dok 70

Statsforvalteren i Agder

Vår dato: 13.10.2023

Vår ref.: 2019/10108

Deres dato:

Deres ref.: PLAN-20/00178

Kristiansand kommune

Postboks 4
4685 NODELAND

Saksbehandler, innvalgstelefon
Sigrid Lofthus Drange, 37 01 78 66

Høringsuttalelse til forslag til områderegulering -Gatebruksplan for Posebyen og bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen i Kristiansand

Vi viser til oversendelse datert 9.3.2023 fra Kristiansand kommune med vedtak om å legge forslag til områderegulering – Gatebruksplan for Posebyen ut til offentlig ettersyn. Vi viser også til oversendelse av 31.5.2023 hvor høringsfrist utsettes slik at revidert forslag til boligsoneforskrift (parkering) kan sees i sammenheng med planen, samt oversendelse av 23.8.2023 med høringsforslag til bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen.

Vi uttaler oss til begge høringsforslagene i dette brev.

Bakgrunn
Hensikten med bestemmelsene for Boligsone 1 Posebyen (boligsoneforskrift) er å angi avgrensing av hvilke gater/bygg som omfattes av sonen og tidsavgrensning for sonen. Kommunen ber spesielt om innspill på følgende:

- Reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler
- Fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergsgate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her.
- Gjøre Kronprinsens gate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IVs gate parkeringsfri.
- Korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.
- Mulig plassering av ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser

Formålet med områdeplanen er å planlegge gatenettet slik at dette ivaretar og forbedrer bomiljøet i Posebyen. Målsettingen med planarbeidet er å bidra til et bedre bomiljø, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier, samt å bedre trafikksikkerheten i området

Forholdet til andre planer
Områdereguleringsplanen vil gjelde foran deler av eksisterende reguleringsplaner. Det er i prosessen vurdert at bebyggelsesplan for fortau i Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate (plan id 789) må oppheves.

Området omfattes av *Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1.* Områdereguleringsplan for gatebruk i Posebyen er utarbeidet med utgangspunkt i vedtaket som ble fattet i bystyret i forbindelse med *Endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – temakart gatebruk.* Temakart *grønnstruktur* i kommunedelplanen skal revideres og inngår ikke som en del av dette planarbeidet.

Innspill fra Statsforvalteren

Det er et viktig og omfattende arbeid som er gjort i gatebruksplanen og i de reviderte bestemmelsene til boligsoneforskriften i Posebyen. Det er veldig bra at kommunen har prioritert dette arbeidet. Vi mener det er gjort et tydelig grep i riktig retting i å tilrettelegge for fotgjengere og syklister i denne delen av Kvadraturen. Ved å fjerne parkeringsplasser skapes det både bedre trafikksikkerhet, plass for bedre fortau, møbleringssoner langs fasader og mulighet for gatetrær. Mulighet for egne plasser til bildelingsordninger i denne delen av Kvadraturen er også et forslag vi støtter. Et slik tilbud er gunstig både for dem som ikke har bil, men også for dem som ved denne ordningen kan klare seg med én.

Selv om det er gjort mye bra i forslag til områdeplan savner vi konkrete grep i områdeplanen hva gjelder styrking av bomiljøet. I høringen av boligsoneforskrift er det kommet et konkrete og godt forslag til tiltak som vi mener klart vil styrke bomiljøet, men som ikke er lagt inn, og heller ikke omtalt i områdeplanen. Forslaget med gatetun uten parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergsgate og Elvegata er et grep vi mener vil bidra til en god utvikling i Kvadraturen. Dette kom også frem som et forslag fra medvirkningen i 2016 med barn og unge. Med planer om både flere boliger og arbeidsplasser i sentrum, mener vi at en slik bilfri lomme med arkitektoniske og kulturhistoriske verdier, vil være et godt og viktig bidrag til å få til denne utviklingen og gi byliv i sentrum.

Allmenningene

Det er gitt klare føringer for at det langs vassdrag skal tas særlige hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. pbl § 1-8 første ledd. Vi savner en konkret avklaring av hvilken funksjon, og hvilke kvaliteter de ulike allmenningene mot Otra skal ha i fremtiden. Her er det, slik vi vurderer det, stort potensiale for å styrke bomiljøet. Som dere selv skriver; *Allmenningene har potensial til å bli noe mer enn det de er i dag. Utforming, innhold og opparbeidelse av disse må ses i sammenheng med tilstøtende funksjoner og behov i området».*

Vi har nylig hatt en sak i Posebyen hvor det er behov for erstatningsarealer for barn og unge, detaljregulering for Gyldenløves gate 70. Så vidt vi vet foreligger det ikke en løsning i denne saken. Vi har gitt råd om å vurdere «grå arealer» som parkerings- og veiarealer, og for oss virker det å være mulighet for ny sosiale soner for lek og rekreasjon i allmenningene.

Innenfor underformålet «gatetun» kan det ved bestemmelser angis ulike typer sambruksareal, beplantning- og lekeareal, av- og påstigning, gang- og sykkelveg, innkjørsel til parkeringsanlegg, parkering, møbleringssone og gågate. Etter vår vurdering er det nå, i den overordnede planen, dere bør avklare hovedfunksjonen i de ulike allmenningene. På samme måte som på Kutorvet (Henrik Wergelands gate), hvor dere med relativt små grep gir føringer for *et mer grøntpreget og trivelig torv*, vil vi sterkt anbefale at dere gjør tilsvarende for allmenningene.

Klimaendringer

I vårt innspill anbefalte vi også at klimatilpasning ble innarbeidet som en målsetting i planarbeidet. Det fremgår at det tilrettelegges for bedre overvannshåndtering og infiltrasjon til vegetasjonsflater ved å utvide dagens grøntrabatt i Rådhusgata, sette inn trær i Holbergs gate, samt nye trær og grønne flater på Kutorvet. Dette kan være gode tiltak for klimaendringer, og bør sikres i bestemmelsene. Vi vil anbefale at

det gis føringer til at rabatter og blågrønne strukturer skal utformes slik at strukturen tilrettelegges for infiltrasjon og fordrøyning. Det kan også gis føringer for at disse skal utformes som bruks- og opplevelseselementer. Der det er relevant, som i Elvegata/Kronprinsens gate, vil vi anbefale at dere angir høyder på gategulvet for å sikre flomvei.

Urban vegetasjon
Planforslaget redegjør godt for bytrær – både hvilke funksjon trær kan ha, kvaliteter ulike artene kan gi, tilstanden for eksisterende og behov for nye. Viktige trær som skal bevares er gitt hensynssone naturmiljø. Vi vil anbefale at nye og øvrige eksisterende trær angis i plankart, symbol 1271 og 1272. Vi kan for øvrig ikke se at foreslåtte nye trær i Holbergs gate er omtalt i bestemmelsene.

Det er gitt flere viktige føringer for planen i beskrivelsen, blant annet at det skal utarbeides sikringsplan for bytrær med hensynssone og det er beskrevet hvordan møbleringssonen kan møbleres og brukes. Vi vil anbefale at slike føringer innarbeides i bestemmelser eller retningslinjer.
Slik vi forstår planforslaget, vil områdeplanen gjelde foran kommunedelplanen samt reguleringsplaner. Vi vil anbefale at bestemmelse pkt. 6.2 fra kommunedelplanen innarbeides i områdeplanen som bestemmelse eller alternativt som en retningslinje.

Skolevei
Vi viser til Statsforvalterens uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, av 20.1.2020. hvor vi blant annet understreket viktigheten av å opparbeide Holbergsgate, herunder krysning av tverrgater, på en måte som gjør det trygt og attraktivt å ferdes for fotgjengere. Etter vår vurdering er det gjort gode grep i Holbergsgate for å sikre trygg skolevei. Forslaget om å gjøre øvre del av Kronprinsens gate parkeringsfri virker også som et godt grep i så måte. Vi vil anbefale at dere legger vekt på høringssvarene fra barn og unge i vurderingen av dette alternativet.

Universell utforming
Planbeskrivelsen gir slik vi vurderer det et godt innblikk i hvilke vurderinger og prioriteringer som er gjort for de ulike sonene i gatene. Vi støtter kommunens vurdering i at endelig løsninger i gater med historiske dekker, må vurderes og avklares i tekniske planer. Vi savner en redegjørelse av antallet HC-plasser som er foreslått samt en vurdering av plasseringen av disse. Det er ingen konkrete funksjonskrav til HC-plasser hva gjelder antall og avstand. Avstanden skal lokaliseres nærmest mulig målpunk. Antallet må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men ved mindre anlegg (<100) anbefaler Håndbok V129 min. 10 %. Planforslaget har sikret 6 plasser- som utgjør 1,4 % av det totale antallet. Alternativt forslag med ytterligere 6 plasser er slik sett noe vi støtter. Det er viktig at disse fordeles slik at avstand til målpunkt blir minst mulig, for eksempel til de større rekreasjonsarealene langs Otra.

Prinsippet om universell utforming er løftet høyt i plan- og bygningsloven, jf. § 1-1 siste ledd. Vi gir faglig råd om at bestemmelser knyttet til HC-plasser fremgår av områdeplanens bestemmelser.
Vi vil anbefale at denne problemstillingen løftes til kommunens råd for personer med nedsatt funksjonsevne, og at antall og plassering settes etter innspill fra dem.

Med hilsen

Heidi Johansen (e.f.)
seniorrådgiver

Sigrid Lofthus Drange
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER

dok 56

AGDER
fylkeskommune

KRISTIANSAND KOMMUNE BYUTVIKLING
Postboks 4
4685 NODELAND

Dato: 10.10.2023
Vår ref: 20/01888-7
Deres ref:
Saksbeh.: Inger Egeland

Kristiansand kommune - innspill til områderegulering, gatebruksplan for Posebyen

Vi viser til oversendelse datert 09.03.2023.
Formålet med planarbeidet er å utarbeide en prinsipplan for gatene i Posebyen. Det foreslås å fjerne 145 parkeringsplasser, som blant annet gir mulighet for å tilrettelegge bedre for gående og syklende.
Plankartet viser samferdselsformål i hele gatens bredde, og det er laget en illustrasjonsplan som viser konkrete løsninger for opparbeidelse av de forskjellige gatene. Før igangsetting av tiltak i gatene skal det utarbeides teknisk plan og landskapsplan basert på illustrasjonsplanen.
Gatene innenfor planområdet er kommunale.

Det meste av planområdet omfattes av Riksantikvarens NB! - område og er ansett for å være av nasjonal verneverdi.
Målsetningene i planen har etter fylkeskommunedirektørens oppfatning positive virkninger på kulturmiljøet. Reduksjon av trafikk og parkering samt «opprydding» på torv og i gater vil kunne bidra til at de historiske strukturene og den verneverdige bebyggelsen blir mer fremtredende.

Fylkeskommunedirektøren er svært positive til at de faglige rådene for forvaltning av NB! - området legges til grunn for planarbeidet jf. planbeskrivelsen. Vi mener imidlertid at de retningslinjene som gjelder gater og utomhusområdet bør tilpasses og innføres som fellesbestemmelser i planen.
I bestemmelser til hensynssone H-570 punkt 5.3.2 bør det tilføyes en bestemmelse om framtidig vedlikehold og istandsetting av fortauene. Ved slike arbeider må mest mulig materiale gjenbrukes. Dersom det er behov for utskiftinger må det brukes tilsvarende materialer som tradisjonelt er benyttet på samme sted.
Planbeskrivelsen bør oppdateres i forhold til revideringene av NB! – registeret, ferdigstilt i 2022. Et eksempel er at det på side 17 står at kvartal 67 og 68 ikke omfattes av registeret. Dette stemmer for kvartal 68, men kvartal 67 ble inkludert i registeret ved revideringen. Feilen må rettes opp i dette dokumentet og i eventuelle andre plandokumenter.

Elvegata og Rådhusgata er en del av hovedsykkelveinettet i Kvadraturen. Det foreslås at biler og syklende skal ha sambruk i disse gatene, mens gående skal bruke fortauet.
Fylkeskommunedirektøren er positive til grepet, da skille mellom gående og transportsyklister er et tiltak som gir mindre konflikter. Det vil fremdeles vær mulighet for å sykle på fortauet for syklende som kvier seg for å sykle i gaten.

Besøksadresse:
Tordenskjolds gate 65 4614
KRISTIANSAND S
Postadresse:
Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal

Telefon:
+47 38 05 00 00

E-post:
postmottak@agderfk.no

Org.nr.:
921 707 134

Nettsted:
www.agderfk.no

Gatene skal merkes med «del veien» symbolet *sharrowes* som er ganske nytt i Kristiansand sentrum og gateparkering fjernes.

Holbergsgate er definert som skolevei og det er svært positivt at fortauet foreslås utvidet samt at antall parkeringsplasser reduseres med 54.

Det beskrives at noen av kryssene (Holbergsgate) skal markeres med trær, vi minner om at det er viktig at frisikten i kryssene bevares.

Med hilsen

Ingvild Nina Skjong
Avdelingsleder
Plan

Inger Egeland
Rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
STATENS VEGVESEN

AGDER
fylkeskommune

KRISTIANSAND KOMMUNE
Postboks 4
4685 NODELAND

Dato:	13.10.2023
Vår ref:	23/20229-2
Deres ref:	2023012894-3
Saksbeh.:	Inger Egeland

Kristiansand kommune - innspill til høring av bestemmelser for Posebyen parkering - Boligsone 1

Vi viser til oversendelse datert 23.08.2023

Formålet med planen er å vise hvilke parkeringsplasser som skal avsettes til beboere, avgiftsparkering, ladeplasser og HC plasser.

Høring av parkeringsbestemmelsene er koordinert med høring av *Gatebruksplan for Posebyen*. Fylkeskommunen har gitt innspill til gatebruksplanen i brev datert 10.10.2023.

Vi har ingen merknader til bestemmelsene.

Med hilsen

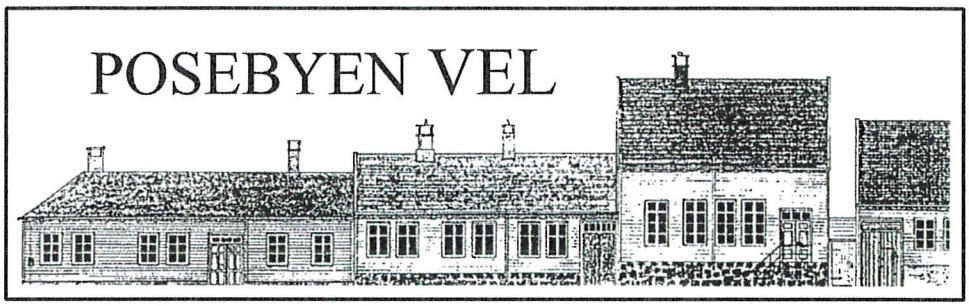
Ingvild Nina Skjong
Avdelingsleder
Plan

Inger Egeland
Rådgiver
Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
STATENS VEGVESEN

dok 85



Til:
Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kopi:

Saksnummeret PLAN-20/00178 – tilbakemelding Kristiansand, 15. oktober 2023

T 1569 - Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen - offentlig Ettersyn – MERKNADER fra Posebyen Vel

Bakgrunn, formål og prosess

I 2017 behandlet Bystyret endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1[1] – Temakart gatebruk.

Både Posebyen Vel og Foreningen Posebyen hadde våren 2017 en lang rekke innspill til gatebruksplanen som kommuneadministrasjonen fant at krevde en mer detaljert og helhetlig arbeidsprosess enn hva de hadde anledning til da. Som en følge av dette, ble Bystyrevedtak i Sak 86-2017 om «Temakart gatebruk for Kvadraturen» punkt 2h:

«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.»

Med høringsfrist 15. oktober er det invitert til å gi tilbakemelding på foreslått Gatebruksplan for Posebyen[2].

Vi støtter formålet til forslaget: *Formålet med gatebruksplan for Posebyen er å utarbeide en plan for gatenettet som bidrar til å utvikle gaterommene slik at de ivaretar og forbedrer bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier og bedre trafikksikkerheten i området.*

Vi ser også positivt på at reviderte bestemmelser for parkering i Posebyen – Boligsone 1[3] har fått samme høringsfrist 15. oktober 20232 **slik at gatebruk og parkering sees i sammenheng.** Vi har levert våre merknader til dette i et eget notat.

---

[1] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner-vedtatte/
[2] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/reguleringsplan/reguleringsplaner-under-arbeid/alfabetisk-liste/gatebruksplan-for-posebyen---omraderegulering/
[3] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/reguleringsplan/reguleringsplaner-under-arbeid/alfabetisk-liste/posebyen--boligsone-1-horing-av-bestemmelser/

Posebyen Vel har siden 2016[4] gitt en lang rekke omfattende innspill til planene for gatebruk, parkering og trafikksikkerhet i Posebyen, samt til hvordan utvikle Posebyen som en vital, estetisk og familievennlig gamleby (Poseby Vel planen[5]). I november 2019 oppdaterte vi våre innspill til gatebruksplanen[6] ifm med kommunens oppstart av ny planprosess for gatebruksplan i Posebyen.

Vårt innspill til gatebruksplanen fra 2019[6] vedlegges dette brevet. Dette og tilhørende vedlegg finnes her[4] og er fortsatt en del av vårt innspill.

Vi har følgende prinsipielle merknader til den foreslåtte gatebruksplanen.

1. **Vi savner avklaring av hvilke grupper som har første prioritet når det gjelder gatebruk i Posebyen.** Vi er redd forslaget til gatebruksplan åpner for en ny debatt mellom alle interessegrupper som er brukere av Posebyen på samme måte som vi fikk i FVN i vår[7]. Da reguleringsplanen for 10 kvartaler i Posebyen (RP572) ble vedtatt av Bystyret i 1990, **så gjorde Bystyret i 1990 det klart at området primært skulle benyttes til boligformål.** Bystyret åpnet likevel for at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom kunne nyttes til mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. **forutsatt at dette ikke ble til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende. Fra reguleringsplan RP572:**
   a. *§ 2. Formålet med reguleringen er å sikre bevaring og utbedring av den arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdige bebyggelsen i kvartalene og av gatebildets, bygnings- og bomiljøets særegne karakter og verdi som helhet.*
   b. *§ 3. Bebyggelsen skal nyttes til boligformål. Når spesielle forhold tilsier det, kan bygningsrådet tillate at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom nyttes til mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. som ikke er til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende. Hvor eldre gatehus er bygget for butikker, kan disse forlanges opprettholdt til slik bruk.*

   Vi er klar over at RP572 bare gjelder ca halvparten av kvartalene i Posebyen. Imidlertid, **så er Posebyen i sin helhet definert som bo-område i alle planer og vedtak fattet av Bystyret etter 1990.**

2. **Vi opplever at administrasjonen har endret mandatet som Bystyret ga i 2017.** Bystyret bestilte i 2017 et nytt temakart gatebruk (prinsipplan) til å inngå i gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen[8 9]. I kommunedelplanen fra 2014 (kdp1264) som gatebruksplanen for Posebyen var ment å inngå i, står det på side 10 at gjeldende reguleringsplaner gjelder foran kommunedelplanen iht plan og bygningsloven (pbl §1-5 2. ledd nr. 4) og vedtak av Bystyret den 12.02.2014 i sak nr. 23. **Bystyret forutsatte dermed at bestemmelser om gatebruk i gjeldende reguleringsplaner skulle være førende for (overstyre) forslaget til ny gatebruksplan.** Det vises her blant annet til Reguleringsplanen fra 1990 for 10 kvartaler i Posebyen (RP572) som har en egen seksjon kalt **«Gatebruksplan»:**
   a. *§ 10. Av hensyn til vern av bygnings- og bomiljøet og sikring av et trygt utemiljø for barn og voksne, forutsettes det utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende og*

---

[4] https://posebyenvel.no/gatebruksplan-for-posebyen/
[5] https://posebyenvel.no/hjem/about/poseby-vel-planen-version-mai-2011/
[6] https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2020/01/2019-oppdatert-GBP-innspill-fra-PV-18.11.2019.pdf
[7] https://www.fvn.no/mening/debattinnlegg/i/KnW1vy/posebyen-for-hvem
[8] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner-vedtatte/
[9] https://webhotel3.gisline.no/Webplan_4204/gl_planarkiv.aspx?planid=1264

trafikkdempende tiltak for området. Slik plan skal fremmes og behandles som bebyggelsesplan ifølge. plan- og bygningslovens § 28-2[10].

b. *§ 11. I den utstrekning krav til utearealer for beboerne i medhold av plan- og bygningslovens § 69 og stadfestet vedtekt til denne*[10] *er tilfredsstillende sikret på eiendommene, kan parkeringskrav etter samme tillates løst på egen grunn. Ellers forutsettes dette krav løst etter bygningsrådets nærmere bestemmelse. Når forholdene tilsier det, kan bygningsrådet dispensere fra dette krav for boliger.*

c. *§ 12. Fortaus belegg, armaturer for gatebelysning, gatemøblering o.l. gateutstyr samt reklameskilter skal gis en utforming og plassering som harmonerer med strøkets og bygningsmiljøets karakter. Gamle steinsatte fortau og rennesteiner må søkes bevart/restaurert.*

Fra den foreslåtte gatebruksplanen oppfatter vi at administrasjonen mener gjeldende reguleringsplaner bare gjelder eiendommene og ikke gaterommet. Dette mener vi er feil, og vi er derfor uenige i at den foreslåtte gatebruksplanen fremmes som en ny reguleringsplan[2] – Områderegulering, gatebruksplan for Posebyen -, uten hensyntaken til gjeldende reguleringsplaner vedtatt av Bystyret. **Vi mener at forslaget til gatebruksplan må underordnes gjeldende reguleringsplaner for Posebyen og især RP572 der denne gjelder**. Da Bystyret i 1990 som i §10 forutsatte at det ble utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende og trafikkdempende tiltak for området, og da kommunen i 2014 vedtok kommunedelplanen for Kvadraturen, og da Bystyret i 2017 bestilte forslaget til gatebruksplan for Posebyen, **så var denne rangordningen en forutsetning.**

3. **RP572:** Hvis derimot kommunen mener at den foreslåtte gatebruksplanen skal fremmes som en ny reguleringsplan for gaterommet som overstyrer gjeldende reguleringsplaner som RP572, så mener vi **at bestemmelsene i RP572 må videreføres i den nye reguleringsplanen for gaterommet (gatebruksplanen). Dette er ikke ivaretatt i de foreslåtte reguleringsbestemmelsene**[11] **i gatebruksplanen.** Planen bærer dessuten preg av å ha fokus på kortsiktige tiltak som å fjerne parkeringsplasser, enn å være en bærekraftig områderegulering som står seg over lengre tid.

4. **Konsekvensutredning:** Når det legges opp til en ny plan for områderegulering av gaterommet i Posebyen, så er spørsmålet om konsekvensutredning[12] [13] relevant. Hvorfor er ikke dette diskutert?

5. **Samarbeidsprosess:** Intensjonen med Bystyrevedtaket i 2017 var å sikre reelt samarbeid med interessegrupper i Posebyen om utvikling av gatebruksplanen. **På tross av at det har gått 6 år, opplever vi ikke at det i tilstrekkelig grad har blitt gjennomført samarbeid som forutsatt av Bystyret.** Konsekvensen er at det i denne høringsrunden nok en gang blir sendt inn en massiv mengde med innspill fra interessegrupper.

6. **Skolebarnas behov for trygg skolevei:** Vi reagerer på at kommunen legger ved en rapport fra 2016 - *Gatebruk og parkering i Kvadraturen - barn og unge gir innspill*[14]. Den blir blant annet brukt som argumentasjon for foreslått regulering av Holbergsgate. I løpet av disse 7 årene burde kommunen ha oppdatert denne rapporten. Ingen av disse barna går lenger på verken Tordenskjolds gate eller Grim skoler. Posebyen vel har derfor bistått Foreldrearbeidsutvalget (FAU) og Tordenskjolds gate med en ny

---

[10] Lov om plan- og bygningslov av 1985 er erstattet av Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 2008 med senere rettelser.

[11] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/2-gatebruksplan-for-posebyen---omraderegulering---reguleringsbestemmelser---27.01.2023.pdf

[12] https://www.regjeringen.no/contentassets/2804283df64641cea321fdcdcac779f4/reguleringsplan_2022.pdf

[13] https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2017-06-21-854

[14] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/12-gatebruk-og-parkering-i-kvadraturen---barn-og-unge-gir-innspill---2016.pdf

rapport over hvilke gateløp dagens skolebarn benytter, samt hva de oppfatter som utrygt på sin skolevei. FAU vil gjøre denne rapporten tilgjengelig ifm behandlingen av den foreslåtte gatebruksplanen.

