikk
- Byutvikling og gateliv
- Trafikkavvikling

Fremføring av kollektivtrafikken

Fremkommeligheten i rusetid påvirker bussens fremføringstid og regularitet, dens kapasitet og konkurranseforholdet til bilen. For å opprettholde en kort og forutsigbar reisetid er det avgjørende at bussen kan gå mest mulig uhindret gjennom Kvadraturen. Forsinkelser i sentrum vil påvirke reisetiden til passasjerer senere på turen. Små forsinkelser i Kvadraturen har store konsekvenser for resten av bussruten, og bidrar til å redusere bussens attraktivitet. Stort innslag av forsinkelser påvirker ruteplanleggingen ved at forsinkelsene må innarbeides inn i de oppsatte kjøretidene i rutetabellene. En rask og effektiv kollektivfremføring i sentrum vil gi gevinster for alle passasjerer, ikke bare de som reiser til og fra sentrum.

Dagens trasé er formet som et åttetall der hovedtraseene øst og vest krysser hverandre både i krysset mellom Vestre Strandgate og Henrik Wergelandsgate, og i krysset mellom Festningsgata og Tollbodgata. I disse kryssene er det ikke mulig å prioritere for eksempel vestgående busser uten at det går ut over bussene i den andre retningen. Det er mulig å gjøre noen tiltak i Henrik Wergelandsgate som vil gjøre den til en bedre bussgate, men det løser ikke de grunnleggende utfordringene med dagens busstrasé.

Omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate gir muligheten for en rettere busstrasé med færre svingebevegelser for bussen. Det gjør det lettere å prioritere bussen i kryss og i eget felt gjennom Kvadraturen. Statens vegvesen har fått utarbeidet trafikkanalyser i forbindelse med reguleringsplan for ny havnegate og Vestre Strandgate, som peker på at trafikkflyten for både biler og busser blir bedre ved omlegging av østgående busstrafikk (alternativ 5).

Næringsliv og handel

Busstraseene i Henrik Wergelandsgate og Tollbodgata representerer ytterkantene av det mest attraktive handelsområdet. Dagens busstrasé med tilhørende bussholdeplasser bidrar til å sende ganske store folkemengder inn i handelsområdet i Markens gate fra hver sin side. I Dronningens gate er flere av butikkene noe eller svært avhengig av at kundene kan parkere utenfor. Det begrunnes delvis med at kundegruppen er bilbasert, delvis med at varene som selges forutsetter kort vei til et kjøretøy. Handelsanalysen oppsummerer utfordringene ved omlegging av busstraseen (Civitas, 2020):

- Problemstillingen i Henrik Wergelandsgate er om flytting av busstraseen vil ha alvorlige negative konsekvenser for kundegrunnet til butikkene i området?
- Problemstillingen i Dronningens gate er om bussen vil fortrenge en viktig bilbasert kundegruppe, og om en ny bussbasert kundegruppe vil kunne erstatte denne?

Civitas vurderer at tap av busspassasjerer ved flytting av busstraseen fra Henrik Wergelands gate til Dronningens gate vil oppveies av tilførsel av et ny kundegrunnlag i den nordvestre del av Kvadraturen. Det er nemlig et område hvor det er mye på gang av boligprosjekter og nyetableringer.

I Dronningens gate vil kjøpekraften kunne øke som konsekvens av tilførselen av busspassasjerer. Trafikkomlegging, fjerning av gateparkering og anleggsperiode vil kunne ha konsekvenser for de butikkene som er mest avhengig av tilgang med bil. Men endringene i gata kan også påvirke gatebildet på en positiv måte, og føre til en tilpasning av handelstilbudet over tid. Erfaringer fra andre byer tilsier at opprustning av gata og investering for å skape et hyggelig og attraktivt gatemiljø er viktig for å oppnå en positiv effekt for handelslivet i gata. Det er også mulig å fortsatt tilby noe korttidsparkering etter en omlegging, dette må vurderes i detalj i videre planlegging.

Bylogistikk og varelevering

Dialog og befaring med Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) har bidratt til å kartlegge utfordringer og muligheter for å ivareta varelevering i dagens busstrasé og ved omlegging av busstraseen. Varelevering løses i begge alternativer.

Byutvikling og gateliv

Kvadraturen har de siste årene opplevd en betydelig utvikling i sør med boligbygging på Tangen, transformasjonsprosjekter i Murbyen og langs Strandpromenaden, og utvikling av boliger og kulturklynge ved Silokaia på Odderøya. Lagmannsholmen ligger for tur og skal planlegges for byutvikling. Samtidig skjer det også en del utvikling i sentrum og nordvestre del av Kvadraturen; eksempelvis Byhaven i kvartal 2, Baneheia park i Nybyen, transformasjon av Slottet og kvartal 14, første trinn av utbygging på Quadrum, planarbeid på gang for kvartalene 1 og 7.