7. **Trafikksikkerhet: Det er uheldig at den kommunale trafikksikkerhetsplanen ikke ble gitt samme høringsfrist som gatebruksplanen for Posebyen og den lokale boligsoneforskriften,** men i stedet ble behandlet i by- og stedsutviklingsutvalget 16.03.2023 og bystyret 22.03.2023. Vi har tidligere levert innspill til bedret trafikksikkerhet i Posebyen, og støttet FAU i deres årelange arbeid med å skape en tryggere skolevei for barna til Tordenskjolds gate skole[4]. Vi synes det er beklagelig at selv vedtatte tiltak i tidligere trafikksikkerhetsplaner ikke blir fulgt opp og ingen stilt til ansvar for dette, eksempelvis reduksjon fra 50 km/t til 30 km/t i Tordenskjolds gate som Bystyret tidligere har bestemt gjelder alle gater i Kvadraturen.

8. **Besvarelse av BSU sin tilleggsbestilling:** Gatebruksplanen ble fremmet til førstegangsbehandling i by- og stedsutviklingsutvalget (BSU) den 09.02.2023. Utvalget fattet da blant annet følgende vedtak:
   a. Det høres også ut et alternativ hvor Holbergs gate stenges for både inn/ og utkjørsler fra Tordenskjolds gate (samme løsning som i Kronprinsens gate).
   b. Det bes spesielt om innspill på løsninger som hindrer gjennomgangstrafikk i Posebyen, inkludert enveiskjørte gater.

   Administrasjonens besvarelse av disse punktene[15] bestilt av BSU opplever vi som ubalansert. Det angis bare negative konsekvenser av å stenge Holbergs gate (punkt a.), ingen analyse av positive konsekvenser som å få tryggere skolevei for barna til Todda eller å få redusert gjennomgangstrafikk i Posebyen. Det fremlegges heller ingen ytterligere innspill på løsninger som kan redusere gjennomgangstrafikk i Posebyen (punkt b.) enn hva som allerede var foreslått i opprinnelig plan.

Posebyen vel har i tidligere innspill til gatebruksplan for Posebyen[6] vektlagt følgende 5 tiltaksområder som vi vil kommentere på nedenfor:

1. Å få en helhetlig plan for gatedesign, ombygging, bruk og all ferdsel i Posebyen.
2. Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby.
3. Å redusere biltrafikk.
4. Å redusere gateparkering.
5. Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

1. **Å få en helhetlig plan for gatedesign, ombygging, bruk og all ferdsel i Posebyen.**

For oss har det vært en forutsetning at vi må få **en helhetlig plan for Posebyen**. Posebyen vel har etterlyst dette siden velforeningen ble etablert i 1977. Spørsmålet «hva vil vi med Posebyen» er ennå ikke besvart politisk. Posebyen trenger derfor en oppdatert og overordnet plan, noe som senest ble poengtert i debattinnlegg i FVN den 20. september 2023[16]. Vi synes at det foreliggende forslaget til gatebruksplan ikke bidrar til denne forutsetningen, spesielt fordi den har kortsiktig fokus på tiltak som fjerning av parkeringsplasser og oppstart av arbeider i Rådhusgata og Holbergsgate, på bekostning av helheten. Samt at planen i liten grad bidrar til å styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier som helhet. Samt hvordan gaterommet kan utvikles kreativt til å forbedre Posebyen som bomiljø. Alt dette forutsettes i

[15] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/18-notat---oppfolging-av-bsu-vedtak.pdf
[16] https://www.fvn.no/mening/debattinnlegg/i/eJo449/la-posebyen-leve

planens formål. Vi har forståelse for at dette er vanskelig siden Posebyen er sammensatt av bevaringsverdige bygninger og bygninger av nyere dato.

Vi er uenige i at gaterommet kan reguleres uavhengig av bebyggelsen som det her legges opp til, da gatesiden av bebyggelsen i høyeste grad er med å forme gaterommet og gi dette karakter og miljø, samt sette premisser for bruk av gaterommet, se f.eks. heftet «Ta vare på Posebyen»[17] fra 1993/98 utarbeidet av Fylkeskonservatoren og Byarkitekten, som gir klare anbefalinger mht utforming av gaterommet i Posebyens eldre deler. I RP572 fra 1990 var man opptatt av at det å ta vare på bebyggelsens karakter, skulle ha en sentral plass. Disse hensynene ble gitt sterkest hensyn på gatesiden mot det offentlige rom, der er det krav om bevaring av fasadene, inkludert takflatene. På den siden som vender mot det indre av kvartalet, ble tilrettelegging for et godt bomiljø et vel så viktig hensyn. Dette er drøftet i NIKU's rapport om «Godt fungerende bevaringsområder»[18] i Norge.

2. Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby.

I forbindelse med befaring og første behandling av forslaget i By- og stedsutvalget den 9. februar i år, kom det frem at det er en lang rekke kryssende hensyn å ta for å tilfredsstille mange ulike brukere: beboere (i alle livets faser som barnefamilier, studenter, pensjonister), turister, næring, kultur, trafikkskoler, gratis parkering, syklister, elsparkesykler, hus-/hybelutleiere, menigheter, kommunale boliger, sosiale institusjoner, gamle- og sykehjem, kommunale og private tiltak for trengende, etc. Og at alle kjemper for sine ønsker.

Posebyen Vel mener at flest interessenter blir ivaretatt dersom **Posebyen er en familievennlig gamleby hvor bomiljø er det primære, og at gatebruken gjenspeiler dette.** Slik at gatebruken og bebyggelsen sammen skaper et stabilt, levende og mangfoldig bomiljø. Bærekraftige byer hvor det er lett å leve miljøvennlig, er høyt prioritert i FNs bærekrafts mål. Nyere forskning viser at for å få levende, mangfoldige og stabile bomiljøer sentralt i byer, så er det avgjørende at disse områdene tilrettelegges for barnefamilier[19]. Dette savner vi i gatebruksplanen.

Videre så må det sikres bevaring og utbedring av den arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdige bebyggelsen som fortsatt finnes, og av gatebildets, bygnings- og bomiljøets særegne karakter og verdi som helhet. Se punkt 1 under prinsipielle merknader.

3. Å redusere biltrafikk

Posebyen plages av unødig biltrafikk og unødig gjennomkjøring[6].

1) Mye av biltrafikken i Posebyen skyldes at fremkommeligheten i Posebyen oppleves som raskere enn på hovedveiene for trafikk i og gjennom Kvadraturen som Festningsgata. Dette benyttes av både privatbiler og tungtrafikk.
2) Mye av biltrafikken skyldes leting etter parkeringsplass i Posebyen, noe som særlig gjør seg gjeldende utenom bosonetiden.

---

[17] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/15-ta-vare-pa-posebyen---hefte-19931998.pdf
[18] https://niku.brage.unit.no/niku-xmlui/handle/11250/2561435
[19] https://www.sintefbok.no/book/index/1354/barn_i_byen_gode_oppvekstmiljoeer_for_barn_i_sentrale_bydeler_i_trondheim

3) Det er også mye øvelses kjøring i Posebyen, også av utenbys kjøreskoler.
4) Det er tidvis også mye turistbusser og tomme rutebusser som kjører Elvegata fordi busser har lov å kjøre den hele veien fra Tordenskjolds gate til Dronningens gate.

For å løse dette, så anbefaler vi som mulige tiltak, se også[6]:

- Synkronisering av lyskryssene i Festningsgata for å få bedre trafikkflyt der.
- Det skiltes med kun kjøring til eiendommene i Posebyen.
- Bosonetiden utvides, helst til 24/7, slik at Posebyen ikke blir en gratis parkeringsplass. Byen har fått anlagt parkeringshus for dette formålet, og gateparkering med avgiftstider.
- Turistbusser og tomme rutebusser henvises til å kjøre på hovedveiene.
- Det gjøres tiltak for å få ned farten på bilene i Posebyen til under lovlige 30 km/t.
- Holbergsgate stenges fullstendig for både innkjøring og utkjøring til Tordenskjolds gate som gjort i Kronprinsens gate, dvs ikke tillate enveiskjøring av biltrafikk fra Holbergs gate til Tordenskjolds gate..
- Det tas i bruk enveiskjøring i øket grad.

4. Å redusere gateparkering.

For at Posebyen skal kunne utvikles som kulturminne og bomiljø, er det nødvendig å bruke mindre av gaterommet til parkering[6] . Det vil gjøre Posebyen mer gåvennlig, trafikksikker og åpne for annen og bedre bruk av gaterommet.

Vi er glade for at det nå vil gjøres tiltak for utvide soneparkeringen til kl 8 – kl 21 alle 7 av ukens dager. Som vi har uttrykt før[6], så er vår anbefaling likevel bosone 24/7som vi tror ville styrket forståelsen og respekten for at bosoneparkering er noe beboerne har betalt for, og ikke et gratistilbud til andre. Vi opplever f.eks. at yrkessjåfører parkerer kjøretøy for natten i Posebyen.

Å tallfeste og stedfeste fjerning av 145 parkeringsplasser i Posebyen[20] som nå planlegges i gatebruksplanen, opplever vi litt som å behandle symptomer i stedet for årsak. I 2019[6] beskrev vi vårt forslag til løsning for å få bukt med fremmedparkeringen i Posebyen, og 24/7, med fokus på årsak.

Bileiere og beboere i Posebyen er tydelige på at de ønsker mulighet til å parkere i rimelig nærheten til boligen sin. Ved å se antallet gitt parkeringstillatelser (bosoneparkering) i sammenheng med antallet parkeringsplasser som fjernes, kan begge disse hensyn ivaretas på en god måte. Dette vil forutsette at nye parkeringstillatelser ikke blir gitt ifm nye boligseksjoneringer og lignende.

5. Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

Vi har støttet opp om FAU ved Tordenskjolds gate skole og deres arbeid gjennom en årrekke for tryggere skolevei til skolen[4] . Vi er som skolen skuffet over manglende tiltak, og manglende oppfølging av tiltak som er vedtatt[21]. Og er svært bekymret om tiltak utsettes ytterligere. Vi støtter derfor de tiltak som FAU ber om for å trygge skoleveien for våre barn. Det er her svært viktig å få ned farten på biler i Tordenskjoldsgate, forenkle krysset Holbergsgate-Tordenskjoldsgate, trygge fotgjengerfeltene i Tordenskjoldsgate, og ta hensyn til barnas skolevei ifm sykkelekspressvei i Tordenskjoldsgate. **Posebyen vel støtter forbud mot både innkjøring og utkjøring til Holbergsgate fra Tordenskjoldsgate som anbefalt av FAU ved Todda skole, men**

[20] https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/GMw0w4/145-parkeringsplasser-skal-fjernes
[21] https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/abEmMa/har-blitt-enige-om-30-sone-men-skiltene-kommer-aldri-opp

ser også behovet for andre tiltak for tilstrekkelig reduksjon av gjennomfartstrafikk gjennom Posebyen. Det er viktig at tiltakene og trafikkbildet ses under ett, når tiltakene utformes.

Vi ser at elsparkesykler er i ferd med å bli et stort problem i Posebyen og etterlyser tiltak. Det kjøres fort på fortau, og undersøkelsen utført av FAU Todda skole viser at skolebarn er redde for både elsparkesykler og elsykler pga farten.

Våre skolebarn tvinges ofte bort fra fortauene om vinteren pga dårlig brøyting og fare for takras. Da går de i gaten.

I undersøkelsen til FAU Todda skole ser man at barnas valg av skolevei ser ut til å være styrt av hvor de bor ift skolen, omveier for å slå følge med skolekamerater, hvor de opplever at det er trygt å gå (f.eks unngår de enkelte institusjoner med ansamling av folk utenfor), hvor det er spennende å gå, hvor det er brøytet om vinteren og ikke er fare for takras, hvor det ikke er for mange parkerte biler, hvor de ikke kan møte elsparkesykler, hunder eller skumle folk, etc. Flere barn velger forskjellig vei til og fra skolen, om de sykler eller går, om de går alene eller med venner eller foreldre, og om det er sommer eller vinter.

I gatebruksplanen foreslås å anlegge utvidet fortau på nordøstsiden av Holbergsgate helt fra Tollbodgata til Tordenskjolds gate for å tilrettelegge Holbergsgate som skolevei. I undersøkelsen til FAU Todda skole ser man at det primært er i kvartalene nær Tordenskjolds gate at barn benytter Holbergs gate som skolevei, men vi ser også at mange går i de andre gatene i Posebyen, som Elvegata, Kronprinsens gate og Festningsgata.

Vi spør derfor om det lar seg gjøre å definere Holbergsgate som skolevei? Vi spør videre om det å lage bredere fortau helt fra Tollbodgata, kanskje bare vil øke trafikksikkerheten for et begrenset antall av våre barn? Dette tiltaket bør derfor vurderes ift andre tiltak som å redusere den totale biltrafikken og redusere hastigheten på biler og elsykler slik at gatebruken i Posebyen som helhet blir tryggere for alle myke trafikanter.

Det finnes neppe noen bydel i Kristiansand hvor gaterommet benyttes mer av gående voksne og barn enn Posebyen. Hele året observeres det gående i gaten i stedet for på fortauene. Uføre benytter gatene. Turistene går i gatene. Dette kan ha flere årsaker som fremkommelighet på fortauene, men også manglende brøyting eller fare for takras. Kanskje også at i et bomiljø er det behov for uteområder til trygg aktivitet for barn, unge, og voksne. Vi har mangel på lekeplasser og fellesområder i Posebyen. Da er det relevant å spørre seg hvem gaterommet skal tilrettelegges for, er det biltrafikk, kjøreskoler, parkeringsplass, syklister, sparkesykler eller de myke brukerne blant voksne og barn?

For å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, uterom for aktiviteter, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende, så må gaterommet tilrettelegges for felles bruk. TØI[22] [23] beskriver ulike virkemidler til trafikkregulering for at ulike brukere tryggere kan bruke samme gaterom – sambruksareal (Shared space). Siden man må erkjenne at folk faktisk går i gatene, ikke på fortauene, så ville dette gjøre felles bruk av gaterommet tryggere for alle trafikanter, og gi et bedre bomiljø, og gi bedre fremkommelighet. Vi støtter forslaget om gatetun i allmenningene og forslag om å prøve ut f.eks. gatetun med mulighet for parkering andre steder som f.eks. i Gyldenløves gate mellom Kronprinsens gate og Elvegata. Der hovedårene for syklister blir, dvs Rådhusgata, Elvegata og Tordenskjoldsgate, er det også fornuftig at syklistene blir bortvist fra fortauet.

I 2022 fikk kommunen en egen forskrift for utleie av sparkesykler på offentlig grunn. Dette har ført til at det er påbudt parkering på anviste steder. Dette gjelder ikke for deler av Posebyen. Vi opplever at brukere av

[22] https://www.tshandbok.no/innhold/del-2/3-trafikkregulering/
[23] https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/

elsparkesykkel kjører inn i Posebyen hvor det ikke er restriksjoner, parkerer elsparkesykkelen og går tilbake til deres sluttdestinasjon som ofte befinner seg innenfor restriksjonsområdet. Dette gjør at vi får en unaturlig opphoping av elsparkesykler i Posebyen. Brukere av elparkesykler tenker ikke alltid på fremkommelighet for andre og vi opplever at elsparkesyklene skaper et problem for fri ferdsel.

Ved utforming av ny gatebruksplan er det derfor ønskelig med påbudt parkering på anviste steder i Kvadraturen inklusive hele Posebyen. Det bør derfor sette av parkeringssoner for elsparkesykler i gatebruksplanen.

Vi ser at en endret forskrift for elsparkesykler i Kristiansand har høringsfrist 20. november 2023[24]. Våre merknader vil også gjelde denne forskriften.

Oppsummering

Det er mye bra i den foreslåtte gatebruksplanen, men den har også flere mangler. Våre merknader går også på å presisere hva vi anser er viktig ut fra Posebyen vel sitt perspektiv på vegne av beboerne i Posebyen.

For å oppnå en helhetlig plan for Posebyen må gatebruksplanen ses i sammenheng med løsninger for fremmedparkering, gjennomfartstrafikk, sikker skolevei, bomiljø, bruk av gaterom, bosoneparkering, m.m. Videre savnes at gjeldende reguleringsplaner har forrang. Intensjonen med vedtaket i 2017 var å sikre samarbeid med interessegrupper i Posebyen og en helhetlig plan, Dette synes vi ikke har vært så vellykket som ønskelig, derfor er det viktig at høringsprosessen og den politiske behandlingen retter opp i dette.

Vi berømmer at det er utført et omfattende arbeid bak den foreslåtte gatebruksplanen. Men vi savner mer visjon, helhet og samsvar mellom det faktiske forslaget og det som angis som *Formålet med gatebruksplan for Posebyen*, nemlig å utvikle gaterommet til å ivareta og forbedre bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier, og bedre trafikksikkerheten i området. Dette har vi prøvd å få frem i dette notatet uten å gå i for mye detalj.

Posebyen vel ble i sin tid oppnevnt som ressursgruppe i prosjektdirektivet for utarbeidelse av ny gatebruksplan for Posebyen. Vi gleder oss derfor til å følge opp den videre prosessen rundt høringsinnspillene og den politiske behandlingen i utvalg og Bystyret.

Med hilsen
Posebyen vel

Vedlegg: Vårt innspill til gatebruksplanen fra 2019[6]

[24] https://www.kristiansand.kommune.no/elsparkesykler

Oversikt over innspill til Gatebruksplanen fra Posebyen Vel – revisjon av november 2019

De viktigste tiltaksområdene ifm Gatebruksplanen er:

1) Å få en helhetlig plan for gatedesign, ombygging, bruk og all ferdsel i Posebyen.
2) Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby .
3) Å redusere biltrafikk.
4) Å redusere gateparkering.
5) Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, samt å bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

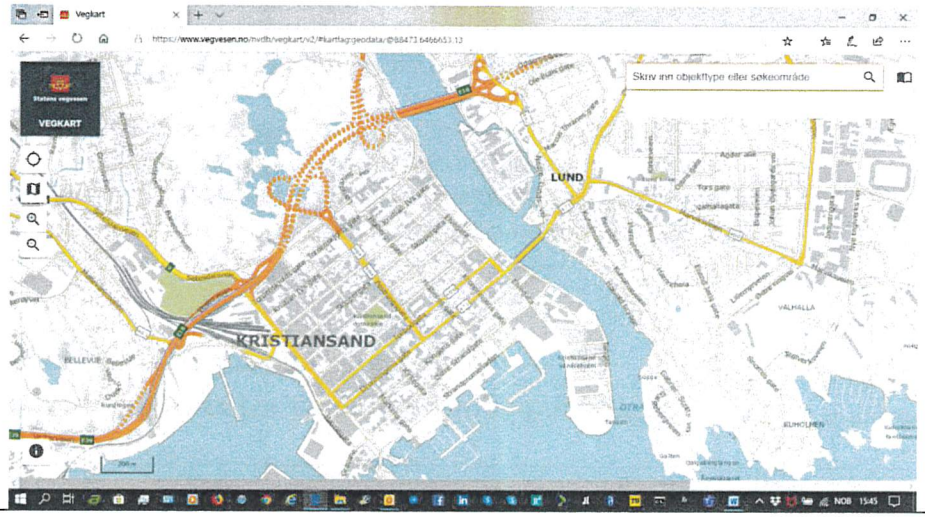
Område	Behov	Anbefalinger og forslag	Referanser
Gaterommet i Posebyen	**Å få en helhetlig plan for gaterommet i Posebyen.** Hvorfor: Posebyen savner en helhetlig gatebruksplan. Det altfor mange fragmenterte og dårlig koordinerte tiltak som er blitt iverksatt opp gjennom årene, samt altfor mange dispensasjoner som er blitt gitt.	**Det må utarbeides et helhetlig plan for gatene i Posebyen som omfatter gatedesign, regulering, ombygging, bruk og all ferdsel og opphold av fotgjengere, syklister, kjøretøy, med mer.** Utdyping: Både **Posebyen Vel** og **Foreningen Posebyen** hadde våren 2017 en lang rekke innspill til gatebruksplanen som administrasjonen fant at krevde en mer detaljert og helhetlig arbeidsprosess enn de hadde anledning til da. Som en følge av dette, ble Bystyrevedtak i Sak 86-2017 om «Temakart gatebruk for Kvadraturen» punkt 2h at: **«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.»**	Innspill fra 2017: /6/, /7/ Bystyrets behandling 2017: /8/, /9/, /10/ Diverse innspill etter 2017: /11/, /12/, /13/ /14/, /15/ Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn /5/ Kulturminner i

		Siden 2017 har det blitt gitt en rekke utfyllende innspill til trafikksikkerhet, parkering, sykkel traséer, fortau, søppelcontainere, bomiljø, med mer. Det er også blitt gitt klage på vedtak om ombygging av Rådhusgata mellom Festningsgata og Elvegata som man fant var prematurt og i strid med Bystyrevedtaket over.	Kristiansand /4/ Klage på vedtak i BMU om Rådhusgata-ombygging mellom Festningsgata og Elvegata /12/
Bydel Posebyen 24 kvartaler mellom Tordenskjolds gate, Otra, Tollbodgaten og Festningsgaten[1]	**«Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby» .** Hvorfor: Posebyen har et særegent bygnings- og bomiljø som må tas vare på og utvikles (jfr.: Posebyvel Planen – 2011). I vedtatt Kommunedelplan for Kvadraturen er de fleste av Posebyens kvartaler regulert til boligformål eller grønnstruktur (20 av 24 kvartaler). Noen av Posebyens utfordringer: • Trafikksikkerhet, unødvendig	**Vi må vitalisere, tilgjengelig-gjøre og bevare Posebyen** Visjon, mål og prinsipper i Reguleringsplan for Posebyen og i Posebyvel-Planen bør være styrende for gatebruk i hele Posebyen. Dette bør gjelde gatebruk i ALLE 24 kvartaler i Posebyen, også der den gamle bebyggelsen er revet og erstattet med nyere bygg. Innspill fra Åpent møte 23. mai 2019 «Hva vil vi med Posebyen?» bør følges opp /15/ Utdyping: Fra Reguleringsplan for Posebyen (Plan nr. 572 -1990): **§ 2.** Formålet med reguleringen er **å sikre bevaring og utbedring av den arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdige bebyggelsen i kvartalene og av gatebildets, bygnings- og bomiljøets særegne karakter og verdi som helhet.** **§ 3. Bebyggelsen skal nyttes til boligformål.** Når spesielle forhold tilsier det, kan bygningsrådet tillate at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom nyttes til **mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. som ikke er til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende.** Hvor eldre gatehus er	Reguleringsplan for Posebyen: /1/ Posebyen som kulturminne: /2/, /10/, /16/ Posebyvel-Planen: /3/ Kulturminner i Kristiansand: /4/ Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn: /5/ Referat fra åpent møte 23. mai 2019 med temaet «HVA VIL VI MED

[1] Kvartalene 4, 5, 6, 10, 11, 12, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 34, 35, 36, 64, 65, 66, 67, 68 og 69 (24 kvartaler).

	gjennomkjøring og fremmedparkering • Tilhørighet, estetikk og trivsel • Bilens og asfaltens dominans vs fotgjengere/ syklister og grøntareal • Manglende uterom • Uklar politikk for bomiljø og fortetting • Mange av fortauene og rennesteinene i Posebyen er asfaltert eller belagt med betong. Det er ikke pent og står ikke i stil med bebyggelsen. • Vi ser det som naturlig at en helhetlig plan for utforming av gaterommet i Posebyen utarbeides som del av at Gatebruksplanen.	bygget for butikker, kan disse forlanges opprettholdt til slik bruk. ... Reguleringsplanen har en egen seksjon kalt **«Gatebruksplan»**: **§ 10. Av hensyn til vern av bygnings- og bomiljøet og sikring av et trygt utemiljø for barn og voksne, forutsettes det utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende/trafikkdempende tiltak for området.** Slik plan skal fremmes og behandles som bebyggelsesplan ifølge. plan- og bygningslovens § 28-2[i]. § 11. I den utstrekning krav til utearealer for beboerne i medhold av plan- og bygningslovens § 69 og stadfestet vedtekt til denne[ii] er tilfredsstillende sikret på eiendommene, kan parkeringskrav etter samme tillates løst på egen grunn. Ellers forutsettes dette krav løst etter bygningsrådets nærmere bestemmelse. Når forholdene tilsier det kan bygningsrådet dispensere fra dette krav for boliger. **§ 12. Fortaus belegg, armaturer for gatebelysning, gatemøblering o.l. gateutstyr samt reklameskilter skal gis en utforming og plassering som harmonerer med strøkets og bygningsmiljøets karakter.** Gamle steinsatte fortau og rennesteiner må søkes bevart/restaurert. Posebyen er Kristiansands gamleby med mye bevaringsverdig kulturhistorie. Dette dreier seg ikke bare om husene, men også i høy grad om gaterommet. Begge deler har blitt stemoderlig behandlet i Kristiansand. Rivning og fornying gjør at totalbildet i dag er lite helhetlig. For eksempel mange av fortauene I Posebyen er asfaltert eller belagt med betong, mens andre er belagt med heller og gatestein. Asfalt og betong står ikke i stil med bebyggelsen. I forbindelse med Fylkeskommunens behandling av Kommunedelplanen ble det vedtatt (se side 66-68) at «Posebyplanen» skulle revideres basert på revisjon av «Kulturminneplanen». Vi har blitt fortalt at med «posebyplanen» henviste man til Reguleringsplan for Posebyen (Plan nr. 572 -1990). Det er behov for et helhetlig designprogram for videre utvikling og harmonisering av gaterommet i Posebyen.	POSEBYEN?» /15/