Dagens busstrasé er 'spredt' over byen i en åtteform og sikrer en tilførelse av busspassasjerer inn i sentrum fra ulike sider. Dette anses som positivt for flere grupper. Blant annet har stemmer fra næringslivet og rådet for funksjonshemmede sagt seg positive til dette aspektet ved dagens kollektivinfrastruktur.

Omlegging av østgående busstrafikk gjennom Dronningens gate vil kunne ta bedre høyde for utviklingen i den sørlig del av Kvadraturen med randsoner. For de deler av Kvadraturen som får økt avstand til nærmeste bussholdeplass handler det bare om noen minutters forskjell. Egsbussen vil fremdeles gå gjennom Henrik Wergelandsgate som en del av 'indre ringen' mellom Kvadraturen, Eg, UiA og Lund. Det vil fremdeles være holdeplass i Vestre Strandgate. Bussbytte vil bli enklere ved en omlegging av busstraseen.

Utforming av kollektivgatene er like viktig tema som god trafikkflyt, og påvirker brukerens estetiske opplevelse av gatebildet. En attraktiv gate som er behagelig å bevege seg i har større mulighet for å lykkes med gateliv og handelsliv. Ulike erfaringer fra andre byer viser en stor oppmerksomhet på utforming og design av kollektivgatene. Smal kjørebane gir bedre plass til breie fortau med gateliv og møblement (beplanting, sitteplasser, sykkelstativ, salgsstativ, uteservering, mm). Smal bredde på kjørebane vil påvirke trafiksikkerheten (lavere hastighet) og trafikkflyten (jevne hastighet). Utsmykning av kollektivgatene eller kreative grep for å gi de egen karakter og identitet kan bidra positivt på opplevelsen i kollektivgatene, og på hvor lett det er å kjenne de igjen i bybildet.

Trafikkavvikling

Trafikale forhold i de ulike alternativene er vurdert, herunder sammenheng med Havnegata og Vestre Strandgate (dagens og fremtidig løsning), trafikkflyt, kjøremønster og risiko for trafikklekkasje til andre områder i byen, trafiksikkerhet og signalregulering i kollektivgatene.

Sammenheng med Havnegata og Vestre Strandgate løses for begge alternativer, men omlegging av busstraseen til alternativ 5 bidrar til å avlaste krysset Vestre Strandgate/Henrik Wergelands gate og gir bedre fremføring av bussen.

Endring til ny busstrasé vil medføre en del endringer i dagens kjøremønster. Samtidig er det også utfordringer i dagens løsning. Dette må jobbes videre med når fremtidig busstrasé er landet.

Det er trafiksikkerhetsutfordringer i begge alternativer. Disse er mulig å løse for begge alternativer. Det viktigste grep for økt trafiksikkerhet i kryss er å innføre 30 km/t i hele Kvadraturen. Sammen med andre virkemidler skal det være mulig å finne gode løsninger for hvert enkelte kryss. Dette må også jobbes videre med når fremtidig busstrasé er landet.

Hensynet til Dronningens gates funksjon som beredskapsvei ved hendelser på E18 løses for begge alternativer.

Uttalelser fra rådene

Prosjektleder har holdt en orientering om prosjektet, vurderinger og anbefaling hos alle rådene. Rådene har fått mulighet til å stille spørsmål og gi innspill. Disse er kort oppsummert herunder. De fleste tilbakemeldinger er på et mer detaljert nivå som kan løses i neste fase av planlegging av bussgatene.

Rådene gis mulighet for å sende innspill i høringsperioden.

Orientering av rådene
<p>8. oktober 2020 Orientering hos seniorrådet</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Seniorrådet pekte på flere elementer i busstilbudet i Kristiansand, blant annet hvilke betydning har endringer i busstrasé i Kvadraturen for de som bor ut i kommunen (herunder bussbytte, avstander, mulighet for å la bilen stå ved innfartsparkering, mm) I Kvadraturen var flere opptatt av god og attraktiv utforming av gatene for fotgjengere og syklistene. Det ble stilt spørsmål om muligheten for en ringbuss/shuttlebuss i Kvadraturen.</p>
<p>22. oktober 2020 Orientering hos studentrådet</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> I studentrådet ble flere elementer rundt tilrettelegging for gående og syklende løftet frem, blant annet mulighet for tak over sykkelparkering, opplevd trygghet for fotgjengere i kollektivgatene og utforming av kollektivgatene så de ikke oppleves som barriere i bybildet. Merking og veifinning i gatene i Kvadraturen ble også nevnt.</p>
<p>5. september 2018 Orientering om oppstart av arbeidet i Ungdomsutvalget (i gamle Kristiansand kommune)</p> <p>28. oktober 2020 Orientering hos og befaring med Ungdommens bystyre – By, sted og miljø</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Ungdommene snakket om forhold som trygghet og kvalitet på holdeplassene og i bussgatene (tak, belysning, synlighet, sitteplasser, trær og noe grønt i gatene, steinbelegg på gangfeltene, mm). Det er ubehagelig å vente på bussens ved utestedene. Det skal være enkelt å bytte buss. Lesbarhet/synlighet er viktig, noen mener at det kan vanskelig å vite om man er på rette buss. Det skal være god plass til folk, og god plass til de som 'ruller' og sykler. Det må være oppmerksomhet på tilrettelegging for ungdommen for de drar til byen og lager liv. Flere bussholdeplasser på ruten gjør det mulig å gå mellom de i sted for å vente, men ungdommene sier også at de ikke tar bussen mellom destinasjoner inne i byen på grunn av korte avstander.</p>
<p>1. desember 2020 Orientering hos rådet for funksjonshemmede</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Rådet for funksjonshemmede løftet frem elementer som tilgjengelighet til helsesrelaterte tjenester (legesenter, o.l.) og viktigheten av trinnfri adkomst. Det ble stilt spørsmål til Lundsbroa og hvorfor bussen kjører gjennom byen.</p>

Medvirkning

Arbeidsopplegget ble satt opp med vekt på dialog med ulike berørte aktører og relevante fagorganisasjoner. Følgende møter og aktiviteter har vært avholdt underveis i prosessen.

Dialog med handel- og næringslivet
<i>14. november 2018</i> Workshop med næringsdrivere, gårdeiere, representanter fra rådet for funksjonshemmede (gml. Kristiansand) og studenter fra Universitet i Agder (fra Studentorganisasjonen i Agder, STA), om Dronningens gate som bussgate.
<i>22. mai 2019 og 23. september 2020</i> Orienteringer hos Kvadraturen gårdeierforening og Kvadraturforeningen.
<i>27. september 2020</i> Orientering for representanter for Kvadraturen gårdeierforeningen, Kvadraturforeningen og næringsforeningen.
<i>August 2020</i> Handelsanalyse ble gjennomført av Civitas med intervju med enkelte næringsdrivere i dagens og fremtidig bussgate, og befaring med daglig leder for Kvadraturforeningen og gårdeierforeningen.
Dialog med fagpersoner og fagorganisasjoner
<u>Tema: Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og kjøremønstre</u> <i>26. mars 2019</i> Workshop med Agder kollektivtrafikk, Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune om løsninger for trafikksikkerhet i bussgatene. <i>17. august 2020</i> Arbeidsmøter med Agder fylkeskommune og Statens vegvesenet om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss. <i>22. september 2020</i> Arbeidsmøte med Agder fylkeskommune (Forvaltning/Trafikksikkerhet, Forvaltning/Kollektiv, Strategi og mobilitet), Agder kollektivtrafikk og Statens vegvesenet om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss. <i>7. oktober 2020</i> Arbeidsmøte med Agder fylkeskommune, Statens vegvesenet og Agder kollektivtrafikk om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss.
<u>Tema: Parkering, varelevering og skilting</u> <i>29. april 2019</i> Arbeidsmøte med Leverandørenes utviklings og kompetansesenter (LUKS), Kristiansand parkering og politiet. <i>4. november 2019</i> Befaring med LUKS og Kristiansand parkering.

Vurdering

Omlagging av busstraseen vil være et grep med betydelige konsekvenser for Kvadraturen. Ulike tema og konsekvenser er vurdert i rapporten. Begge alternativer byr på sine utfordringer, og begge alternativer har både positive og negative effekter.

Alternativ 0 med dagens trasé er ikke optimal for bussens fremføring gjennom Kvadraturen, og dagens fremkommelighetsutfordringer vil øke når flere folk skal ta buss, sykle eller gå, fremfor å ta bilen. Deler av næringslivet og handelen i byen drar nytte av dagens trasé. Den tilfører kunder fra flere sider inn i byens mest attraktive handelsområde i Markens gate. Endringer er ikke nødvendigvis kjærkommen og vil alltid skape en usikkerhet frem til nye vaner dannes.