Biltrafikk	**Å redusere biltrafikk og unødig gjennomkjøring.** Hvorfor: 1) Mye av biltrafikken i Posebyen skyldes at fremkommeligheten der oppleves som raskere enn på de primære veiene for trafikk i og gjennom Kvadraturen. Hovedårer for trafikk i Kristiansand: • Fylkesvei 471 Østerveien-Gamle Lundsbrua-Dronningens gate-Vestre Strandgate • Fylkesvei 486 Tollbodgata • Fylkesvei 484 Festningsgata • Riksvei E18 Banehei tunellen 2) Mye av biltrafikken skyldes også leting etter parkeringsplass i Posebyen, noe som særlig gjør seg gjeldende utenom bosonetiden. 3) Det er også mye øvelses kjøring i Posebyen, også av utenbys kjøreskoler.	**Hindre gjennomkjøringstrafikk som ikke er kjøring til eiendommer i Posebyen.** **Hindre letekjøring etter gratis gateparkering i Posebyen.** **Fjerne trafikkfarlige gatekryss.** Utdyping: Holbergsgate og Kronprinsens gate er sterkt belastet med unødvendig gjennomgangstrafikk som er ment å skulle gå i Dronningens gate og Festningsgata. Denne trafikken har ikke kjøring til eiendommene i Posebyen som formål. Før Elvegata ved Q42 ble stengt for vanlig trafikk, gikk også en del av denne gjennomgangstrafikken i Elvegata, særlig den som skulle videre til Eg. Etter at Elvegata ved Q42 og deler av Tollbodgata ble stengt for annet enn busser og utrykningskjøretøy, så har dessuten gjennomkjøring i tverrgatene øket på. I tillegg benytter turbusser og rutebusser utav trafikk, seg av Elvegata til gjennomkjøring ettersom skiltingen ved Q42 ikke hindrer dem. Det er også et stort antall utrykningskjøretøy hele døgnet som kjører Elvegata til Dronningens gate. Posebyen er dessuten et attraktivt område som er mye benyttet til øvelses kjøring for byens kjøreskoler samt utenbys kjøreskoler. Fartsgrensen i Posebyen er max 30 km/t, men dette overses ofte av gjennomgangstrafikken. Posebyen er også til tider sterkt belastet med letekjøring, dvs biler som kjører rundt på leting etter gateparkering i Posebyen. Dette er særlig et problem når det er gratis gateparkering i Posebyen mens man må betale for å stå i nærliggende parkeringshus, eller pga at disse har tidsbegrensninger eller er stengt om natten. Mye av letekjøringen har også sammenheng med arrangementer i	Innspill til Trafikksikkerhets plan 2019-2022 fra Posebyen Vel /11/

		forsamlingslokaler i Posebyen (Q42, Blå Kors, Samfundet, moskeen, Frikirken, Fylkeshuset, med mer). Det er i dag 3 svært trafikkfarlige kryss for inn- og utkjøring av Posebyen, nemlig krysset Dronningens gate/Kronprinsens gate, Dronningens gate/Holbergs gate og Tordenskjolds gate/Holbergs gate. Holbergs gate mot Tordenskjolds gate bør sperres for biltrafikk på samme måte som Kronprinsens gate er. Det bør vurderes å fysisk sperre innkjøring i Kronprinsens gate og Holbergs gate fra Dronningens gate, i alle fall å lysregulere disse kryssene. Det bør vurderes skilting med «Innkjøring forbudt» i Posebyen med unntaket «gjelder ikke kjøring til eiendommene». Fartsgrense redusert til 15 km/t i Posebyen bør vurderes. Det bør vurderes at flere gater blir enveiskjørte.	
			

Gateparkering	**Å redusere gateparkering** Hvorfor: For at Posebyen skal kunne utvikles som kulturminne og bomiljø, er det nødvendig å bruke mindre av gaterommet til parkering. Det vil gjøre Posebyen mer gåvennlig, trafikksikker og åpne for annen bedre bruk av gaterommet.	**Redusere antall plasser for gateparkering i Posebyen.** **Ta bort insentiver for fremmedparkering.** Utdyping: Parkering i Posebyen er sjelden et problem innenfor bosonetiden. Problemet er størst utenfor bosonetiden og topper seg ifm arrangementer i Posebyen og Kvadraturen. Vi forslår en forenklet to delt parkerings løsning, en for bosone og en for avgiftsbelagte plasser. Løsningen for håndverkere videre føres. Et stort antall parkerte biler er til hinder for barn og familiers trafikksikkerhet (barn krysser vei mellom biler) og deres mulighet til å bruke gaterommet sikkert. Redusert fremmedparkering vil gi et sikrere og triveligere gaterom i Posebyen. For å redusere antall biler som parkerer i Posebyen, tenker vi en forenklet to-delt parkerings løsning, en for bosone og en for avgiftsbelagte plasser: • Bosonetiden utvides til 24 timer og 7 dager i uken. • Forholdet mellom bosoneplasser og avgiftsplasser må tilpasses til behov for begge deler og kriteriene for tildeling av bosoneplass. • Avgiftsparkering og tider bør synkroniseres med parkeringshusene og øvrig avgiftsbelagt parkering i Kvadraturen. • Bosoneprisen bør være progressivt økende med antall biler per husstand. • Seksjonering av eiendommer skal ikke gi mulighet til bosoneplasser til nye seksjoner. • Fremtidige nye boenheter må enten besørge parkering på egen grunn eller henvises til parkeringsanlegg. • Det er behov for nye undergrunns parkeringshus, f.eks ved Q42 og ved VAF. • 3 timers begrensningen på avgiftsparkeringen i Posebyen bør vurderes ift gjester til beboere i Posebyen. • Avgiftsplassene bør primært lokaliseres i nærheten av butikker og	Innspill fra 2017: /6/, /7/ Referat fra åpent møte 23. mai 2019 med temaet «HVA VIL VI MED POSEBYEN?» /15/

		næringsdrivende i Posebyen. • Dagens løsning for håndverkere videreføres. • Vi forslår at veiene inn til Posebyen skiltes bedre og markeres f.eks med trær (som en portal). • Det bør bli konsekvenser for de som ikke følger krav om flytting av bil (borttauing)ved feiing og snøbrøyting. Disse tiltakene tror vi vil forenkle parkeringen i Posebyen og redusere problemer knyttet til «fremmedparkering» og uønsket trafikk pga «leting» etter gratis parkeringsplass. Det er etter hvert et økende antall elbiler blant beboere og gjester til Posebyen. Vi ønsker ikke ladestasjoner spredd utover i Posebyen, eller ledninger fra hus over fortau til gateparkerte biler. Lading bør skje på ladestasjoner på bensinstasjoner og i parkeringshus. Vi tror også at behovet for gateparkering i sentrum skyldes at det er for lange distanser mellom parkeringshus og beboelse og arrangementer og butikker i Kvadraturen. Små el-busser som går i hyppig trafikk mellom kvadraturens randsoner og sentrum kan forhindre at beboere på Tangen, Jernbanetomta, i Kanalbyen og Posebyen bruker bilen. Besøkende kan parkere i p-hus og bruke bybussen til alle arrangementer i sentrum og randsoner. Turister kan bruke den til sightseeing.	
Bomiljø og skolevei	**Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø** **Å bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.** **Å redusere luftforurensing, særlig i området hvor Todda skole ligger.**	**En rekke tiltak er nødvendig for å skape trygg skolevei, trygge lekeplasser i bomiljøet og trygg ferdsel for gamle og unge.** Utdyping: Tordenskjolds gate skole er den eneste barneskolen i Kvadraturen. Til den sogner barn fra Eg, Fergefjellet, Posebyen, Murbyen, Tangen, Kvadraturen Syd og Vest, Kanalbyen og delvis Grim. Med ny bro over Otra til Rådhusgata vil også barn fra Kjøita sogne til Tordenskjolds gate skole.	Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole (2019): Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole /14/ Innspill til

	Hvorfor: For å kunne skape et trygt bomiljø for vokse og barn. Det er for høy luftforurensing i området hvor Todda skole ligger.	Skoleveien for barn som bor i Posebyen, Murbyen, Tangen og snart Kjøita går gjennom Posebyen. De går enten Elvegata, Kronprinsens gate, Holbergs gate eller Festningsgata for deretter å krysse Tordenskjolds gate. De fleste velger en tverrgate i Posebyen og krysser Tordenskjolds gate i krysset ved Holbergsgate og Lømslands vei. Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole (TODDA) (2019) har skrevet brev til kommunen om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole» /14/ hvor vi støtter de ønskete tiltak. Vi ønsker flere sikre fotgjengeroverganger: I kryssene Festningsgata/Gyldenløves gate, Festningsgata/Kristians 4.gt og Tordenskjolds gate/Kronprinsens gate. Her krysser det daglig mange mennesker uten at det er gangfelt! Overgangene bør gi bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende. Det planlegges at Tordenskjolds gate, Elvegata og Rådhusgata inngår i Kvadraturens hovedsykkelnett. Det må da bygges egne sykkelfelt for å sikre trygg ferdsel for både syklister og fotgjengere. I dag sykles det i full fart på fotgjengerfeltet i Elvegata. Det er ikke fysisk skille mellom sykkeltrasé og fortau i Rådhusgata og Elvegata. I Tordenskjoldsgate er det delvis felles gang- og sykkelvei. Det er dessverre mange syklister som ikke respekterer trafikkreglene (sykling i fotgjengerfelt, sykling på fortau, ikke lys på sykkel, for stor fart ift gående, rullestoler, barn, med mer.). Dette må gjøres noe med hvis man ønsker å øke sykling som transportmiddel. Vi har i sommer også fått utfordringen med el-sparkesykler som trenger trafikkregler å følge samt avtalte plasser for hensetting av sykler etter bruk. Ifm sykkelekspressvei er det behov for effektive tiltak i Tordenskjolds gate og Egsveien pga alle skolebarn og andre fotgjengere som ferdes der. Blant annet må det anlegges fotgjengerovergang med midtrabatt i krysset ved Kronprinsens gate hvor det er kryssende ferdsel av fotgjengere pga Fylkeshuset, Todda skole, Baneheia og bussholdeplassene på hver side av Tordenskjolds gate.	Trafikksikkerhets plan 2019-2022 fra Posebyen Vel /11/ Klage på vedtak i BMU - «Sak 83/18 Rådhusgata-ombygging mellom Festningsgata og Elvegata /12/ Innspill fra 2017: /6/, /7/

		Fartsgrensen i Tordenskjolds gate bør reduseres fra 50 km/t til 30 km/t Det diskuteres å stenge gamle Lundsbroa (Thygesons Minde) for biltrafikk og reservere den for kollektiv, gange, sykkel og utrykning. Vi tror en bedre løsning er at mer av sykkel- og fotgjengerne flyttes over på den nye brua fra Rådhusgata til Kjøita, og ikke minst at denne traséen får en bru som gjør at den forlenges opp til Lunds torv (med studentboliger), og i retning Høivold Brygge. En lite kjent snarvei går fra Otra Elvepark via Jokerparken og gjennom carrebebyggelsen mellom Kristian IVs gt og Henrik Wergelandsgate til Festningsgata og Stener Heyerdahls park. Vi foreslår at snarveien rustes opp med benker, beplantning, lekeapparater og at de forslummede områdene renoveres. Samt at krysning av gater sikres med fotgjengerfelt. Urbant friluftsliv (turveier) mangler som tema i Gatebruksplanen. I en by som Kristiansand er det viktig å legge til rette et gang- og sykkelnett for beboere og turister som ønsker å gå tur for å oppleve byen, sjøen, elva, naturen, osv. eller for å trene. Dette er tema som hører med i Gatebruksplanen. Det er behov for et godt kart over gang- og sykkelveier i og rundt Kvadraturen. Dette må også vise forslag til spaser- og sykkelturer. Luftforurensing, særlig i området hvor Todda skole ligger, er tidvis for høy. Ventilasjonsanlegget i Baneheitunellen bør forbedres så det ikke blåser eksos og veistøv ut i Festningsgata ved Todda.	

Referanser:

/1/ Kristiansand kommune (1990): Reguleringsplan for Posebyen (Plan nr. 572) omfatter de 10 kvartalene: 16, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30 og 35. Følgende 5 kvartaler mangler eller har bare delvise reguleringsplaner: Kvartal 5, 65, 66, 67, 68.https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/planer/gjeldende-reguleringsplaner/ http://webhotel2.gisline.no/gislinewebplan_1001/gl_planarkiv.aspx?planid=572

/2/ Byarkitekten i Kristiansand kommune (1998): Ta vare på Posebyen, https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/min-eiendom/dokumenter/posebyen.pdf og https://www.vaf.no/media/2615348/ta_vare_pa_posebyen_.pdf

/3/ Posebyen Vel (2011): Posebyvel -planen http://posebyenvel.no/index.php?ident=futureplan

/4/ Kristiansand kommune (2011): Kulturminner i Kristiansand https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/politikk-og-administrasjon/samfunnsutvikling/planer/kulturminner-i-kristiansand.pdf

/5/ Kristiansand kommune (2014): Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 (fastsatt av Bystyret 12.02.2014) https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner---vedtatte/ https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/overordende-planer/dokumenter/kdp1264.pdf

/6/ Posebyen Vel (2017): Innspill til planarbeidet i Sak 201514353 – Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 – Endring av temakart gatebruk. Kristiansand. Forord (følgebrev), Oversikt over innspill, 12 vedlegg med innspill om ulike saker, datert 17/3/2017.

/7/ Foreningen Posebyen (2017): Innspill fra Foreningen Posebyen, Gatebruk i Kvadraturen. Offentlig ettersyn. Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - Endring av temakart gatebruk. Saksnr: 201514353. Forord og Høringsuttalelse, datert 17/3/2017.

/8/ Kristiansand kommune (2017): Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 - endring av temakart gatebruk. https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/prosjekter-og-kampanjer/prosjekt-gatebruk-og-parkering/

/9/ Kristiansand kommune (2017): Temakart gatebruk vedtatt 21/6/2017 https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/prosjekter-og-kampanjer/gatebruk-og-parkering/web---gatekart.pdf

/10/ Kristiansand kommune (2019): Kommunedelplaner – vedtatte https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner---vedtatte/

/11/ Posebyen Vel (2017): Innspill til Trafikksikkerhetsplan 2019-2022 fra Posebyen Vel, datert 1/12/2017

/12/ Posebyen Vel (2018): Klage på vedtak i By - og miljøutvalget den 19.04.2018 i «Sak 83/18 Rådhusgata-ombygging mellom Festningsgata og Elvegata», brev sendt Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet og v/ By - og miljøutvalget med kopi til Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, datert 10/5/2018. Saksnr. 201715812 og 201802591 Ingeniørvesenet og Saksnr. 83/18 og 81/18 By- og miljøutvalget.

/13/ Bente Pauline Buverud (2019): Vi vil løfte Posebyen, kronikk i Fædrelandsvennen, publisert 12/4/2019 https://www.fvn.no/mening/kronikk/i/MRnnK5/vi-vil-loefte-posebyen

/14/ Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole (TODDA) (2019): Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole, brev til Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet, Kristiansand bystyre v/ ordfører, By- og miljøutvalget v/ leder, datert 1/5/2019

/15/ Foreningen Posebyen (2019): Referat fra åpent møte 23. mai 2019 med temaet «HVA VIL VI MED POSEBYEN?», https://www.venstre.no/aktivitet/hva-vil-vi-med-posebyen/ og https://www.facebook.com/Posebyen/photos/pcb.2321145271276207/2321144577942943/?type=3&theater

/16/ Kristiansand kommune (2011): Bydesignprogram for Kristiansand kommune, Vedtatt av bystyret 7/9/2011. samt øvrige normaler og standarder:
Grøntanlegg: https://www.kristiansand.kommune.no/kultur-og-fritid/friluftsliv/premisser-for-utvikling-av-gronnstruktur-i-kristiansand/
Vei og trafikk: https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/vei-og-trafikk/regelverk-og-normaler/

Vei og trafikk:https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/vei-og-trafikk/
Utomhusanlegg: https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/min-eiendom/universell-utforming/

---

[i] Lov om plan- og bygningslov av 1985 er erstattet av Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 2008 med senere rettelser. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har lagt til grunn at krav om bebyggelsesplan i gjeldende reguleringsplaner, skal etter plan- og bygningsloven av 2008 anses som et krav om detaljregulering. https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/sporsmal-om-krav-om-bebyggelsesplan/id2483903/

[ii] Denne forskriften er ikke tilgjengelig https://lovdata.no/dokument/LTII/forskrift/1994-12-15-1240 Men antas å være videreført i § 28-7.*Den ubebygde del av tomta. Fellesareal* https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/*#KAPITTEL_4-9 https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-589-ikraftsetting/id107814/

2023012894 - 14

Tilsvar fra Posebyen vel : Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen

Merk: Posebyen Vel vil også utarbeide tilsvar til Gatebruksplanen, og vi ber om at parkeringsbestemmelser og gatebruksplan behandles samlet.

Posebyen Vel er svært glade for at det nå gjøres tiltak for å utvide soneparkering fra 08-21 alle dager. (Selv om vi ønsker oss bosone 24/7)

Vi er fornøyd med at det er bevart en del avgiftsplasser for besøkende – både til private og næring.

Foreslått innskjerping på tildeling av bosonekort er positivt.

Disse tiltakene tror vi vil løse mange av trafikkproblemene i Posebyen og bidra til et bedre bomiljø og Posebyen som kulturminne.

Så til innspill fra Posebyen Vel:

Saksnr 2023012894-1

- Reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler – dette er vi positive til
- Om fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløvesgate mellom Holbergsgate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her:
  På dette punktet er det delte meninger blant beboerne.
  - **Muligheter:**
  - Vi foreslår at det gjøres en midlertidig prøveordning i det øverste kvartalet (fra Kronprinsen til Elvegata)
    - Mulighet for prøveordning med kun sommerstengning i det øverste kvartalet
    - Vi foreslår at planen prøves ut i praksis i en midlertidig ordning for å få erfaring
    - Parkering på en side av gaten i Gyldenløvesgate
  - Vurdere skiling med kun innkjøring til eiendommer i hele Posebyen
  - Det må være bosoneplasser nok til beboerne i Posebyen – og dette må ivaretas i planen
  - Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone) i parkeringshus (Gyldengården og Elvegate) samt gi beboere prioritet ved tildeling
- Gjøre Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IV gate parkeringsfri. Dette er vi enige i, men det må hensyntas bedriftene i Kvartal 5.
- Korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen. Dette er vi enige i.
- Mulig plassering av ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser.

Svar: En slik utvidelse av HC parkering bør behovsprøves. Vi mener det høres mye ut – samt at alle med HC kort kan parkere i bosonen.

Gjenværende boligsoneplasser er som nevnt i dokumentet 298 etter at alle endringer er gjennomført. Dette inkluderer ikke endringer i Gyldenløvesgate. Det må hensyntas at det må være bosoneplasser til beboere i Posebyen.
I forslaget ligger det inne 108 avgiftsplasser. Vi foreslår at dette nivået beholdes – det er viktig for beboere og næring i Posebyen å kunne motta gjester/kunder som kommer i bil. Vi ber også om at avgiften på disse plassene holdes på et lavt nivå.

Et alternativ kan være å redusere antall avgiftsplasser og gi beboere samme mulighet som på Grim til kjøp av gjesteplasser ved behov.

Nye saker:

Ved opprettelse av nye boenheter/seksjonering av eiendommer: Vi foreslår at det ikke tildeles bosoneplass til nye seksjoner.

Sparkesykler er blitt et økende problem i Posebyen. Vi ønsker at egne parkeringsplasser for sparkesykler etableres i Posebyen. Målsetting må være å få enhetlige bestemmelser for Parkering av sparkesykler i hele kvadraturen.

dok 77

FORENINGEN POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124 78 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget v/ leder

Barn og unges representant i plan- og byggesaker.

Kristiansand 15.10.2023

Høringsinnspill til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-20/00178.

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill i prosessen for å revidere Gatebruksplanen. Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby, med store deler av Kvartal V som kulturdestinasjons sentrum (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens Hus/hage). Visjonen og innspillene er forankret gjennom spørre- og markedsundersøkelser, fag- og interesse uttalelser, omfattende møtevirksomhet og dialog over flere år. Vi er derfor opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon. Bystyret vedtok den 1. mars 2017 å tilby Foreningen å leie Posebyhaven for utvikling av kulturbasert næring og offentlige tilgjengelige tilbud og aktiviteter. Vi er godt i gang med å utvikle del I av kulturdestinasjonens sentrum «Posebyhaven» og arbeider nå med del II: I større grad innlemme Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus, da disse ses i sammenheng og utvikle området rundt.

For oss er det viktig med en helhetlig Posebyplan og bred forankring, som beriker og trygger Kvadraturen og gjør innbyggerne stolte. Vi ønsker en helhetlig strategi og er opptatt av at Gatebruksplanen ses i sammenheng med relaterte planer som Kulturstrategiplanen, parkeringsplane, bososiale planer oa. Dersom den ønskede planen blir for kostbar å gjennomføre med en gang, bør den ikke forkastes, men heller gjennomføres over tid. Det er mer kostbart å gjennomføre oppdelte planer som folk i liten grad er fornøyd med. Før gatebruksplanen behandles, må det derfor tas en aktiv politisk beslutning på om Kristiansand ønsker å utvikle Posebyen til en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby. En strategisk, bevisst og villet utvikling, må forankres i en helhetlig Plan. Planen må ta utgangspunkt i hva som kjennetegner gamlebyer, bygg, gatestruktur, type og plassering av næring (først og fremst i hjørnebyggene som er bygd for næring) og hva som er unikt med Posebyen. Kriteriet slik vi ser det, er at det skal være godt for barnefamilier å bo i Posebyen. Syretesten for en

bærekraftig by, er om barnefamilier trives der (Sintef 2023). Da er trygghet viktigst. Vi har nå en spesielt viktig anledning til å velge gatestruktur og dekke som kan samle og tydeliggjøre Posebyen som gamleby, i tillegg til å adressere problemene Foreningen og andre har fremmet i en årrekke med tanke på trygghet og trivsel. Vi har derfor sammenstilt alle innspill i Høringsnotatet og vedlegget «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag» (V1).

- **Bind Posebyen sammen som gamlebyen i Kristiansand, i Nordøstre hjørne av Kvadraturen:**

1. **Utarbeid en helhetlig design,- og funksjonsplan for Posebyen** som et familievennlig boområde og attraktiv gamleby, for en mer treffsikker utvikling og harmonisering (V1).
2. Reguler gaterommet i Posebyen til å **prioritere gående og syklende,** selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. Vi ønsker å tilbakeføre flat struktur, at gater og fortau bør være på ett plan i stedet for bredere og opphøyede fortau og gå hastighet i alle gateløp i stedet. En slik tilrettelegging vil møte kriteriene til Posebyen som gamleby, universell utforming og trygg skolevei (V1 5, 31).
3. **Stopp all gjennomgangskjøring**. Kun innkjøring til bolig/ næring. Vurder skilting med innkjøring kun til eiendommer.
4. Stopp sightseeingbusser og trafikkskole kjøring.
5. **Enveiskjørte gater i hele Posebyen, med få unntak:**

- Tordenskjoldsgate og Elvegata (Toveiskjørt)
- Enden av Kronprinsens gate mot Tordenskjoldsgate, foreslås bilfri
- Enden av Gyldenløvsgate mot Elvegata, foreslås bilfri (V1. 20).