Alternativ 5 med østgående busser i Dronningens gate gir en bedre prioritering av kollektivtrafikken, fordi den øker bussens fremkommelighet og ruster kollektivtilbudet til å ta imot passasjerveksten som forventes frem mot 2030. Trafikkberegninger peker også på at trafikkflyten forbedres for både bil og buss med denne løsningen. Kjøremønster vil bli mer oversiktlig. I Festningsgata medfører omlegging av busstrasé at bilene som kommer inn og ut av Festningsgata (og parkeringshuset under torget) ikke blandes med busstrafikken som skal videre østover.

Handelsanalysen (2020) peker også på at omlegging av busstraseen vil medføre endringer i kundegrunnlaget i Henrik Wergelandsgate og i Dronningens gate. Opprustning av gata og høy kvalitet på møblement og valgte løsninger vil kunne gi en mer attraktiv opplevelse av Dronningens gate.

Klima- og miljøkonsekvenser

Utviklingen viser at det er i byområdene at behovet for mobilitet og transport vil øke mest. Dette er områder som allerede i dag utfordres av kø, arealknapphet og krav til effektiv transport. Selv om biltrafikken blir helelektrisk og kjøretøyene autonome, vil arealknapphet og utfordringer med kø, trengsel og parkering fortsatt gjelde i byen.

Buss i sentrum har betydning for oppfølging av målene om nullvekst i personbiltrafikken og lavutslippssamfunnet.

Nullvekstmålet i personbiltrafikken i storbyene er forankret i Nasjonal transportplan og en viktig premisse for byområdene helt siden 2012: veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. For Kristiansandsregionen viser beregninger at nullvekstmålet kan innfris hvis antall kollektivpassasjerer dobles innen året 2030. I tillegg forutsettes det at gange og sykkel tar en betydelig del av veksten. Da må gang- og sykkelveier og kollektivtransportens fremkommelighet prioriteres og forbedres i arealplanlegging, slik at det blir mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Kristiansand kommune har som mål å være et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn med 80% lavere klimagassutslipp i 2030 enn i 2015. De to største kilder for klimagassutslipp i Kristiansand er veitrafikken og industrien. Kollektivtilbudet bidrar til å redusere klimagassutslipp og bedre miljøet i byen. Når bussreiser erstatter bilreiser bidrar det til redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet. AKT melder også at kjøretøyene utvikles stadig til å produsere lavest mulig utslipp, f.eks. bruk av el-busser. En forbedring av busstilbudet vil være positiv for miljøet.

Folkehelse

Kollektivtrafikken bidra til å øke mobiliteten og tilgjengeligheten for innbyggere uten bil, eller som av andre grunner er mindre mobile, slik at de kan reise til prioriterte reisemål. Det gjelder blant annet innbyggere som ikke har råd til bil, folk som ikke ønsker å utsettes for kø og 'parkeringsstress' i sentrum og barn og unge som ikke bor i sykkelavstand til sentrum.

Tilrettelegging for bedre kollektivtilbud bidrar også til bedre bymiljø. Når kollektivreiser erstatter bilreiser gir det mindre trafikk støy og bedre luftkvalitet.

Barn og unges interesser

Det vurderes at barn og unges interesse ivaretas i begge alternativer. Omlegging av busstraseen til alternativ 5 kan være en fordel for kollektivinfrastrukturens lesbarhet, også hos barn og unge.

Økonomiske konsekvenser

Dersom en omlegging av busstraseen skal gi de positive konsekvensene for byliv og passasjervekst for bussen er det nødvendig med investeringer i infrastrukturen. I det lokale forslaget til tiltaksportefølje for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen er det

forslått å sette av penger til fremkommelighetstiltak gjennom Kvadraturen, herunder omlegging av busstraseen.

Det er behov for en bedre kartlegging av størrelsen på finansieringsbehovet, men det er lite realistisk at hele kostnaden vil kunne tas over ordinære budsjetter. Det er derfor nødvendig at tiltak for omlegging av busstraseen, inkludert en oppgradering av Henrik Wergelandsgate, etter at omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate er lagt, bør inn som et prioritert tiltak i en byvekstavtale.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Administrasjonen vurderer at alternativ 5 er det beste alternativet for å legge til rette for fremtidig utvikling. Der begge alternativer har utfordringer, finnes det også løsninger. Fremkommelighetsutfordringene ved dagens situasjon og alternativ 0 løses ikke like bra som ved omlegging av østgående busstrasé til Dronningens gate.

Kommunedirektøren anbefaler at rapport med anbefaling om omlegging av busstrasé slik vist i alternativ 5 legges ut til offentlig ettersyn.