6. **Stopp innkjøring av biltrafikk fra Tordenskjoldsgate til Holberg gate** (V1. 20, 23, 24).
7. **Omgjør Ekserserplassen til Torg/ sambruksområde med tidsriktig dekke** (Asfalten erstattes med brostein el.). Kommunen rev Tyskerbrakka på Ekserserplassen under påskudd av at den skulle brukes til kulturformål. Den skal derfor ikke brukes som parkeringsplass (V1. 17).
8. **Permanent parkeringsfri sone og tidsriktig veidekke på vei og fortau utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 og gatestubben i Kronprinsensgate mot Tordenskjoldsgata**, for å ringe inn Kulturdestinasjonen Kvartal V. Gi mulighet for «fortauskaféer» benker, vegetasjon og trær (V1.17, 21). Fylkeskonservatoren formidler at fasaderekka i Kvartal V mot Kristian 4des gate er bevaringsverdig.
9. **Fontene** i krysset Kronprinsens gate/ Kristian 4 gt. (V1.17, 21).
10. **Randsone som viser at man trer inn i en gamleby** (V1. 3).
11. **Videreforedle BYstien «Snarveien» med enhetlig gate- og funksjonsdesign**: Festningsgata, mellom Kvartal 10, 11 og 12, Elvegata og ned til Elvepromenaden. Dette for en gjenkjennelig kontinuerlig gateløpsti og sosialt bindeledd mellom parker og bydeler (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
12. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).
13. **<u>Parkeringsplasser, el lading og bildelingsordninger/ utleiebiler under Baneheia</u>**. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone), samt gi beboere prioritet ved tildeling.
14. Innfør sykkel-, el sykkelparkeringsplasser, sykkelboder og pumpestasjon.
15. **Trær** i alle gater.
16. Vurder områder for **vertikale hager** på blokkbygninger (V1. 16).
17. **Kjøp tilbake hjørne av Kronprinsens gate/ Tordenskjoldsgate i Kvartal V (Samfunnet Menighet sin parkeringsplass)**, omreguler og tilbakeføre husene eller etabler park/ lekepark med sykkelparkering. Kjøp også **rommet bak Aabels Hus** og innlem området i Posebyhaven slik at bakgårdene blir bundet sammen (V1. 3, 11, 25).
18. Reduser gateparkering med **<u>minst 147 plasser</u>**
19. Innfør bosoneparkering kun for de som **<u>eier og bor</u>** i boligene sine. Institusjoner og offentlige virksomheter bør ikke tildeles parkeringstillatelse utover HC plasser. De bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus.
20. Innfør **korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen. Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
21. Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
22. **<u>Bosone 24/7 alle dager.</u>**
23. Ikke ytterligere 6 HC plasser, da HC kort kan parkere i bosonen.

24. **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til felleskapet og boliger.
25. Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser.

- **Bind Posebyen sammen med City delen «Festningsgata Allé»:**

26. Trekk Torget over Festningsgata (Cristian IV plass) og flytt Christian IV-statuen dit (V1. Fig. 8,9,10).
27. La Rådhusgata bli som en forlengelse av Torget helt ned til Christian Quart broa, men med mulighet til å kjøre til og fra eiendom.
28. Endre Festningsgata sin status fra å være en Fylkesvei med stengsler, til å bli en kommunal miljøgate hvor trafikken beveger seg på fotgjengers premisser (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
29. Fjern gjerdene i Festningsgata. I dag oppleves Festningsgata som en kile som deler Kvadraturen.
30. Brosteinsbelegg alle kryss til tversgående gater i Festningsgata og innfør urbant utformede fotgjengerfelt på hver side (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
31. Kun en fil ut av Festningsgata til tunellen og utvid med fortau på solsider som kan transformeres på gateplan for å gi plass til restauranter, butikker, vinterhager, trær og byliv. Omdøp gaten til «Festningsgata Allé» (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
32. Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven (V1. 6).
33. Marker BYstien «Snarveien» over Festningsgata (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
34. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).

- **Bind Posebyen sammen med Baneheia/ UiA/ Lund:**

35. Trekk BYstien «Snarveien» langs Elvepromenaden opp til Direktørens hage på Eg og lettere tilgang til Baneheia fra Kronpinsensgate (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
36. Bygg sykkekspress-broa (V1.14).
37. Rådhusgata som en naturlig inngang til og del av bymiljøet på Torget fra Christian Quart broa.

Vi ber om at det utarbeides et oppdatert forslag til gatebruksplan:

1. Etter at det er tatt en aktiv beslutning på at Posebyen skal utvikles til en **attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde** og at en **helhetlig Posebyplan** utvikles i sammenheng med gatebruksplanen (Som vedlegg).
2. I sammenheng med parkeringsforskrifter og andre relevante planer.

Vedlegg 1: Forslag til Posebyplan

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

doh 84

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124780 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget v/ leder

Barn og unges representant i plan- og byggesaker.

Kristiansand 15.10.2023

Høringsinnspill til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-20/00178.

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill i prosessen for å revidere Gatebruksplanen. Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby, med store deler av Kvartal V som kulturdestinasjons sentrum (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens Hus/hage). Visjonen og innspillene er forankret gjennom spørre- og markedsundersøkelser, fag- og interesse uttalelser, omfattende møtevirksomhet og dialog over flere år. Vi er derfor opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon. Bystyret vedtok den 1. mars 2017 å tilby Foreningen å leie Posebyhaven for utvikling av kulturbasert næring og offentlige tilgjengelige tilbud og aktiviteter. Vi er godt i gang med å utvikle del I av kulturdestinasjonens sentrum «Posebyhaven» og arbeider nå med del II: I større grad innlemme Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus, da disse ses i sammenheng og utvikle området rundt.

For oss er det viktig med en helhetlig Posebyplan og bred forankring, som beriker og trygger Kvadraturen og gjør innbyggerne stolte. Vi ønsker en helhetlig strategi og er opptatt av at Gatebruksplanen ses i sammenheng med relaterte planer som Kulturstrategiplanen, parkeringsplane, bososiale planer oa. Dersom den ønskede planen blir for kostbar å gjennomføre med en gang, bør den ikke forkastes, men heller gjennomføres over tid. Det er mer kostbart å gjennomføre oppdelte planer som folk i liten grad er fornøyd med. Før gatebruksplanen behandles, må det derfor tas en aktiv politisk beslutning på om Kristiansand ønsker å utvikle Posebyen til en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby. En strategisk, bevisst og villet utvikling, må forankres i en helhetlig Plan. Planen må ta utgangspunkt i hva som kjennetegner gamlebyer, bygg, gatestruktur, type og plassering av næring (først og fremst i hjørnebyggene som er bygd for næring) og hva som er unikt med Posebyen. Kriteriet slik vi ser det, er at det skal være godt for barnefamilier å bo i Posebyen. Syretesten for en

bærekraftig by, er om barnefamilier trives der (Sintef 2023). Da er trygghet viktigst. Vi har nå en spesielt viktig anledning til å velge gatestruktur og dekke som kan samle og tydeliggjøre Posebyen som gamleby, i tillegg til å adressere problemene Foreningen og andre har fremmet i en årrekke med tanke på trygghet og trivsel. Vi har derfor sammenstilt alle innspill i Høringsnotatet og vedlegget «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag» (V1).

- **Bind Posebyen sammen som gamlebyen i Kristiansand, i Nordøstre hjørne av Kvadraturen:**

1. **Utarbeid en helhetlig design,- og funksjonsplan for Posebyen** som et familievennlig boområde og attraktiv gamleby, for en mer treffsikker utvikling og harmonisering (V1).
2. Reguler gaterommet i Posebyen til å **prioritere gående og syklende,** selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. Vi ønsker å tilbakeføre flat struktur, at gater og fortau bør være på ett plan i stedet for bredere og opphøyede fortau og gå hastighet i alle gateløp i stedet. En slik tilrettelegging vil møte kriteriene til Posebyen som gamleby, universell utforming og trygg skolevei (V1 5, 31).
3. **Stopp all gjennomgangskjøring**. Kun innkjøring til bolig/ næring. Vurder skilting med innkjøring kun til eiendommer.
4. Stopp sightseeingbusser og trafikkskole kjøring.
5. **Enveiskjørte gater i hele Posebyen, med få unntak:**

- Tordenskjoldsgate og Elvegata (Toveiskjørt)
- Enden av Kronprinsens gate mot Tordenskjoldsgate, foreslås bilfri
- Enden av Gyldenløvsgate mot Elvegata, foreslås bilfri (V1. 20).

6. **Stopp innkjøring av biltrafikk fra Tordenskjoldsgate til Holberg gate** (V1. 20, 23, 24).
7. **Omgjør Ekserserplassen til Torg/ sambruksområde med tidsriktig dekke** (Asfalten erstattes med brostein el.). Kommunen rev Tyskerbrakka på Ekserserplassen under påskudd av at den skulle brukes til kulturformål. Den skal derfor ikke brukes som parkeringsplass (V1. 17).
8. **Permanent parkeringsfri sone og tidsriktig veidekke på vei og fortau utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 og gatestubben i Kronprinsensgate mot Tordenskjoldsgata**, for å ringe inn Kulturdestinasjonen Kvartal V. Gi mulighet for «fortauskaféer» benker, vegetasjon og trær (V1.17, 21). Fylkeskonservatoren formidler at fasaderekka i Kvartal V mot Kristian 4des gate er bevaringsverdig.
9. **Fontene** i krysset Kronprinsens gate/ Kristian 4 gt. (V1.17, 21).
10. **Randsone som viser at man trer inn i en gamleby** (V1. 3).
11. **Videreforedle BYstien «Snarveien» med enhetlig gate- og funksjonsdesign**: Festningsgata, mellom Kvartal 10, 11 og 12, Elvegata og ned til Elvepromenaden. Dette for en gjenkjennelig kontinuerlig gateløpsti og sosialt bindeledd mellom parker og bydeler (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
12. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).
13. **<u>Parkeringsplasser, el lading og bildelingsordninger/ utleiebiler under Baneheia</u>**. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone), samt gi beboere prioritet ved tildeling.
14. Innfør sykkel-, el sykkelparkeringsplasser, sykkelboder og pumpestasjon.
15. **Trær** i alle gater.
16. Vurder områder for **vertikale hager** på blokkbygninger (V1. 16).
17. **Kjøp tilbake hjørne av Kronprinsens gate/ Tordenskjoldsgate i Kvartal V (Samfunnet Menighet sin parkeringsplass)**, omreguler og tilbakeføre husene eller etabler park/ lekepark med sykkelparkering. Kjøp også **rommet bak Aabels Hus** og innlem området i Posebyhaven slik at bakgårdene blir bundet sammen (V1. 3, 11, 25).
18. Reduser gateparkering med **<u>minst 147 plasser</u>**
19. Innfør bosoneparkering kun for de som **<u>eier og bor</u>** i boligene sine. Institusjoner og offentlige virksomheter bør ikke tildeles parkeringstillatelse utover HC plasser. De bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus.
20. Innfør **korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen. Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
21. Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
22. **<u>Bosone 24/7 alle dager.</u>**
23. Ikke ytterligere 6 HC plasser, da HC kort kan parkere i bosonen.

24. **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til felleskapet og boliger.
25. Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser.

- **Bind Posebyen sammen med City delen «Festningsgata Allé»:**

26. Trekk Torget over Festningsgata (Cristian IV plass) og flytt Christian IV-statuen dit (V1. Fig. 8,9,10).
27. La Rådhusgata bli som en forlengelse av Torget helt ned til Christian Quart broa, men med mulighet til å kjøre til og fra eiendom.
28. Endre Festningsgata sin status fra å være en Fylkesvei med stengsler, til å bli en kommunal miljøgate hvor trafikken beveger seg på fotgjengers premisser (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
29. Fjern gjerdene i Festningsgata. I dag oppleves Festningsgata som en kile som deler Kvadraturen.
30. Brosteinsbelegg alle kryss til tversgående gater i Festningsgata og innfør urbant utformede fotgjengerfelt på hver side (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
31. Kun en fil ut av Festningsgata til tunellen og utvid med fortau på solsider som kan transformeres på gateplan for å gi plass til restauranter, butikker, vinterhager, trær og byliv. Omdøp gaten til «Festningsgata Allé» (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
32. Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven (V1. 6).
33. Marker BYstien «Snarveien» over Festningsgata (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
34. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).

- **Bind Posebyen sammen med Baneheia/ UiA/ Lund:**

35. Trekk BYstien «Snarveien» langs Elvepromenaden opp til Direktørens hage på Eg og lettere tilgang til Baneheia fra Kronpinsensgate (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
36. Bygg sykkekspress-broa (V1.14).
37. Rådhusgata som en naturlig inngang til og del av bymiljøet på Torget fra Christian Quart broa.

Vi ber om at det utarbeides et oppdatert forslag til gatebruksplan:

1. Etter at det er tatt en aktiv beslutning på at Posebyen skal utvikles til en **attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde** og at en **helhetlig Posebyplan** utvikles i sammenheng med gatebruksplanen (Som vedlegg).
2. I sammenheng med parkeringsforskrifter og andre relevante planer.

Vedlegg 1: Forslag til Posebyplan

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

doh 90

From: "Post"
Sent: Fri, 3 Nov 2023 09:06:00 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: VS: Anmodning om møte med Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst for å drøfte høringsinnspill om Posebyen
Attachments: Høringsinnspill til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-2000178.docx, Høringsinnspill til Kulturminneplanen, saksnummer 2021000701-68-3-1.docx, Høringsinnspill til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.- 2023006584-5.docx

Fra: Bente Buverud <benbuver@online.no>
Sendt: fredag 3. november 2023 08:50
Til: Post <post@kristiansand.kommune.no>
Emne: Anmodning om møte med Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst for å drøfte høringsinnspill om Posebyen

Hei,

Vi håper dere har fått lest Foreningen Posebyen sine høringsuttalelser til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-20/00178, saksnr. PLAN-00178-77, Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5 og høringsinnspill til Kulturminneplanen, saksnummer 2021000701-68 sak 2021000701-85, alle med vedlegget (Forslag til Posebyplan).
I den anledning lurer vi på om vi kan få møte Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst i et samlet møte, for å drøfte innspillene?

Vedlegg: Høringsuttalelsene.

Vennlig hilsen
Bente Pauline Buverud
Styreleder

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124700 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget v/ leder

Barn og unges representant i plan- og byggesaker.

Kristiansand 15.10.2023

Høringsinnspill til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-20/00178.

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill i prosessen for å revidere Gatebruksplanen. Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby, med store deler av Kvartal V som kulturdestinasjons sentrum (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens Hus/hage). Visjonen og innspillene er forankret gjennom spørre- og markedsundersøkelser, fag- og interesse uttalelser, omfattende møtevirksomhet og dialog over flere år. Vi er derfor opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon. Bystyret vedtok den 1. mars 2017 å tilby Foreningen å leie Posebyhaven for utvikling av kulturbasert næring og offentlige tilgjengelige tilbud og aktiviteter. Vi er godt i gang med å utvikle del I av kulturdestinasjonens sentrum «Posebyhaven» og arbeider nå med del II: I større grad innlemme Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus, da disse ses i sammenheng og utvikle området rundt.

For oss er det viktig med en helhetlig Posebyplan og bred forankring, som beriker og trygger Kvadraturen og gjør innbyggerne stolte. Vi ønsker en helhetlig strategi og er opptatt av at Gatebruksplanen ses i sammenheng med relaterte planer som Kulturstrategiplanen, parkeringsplane, bososiale planer oa. Dersom den ønskede planen blir for kostbar å gjennomføre med en gang, bør den ikke forkastes, men heller gjennomføres over tid. Det er mer kostbart å gjennomføre oppdelte planer som folk i liten grad er fornøyd med. Før gatebruksplanen behandles, må det derfor tas en aktiv politisk beslutning på om Kristiansand ønsker å utvikle Posebyen til en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby. En strategisk, bevisst og villet utvikling, må forankres i en helhetlig Plan. Planen må ta utgangspunkt i hva som kjennetegner gamlebyer, bygg, gatestruktur, type og plassering av næring (først og fremst i hjørnebyggene som er bygd for næring) og hva som er unikt med Posebyen. Kriteriet slik vi ser det, er at det skal være godt for barnefamilier å bo i Posebyen. Syretesten for en

bærekraftig by, er om barnefamilier trives der (Sintef 2023). Da er trygghet viktigst. Vi har nå en spesielt viktig anledning til å velge gatestruktur og dekke som kan samle og tydeliggjøre Posebyen som gamleby, i tillegg til å adressere problemene Foreningen og andre har fremmet i en årrekke med tanke på trygghet og trivsel. Vi har derfor sammenstilt alle innspill i Høringsnotatet og vedlegget «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag» (V1).

- **Bind Posebyen sammen som gamlebyen i Kristiansand, i Nordøstre hjørne av Kvadraturen:**

1. **Utarbeid en helhetlig design,- og funksjonsplan for Posebyen** som et familievennlig boområde og attraktiv gamleby, for en mer treffsikker utvikling og harmonisering (V1).
2. Reguler gaterommet i Posebyen til å **prioritere gående og syklende,** selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. Vi ønsker å tilbakeføre flat struktur, at gater og fortau bør være på ett plan i stedet for bredere og opphøyede fortau og gå hastighet i alle gateløp i stedet. En slik tilrettelegging vil møte kriteriene til Posebyen som gamleby, universell utforming og trygg skolevei (V1 5, 31).
3. **Stopp all gjennomgangskjøring**. Kun innkjøring til bolig/ næring. Vurder skilting med innkjøring kun til eiendommer.
4. Stopp sightseeingbusser og trafikkskole kjøring.
5. **Enveiskjørte gater i hele Posebyen, med få unntak:**

- Tordenskjoldsgate og Elvegata (Toveiskjørt)
- Enden av Kronprinsens gate mot Tordenskjoldsgate, foreslås bilfri
- Enden av Gyldenløvsgate mot Elvegata, foreslås bilfri (V1. 20).

6. **Stopp innkjøring av biltrafikk fra Tordenskjoldsgate til Holberg gate** (V1. 20, 23, 24).
7. **Omgjør Ekserserplassen til Torg/ sambruksområde med tidsriktig dekke** (Asfalten erstattes med brostein el.). Kommunen rev Tyskerbrakka på Ekserserplassen under påskudd av at den skulle brukes til kulturformål. Den skal derfor ikke brukes som parkeringsplass (V1. 17).
8. **Permanent parkeringsfri sone og tidsriktig veidekke på vei og fortau utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 og gatestubben i Kronprinsensgate mot Tordenskjoldsgata**, for å ringe inn Kulturdestinasjonen Kvartal V. Gi mulighet for «fortauskaféer» benker, vegetasjon og trær (V1.17, 21). Fylkeskonservatoren formidler at fasaderekka i Kvartal V mot Kristian 4des gate er bevaringsverdig.
9. **Fontene** i krysset Kronprinsens gate/ Kristian 4 gt. (V1.17, 21).
10. **Randsone som viser at man trer inn i en gamleby** (V1. 3).
11. **Videreforedle BYstien «Snarveien» med enhetlig gate- og funksjonsdesign**: Festningsgata, mellom Kvartal 10, 11 og 12, Elvegata og ned til Elvepromenaden. Dette for en gjenkjennelig kontinuerlig gateløpsti og sosialt bindeledd mellom parker og bydeler (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
12. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).
13. **<u>Parkeringsplasser, el lading og bildelingsordninger/ utleiebiler under Baneheia</u>**. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone), samt gi beboere prioritet ved tildeling.
14. Innfør sykkel-, el sykkelparkeringsplasser, sykkelboder og pumpestasjon.
15. **Trær** i alle gater.
16. Vurder områder for **vertikale hager** på blokkbygninger (V1. 16).
17. **Kjøp tilbake hjørne av Kronprinsens gate/ Tordenskjoldsgate i Kvartal V (Samfunnet Menighet sin parkeringsplass)**, omreguler og tilbakeføre husene eller etabler park/ lekepark med sykkelparkering. Kjøp også **rommet bak Aabels Hus** og innlem området i Posebyhaven slik at bakgårdene blir bundet sammen (V1. 3, 11, 25).
18. Reduser gateparkering med **<u>minst 147 plasser</u>**
19. Innfør bosoneparkering kun for de som **<u>eier og bor</u>** i boligene sine. Institusjoner og offentlige virksomheter bør ikke tildeles parkeringstillatelse utover HC plasser. De bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus.
20. Innfør **korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen. Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
21. Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
22. **<u>Bosone 24/7 alle dager.</u>**
23. Ikke ytterligere 6 HC plasser, da HC kort kan parkere i bosonen.

24. **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til felleskapet og boliger.
25. Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser.

- **Bind Posebyen sammen med City delen «Festningsgata Allé»:**

26. Trekk Torget over Festningsgata (Cristian IV plass) og flytt Christian IV-statuen dit (V1. Fig. 8,9,10).
27. La Rådhusgata bli som en forlengelse av Torget helt ned til Christian Quart broa, men med mulighet til å kjøre til og fra eiendom.
28. Endre Festningsgata sin status fra å være en Fylkesvei med stengsler, til å bli en kommunal miljøgate hvor trafikken beveger seg på fotgjengers premisser (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
29. Fjern gjerdene i Festningsgata. I dag oppleves Festningsgata som en kile som deler Kvadraturen.
30. Brosteinsbelegg alle kryss til tversgående gater i Festningsgata og innfør urbant utformede fotgjengerfelt på hver side (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
31. Kun en fil ut av Festningsgata til tunellen og utvid med fortau på solsider som kan transformeres på gateplan for å gi plass til restauranter, butikker, vinterhager, trær og byliv. Omdøp gaten til «Festningsgata Allé» (V1. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).
32. Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven (V1. 6).
33. Marker BYstien «Snarveien» over Festningsgata (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
34. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate (V1. 3).

- **Bind Posebyen sammen med Baneheia/ UiA/ Lund:**

35. Trekk BYstien «Snarveien» langs Elvepromenaden opp til Direktørens hage på Eg og lettere tilgang til Baneheia fra Kronpinsensgate (V1.3, 4, 11, 12,13, 27).
36. Bygg sykkekspress-broa (V1.14).
37. Rådhusgata som en naturlig inngang til og del av bymiljøet på Torget fra Christian Quart broa.

Vi ber om at det utarbeides et oppdatert forslag til gatebruksplan:

1. Etter at det er tatt en aktiv beslutning på at Posebyen skal utvikles til en **attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde** og at en **helhetlig Posebyplan** utvikles i sammenheng med gatebruksplanen (Som vedlegg).
2. I sammenheng med parkeringsforskrifter og andre relevante planer.

Vedlegg 1: Forslag til Posebyplan

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124 70 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget v/ leder

Barn og unges representant i plan- og byggesaker

Kristiansand 15.10.2023

Høringsinnspill til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill i prosessen for å revidere «Forskrift om boligsoneparkering i Posebyen». Merk: Foreningen Posebyen har også utarbeide tilsvar til Gatebruksplanen og vi ber om at parkeringsbestemmelser og gatebruksplan behandles samlet. Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde, med store deler av Kvartal V (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus) som kulturdestinasjonssentrum. Vi er opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon, som igjen er forankret i en rekke spørreundersøkelser over flere år. For oss er det viktig at alle planer og forskrifter ses i sammenheng med en helhetlig Posebyplan. Vi har derfor samlet våre innspill i dette Høringsnotatet med vedlegg 1 «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag». Vi ønsker/ foreslår:

- Reduksjon av gateparkering med **minst 147 plasser.**
- **Stans all gjennomkjøring**. Vurder skilting med kun innkjøring til eiendommer i hele Posebyen.

- **Bosone 24/7 alle dager.**
- **Bosoneparkering kun for de som eier og bor i boligene sine.** Det må være bosoneplasser nok til beboerne som eier og bor i Posebyen og dette må ivaretas i planen. Institusjoner og offentlige virksomheter bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus.
- **Etabler parkeringsplass med lademuligheter og bildelingsordninger/utleiebiler under Baneheia** for besøkende og beboere. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone) i parkeringshus, samt gi beboere prioritet ved tildeling.
- **Korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.
- Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
- Gjør Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IV gate bil og parkeringsfri.
- Parkeringsfritt utenfor Kristian IV gate 81, 83 og 85.
- Ikke ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser, da HC kort kan parkere i bosonen.
- Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for å sikre både gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
- Ikke tildel bosoneplass til nye seksjoner.
- Egne parkeringsplasser for sykler og sparkesykler og enhetlige bestemmelser for parkering av sykler og sparkesykler i hele kvadraturen.
- **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til bomiljø, boliger og næring.
- Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser (Se V1, fig. 1-37)

Vedlegg 1: «Utkast til Posebyplan – Utfordringer og tiltak»

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124780 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget

Kristiansand kommune v/Byantikvaren
Byantikvaren@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Kulturdirektøren
Kulturdirektøren@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Kristiansand 20.10.2023

Høringsinnspill til Kulturminneplanen, saksnummer 2021000701-68.

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill. Vår visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv og familievennlig gamleby og boområde, med Kvartal V (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus) som kulturdestinasjonssentrum. Foreningen er opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med visjonen, som er forankret i en rekke spørreundersøkelser over 15 år. For oss er det viktig at alle planer og forskrifter ses i sammenheng med en helhetlig Posebyplan. Vi har derfor samlet innspill i dette Høringsnotatet med vedlegget «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag». Foreningen har også utarbeidet tilsvar til Gatebruksplanen og forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5 som vi ber Kulturminneplanen behandles i sammenheng med. Vi ønsker/ foreslår:

- **Kulturminneplanen bør omtale, understøtte og være med på å videreutvikle og -foredle Posebyen som gamlebyen i Kr sand, slik alle andre byer på størrelse med Kristiansand har gjort med sine eldste områder, ellers i Europa.**
- **Kulturminneplanen bør være en pådriver for å utvikle en helhetlig plan for Posebyen som gamlebyen i Kr sand (V1, Vedlegg 1: Utkast til Posebyplan – Utfordringer og tiltak, V2, Vedlegg 2: Høringsinnspill Gatebuksplan og bosoneparkering/ parkering i Posebyen).**

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

dok 91

From: "Bente Buverud" <benbuver@online.no>
Sent: Wed, 22 Nov 2023 15:00:46 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: PLAN-20/00178-90 Anmodning om møte med Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst for å drøfte høringsinnspill om Posebyen
Categories: Turkis kategori

Hei igjen!

Vi sender herved purring på svar på forespørsel om møte med Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst, for å drøfte høringsinnspill om Posebyen, saksnr. PLAN-20/00178-90.

Vi ønsker ikke å bli tatt på senga av rask kommunal behandling frem til bystyret og trenger tid til politisk påvirkning. Derfor må vi vite hvor langt administrasjonen kommer oss i møte og ikke minst få en timeplan før jul.

Vennlig hilsen
Bente Pauline Buverud
Styreleder
Foreningen Posebyen
M 95 72 96 31

3. nov. 2023 kl. 10:27 skrev Post Byutvikling <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>:

Hei,

Din henvendelse er mottatt og har fått tildelt saksnr. PLAN-20/00178-90 Ved senere henvendelser bes det om at dette saksnummeret oppgis.

Med vennlig hilsen

Dokumentsenteret
Sentralbord +47 38 07 50 00
Besøksadresse: Songdalsvegen 120

post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

<image001.png>

Fra: Bente Buverud <benbuver@online.no>
Sendt: fredag 3. november 2023 08:50
Til: Post <post@kristiansand.kommune.no>
Emne: Anmodning om møte med Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst for å drøfte høringsinnspill om Posebyen

Hei,

Vi håper dere har fått lest Foreningen Posebyen sine høringsuttalelser til Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen, PLAN-20/00178, saksnr. PLAN-00178-77, Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5 og høringsinnspill til Kulturminneplanen, saksnummer 2021000701-68 sak 2021000701-85, alle med vedlegget (Forslag til Posebyplan).
I den anledning lurer vi på om vi kan få møte Plan & bygg, kultur, byantikvar og oppvekst i et samlet møte, for å drøfte innspillene?

Vedlegg: Høringsuttalelsene.

Vennlig hilsen
Bente Pauline Buverud
Styreleder
Foreningen Posebyen

doh 92

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsens gate 59, 4614 Kristiansand
M 920 24 649 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 12478 513 MVA

Alle politiske utvalg i Kr sand mfl.

Kristiansand 1.12.2022

Ref. Høringer som angår Posebyen

Foreningen Posebyen har gitt innspill i følgende høringer som angår Posebyen:

- Høringsinnspill til T 1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen
- Høringsinnspill til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen.
- Høringsinnspill til Kristiansand kommunes kulturstrategi 2023 – 2030
- Høringsuttalelse om kvartal 71

Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv og familievennlig gamleby og boområde, med store deler av Kvartal V som kulturdestinasjons sentrum (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens Hus/hage). Visjonen og innspillene er forankret gjennom omfattende spørre- og markedsundersøkelser, fag- og interesse uttalelser, møtevirksomhet og dialog over flere år. Vi er derfor opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon og at de ulike innspillene ses i sammenheng (Gatebruksplanen, Kulturstrategiplanen, parkeringsplane, bososiale planer oa). For oss er det viktig med en helhetlig Posebyplan og bred forankring, som beriker Kvadraturen og gjør innbyggerne trygge og stolte. Dersom den ønskede planen blir for kostbar å gjennomføre med en gang, bør den ikke forkastes, men heller gjennomføres over tid.

Før gatebruksplanen behandles, må det derfor tas en **aktiv politisk beslutning** på om Kristiansand ønsker å **utvikle Posebyen til en attraktiv og familievennlig gamleby og boområde**. En strategisk, bevisst og villet utvikling og plan må ta utgangspunkt i hva som kjennetegner gamlebyer, bygg, gatestruktur, type og plassering av næring (først og fremst i hjørnebyggene som er bygd for næring) og hva som er unikt med Posebyen. Kriteriet slik vi ser det, er at det skal være godt for barnefamilier å bo i Posebyen re Sintef 2023 «Syretesten for en bærekraftig by, er om barnefamilier trives der» (Sintef 2023).

Byen har nå en historisk viktig anledning til å velge gatestruktur og dekke som kan samle og tydeliggjøre Posebyen som gamleby. Vi har sammenstilt alle innspill i Høringsnotatene og vedlegget «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag» og her er kortversjonen:

- **Bind Posebyen sammen som gamlebyen i Kristiansand, i Nordøstre hjørne av Kvadraturen:**

1. **Utarbeid en helhetlig design,- og funksjonsplan for Posebyen** som et familievennlig boområde og attraktiv gamleby, for en mer treffsikker utvikling og harmonisering.

2. Reguler gaterommet i Posebyen til å **prioritere gående og syklende,** selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. Vi ønsker å tilbakeføre **flat struktur**, at **gater og fortau bør være på ett plan** i stedet for bredere og opphøyede fortau og gå hastighet i alle gateløp i stedet. En slik tilrettelegging vil møte kriteriene til Posebyen som gamleby, universell utforming og trygg skolevei.
3. **Stopp all gjennomgangskjøring**. Kun innkjøring til bolig/ næring. Vurder skilting med innkjøring kun til eiendommer.
4. Stopp sightseeingbusser og trafikkskole kjøring.
5. **Enveiskjørte gater i hele Posebyen, med få unntak:**

- Tordenskjoldsgate og Elvegata (Toveiskjørt)
- Enden av Kronprinsens gate mot Tordenskjoldsgate, foreslås bilfri
- Enden av Gyldenløvsgate mot Elvegata, foreslås bilfri.

6. **Stopp innkjøring av biltrafikk fra Tordenskjoldsgate til Holberg gate.**
7. **Omgjør Ekserserplassen til Torg/ sambruksområde med tidsriktig dekke** (Asfalten erstattes med brostein el.). Kommunen rev Tyskerbrakka på Ekserserplassen under påskudd av at den skulle brukes til kulturformål. Den skal derfor ikke brukes som parkeringsplass.
8. **Permanent parkeringsfri sone og tidsriktig veidekke på vei og fortau utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 og gatestubben i Kronprinsensgate mot Tordenskjoldsgata**, for å ringe inn Kulturdestinasjonen Kvartal V. Gi mulighet for «fortauskaféer» benker, vegetasjon og trær. Fylkeskonservatoren formidler at fasaderekka i Kvartal V mot Kristian 4des gate er bevaringsverdig.
9. **Fontene** i krysset Kronprinsens gate/ Kristian 4 gt.
10. **Randsone som viser at man trer inn i en gamleby.**
11. **Videreforedle BYstien «Snarveien» med enhetlig gate- og funksjonsdesign**: Festningsgata, mellom Kvartal 10, 11 og 12, Elvegata og ned til Elvepromenaden. Dette for en gjenkjennelig kontinuerlig gateløpsti og sosialt bindeledd mellom parker og bydeler.
12. **Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate** i forlengelsen av Kronprinsens gate.
13. **Parkeringsplasser, el lading og bildelingsordninger/ utleiebiler under Baneheia**. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone), samt gi beboere prioritet ved tildeling.
14. Innfør sykkel-, el sykkelparkeringsplasser, sykkelboder og pumpestasjon.
15. **Trær** i alle gater.
16. Vurder områder for **vertikale hager** på blokkbygninger.
17. **Kjøp tilbake hjørne av Kronprinsens gate/ Tordenskjoldsgate i Kvartal V (Samfunnet Menighet sin parkeringsplass)**, omreguler og tilbakeføre husene eller etabler park/ lekepark med sykkelparkering. Kjøp også **rommet bak Aabels Hus** og innlem området i Posebyhaven slik at bakgårdene blir bundet sammen. Kjøp tilbake Kvartal IV og selg Kvartal VI?
18. Reduser gateparkering med **minst 147 plasser**
19. Innfør bosoneparkering kun for de som **eier og bor** i boligene sine. Institusjoner og offentlige virksomheter bør ikke tildeles parkeringstillatelse utover HC plasser. De bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus eller flytte sin virksomhet til nærliggende industriområde slik Salem har gjort. Bygningene i sentrum som ikke brukes til bolig, bør i størst mulig grad tilfalle alle å styrke felleskap og hindre ensomhet og segmentering.
20. Innfør **korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen. Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
21. Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
22. **Bosone 24/7 alle dager.**
23. Ikke ytterligere 6 HC plasser, da HC kort kan parkere i bosonen.
24. **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til felleskapet og boliger.
25. Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser.

26. Plasseringen av det gamle trehuset på fylkeshusets fremside i forengelsen av Kronprinsensgatel Tordenskjolds gt. 67, er viktig for å binde Posebyen sammen.

- **Bind Posebyen sammen med City delen «Festningsgata Allé»:**

27. Trekk Torget over Festningsgata (Cristian IV plass) og flytt Christian IV-statuen dit.
28. La Rådhusgata bli som en forlengelse av Torget helt ned til Christian Quart broa, men med mulighet til å kjøre til og fra eiendom.
29. Endre Festningsgata sin status fra å være en Fylkesvei med stengsler, til å bli en kommunal miljøgate hvor trafikken beveger seg på fotgjengers premisser.
30. Fjern gjerdene i Festningsgata. I dag oppleves Festningsgata som en kile som deler Kvadraturen.
31. Brosteinsbelegg alle kryss til tversgående gater i Festningsgata og innfør urbant utformede fotgjengerfelt på hver side.
32. Kun en fil ut av Festningsgata til tunellen og utvid med fortau på solsider som kan transformeres på gateplan for å gi plass til restauranter, butikker, vinterhager, trær og byliv. Omdøp gaten til «Festningsgata Allé».
33. Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven.
34. Marker BYstien «Snarveien» over Festningsgata.

- **Bind Posebyen sammen med Baneheia/ UiA/ Lund:**

35. Trekk BYstien «Snarveien» langs Elvepromenaden opp til Direktørens hage på Eg og lettere tilgang til Baneheia fra Kronpinsensgate.
36. Bygg sykkekspress-broa.
37. Rådhusgata som en naturlig inngang til og del av bymiljøet på Torget fra Christian Quart broa.

- **Annet**

38. Sikre at Posebyen bevares som vår felles kulturarv og videreforedles til å bli en attraktiv, tilgjengelig og familievennlig gamleby.
39. Sikre at Posebyhaven, Eksererhuset og Ekserserplassen samt Bentsens Hus og hage utvikles til å bli et Kulturdestinasjonssentrum som spydspiss for utviklingen av Posebyen.
40. Tilbakefør hjørnebygg til næring.
41. Legge til rette for formidling av Kristiansand kommunes kulturarv, utover gjennom institusjonene.
42. Vurder hvorvidt mengden rushjelpeorganisasjoner i sentrum faktisk hjelper de narkomane ut av avhengigheten, hvorvidt det trekker dealere og kriminalitet til sentrum som igjen rekrutterer sårbare ungdommer og barn. Barnefamilier flytter ut av byene og kriminaliteten inn, stikk i strid med SINTEF anbefaling om bærekraftige byer «Syretesten for vellykkede bærekraftige byer, er om barnefamilier trives» 2023. Flere etterspør plass på behandligsgårder på landet langt vekk fra byene «Det er helt umulig å komme ut av elendigheta med dealerne og rusvennene rundt seg». Behandligsgårder nær natur, dyr og dyrehold kan tilby meningsfulle jobber som produksjon av landbruksprodukter, opplevelsesindustri og kulturarv distribusjon og ivaretakelse i kombinasjon med terapi uten fristelser og trusler. På den måten kan vi reelt hjelpe de rusavhengige ut av avhengighet, redusere kriminalitet og lidelse, trygge byene, barn, ungdom og barnefamilier, fremme landsbygda og kulturarven vår, på en langt mer verdig og

menneskevennlig måte. Dealerene og ruskriminelle, må samtidig få langt strengere straffer og umiddelbart tas ut av bygatene.

43. Ref. det grønne skiftet og økende utfordringer ift ensomhet i forbindelse med antall eldre. Vurder vinterhager med glass-solcellepanel for å sosialisere på tvers av generasjoner og spille på sanser også i vinterhalvåret for å motvirke ensomhet og vinterdepresjoner og være ute inne også i mørketiden.
44. Bygg og areal som ikke brukes til bolig, bør i størst mulig grad være for alle, for å få levende, trygge og bærekraftige byer og for å bygge fellesskap. Vurder hvorvidt lukkede trosmiljøer, losjer, rusinstitusjoner og kanskje dementinstitusjoner, i størst mulig grad flyttes ut av byene til industriområder ea. Det vil bli lettere for å kunne parkere for brukerne av disse instansene og redusere gateparkering og forurensning i byene, i tillegg til at det kan gå el busser fra byen.

Vi ber om at det utarbeides en helhetlig plan for gamlebyen i Kr sand: Posebyplanen.

Vedlegg 1: Forslag til Posebyplan

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

From: "Bente Buverud" <benbuver@online.no>
Sent: Sun, 15 Oct 2023 14:19:03 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Vedlegg til Foreningen Posebyen sin høringsuttalelse til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5

Vedlegg tilgjengelig fram til 14. nov. 2023

Hei,

Vedlagt følger Vedlegg til Foreningen Posebyen sin høringsuttalelse til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5.

Kunne vi fått bekreftelse på at den er mottatt og registrert?

Klikk for å laste ned
Vedlegg 1 Utkast POSEBYPLAN «Posebyplan – Utfordringer og tiltak» Høringsuttalelse Forskrift_om_boligsoneparkering ref.- 2023006584-5.pdf
36,6 MB

Vedlegg følger i neste mail.

Vennlig hilsen

Styret i
Foreningen Posebyen

FORENINGEN
POSEBYEN

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59 4614 Kristiansand
M 957 29 631 post@posebyen.com
www.posebyen.com

Foretaksregisteret:
NO 009 124 78 513 MVA

Foreningen Posebyen
Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand

Til:
By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder

Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget v/ leder

Barn og unges representant i plan- og byggesaker

Kristiansand 15.10.2023

Høringsinnspill til Forskrift om boligsoneparkering, Boligsone 1 Posebyen, ref.: 2023006584-5

Foreningen Posebyen takker for muligheten til å gi innspill i prosessen for å revidere «Forskrift om boligsoneparkering i Posebyen». Merk: Foreningen Posebyen har også utarbeide tilsvar til Gatebruksplanen og vi ber om at parkeringsbestemmelser og gatebruksplan behandles samlet. Foreningens visjon er å utvikle Posebyen som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde, med store deler av Kvartal V (Posebyhaven, Ekserserplassen/ Ekserserhuset og Bentsens hage/ Hus) som kulturdestinasjonssentrum. Vi er opptatt av tiltak som bidrar til å lykkes med å nå vår visjon, som igjen er forankret i en rekke spørreundersøkelser over flere år. For oss er det viktig at alle planer og forskrifter ses i sammenheng med en helhetlig Posebyplan. Vi har derfor samlet våre innspill i dette Høringsnotatet med vedlegg 1 «Forslag til Posebyplan – Utfordringer og løsningsforslag». Vi ønsker/ foreslår:

- Reduksjon av gateparkering med **minst 147 plasser.**
- **Stans all gjennomkjøring.** Vurder skilting med kun innkjøring til eiendommer i hele Posebyen.
- **Bosone 24/7 alle dager.**
- **Bosoneparkering kun for de som eier og bor i boligene sine.** Det må være bosoneplasser nok til beboerne som eier og bor i Posebyen og dette må ivaretas i planen. Institusjoner og offentlige virksomheter bør kunne benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus.
- **Etabler parkeringsplass med lademuligheter og bildelingsordninger/utleiebiler under Baneheia** for besøkende og beboere. Tilby beboere rimelige plasser (tilsvarende bosone) i parkeringshus, samt gi beboere prioritet ved tildeling.
- **Korttidsparkering** for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.
- Parkeringstillatelse til næringsdrivende dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering.
- Gjør Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IV gate bil og parkeringsfri.
- Parkeringsfritt utenfor Kristian IV gate 81, 83 og 85.
- Ikke ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser, da HC kort kan parkere i bosonen.
- Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, flyttes til parkeringsplasser under Baneheia, for å sikre både gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø.
- Ikke tildel bosoneplass til nye seksjoner.
- Egne parkeringsplasser for sykler og sparkesykler og enhetlige bestemmelser for parkering av sykler og sparkesykler i hele kvadraturen.
- **Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder** og bruke el buss til og fra byen for å frigjøre plass til bomiljø, boliger og næring.
- Gjennomfør midlertidige prøveordninger der man er usikre på konsekvenser (Se V1, fig. 1-37)

Vedlegg 1: «Utkast til Posebyplan – Utfordringer og tiltak»

Med hilsen
Styret i Foreningen Posebyen

Vedlegg 1: UTKAST TIL POSEBYPLAN «Posebyplan – Utfordringer og tiltak»

Posebyen - en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby.

"Vi former omgivelsene og deretter påvirker omgivelsene oss"

Winston Churchill

Utarbeidet av Foreningen Posebyen 2023

Innholdsfortegnelse

1.0. Innledning 5

2.0. Utfordringer og forslag til tiltak 7

2.1. Mangler plan for Posebyen som attraktivt, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde 7

Mangler arkitekturveileder og faglig bredt forankret byarkitektavdeling for Kvadraturen 8

2.1.1. Tiltak 9

Helhetlig plan for Posebyen 9

Understøtt og bidra til å forme Kvartal V til et kulturdestinasjonssentrum og hjertet av Posebyen 10

Bind Posebyen sammen som Gamleby og fjerde hjørne av Kvadraturen 10

Merkevarebygg Gamlebyen/ Posebyen 11

Innfør arkitekturveileder og faglig bredt forankret byarkitektavdeling for Kvadraturen 12

2.2. Mye biltrafikk, forurensning, svevestøv, støy, asfalt og nestenulykker og lite rekreasjon, grøntarealer og møte,- og lekeplasser 12

2.2.1. Tiltak 15

Innfør gatenett som prioriterer gående og syklende i hele Posebyen 15

Transformer Festningsgata til «Festningsgata Allé» 16

Møt barn og unges ønsker om være- og lekeområder 17

Stopp gjennomgangskjøring, kun kjøring til bolig og næring. 18

Stopp innkjøring av biltrafikk til Holberg gate fra Tordenskjoldsgate 18

Enveiskjørte gater i hele Posebyen med få unntak 18

Innfør fotgjengeroverganger 19

Design og funksjonsplan for BYstien «Snarveien» gjennom Posebyen til elva 19

2.3. For mye bilparkering 20

2.3.1. Tiltak 20

Stopp fremmedparkering 20

Parkeringsplass under Baneheia 21

Utvid bosonetiden til 24 timer 7 dager i uken 21

Sykkelparkering isf bilparkering på noen av parkeringsplassene 21

Løsning for lading av elbil 22

Innfør små selvgående transport el-busser 22

2.4. Tilgrensede bo sosiale utfordringer 22

2.4.1. Tiltak 24

Innfør prosentvis lik fordeling av kommunale boliger i alle bydeler 24

Full stans i kommunal leie av private boliger 24

Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder for å frigjøre plass til felleskap, bomiljø og boliger. 24

Vurder hvor klokt det er å legge til rette for rus behandling i storby versus dokumentert alternativ 25

Vurder hvor klokt det er med eldresenter for demente versus boliger med velferdsteknologi ol. 25

Oppretthold hjørnebygg bygd for butikker til slik bruk 25

Full stopp i at flere hus omgjøres til hybelleiligheter 25

3.0. Avslutning 26

Vedlegg 27

Bilder 29

Fig. 1. Planavgrensning 29

Fig. 2. Foto planområdet 29

Fig. 3. Gatenettverk og randsonen av Posebyen med BYstien «Snarveien» 30

Fig. 4. Kvartalinndeling 31

Fig. 5. Multiconsult sitt forslag til tverrsnitt gateprofil gamlebyen 31

Fig. 6. Festningsgata som bindeledd 33

Fig. 7. Mykgjøring av Festningsgata 35
Fig. 8. Inngang «Christian IVs plass» Forlengelse av Torget til Posebyen 35
Fig. 9. «Christian IVs plass» midt i Festningsgata 36
Fig. 10. Statuen «Christian IVs plass» midt i Festningsgata 36
Fig. 11.BYstien «Snarveien» 37
Fig. 12. Kvartal 10, 11 og 12. BYsti «Snarveien» 38
Fig. 13. Elvepromenaden 38
Fig. 14. Sykkelekspressveien UiA - Posebyen 39
Fig. 15. Merkevarebygg Posebyen 41
Fig. 16. Grønn utvikling 42
Fig. 17. Kvartal V - Posebyhaven, Ekserserplassen, Bentsens Have og tilbakeføring av bygg 42
Fig. 18. Kronprinsens gate 43
Fig. 19. Eksisterende kjøremønster 45
Fig. 20. Ønsket kjøremønster 46
Fig 21. Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate 48
Fig. 22. Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate 48
Fig. 25. Tilbakefør Lekeplasser og møtesteder 50
Fig. 26. Krysset Elvegata og Tordenskjolds gate 50
Fig. 27. Sykkeparkering i Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gt 51
Fig. 28. Utsnitt av kommunens temakart, tema «forurenset grunn» 51
Fig. 29. Utsnitt av kommunens luftsonekart. 52
Fig. 30. Utsnitt av støysoner i nytt forslag til kommuneplan. 52
Fig. 31. Kommunens forslag til gatestruktur I. 52
Fig. 32. Kommunens forslag til gatestruktur II 53
Fig. 33. Utsnitt av kommunens illustrasjonsplan viser hvordan Kutorvet kan opparbeides. 53
Fig. 34. Møbleringssone 54
Fig 35. Byrom Rådhusgata – Elvegata 54
Fig 36. Mindre asfalt, mer tidsriktig dekke, men vi ønsker en flate 55
Fig 37. Eksempel Shared space 56

Forord

Kvadraturen er byens eldste og største kulturminne og bør være en organisme man skal kunne bevege seg fritt og puste i. Det er neppe noen annen bystruktur som har overlevd snart 350 år med opp- og nedturer, verdenskriger, politikere og -ismer av forskjellig slag. Foreningen Posebyen er sterkt opptatt av hvordan vi best kan utvikle Posebyen til en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde. Vi har i mange år bredt samlet innspill om utfordringer, ønsker og tiltak for videreutvikling av Posebyen. Arbeidet danner grunnlaget for dette forslaget til Posebyplan «Posebyplan – Utfordringer og tiltak».

Vi mener forslagene til tiltak som nevnes i planen, gir svar på mange av utfordringene Posebyen står overfor, samt retning for å nå sitt potensial. Forventede konsekvenser sett ut ifra hvordan andre gamlebyer har utviklet seg både organisk og styrt, er at flere huseiere ønsker å bo der selv. Det igjen gir bedre kontroll på uvettig hybelutleie og virker stabiliserende og berikende på bybildet. Posebyen er en hvitmalt idyll med landsbypreg der man lett kan se for seg gallerier, håndverksbedrifter og små spisesteder med fortaus- eller bakgårdsservering. Vi ønsker å styrker Kristiansands satsing på Posebyen som både ”Gamleby” som trekker folk og som familievennlig boområde. Sintef sine ferske forskningsfunn viser blant annet at syretesten på en bærekraftig by er hvis barnefamilier trives og videre, at hybelifisering er den største årsaken til at barnefamilier flytter ut av byen (Sintef 2023).

Posebyen blir ofte brukt i markedsføringen av Kristiansand, som et sted verdt å besøke med sine idylliske trehus og autentiske miljø. Ved å tilføre Posebyen mer av det som kan underbygge Posebyen som attraktiv gamleby og boområde, samt trekke fra det som ødelegger for dette, bidrar vi til å løfte Posebyen som en levende kulturarv, borgernes egen livskvalitet, næringsliv og reiselivsnæring i Kristiansand. Vi ser på Posebyen som en ressurs og stort potensial. Posebyen har allerede en identitet, men som det er viktig å bygge videre på og styrke, i samarbeid med befolkningen og i tråd bærekrafts målene. Veibredder og trafikkmaskiner i Posebyen, gir mulighet å endre til noe bedre, og med det øke Posebyens potensiale som turistmagnet og boligområde.

1.0. Innledning

Kristiansands gamle bydel, Posebyen, har Nord-Europas lengste sammenhengende trehusbebyggelse. Posebyen omfatter Kvadraturens nordøstre hjørne, mellom Tordenskjoldsgate, Elvebredden, Tollbodgata og Festningsgata (Fig.1, 2, 3, 4). Området skiller seg klart ut fra resten av Kvadraturen med sitt spesielle bygningsmiljø. Dette gjør området til en attraktiv gamleby å bo i og besøke. Posebyen byr på noe som er annerledes. Det er likevel først i den senere tid at Posebyen omtales som gamlebyen i Kristiansand og vi ser en gryende bevissthet om hvilket potensial dette kan ha for regionen.

Det som utgjør en gamleby, er først og fremst bygningene og gatene som forbinder disse. I Posebyen er det stort sett byggene som gjør seg bemerket og i liten grad gatene med unntak fra noen historiske fortau og renner, selv om de er en del av **selve renessanseplanen**. Gatene utmerker seg heller i motsatt forstand, som brede asfalterte, bildominerende og lite barne- og familievennlige. Byer som utvikler sine gamlebyer for videreutvikling og vern av sin kulturarv og identitet, ”tetter igjen hull” for å tilstrebe helhetlige gamlebyer og tilfører ønskede effekter for å oppnå potensialet for sin unike gamleby. Posebyen kan bli et av Kristiansands «skryteområder». Politikerne i Kristiansand bør være mye mer bevisst Posebyens verdi og potensial og strategisk videreutvikle den som en «tilgjengelig gamleby» og et «attraktivt familievennlig boområde» og ha dette både som en visjon og plan.

I arbeidet med gatebruksplanen bør politikerne derfor spesielt være **bevisste hvilke kvaliteter som bør underbygges** ift nevnte visjon/plan. Veinettet bør samle gamlebyen, i en eller annen form for tidsriktig dekke, som brostein og eller brosteinseffekter og veiene må først og fremst være til for gående og syklende. Multiconsult ved tidligere byantikvar Stylegard mfl. har utarbeidet en prinsippskisse for veinett i Posebyen (Fig. 5). I tillegg til bygg og gatenettverk, kommer passende næringer, parker/ lekeparker og effekter som belysning, vertikale hager for å dempe «blokk uttrykk», vegetasjon og trær, fontener, statuer, kunst, brønner, markering av innkjørsler til portrom og andre historiske innslag. Dette fremmer et attraktivt og trygt boområde i en gamleby. Bygg og elementer som ikke samsvarer med ønsket standard eller uttrykk bør justeres etter helheten.

For å få et attraktivt boområde, ønsker vi at **flere barnefamilier** etablerer seg i Posebyen. Barnefamilier virker stabiliserende på bybildet og gir økt kjøpekraft til sentrum. Der hvor familier trives, trives også ofte de fleste andre befolkningsgrupper (Sintef 2023). For å gjøre sentrum til et attraktivt sted å bo også for barnefamilier, er det av avgjørende betydning med trafikksikkerhet, at det ikke er for mye støy, svevestøv og forurensing og at tilbud som barnehager, skoler, fritidstilbud og grønne trygge utearealer ligger i rimelig nærhet. Andre faktorer som spiller inn er hybelifisering,

tettheten av kommunale boliger og sekundære instanser som rus, psykiatri- og kriminalomsorgsinstitusjoner og lukkede trossamfunn, forfall og mangel på helhetlig tenkning.
Vi vil at alle skal få oppleve gleden av det vår unike gamleby har å by på, både med tanke på hus, gater, passende næringer og opplevelser. Videre håper vi dette igjen gir store positive ringvirkninger til resten av byen blant annet å heve kvaliteten og attraktiviteten på det å bo og drive næring i byen. Gjennom denne planen ønsker vi å belyse små og store tiltak for å få dette til. Håpet er at politikerne er proaktive, adapterer vår visjon og gjennomfører ønskede tiltak (Strakstiltak, prøvetiltak og langsiktige tiltak) i sine planer med å bygge vår felles gamleby. Dette er en mulighet Kristiansand må ta, tiden er overmoden og det samsvarer med det grønne skifte.

2.0. Utfordringer og forslag til tiltak

2.1. Mangler plan for Posebyen som attraktivt, familievennlig og tilgjengelig gamleby og boområde

Posebyen mangler en helhetlig plan. Det foreligger altfor mange fragmenterte og dårlig koordinerte tiltak som er blitt iverksatt gjennom årene, samt altfor mange dispensasjoner. Kommunens utkast til gatebruksplan viser til at det skal utvikles «Teknisk plan og landskapsplan for hver gate», men skal sette i gang arbeid før alle gateplanene foreligger. Det må tas et aktivt valg hos politikerne om Posebyen skal utvikles som en attraktiv, familievennlig og tilgjengelig gamleby. I så fall må en helhetlig design- og funksjonsplan foreligge, før man fysisk starter arbeidet.

Posebyen med sitt særegne bygningsmiljø og sin bevaringsverdige kulturhistorie er Kristiansands gamleby og må ikke bare tas vare på, men videreutvikles og videreforedles, slik alle byer i Europa på størrelse med Kr sand har gjort. Dette for å øke byens kvalitet og attraktivitet, fremme bomiljø, tiltrekke besøkende og for å fremme det grønne skiftet. Det dreier seg som tidligere nevnt både om husene, gaterommene. Begge deler har blitt stemoderlig behandlet i Kristiansand. Rivning og fornying gjør at totalbildet i dag er lite helhetlig. I tillegg til at bygg er revet eller flyttet til museet for å bygge høyblokker, er mange av bakgårdene tettet igjen for hybelhus og hybelutleie. Steinbelagte fortauer er asfaltert eller belagt med betong og det foreligger ingen føringer på valg av dører og vinduer i stil med bebyggelsen. Satsning på Posebyen som Kristiansands gamleby har foreløpig uteblitt. Det har så langt vi kan se, ikke vært en helhetlig tankegang på hvordan Posebyen bør og kan utvikles.

Tidligere var det mye mer næringsvirksomhet i Posebyen, spesielt lå det mange nærbutikker i hjørnelokalene. Disse lokalene kan relativt lett omgjøres til butikker igjen. Passende næring utgjør mye av potensialet for vitaliteten i området som igjen vil løfte kvaliteten på gamlebyen.

Presset på arealene i Kristiansand sentrum er stort. Potensialet for fortetting innen Kvadraturen ligger enten i å bygge igjen bakgårdene og/eller å bygge i høyden. Posebyen har en langt mindre bypreget bebyggelse enn tilfellet er for resten av sentrum, til tross for kvartalsstrukturen. Det gjør den lite egnet for begge fortettingsstrategiene. Likevel fortettes det gjennom en gradvis gjenbygging av bakgårdene. Nye bygninger blandet med de verneverdige, gjør at Posebyens randsone ikke er godt definert. Etter vår mening har fortetningen i Posebyen gått altfor langt. Hyblifisering er et stort problem i en verneverdig bydel, da mange boliger leies ut til flest mulig uten at huseier selv bor i huset. Forskning viser at:

«Hyblifisering» og ustabile nabolag er en av hovedgrunnene til at barnefamilier flytter fra sentrale byområder. Forskere har sett på hva som kan få dem til å bli».

Det er også en stor tettheten av kommunale boliger i Posebyen i tillegg til at kommunen leier lokaler av private til vanskeligstilte. Dette har ført til kronikker, arbeidsmøter og debatter om hvordan kommunen selv aktivt må tilstrebe **prosentvis lik fordeling av kommunale boliger og kommunal leie av private boliger, i alle bydeler** (V3, 7, 13, 15).

Forfall er en annen stor utfordring. Både offentlig eide og privat eide verneverdige hus forringes, enten ved at man lar hele huset forfalle, eller at man setter inn for eksempel dører eller vinduer som ikke passer estetisk og historisk. Resultatet blir et lappverk av forskjellige stilarter og er en lite verdig måte å ta vare på gamlebyen, vår felles kulturarv.

Ved planlegging og prosjektering av byens gater, skal i utgangspunktet kommunens utomhusnormal og veinormal legges til grunn for utforming. Gatebruksplanen for Posebyen bør bidra til å **forsterke de kulturhistoriske kvalitetene som kjennetegner Posebyen** med flere tiltak, men dersom ikke helheten tas med vil det bli dyrt å rette på i ettertid. Alle forhold som har å gjøre med attraksjonsbygging av en familievennlig tilgjengelig gamleby, må foreligge i en og samme plan, eller som vedlegg til feks Gatebruksplanen.

Mangler arkitekturveileder og faglig bredt forankret byarkitektavdeling for Kvadraturen

En helhetlig Posebyplan må være tilknyttet en arkitekturveileder, som er førende og gjeldene for alle som ønsker å bygge i Kristiansand da byen ikke har en byarkitekt. Det er ikke sikkert at det å ansette en byarkitekt (utdannet arkitekt) alene, er svaret. En står i fare for å få en veldig ensidig og pragmatisk politikk rundt det med myke verdier og estetisk flott byutvikling. Eksempelvis kan en person som har tatt en utdanning med et mantra om å tenke modernistisk arkitektur i alt og ett, vil ødelegge en vakker by som Kristiansand ytterligere. Vi har kanskje for mange som planlegger denne byen ut ifra et teknisk og ikke- menneskelig perspektiv. Kanskje vi mangler noen som tør å tenke lengre enn 50 år eller neste valg. Vi ønsker ikke noen som skal bruke en slik posisjon til å fremme sin egen karriere og sette sitt "merke" på byen. Vi trenger noen som kan se og planlegge i en målestokk som er snakk om 100+ år framover. Det er viktig at vi får en arkitekturpolitikk som er forankret politisk og som er førende og gjeldene for alle som ønsker å bygge i Kristiansand.

2.1.1. Tiltak

Helhetlig plan for Posebyen

Spørre og markedsundersøkelser gjennom flere år, har vist at Posebyen på en styrt måte bør videreutvikles som en Gamleby for hele folket i tillegg til å være et trygt boområde. Det er ønskelig at «Forslag til Posebyplan – utfordringer og tiltak», skal munne ut i et **offentlig helhetlig designprogram for en mer bevisst, strategisk og helhetlig utvikling og harmonisering av gamlebyen**, gjerne som et vedlegg til Gatebruksplanen.

Designprogrammet har til hensikt å gi føringer for utforming av gaterommene i Posebyen. Herunder emner som gateprofil, belegg, farger, beplantning, belysning, skiltning, møblering mm. Det er et ønske at Posebyen skal ha sin egen identitet gjennom materialbruk. Designprogrammet skal ta høyde for historiske minnesmerker og gi plass til fremtidig utvikling. Feks. ønskes en helhetlig plan for gateplan rundt Posebyhaven som en kulturdestinasjon inkludert en fontene i Krysset Kristian IV gate og Kronprinsens gate. Gaten er bred nok til at biler kan kjøre rundt. Et annet eksempel er at det er ønskelig å tydeliggjøre BYstien «Snarveien» gjennom kvartal 10, 11 og 12 fra Festningsgata til elva, med et gjenkjennelig dekke også over gatene mellom kvartalene (Fig. 3, 4, 11, 12,13, 27). Den bilfrie BYstien «Snarveien», bør også være endel av en helhetlig Gatebelysningsplan. I tillegg til den tidligere valgte lysmasten av typen Københavnerarmatur med Rittmast, for godt nok gatelys i Posebyen, bør designprogrammet også innlemme stemningsbelysning som opplyser trær, kunst, statuer, fontener samt annen type lyktestolper gjennom hele BYstien «Snarveien» også for trygghet og sikkerhet. I kommunens forslag til Gatebruksplan for Posebyen står det at *«Kvaliteten på bygningsdetaljer som trapper, heller, gatelys på husene, steinlegning og brolegning vil være avgjørende, og gir opplevelsesmessige kvaliteter. Det er viktig at Posebyen fortsatt skiller seg ut fra resten av Kvadraturen og kommunen. En bør derfor ha fokus på elementer som utemøbler, armatur og skilt»*. Dette er ikke nok til å stoppe forfall og utvanning av Posebyens opplevelsesmessige kvaliteter. Et designprogrammet derimot, vil gi de overordnede rammer, selv om det også må være plass til individuelt å prege byrommet ved egen bolig/ butikk. Kommunen viser i sin illustrasjonsplan, en møbleringssone mellom fortauenes gangsone og husvegg hvor private huseiere kan ta i bruk arealet til eksempelvis plantekasser, benker mv. Der står det at *«arealet inngår som del av den offentlige eide gategrunnen, men at bruken av det vil være fleksibel»*. Der må det tydeliggjøres om det er slik at private gjenstander som benker og bord er ment å kunne brukes av offentligheten eller ikke. Etter vår mening er det kommunen som må innføre enhetlige og passende benker oa til offentlig bruk. Programmet må være samstemt og velintegrert i lokalområdet. Selv om Foreningen Posebyen og Posebyen Vel har kartlagt behov over mange år, bør kommunen sette av en del tid til prosess og

involvering. Dette arbeidet vil også øke bevisstheten og samarbeidet om samt eierskapsfølelsen til Posebyen som en familievennlig gamleby. Kunnskapsutvekslingen har pågått over tid og handler delvis om å skape en attraksjon. **Se til andre byers utvikling av sine gamlebyer og til UiA.** I kommunens forslag til Gatebruksplan for Posebyen står det at *«de kan bidra til å forsterke de **kulturhistoriske kvalitetene** som kjennetegner Posebyen, med bredere fortau og mer vegetasjon…..det vil gi beboere en anledning til å ta fortauet i bruk på en annen måte enn før»*. Forslaget som er gitt av kommunen er en bedring, men på langt nær løsningen på hverken de **kulturhistoriske kvalitetene** som kjennetegner Posebyen eller universell utforming.

Understøtt og bidra til å forme Kvartal V til et kulturdestinasjonssentrum og hjertet av Posebyen

Understøtt arbeidet med forme Kvartal V til et kulturdestinasjonssentrum i Posebyen ved å bistå i Posebyhaven prosjektet som er spydspissen og fase I i utviklingen og attraksjonsbyggingen av gamlebyen. Bistå også i fase II ved å videreutvikle området rundt Posebyhaven med å knytte sammen Posebyhaven, Ekserserplassen og Bentsens hage. Dette kan blant annet gjøres ved å tilføre riktig dekke og beplantning i og utenfor Posebyhaven, Ekserserplassen og Bentsens bakgård.
Kommunen fikk lov til å rive Tyskerbrakka på Ekserserplassen under påskudd av at den skulle kunne brukes til markedsplass og andre kulturformål. Den må derfor ikke brukes som parkeringsplass, men som Torg med kulturelle aktiviteter som Posebytorget Markedet, Jul i Posebyen, Posebyen Scene oa. Asfalt ønskes derfor snarest fjernet og at tidsriktig dekke med fast feste til juletre, scene, beplantning og belysning oa innføres (Fig.17).
Permanent parkeringsfri sone ønskes også utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 for sitteplasser utenfor kafe/ restauranter «fortauskafé» og mulighet til å bruke området til grønt og utstillingsområde. Iflg. Fylkeskonservatoren er fasaderekka i Posebyhaven mot Kristian 4des gate er bevaringsverdig.
Kjøp opp eller bytt parkeringsplassen i enden av Kronprinsens gate med noe annet feks parkering under Baneheia og gjør den om til park/ lekeplass med parkering for sykler, el sparkesykler ol. Gjør også denne gatestubben bilfri (Fig. 17, 21).

Bind Posebyen sammen som Gamleby og fjerde hjørne av Kvadraturen

Bind sammen den sammenhengende trehusbebyggelsen og Kvartal V som sentrum, slik at hele Nordøstlige del av kvadraturen fremstår som en definert gamleby, med mest mulig enhetlig gatestruktur, benker, trær osv. Brostein ol. bør gå igjen i Posebyen som pynt eller som funksjonelt dekke. Vi foreslår å starte med brostein rundt Posebyhaven (Tidsriktig veidekke utenfor Kristian 4des gate 81, 83 og 85 og Kronprinsensgate 57 og 59) og utforme krysset Kronprinsensgate / Kristian 4 gt

med en fontene, i bakgården til Ekserserhuset og brosteinseffekter på strekningen i Kronprinsens gate fra Kristian 4 gate til Henrik Wergelandsgate. Marker hvor man ellers ønsker brostein i designplanen. Finn ut hvor det ligger brostein under asfalt som evt lett kan fjernes, men legg til rette for at det skal være lett å gå og kjøre med rullestol, kjøre med vogn og rullator oa. Dette kan gjøres slik man har gjennomført på torget. Det er viktig og verdifull historie som ligger i fortaussteinene i enkelte kvartaler, bl.a. i Gyldenløvesgtate og Skippergata. De er ganske unike i landsmålestokk, både fordi de ligger i et system som forteller om en fortidig situasjon og at det er brukt lokal stein, Høvåghelle r. Mønsteret markerer bl.a. kjøreporter som ikke finnes i dag og som forteller at bygningene har vært annerledes engang. Man kan gå gjennom fortauene i Posebyen og plukke ut områder hvor de er mer eller mindre intakte, med markering av rennesteiner, porter etc., slik som man bl.a. finner utenfor Bentsens hus. Noen av disse fortauene er ganske ujevne og oppleves som vanskelige å gå på for noen. Posebyen bør også ha en attraktiv randsone som samler boområdet og gamleby, samtidig som den må ha en naturlig flyt til omkringliggende områder.

Merkevarebygg Gamlebyen/ Posebyen

Merkevarebygg Gamlebyen/ Posebyen med egen logo og suvenirer og tenk helårs som nasjonalt og regionalt trekkplaster (Fig. 14). Stemningsbelysning og julebelysning i deler av Posebyen, spesielt i parkene, Skippergata, Kronprinsens gate og Holbergsgata samt i Bystien «Snarveien» i kvartal 10, 11 og 12. Innfør kringla som er et symbol for severdighet som en del av markedsføringen av Posebyen. Skilter med navn på parker, bytursti og historisk info, benker, stasjonær og ikke stasjonær kunst, statuer, byster, brønner og vannpumper, fontener ol som løfter Posebyen som gamleby, må fremstå enhetlig. Design elementer og moderne kunst vil vise kontraster mellom det nye og deg gamle og binde sammen nåtid og gamledager. Det er da viktig at grunnstammen i gamlebyen er godt etablert, at husene, gatene og andre elementer først og fremt er tydelig definert av tradisjonell art. De fleste gamlebyer har bygd opp dette taktisk, da forhold som krig og andre ødeleggelser har gjort at gamlebyer må repareres og bygges opp som konsepter. *Kommunen sier i sitt planforslag at «Det kan være utfordrende å finne en gyllen middelvei mellom historisk riktige fortau og gatebelegg og krav til universell utforming»*. Vi mener at løsningen på denne problematikken vil være å innføre gaterom som prioritere gående og syklende, selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. Vi ønsker å tilbakeføre flat struktur, at gater og fortau er på ett plan i stedet for bredere og opphøyede fortau og gå hastighet i alle gateløp i stedet. Da bevares både fortau og rennestein samtidig som høye kantstein elimineres. I tillegg til å gjeninnføre den flate og opprinnelige gatestrukturen i Posebyen, vil løsningen hensynta både rullestolbrukere, blinde, svaksynte, folk som bruker barnevogner, barn som sykler mm. Alle gatene i Posebyen må være både gå og sykkelvennlige, noe

som igjen bedrer folkehelsa. Gatestubben nederst i Kronprinsensgate mot Tordenskjoldsgata og i enden av Gyldenløvsgate mot Elvegata foreslås bilfrie (Fig. 21).
Det å gjører Rådhusgata til en forlengelse av Torget vil være å bygge på Multiconsult sitt forslag om å trekke torget over Festningsgata som et lokk. Da strekker vi «Torget» helt ned til elva og den nye broa og endelig binder sammen Kvadraturen.
Overgangen til fortau langs Tordenskjolds gate fra Kronprinsens gate, kan rettes ut med en rampe for å gjøre det lettere å ferdes for myke trafikanter med hjul.

Legg også til rette for bedd langs noen av blokkveggene, slik at borettslagene kan få vertikale grønne «hager» som harmoniserer blokkene mot den gamle bebyggelsen. Definer omrader for by dyrking, bydelsdrivhus, vertikale hager feks i BYstien «Snarveien» eller på Ekserserplassen. Samarbeid med borettslag, Grønt senter, Uia, planteskoler mfl. Dersom det skal bli utvidet rett for private til å sette ut benker, bord, planter oa, så kan ikke det ses på som allemannseie, kommunen må selv sørge for beplantning, benker oa i sin gamleby.

Innfør arkitekturveileder og faglig bredt forankret byarkitektavdeling for Kvadraturen

I stedet for å ansette en byarkitekt som ikke nødvendigvis fører med seg en god by-og stedsutvikling, ønsker vi en bred faglig forankret byarkitekt avdeling eller fast utvalg, som blant annet utarbeider en arkitekturveileder som er førende og gjeldene for alle som ønsker å bygge i Kristiansand, får den godkjent politisk og påser at den følges i enhver byggesak i Kvadraturen. Se arkitekturveilederen til Indre Østfold, som nettopp tar hensyn mer enn at "Form følger funksjon" Ta sikte på å ansette en byarkitekt som har utdanning innen folkehelse, en som vet hvordan vi psykisk påvirkes av våre bygde omgivelser (psykolog), en landskapsarkitekt som ser nytten og verdien av vakre omgivelser og harmoni og en samfunnsplanlegger eller urbanist som kan se det hele bildet. Et team som spiller på lag med folket, stedsidentiteten og historien til Kristiansand. UiA som både besitter kunnskap og forskning på alle disse fagfeltene, kan også involveres og utarbeide utkastforslag til arkitekturveileder i Kr sand.

2.2. Mye biltrafikk, forurensning, svevestøv, støy, asfalt og nestenulykker og lite rekreasjon, grøntarealer og møte,- og lekeplasser

En gamleby består som nevnt hovedsakelig av gamle særegne hus og karakteristisk gatenettverk. Kristiansands gamleby har husene, men ikke en passende og sjarmerende gatenettverk som knytter

gamlebyen sammen. Posebyen domineres av asfalt og veibaner tiltenkt bil, mye gjennomkjøringstrafikk, stort sett toveiskjøring og et stort omfang parkeringsplasser på begge sider av veiene. Hverken fotgjengere, syklister, barns lek, Posebyen som gamleby eller grønt er prioritert. Dette er i strid med det meste av offentlige nasjonale og regionale planer og satsningsområder.
Biltrafikk er en av de aller største utfordringene byen står overfor. Trafikkavvikling er den ene siden av problemet, mens forurensning, svevestøv, støy og trafikksikkerhet/ ulykker er like store negative faktorer. Oppbyggingen av gatebruk rundt bilen er tyngende for både bomiljø og gamlebyen. Vi ønsker å **forandre dette til at mennesket og det grønne skiftet skal være i fokus.**

Hoved innfartsveiene til sentrum går pr i dag i Vestre Strandgate, Festningsgata og over Lundsbroa. Posebyen berøres i stor grad av trafikkmengden fra Lundsbroa og Festningsgata. Gatene innad i Posebyen har fått økt trafikk og gjennomkjøring i tverrgatene etter at Elvegata ved Q42 og deler av Tollbodgata ble stengt for annet enn busser og utrykningskjøretøy, trafikkøkning i Festningsgata og de nye tilbudene i sentrum f eks Aquarama og miljøet rundt Tangen.
Kronprinsens gate er svært bred, med smale fortauer. Den har blitt en gjennomfartsåre for trafikk etter Elvegata ble stengt og ble en sykkeltrasé. Det er derfor spesielt Kronprinsens gate som har fått økt trafikkbelastning grunnet gjennomkjøringstrafikk. Mye av biltrafikken i Posebyen skyldes at fremkommeligheten der oppleves som raskere enn på de primære veiene for trafikk i og gjennom Kvadraturen. Det er også mye øvelses kjøring i Posebyen, også av utenbys kjøreskoler. I tillegg benytter turbusser og rutebusser ute av trafikk seg av Elvegata til gjennomkjøring ettersom skiltingen ved Q42 ikke hindrer dem. Det er også et stort antall utrykningskjøretøy hele døgnet som kjører Elvegata til Dronningens gate. Posebyen er også til tider sterkt belastet med letekjøring, dvs biler som kjører rundt på leting etter gateparkering i Posebyen utenom bosonetiden, når det er gratis gateparkering i Posebyen. Mye av letekjøringen har sammenheng med arrangementer i forsamlingslokaler i Posebyen (Tidligere Q42, Blå Kors, Samfundet, moskeen, Frikirken, Fylkeshuset, med mer). Det er i dag 3 svært trafikkfarlige kryss for inn- og utkjøring av Posebyen, nemlig krysset Dronningens gate/ Kronprinsens gate, Dronningens gate/ Holbergs gate og Tordenskjolds gate/ Holbergs gate.

Topografien og klimaet gjør Kristiansand godt egnet som sykkelby, men med bilens dominans, er det mange hindre for syklende og få sykkelparkeringsplasser. Bla er både Festningsgata og Tordenskjoldsgate til hinder for fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

Vi ønsker en trygg skolevei i alle gater i Posebyen. Tordenskjoldsgate skole skal utvides betraktelig og skolebarna bruker alle gatene i Posebyen. Man kan ikke bestemme og planlegge for at de skal benytte en gate. **Barn og unge undersøkelsen viser til at** *«Barn og unge velger gjerne alternative traseer der*

hvor det ikke er lyskryss, dersom de har muligheten til det. De frustreres over at bilene har prioritet .....», «Venner styrer i stor grad barnas veivalg, dersom vennene ikke bor for langt unna den raskeste traséen til/fra skolen». Jo mer kjent barna er i byen, jo mer varierer de valg av skolevei og ruter til venner på fritiden», «Lange, rette og kjedelige strekninger uten variasjon (Tordenskjoldgate, langs fylkeshuset) unngås dersom det er mulig. Istedenfor velges gater og snarveier i bakkant hvor det er mer spenning og variasjon». En rekke tiltak er nødvendig for å skape trygg skolevei og trygg ferdsel for gamle og unge. Tordenskjolds gate skole er den eneste barneskolen i Kvadraturen da ungdomsskolen er forbeholdt Samfunnet Menigheten. Til Todda sogner barn fra Eg, Fergefjellet, Posebyen, Murbyen, Tangen, Kvadraturen Syd og Vest, Kanalbyen og delvis Grim. Med ny bro over Otra til Rådhusgata sogne også barn fra Kjøita til Tordenskjolds gate skole. Skoleveien for barn som bor i Posebyen, Murbyen, Tangen og snart Kjøita går gjennom Posebyen. Skolebarna går ofte Elvegata, Kronprinsens gate eller Holbergs gate for deretter å krysse Tordenskjolds gate. Mange velger en tverrgate i Posebyen og krysser Tordenskjolds gate i krysset ved Holbergsgate og Kronprinsensgate. *«Skoleveiene som brukes hyppigst til Tordenskjolds gate skole er Holbergs gate og Kronprinsens gate».* Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole (TODDA/2019) har skrevet brev til kommunen om tiltak til «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole». Disse tiltakene støtter vi (Fig.14). Det planlegges at Tordenskjolds gate, Elvegata og Rådhusgata inngår i Kvadraturens hovedsykkelnett. Det er ikke fysisk skille mellom sykkeltrasé og fortau i Rådhusgata og Elvegata og det sykles i full fart på fotgjengerfeltet. I Tordenskjoldsgate er det delvis felles gang- og sykkelvei. Det er dessverre mange syklister som ikke respekterer trafikkreglene (sykling i fotgjengerfelt, sykling på fortau, ikke lys på sykkel, for stor fart ift gående, rullestoler, barn, med mer.). Dette må gjøres noe med når vi nå skal øke sykling som transportmiddel. El- sparkesykler trenger også trafikkregler samt avtalte plasser for hen setting etter bruk. Vårt mål er at mengden biler i Posebyen blir betraktelig mindre samt trygghet og funksjonalitet for gående og syklende.

De grønne lungene er svært viktige for rekreasjonsmulighetene i en by, i et boområde og i en gamleby og fungerer gjerne som formelle og uformelle møteplasser. Vi ønsker å styrke nabolaget gjennom felles sosiale og kulturelle aktiviteter og møtesteder. En utvikling av Posebyen til en mer vital bydel vil ta tid. Her er det ikke kun snakk om å endre den fysiske strukturen, men vel så mye om endrede holdninger. Medvirkning må stå helt sentralt. Vi ønsker å skape mer liv på dag og ettermiddagstid ved å legge til rette for en mer aktiv bruk av området. Vår bydel mangler bydelshus og vi har i flere omganger foreslått at Sløyden blir bydelshus for beboerne i området for å skape et trygt bomiljø for vokse og barn. Vi har også sett på den gamle Husmorskolen som et alternativ. Disse har blitt solgt til privat aktør og islamsk union av kommune og fylkeskommune. Vi ønsker at byggene kommer fellesskapet til gode og ikke blindt selges til høystbydende. Når vi ikke får gehør fra kommunen til dette, bli det ekstra viktig for nabolaget med felles rekreasjon, grøntarealer og møte,- og lekeplasser.

Selv om noen fremdeles har private hager i bakgårdene i Posebyen og beplantning inntil husene i selve gateløpet, er mange bakgårder nå tettet igjen med bygninger og gateløpene preges av asfalt, biler og parkering. Vi ønsker en betraktelig grønnere bomiljø og gamleby i alle fellesområder som bakgårder og gateløp. Posebyhaven gjøres nå om til en attraktiv grønn og tilgjengelig bakgård med håndverksbakeri, hattemaker, keramisk verksted, kaferestaurant og andre nisje og håndverksbutikker med mange kulturelle arrangementer. Foreningen er takknemlige for muligheten til å utvikle sentrum/ hjerte/ spydspiss av gamlebyen, men kommunen bør kunne understøtte frivilligheten og satsning for at Posebyhaven kan bli et bærekraftig kulturknutepunkt i gamlebyen. Kommunen fikk som tidligere nevnt lov til å rive Tyskerbrakka på Eksersersplassen under påskudd av at den skulle kunne brukes til markedsplass og andre kulturformål. Denne er nå asfaltert og brukes som parkeringsplass. Dette må reverseres. Eksersersplassen må få historisk tidsriktig dekke og brukes til kulturelle arrangement og bindes sammen med Posebyhaven og Bentsens Hus sin hage. Jokerparken er skrenket inn for å gjøre plass til parkering for privateid Jokerbutikk. Her bør sykkelparkering etableres mot parken i stedet for bilparkering.

Lekeplassene mellom blokkene, er i stor grad fjernet. De må tilbakeføres. Barn trenger uterom å oppholde seg i. Det er også generelt for høy luftforurensing og mengde svevestøv, spesielt i området hvor Todda skole ligger. På kommunens luftsonekart er tunnelåpningen ved Festningsgata markert i rød sone, mens en del av tilstøtende område er markert i gul sone. På temakart i forslag til ny kommuneplan er røde og gule støysoner markert langs Kvadraturens hoved innfartsårer og bussgater (Fig. 29,30). Lekeplassen ved Joker har gode solforhold, men er lite brukt. Det vil kanskje hjelpe dersom sanden skiftes ut oftere og klatrestativ og lekeskulpturer er mer egnet for lek enn som skulpturer. «Jokerparken» bør ellers få et nytt navn og det bør utlyses en navnekonkurranse. Det står i Gatebruksplanen at gressbakken langs Otra blir brukt som akebakke. Den er ikke egnet som det da den munner rett ut i Otra og blir derfor lite brukt. Det står også at stentrappene ned til Otra blir brukt til bading. Det er også svært sjeldent da forholdene for bading ikke er helt lagt til rette for det, selv om det er svært ønskelig.

2.2.1. Tiltak

Innfør gatenett som prioriterer gående og syklende i hele Posebyen

Vi ønsker at myke trafikanter prioriteres i alle gater og mest mulig grønne gå,- sykkel og barnevennlige gater, selv om biler fremdeles skal kunne parkere og kjøre til boliger og næring. For å tilrettelegge for dette, møte kriteriene til Posebyen som gamleby, universell utforming å lette bruken

for rullestolbrukere, blinde og svaksynte, trygg skolevei, ønskes flat struktur dvs. At gater og fortau bør være på ett plan i stedet for bredere og opphøyede fortau. Dersom veiene og fortauene legges på ett plan slik det var opprinnelig jf prinsippskissen til Multiconsult, gir det et inntrykk av at gatene først og fremst tilhører folket og ikke bilene og det forsterke gamlebyeffekten. Vi kan fremdeles se dette i deler av Kronprinsens, Gyldensgate og Skippergata (Fig. 5, 31). Ikke alle gater brøytes like raskt i Posebyen om vinteren. Da går i stedet barna i gata der bilene kjører. Det samme gjør de når det er fare for takras av is og snø. Barn og barnefamilier ønsker å kunne bruke gata til lek og fritidsaktiviteter. Å kunne gjøre dette under trafikksikre forhold vil bidra sterkt til økt kvalitet på bomiljøet i Posebyen. Fortauene er uansett for smale og folk går ofte i gata isf på fortauene uansett.

I kommunens trafikksikkerhetsplan har 30-sone i hele Kvadraturen lenge vært et ønsket tiltak. I kommunens forslag til Gatebruksplan for Posebyen står «*Når farten er lavere enn 30 km/t reduseres ulykkesrisiko ved at man øker mulighet for positiv samhandling – man ser hverandre. Når farten holdes lavere enn 30 km/t reduseres også ulykkers alvorlighetsgrad betydelig. Deler av Posebyen har fartsgrense 30 km/t i dag, men sonen vil bli utvidet slik at den omfatter alle gatene innenfor planområdet inkludert Tordenskjolds gate*». For trygge skoleveier og et trygt bomiljø i Posebyen ønsker vi at fartsgrensen reduseres fra 30 km/t til gå hastighet overalt i Posebyen. Vi ønsker også å innføre andre trafikkreduserende tiltak som mer vegetasjon, trær, belysning, benker, fontener, skulpturer ol., samtidig som det skal være god fremkommelighet. Alle gatene i Posebyen må ha plass til utrykningskjøretøyer. Gatene skal være gode oppholdssteder og danne rammer om det sosiale liv og næring. Ved å heve og snevre inn kjørebanen til flat struktur, markeres at man kommer inn i en sone der de myke trafikantene prioriteres. Noen gater kan ha private forhager, små kafeer og butikker, mens andre gater kan ha lekeplasser med benker og bærbusker. Å omgjøre gaterommene til estetiske og funksjonelle uterom vil være helsebringende og gi tilhørighet og trivsel.

Kronprinsens gate binder Kvartal 5/ Posebyhaven til den verneverdige sammenhengende hvite lave trebebyggelsen og binder gamlebyen sammen. Gaten ses også i sammenheng med bylivet på Bystranda. Den naturlige aksen for turgåere, beboere og turister til og fra Tangen/ Bystranda, Baneheia, Gamlebyen, Fylkeshuset, Fergefjellet, Eg mm går via Kronprinsens gate eller Elvegata, ikke Holbergsgate. Denne gata kan med fordel i tillegg til å være en gå,- sykkel og barnevennlige gate, fylles med stasjonære og ikke stasjonære opplevelses elementer underveis, som skulpturer, fontener, brosteinselementer, bydyrking, forhaver, skilting til fasiliteter som Baneheia, Elvepromenaden, Posebyhaven med mer.

Transformer Festningsgata til «Festningsgata Allé»

Festningsgata splitter kvadraturen. Ved å redusere Festningsgata fra fire til tre felt, vil dette kunne bli en løsning som gir mye tilbake. Kryss gis nytt bygulv som signaliserer at man beveger seg over en gangsone. I mange europeisk byer med historisk sentrum benyttes nå et grep som kalles «shared space» - delt rom (Fig. 37). Målet med delte rom er å skape et mer menneskesentrisk og tryggere bymiljø ved å fremme en følelse av delt ansvar blant alle brukere. Denne tilnærmingen har blitt tatt i bruk i forskjellige byer over hele verden som et middel for å redusere ulykker, forbedre trafikkflyten og skape mer levende, fotgjengervennlige gatebilder. Det kan være spesielt effektivt i områder med lav trafikk, hvor det legges vekt på å skape et sted for mennesker fremfor bare en rute for kjøretøy. Man ivaretar behov for bil, men farten reduseres til gangfart på et bygulv med materialbruk som gir naturlige ledelinjer. Det utfordrer oss til å lese byen framfor skilt. Delt rom handler mer om bare trafikksikkerhet og fart, det handler også om deltagelse i byens rom og opplevelse av tilhørighet via materialbruk, øyekontakt, estetikk og kunst i det offentlige rom. Parkering i delt rom er begrenset til et minimum for å ivareta universell utforming. Adkomst med bil og vareleveranser anses som nødvendig blodtilførsel til organismen, men på fotgjengers premisser. I et folkehelseperspektiv anses dette som verdifullt. Torvet foreslås videreført over Festningsgata på lignende vis med steinarbeid som signaliserer at her krysser man et offentlig rom. Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven. Posebyen har mange spennende byrom, smau og naturlige åpne plasser. Parkeringsplasser som står tomme etter kirketid og ettermiddager bør bli sambruksarealer. Åpne plasser burde gitt en materialbruk som ivaretar taktilitet og estetiske opplevelser, ikke asfalt (Fig. 6, 7,8 ,9 ,10, 11, 12, 37).

Møt barn og unges ønsker om være- og lekeområder

Gatebruksplanen må i mye større omfang omgjøre gaterommene til estetiske ute og værerom med fokus på redusert luftforurensing i området. Rapport viser at barn og unge i Posebyen er opptatt av at stedet de vokser opp i har en grønn profil *«Se på kartet – det er nesten ikke none trær i byen», «De store treane er så koselige», «..... for det er utrolig mye biler her og her og over alt», «Hvis de hogger ner none trær blir det ennå mindre oksygen i byen»*. Rapporten viser at «*bruk av gatene styres av hvor mange biler som er parkert der og hvor sentralt gata ligger i forhold til der barna eller vennene bor. De færreste bruker gater daglig, fordi de erfarer at gata er trafikkert og at mange parkerer bilene sine her. De unge ser gjerne at de kan få muligheten til å samles og leke i bilfrie gater. Det bor fortsatt mange barn på Eg som er venner med dem som bor i Kvadraturen. Av den grunn trekker mange av barna opp til Eg på fritiden for å leke og være sammen med venner»*. Barna som bor i Posebyen, savner å kunne invitere vennene sine til sitt eget nærmiljø. En del av deltakerne i undersøkelsen ønsker seg mer av typen «*Posebymarked, tivoli, festivaler og andre arrangementer som skaper liv og røre i byen. Det må være tilbud for både barn og ungdom»*. Rapporten viser også at mange av jentene møtes

hjemme hos hverandre, at de leker mye inne eller i bakgården, mens guttene i større grad bruker uteområder. Kvarten barnehage var et populært møtested, men den er lagt ned og lekeapparatene på uteområdet fjernet. Lekeapparatene i kvartalet ved siden av er også fjernet, uten at noen vet hvorfor. Barna ønsker ny opparbeidelse av omradet som før ble brukt til uteområde for Kvarten barnehage og arealene i kvartal 10 og 11. Tilbudet må passe for begge kjønn og på tvers av aldersgrupper. Barn og unge ønsker seg blant annet «Trampolinepark for alle aldergrupper m/ ulike størrelser på trampolinene, minigolf, ronser, karuseller, piknikbord mm. Dette er også Foreningen Posebyen sine funn og ønsker. Det er også et ønske om at Menigheten Samfunnet sin skole og lekeplass blir offentlig og at parkeringsplassen deres bli omregulert til grønn park/ lekepark eller at husene tilbakeføres. Reduser generelt også luftforurensing, særlig i området hvor Todda skole ligger. Ventilasjonsanlegget i Baneheitunellen bør forbedres så det ikke blåser eksos og veistøv ut i Festningsgata ved Todda.

Stopp gjennomgangskjøring, kun kjøring til bolig og næring.

I kommunens forslag til Gatebruksplan for Posebyen står det at «*Smalere gater og færre parkeringsplasser vil motvirke gjennomgangstrafikk og unødvendig parkering*». Dette er ikke nok til å stoppe gjennomgangstrafikk. Vi ønsker full stopp av all gjennomkjøringstrafikk i hele Posebyen ved å innføre Gatetun i hele Posebyen med unntak fra de bilfrie gatene. Gatetun krever en hastighet i gangfart. Dersom det tar tid å innføre Gatetun, bør «Innkjøring forbudt skilt «Kun til bolig og næring» innføres. Start med Kronprinsens gate fra Dronningens gate. Det betyr også forbud for kjøreskolers øvelses kjøring i Posebyen og Turbusser gjennom Posebyen. Se punkt om Gatetun nedenfor.

Stopp innkjøring av biltrafikk til Holberg gate fra Tordenskjoldsgate

Gatebruksplanen må i hovedsak fokusere på og understøtte for gående og syklede i hele Posebyen som boområde og gamleby. «*Å gjøre det øverste kvartalet av Holbergs gate enveiskjørt vil gi stor effekt på trafikkmengden. Trafikktelling for krysset Tordenskjolds gate/ Holbergs gate høsten 2022 viser 1000 ÅDT, hvorav 700 er biler fra Tordenskjolds gate inn i Holbergs gate*» (Fig.23,24).

Enveiskjørte gater i hele Posebyen med få unntak

Vi anser at trafikken totalt sett blir mindre i alle gatene ved å innføre enveiskjøring i store deler av Posebyen. Enveiskjøring vil begrense gjennomgangstrafikk og skape bedre plass til gående og syklede. Unntakene er Tordenskjolds gate og Elvegata, som må være toveiskjørte og de to

gatestubbene, Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate og Gyldenløves gate mot Elvegata som foreslås bilfri. (Fig. 20).

Innfør fotgjengeroverganger

Innfør fotgjengerovergang med midtrabatt over Tordenskiolds gate i forlengelsen av Kronprinsens gate, hvor fotgjengere krysser pga Fylkeshuset, Todda skole, Baneheia og bussholdeplassene på hver side av gata.

Innfør også fotgjengeroverganger på hver side i alle tversgående gater i Festningsgata og en utvidet fotgjengerovergang som en forlengelse av Torget over Festningsgata. Kryssene bør visuelt mykgjøre Festningsgata med brostein. Forslagsskissen «Christian IVs plass» er utarbeidet av Multiconsult (Fig. 6,7,8,9,10). Festningsgata og Tordenskjoldsgate oppleves som barrierer og flere fotgjengerfelt vil mykgjøre gatene og binde Kvadraturen sammen.

Design og funksjonsplan for BYstien «Snarveien» gjennom Posebyen til elva

Urbant friluftsliv mangler som tema i Gatebruksplanen. I en by som Kristiansand er det viktig å legge til rette et gang- og sykkelnett for beboere og turister som ønsker å gå tur for å oppleve byen, sjøen, elva, naturen, osv. eller for å trene. Dette er tema som hører med i Gatebruksplanen. Det går en trafikkfri snarvei/ gang og sykkelforbindelse som vi kaller BYstien «Snarveien», mellom Stener Heyerdahl Park over Festningsgata og Elvegata gjennom bebyggelsen i kvartal 10,11 og 12 til Jokerparken, ned til Otra og opp til Direktørens Have (Fig.11,12,13). Denne ønskes sterkt oppgradert som et bidrag til urbant friluftsliv og sosialt bindeledd mellom parker og bydeler. Det ønskes en egen design- og funksjonsplan for BYstien «Snarveien» med enhetlige benker, belysning, skulpturer, lekeelementer som huskestativ, karuseller og beplantning, samt at de forslummede områder renoveres og kryssende gater dekkes med gjenkjennelig dekke. Det er behov for et godt kart over gang- og sykkelveier og forslag til spaser- og sykkelturer i og rundt Kvadraturen. Elvepromenaden og BYstien «Snarveien» bør utvikles som en sammenhengende rundtur. BYstien «Snarveien» passer også bra med kommunens forslag til hvordan Kutorvet kan opparbeides (Fig 34). Elveparken hører naturlig sammen med Posebyen. Det bør utvikles et sammenhengende gå- og sykkelområde mellom de to Lundsbroene på Posebysiden slik det er på motsatt side av elva. Det ønskes også mer omfattende skilting i og til Posebyen og Posebyhaven og sykkelskilting bla til og fra Botanisk museum og UiA (Fig.18) samt egen brygge til destinasjonssentrumet i Kvartal 5 for de som kommer sjøveien. Vi ser også et behov

for forlenget gang- og sykkelsti langs elvebredden, forbi Oddernesbroa og videre til Direktørens Hage ved sykehuset som endel av BYstien «Snarveien» (Fig.11,12,13) samt gjennomføring av ekspress sykkelbrua fra Tordenskjoldsgate til bla. Universitet.

2.3. For mye bilparkering

For at Posebyen skal kunne utvikles som kulturminne og familievennlig bomiljø, er det nødvendig å bruke mindre av gaterommet til parkering. Det vil gjøre Posebyen mer gåvennlig og åpne for annen og bedre bruk av gaterommet. I dag er det en stor grad av gateparkering på begge sider av gatene og Posebyen domineres av asfalt. Fortauene er smale og tildelts vonde å gå på. Det gjør at folk går midt i gata eller beveger seg frem og tilbake mellom fortau og vei mellom de parkerte gatene. Dette gjelder også skolebarn og spesielt på vintre med mye snø, lite brøyting og fare for takras foreligger stor fare for ulykker.

Et stort antall parkerte biler er til hinder for barn og deres mulighet til å bruke gaterommet sikkert. Redusert fremmedparkering vil gi et sikrere og triveligere gaterom i Posebyen. Problemet med fremmedparkering i Posebyen er størst utenfor bosonetiden og topper seg ifm arrangementer i Posebyen og Kvadraturen. Vi tror også at behovet for gateparkering i sentrum skyldes at det er for lange distanser mellom parkeringshus og beboelse og arrangementer og butikker i Kvadraturen.

2.3.1. Tiltak

Stopp fremmedparkering

Redusere gateparkering i Posebyen med maks parkering på en side av gata. Med en gjennomsnittlig gatebredde på 15 meter gir det mange muligheter. Det forutsettes at **boligeierne som bor i husene sine**, skal ha rett til parkering. Vi foreslår bosoneparkering kun for de som **eier og bor** i boligene sine. Det vil redusere hyblifisering og fremme bomiljø. Unntak: Studenter, pendlere og militærpersonell som er fritatt fra kravet om å melde flytting til Folkeregisteret og som eier boligen sin og har adresse i den aktuelle beboerparkeringssonen, bør kunne søke om bosoneparkering. Institusjoner og offentlige virksomheter bør ikke tildeles parkeringstillatelse utover HC plasser. De mange sekundære aktørene i Posebyen, institusjoner og offentlige virksomheter, må benytte offentlig transport og nærliggende parkeringshus og ikke gateparkering. Hvis det blir tillatt med to biler per hus, bør bosone prisen øke på bil nr 2. Seksjonering av eiendommer må ikke gi mulighet til nye bosoneplasser. Fremtidige nye

boenheter må besørge parkering på egen grunn eller henvises til parkeringsanlegg. Dagens løsning for håndverkere videreføres.

Det bør innføres korttidsparkering for kundeparkering til næringer utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen og parkeringstillatelse dersom søker kan begrunne og dokumentere at firmaet har jevnlig behov for å benytte kjøretøy gjennom arbeidsdagen. Den næringsdrivende må ha et behov for bruk av bil i sin næringsvirksomhet. Ikke innvilg parkeringstillatelse som kun skal dekke ansattes behov for parkering. Bevar noen avgiftsplasser for besøkende, men vi ønsker at store deler av de 108 avgiftsplassene, vurderes flyttet til parkeringsplasser under Baneheia, for å sikre både gjester/kunder til beboere og næringer som kommer i bil og tilrettelegging av bomiljø. Avgiftsparkering og tider bør synkroniseres med parkeringshusene og øvrig avgiftsbelagt parkering i Kvadraturen. Tilbakefør parkeringsplassen som er etablert på Ekserserplassen. Den må brukes til torg for arrangementer og felleskapet og ses i sammenheng med Posebyhaven og Bentsens hage som endel av kulturdestinasjonsutbyggingen. Reduser av gateparkering med minst 147 plasser. Ikke plassering av ytterligere 6 HC plasser, da HC kort kan parkere i bosonen.

Parkeringsplass under Baneheia

Innfør parkeringsløsninger for beboerne og besøkende og flytt og bytt nåværende parkeringsplasser i Posebyen, mot parkeringsplasser, lademuligheter og bildelingsløsning under Baneheia som feks parkeringsplassen på Ekserserplassen, Menigheten Samfunnet sin parkeringsplass i Kronprinsens gata.

Utvid bosonetiden til 24 timer 7 dager i uken

Forholdet mellom bosoneplasser og avgiftsplasser må tilpasses til behov for begge deler og kriteriene for tildeling av bosoneplass. Utvidelse av boligsonetiden slik at den varer hele døgnet vil være et egnet tiltak for å redusere parkeringen i Posebyen og flytte parkeringen for de som ikke bor i Posebyen inn i parkeringshusene. Reduser bosonerettighetene til kun de som eier og bor i hjemmene sine og ikke til de som eier bygg i Posebyen og leier ut. Det vil også redusere hybelifiseringen.

Sykkelparkering isf bilparkering på noen av parkeringsplassene

Innfør sykkelparkeringsløsninger med markerte plasser i hele Posebyen. Utenfor Joker som et av borettslagene i Posebyen driver, foreslår feks. kommunen bilparkering på begge sider av gata. Vi

foreslår bilparkering på den ene siden av gata og sykkelparkering på den andre, for både å hensynta bil,- og sykkelkundeparkering til dagligvaren (Fig.18). På nåværende parkeringsplass til Samfunnet Menigheten ønsker vi som nevnt omregulert til park og lekepark med muulighet for sykkelparkeringsplasser.

Løsning for lading av elbil

Vi ønsker ikke ladestasjoner spredd utover i Posebyen da behovet etterhvert kommer til å bli stort og det vil forringe miljø, eller ledninger fra hus over fortau til gate parkerte biler. Lading bør skje på ladestasjoner på bensinstasjoner og i parkeringshus som feks under Baneheia.

Innfør små selvgående transport el-busser

Innføring av små selvgående el-busser som går i hyppig trafikk mellom kvadraturens randsoner og sentrum, kan forhindre at beboere på Tangen, Jernbanetomta, i Kanalbyen og Posebyen bruker bil. Besøkende kan parkere i p-hus og bruke el-busser til alle arrangementer i sentrum. Turister kan bruke dem til sightseeing.

2.4. Tilgrensede bo sosiale utfordringer

Det er en ubalansert konsentrasjon av kommunale boliger og sekundære instanser i Posebyen. Tettheten av kommunale boliger og utleieboliger som kommunen leier av private aktører til Kriminal,- psykiatri og rusomsorgen, asylsøkere og andre vanskeligstilte samt hjelpeorganisasjoner som understøtter disse, er høy. Det gjør noe med boområdet. Det trekker blant annet stoffmisbrukere til bydelen og gjør bomiljøet utrygt. Barna tar andre veier til skolen fordi de syntes det er skummelt å gå forbi ansamlinger av ruspåvirkede mennesker som av og til oppfører seg truende og høylytt. De syntes også det er «ekkelt» å finne sprøyter overalt. Etter at enda flere enheter for rusmisbrukere er blitt etablert i boområdet, bruker flere og flere av brukerne benkene utenfor beboernes hus for å sette skudd. Det er ikke slik vi ønsker at barna våre skal vokse opp. Forfall og stadige politi og brannutrykninger, virker nedbrytende for tryggheten i nabolaget.

Det har også foregått en gradvis ”hyblifisering” gjennom mange år. En stor del av boligene i Posebyen kjøpes opp av private og leies ut. Mange av de minste boenhetene fungerer som hybler. Dette har ført til støy, tilløp til brann, dårlig vedlikehold, rot og søppel i bakgårdene samt salg av narkotika gjennom vinduer natt og kveldstid.

Utover dette, tillater kommune og fylkeskommune private lukkede trossamfunn å kjøpe opp store deler av Posebyen. Dette virker splittende og segregerende på nærmiljøet og fører til at barn, unge, voksne, kvinner og menn i mindre grad møtes for å bli kjent for å styrke nabolaget. Det hemmer sosialisering og integrering, tynger bomiljøet og hindrer målsetningen om en familievennlig gamleby.

Samfunnet Menigheten eier over et helt kvartal i Posebyen inkludert en stor skolegård med lekeplass kun for deres barn, også etter skoletid. Leke elementene består av; klatrestativ, sklie og fotball- og basketbane. Deres barn blir opplært til å ikke sosialisere med barn utenfor menigheten. Kommunen bidrar med det til segregering.

«Todda» barneskole melder at andelen ikke etnisk norske som er bosatt i kvadraturen, har økt betydelig de seneste årene. Disse har få møteplasser i Posebyen for å møte venner på skolen. Moskeen tar over etter skoletid og splitter vennegjenger ift tro og kjønn. Moskeen brukes stort sett av menn og deres sønner. Menn tar med seg guttebarn fra de er svært små til Moskeen. Fylkeskommunen har solgt den gamle store Husmorskolen til islamsk råd. Foreningen Posebyen og Posebyen Vel har over mange år gitt tilbakemelding på behovet for felles bygg og arealer for fellesskapet og bomiljø. Både Husmorskolen og Sløyden har vi foreslått til forsamlingshus, men disse ble solgt til høyest bydende uten tanke på bososiale forhold.

Et tredje eksempel er det at de Norske Frivilligsentralene i Norge ble etablert for å styrke nabolag. I Posebyen har Blåkors tatt over denne funksjonen, men kun til å gjelde vanskeligstilte. Blåkors har nå etablert seg i inngangen av BYstien for ytterligere plass for narkomane.

Slik ser vi at Posebyen sine møteplass funksjoner gradvis knyttes til trosretninger og vanskeligstilte og ikke bomiljø. Lekeområder er i stor grad inndelt i de samme gruppene. Dette er selvfølgelig splittende på nærmiljøet. En ensidig fokus på salg til høyeste budgiver, fører til at sterkt subsidierte aktører, uavhengig av formål, kjøper opp stadig større deler på bekostning av både bomiljø og utvikling av en felles gamleby og kultur destinasjon.

Posebyen er foreløpig likevel attraktivt og boligprisene er høye, men grensen er nådd og oversteget for lengst. En del av dem som bor her er unge voksne med høy inntekt. Aldersinstitusjoner bidrar til den høye andel eldre i bydelen. Til tross for den lave prosentandelen av barn, er Posebyen populært blant barnefamilier og vi vet at barnefamilier vil inn, dersom kommunen legger til rette for det. Dette

skyldes nok at det finnes en del eneboliger og at enkelte boliger er større i Posebyen enn resten av Kvadraturen. Det foreligger et sterkt ønske om å utvikle gamlebyen til en grønn og familievennlig bydel med langt flere lekeplasser, utearealer og felles tilbud for barn og unge. **Vi mener det er på høy tid at kommunen tar ansvar for grønn utvikling, felleskap og Kristiansands gamleby.**

2.4.1. Tiltak

Innfør prosentvis lik fordeling av kommunale boliger i alle bydeler

Få en oversikt over prosentvis fordeling av kommunale boliger i alle bydeler i Kr sand og fordel deretter. Oversikten bør inngå som bakgrunnstall i helhetsplanen for Posebyen/gamlebyen. Type og konsentrasjon av sekundære instanser i Posebyen bør vurderes i forhold til både bomiljø og tilgjengelig gamleby. For enhver by eller tettsted er en jevn befolkningssammensetning et tegn på bærekraftig utvikling. En blanding av folk i alle aldre og livssituasjoner vil kunne bidra til å tilføre Posebyen mer liv, men forskning sier at det må være en balanse. Det er skrevet en rekke kronikker over ubalansen i Posebyen og problemstillingene dette medfører, noe politikere må ta til seg (V8,14,16). Kommunen bør selge overskuddet av kommunale boliger i forhold til prosentandel i Posebyen og kjøpe nye i bydeler som ikke har kommunale boliger for utjevning.

Full stans i kommunal leie av private boliger

Full stans i kommunal leie av private boliger til vanskeligstilte (Kriminalomsorg, rus ol). Det vil også hjelpe på den skadelige hyblifiseringen. Posebyen er et nesten rent boligområde og innbyggerne har i flere år gitt klart uttrykk for alle problemstillingene som oppstår når eier ikke bor i husene selv.

Legg til rette for at sekundære aktører kan flytte til industriområder for å frigjøre plass til felleskap, bomiljø og boliger.

Det er svært oppsplittede for et nabolag å plassere ekskluderende trossamfunn og religiøse skoler i et boområde. I stedet for å øke konsentrasjonen av de mange trossamfunn og trosbaserte hjelpeinstanser i Posebyen som går på bekostning av og forvitrer lokalmiljøet, legg til rette slik at de kan etablere seg i

industriområder med el busser til og fra sentrum. På den måten kan de vokse uten å gå på bekostning av boområde og gamlebyen, samt at det vil bli lettere å parkere.
Kommune og FK bør i størst mulig grad kjøpe tilbake bygg som brukes for enkeltgrupper og selge til aktører som **er til for alle, slik at bomiljø og fellesskap understøttes**. Samfunnet Menigheten skole bør søkes omgjort til offentlig skole for alle som bor i sentrum. Det blir også en kort vei mellom Todda og den nye skolen. Eksempler på aktører som understøtter fellesskapet, bomiljø og gamleby konseptet, kan være nøytrale frivilligsentraler, nøytrale barn og ungdomsklubber, lek og aktivitetsplasser, bakerier, kafeer, restauranter, små nisjebutikker og atelierer ol.

Vurder hvor klokt det er å legge til rette for rus behandling i storby versus dokumentert alternativ

Forskning viser til at klienter med rusproblematikk ikke ønsker behandling i byer, men på behandlingsgårder på landet, nær til natur, dyr, meningsfylt fysisk arbeid, produksjon av gårdsprodukter og opplevelsesindustri med teapi, langt fra storbyene. Spørsmålet er hvorvidt det å legge til rette for rushjelp i storbyen, undergraver forsvarlig behandling, overlevelse og verdig liv.

Vurder hvor klokt det er med eldresenter for demente versus boliger med velferdsteknologi ol.

Eldresentrene rommer i dag kun mennesker med demens som ikke bruker byrommet. Vil det være mer bærekraftig og videreutvikle demenslandsbyer andre steder (Feks i allerede bygde Sørlandsbarken) og omgjøre eldresentrene til boliger med velferdsteknologi for eldre som ønsker og kan bruke byrommet? Det vil på denne måten også bli lette å forebygge ensomhet og tilrettelegge for møte mellom generasjoner.

Oppretthold hjørnebygg bygd for butikker til slik bruk

Vi ønsker at kommunen regulerer hjørnebygg bygd for butikker, til slik bruk og sikrer felles forståelse av hva ”passende næring” i Posebyen betyr i den helhetlige planen.

Full stopp i at flere hus omgjøres til hybelleiligheter

Det har lenge vært kjent at folk med midler kjøper opp bygg eller sponser andre til oppkjøp av bygg for å lede belastede miljøer til områder som ikke skader deres bydel eller næringsområde. Dette må kommunen være bevisst og stanse. Det tjener ingen i lengden og er en kortsiktig uheldig løsning.

3.0. Avslutning

Forslag til Posebyplan 2023 – Utfordringer og tiltak, er basert på en utvikling over mange år, med innspill fra svært mange aktører, både borgere, besøkende, fagmiljøer og interesseorganisasjoner. Vi ser på dokumentet som et viktig bidrag for medbestemmelse i utviklingen av byen vår, gamlebyen vår og boområdet vårt.

Vedlegg

1. Kristiansand kommune (1990): Reguleringsplan for Posebyen (Plan nr. 572) omfatter de 10 kvartalene: 16, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30 og 35. Følgende 5 kvartaler mangler eller har bare delvis reguleringsplaner: Kvartal 5, 65, 66, 67, 68. https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og- eiendom/planer/gjeldende-reguleringsplaner/ http://webhotel2.gisline.no/gislinewebplan_1001/gl_planarkiv.aspx?planid=572

2. Ta vare på Posebyen – hefte 1993/1998, https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/min-eiendom/dokumenter/posebyen.pdf og https://www.vaf.no/media/2615348/ta_vare_pa_posebyen_.pdf
3. Posebyen Vel (2011): Posebyvel - planen http://posebyenvel.no/index.php?ident=futureplan
4. Kristiansand kommune (2011): Kulturminner i Kristiansand https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/politikk-og-administrasjon/samfunnsutvikling/planer/kulturminner-i-kristiansand.pdf
5. Kristiansand kommune (2014): Kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 (fastsatt av Bystyret 12.02.2014) https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner---vedtatte/ https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/overordende-planer/dokumenter/kdp1264.pdf
6. Posebyen Vel (2017): Innspill til planarbeidet i Sak 201514353 – Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 – Endring av temakart gatebruk. Kristiansand. Forord (følgebrev), Oversikt over innspill, 12 vedlegg med innspill om ulike saker, datert 17/3/2017.
7. Foreningen Posebyen (2017): Innspill fra Foreningen Posebyen, Gatebruk i Kvadraturen. Offentlig ettersyn. Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - Endring av temakart gatebruk. Saksnr: 201514353. Forord og Høringsuttalelse, datert 17/3/2017.
8. Kristiansand kommune (2017): Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 1 - endring av temakart gatebruk. https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/prosjekter-og-kampanjer/prosjekt-gatebruk-og-parkering/
9. Kristiansand kommune (2017): Temakart gatebruk vedtatt 21/6/2017 https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og- eiendom/prosjekter-og-kampanjer/gatebruk-og-parkering/web---gatekart.pdf
10. Kristiansand kommune (2019): Kommunedelplaner – vedtatte https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner---vedtatte/
11. Posebyen Vel (2017): Innspill til Trafikksikkerhetsplan 2019-2022 fra Posebyen Vel, datert 1/12/2017
12. Posebyen Vel (2018): Klage på vedtak i By - og miljøutvalget den 19.04.2018 i «Sak 83/18 Rådhusgata-ombygging mellom Festningsgata og Elvegata», brev sendt Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet og v/ By - og miljøutvalget med kopi til Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, datert 10/5/2018. Saksnr. 201715812 og 201802591 Ingeniørvesenet og Saksnr. 83/18 og 81/18 By- og miljøutvalget.
13. Foreningen Posebyen, Kronikk FvN (2019): Vi vil løfte Posebyen, kronikk i Fædrelandsvennen, publisert 12/4/2019 https://www.fvn.no/mening/kronikk/i/MRnnK5/vi-vil-loefte-posebyen
14. Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole (TODDA) (2019): Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole, brev til Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet, Kristiansand bystyre v/ ordfører, By- og miljøutvalget v/ leder, datert 1/5/2019
15. Foreningen Posebyen (2019): Referat fra åpent møte 23. mai 2019 med temaet «HVA VIL VI MED POSEBYEN?», https://www.venstre.no/aktivitet/hva-vil- vi-med-posebyen/ og

https://www.facebook.com/Posebyen/photos/pcb.2321145271276207/2321144577942943/?type=3&theater
16. Kristiansand kommune (2011): Bydesignprogram for Kristiansand kommune, Vedtatt av bystyret 7/9/2011. samt øvrige normaler og standarder: Grøntanlegg: https://www.kristiansand.kommune.no/kultur-og-fritid/friluftsliv/premisser-for-utvikling-av-gronnstruktur-i-kristiansand/
17. Vei og trafikk: https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/vei-og-trafikk/
18. Utomhusanlegg: https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/min-eiendom/universell-utforming/
19. Lov om plan- og bygningslov av 1985 er erstattet av Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 2008 med senere rettelser. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har lagt til grunn at krav om bebyggelsesplan i gjeldende reguleringsplaner, skal etter plan- og bygningsloven av 2008 anses som et krav om detaljregulering. https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/sporsmal-om-krav-om-bebyggelsesplan/id2483903/
20. Janicke Groseth Borgen og Kristin Evjen "Urbanisme og Planlegging" ved Universitetet for Miljø og Biovitenskap på Ås (2008).
21. Foreningen Posebyen, Posebyen Vel og Byselskapets høringsutspill angående Kvartal 71.

22. Sintef, Forskningsrapport 2023 «Syretesten for en by er at barnefamilier trives» https://www.sintef.no/siste-nytt/2023/syretesten-for-en-by-er-at-barnefamilier-trives/?fbclid=IwAR3iURz45Oo-2ip4fM1OFe_9JPXADGg4ltqJuz7xfkgdOH9kxLUgpRI-DhA

23. Kommunens Gatebruksplan for Posebyen – illustrasjonsplan – 23.01.2023

24. Kommunens Gatebruksplan for Posebyen – situasjonsplan – 28.01.2022

25. Kommunens Gatebruksplan for Posebyen – eksisterende kjøreretninger – 02.01.2023

26. Kommunens Gatebruksplan for Posebyen – planlagte kjøreretninger – 02.01.2023

27. Kommunens Sjekkliste for risiko og sårbarhet – 09.01.2023

28. Kommunens Oppsummering, innspill til planoppstart

29. Kommunens Oppsummering, informasjonsmøte 22.01.2020

30. Kommunens Oppsummering, medvirkningsmøte 30.08.2022

31. Kommunens Gatebruk og parkering i Kvadraturen – barn og unge gir innspill – 2016

32. Kommunens Rapport – Posebyen – treregister

33. https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.io.kommune.no/_f/p1/ib2e99b01-ba18-4350-ab34-35ad9c4bdfde/veileder-for-vakker-og-varig-arkitektur-1-utg.pdf&ved=2ahUKEwihlsmDwY__AhWIRfEDHSuGBwgQFnoECAgQAQ&usg=AOvVaw1lZ2_K4dd5sQY0fRn37aD7
34. https://www.ao.no/kan-folk-i-storre-grad-ta-over-byens-gatetun/o/5-128-591441?fbclid=IwAR2auX_ddcNswK-oCqjsmEgzFsvctGyYZennc_BSRqwRcsoHOWVbVnJCn2Q
35. Spørreundersøkelser Posebyhaven og Posebyen

Bilder

Fig. 1. Planavgrensning

Planavgrensning

Fig. 2. Foto planområdet.

Ortofoto som viser Posebyen sett mot vest. Gatenettet innenfor oransje markering inngår i områdereguleringen.

Fig. 3. Gatenettverk og randsonen av Posebyen med BYstien «Snarveien»

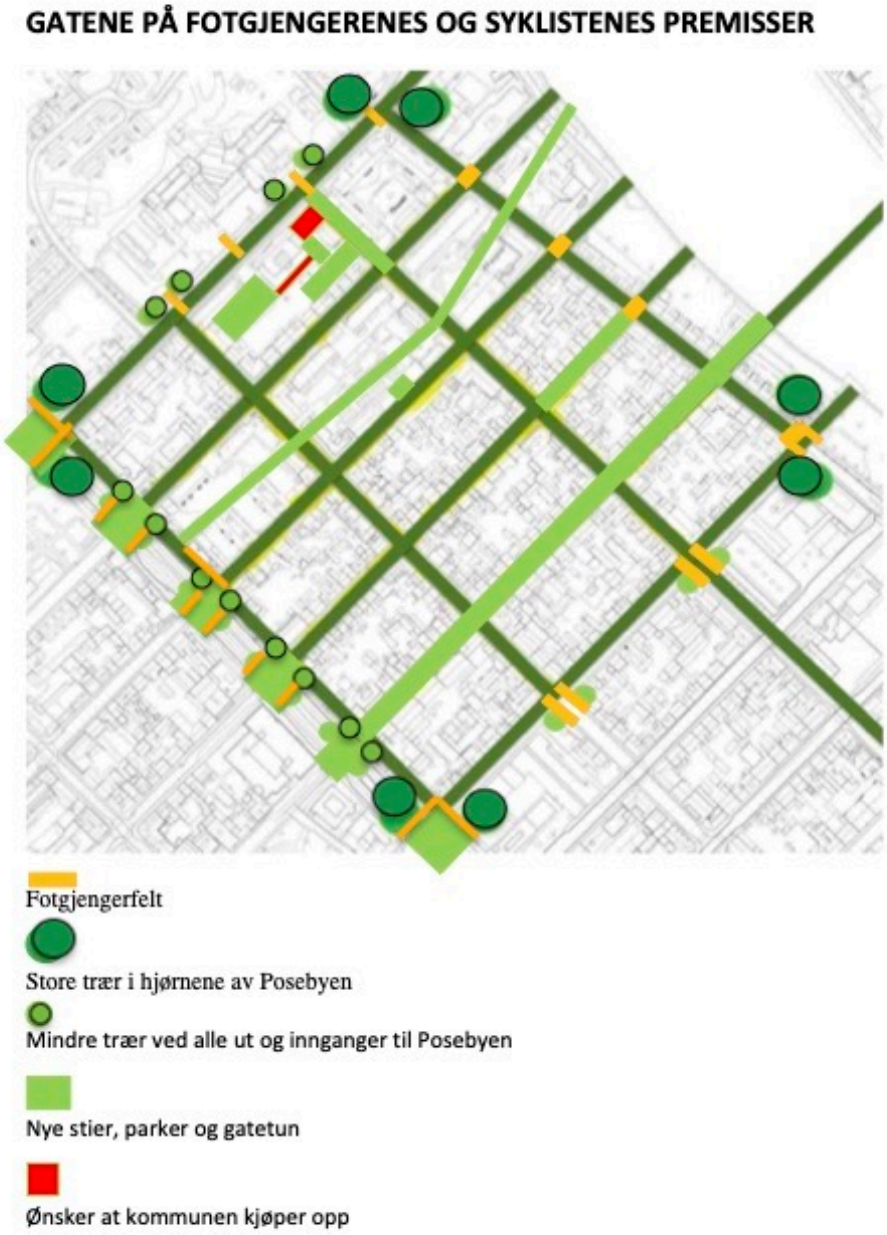
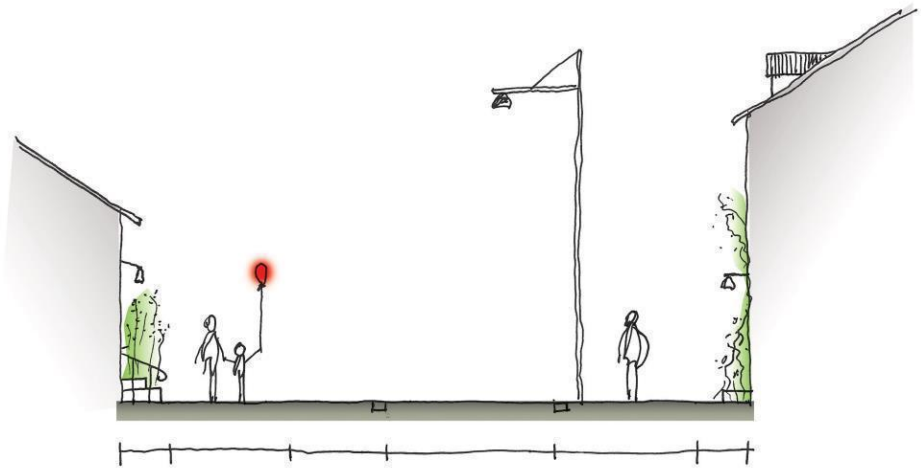


Fig. 4. Kvartalinndeling

Utsnitt av gjeldende kommunedelplan og temakart gatebruk, med forslag til utvikling av BYsti (Gønt)

Fig. 5. Multiconsult sitt forslag til tverrsnitt gateprofil gamlebyen



POSEBYEN KRISTIANSAND

GATEPROFIL - SKISSER 15.03.2017

A B D

Multiconsult

Fig. 6. Festningsgata som bindeledd

3 / 4

Festningsgata Allé og Kristian IV gate som miljøgate
Foto: Geir Andersen, svilarkitekt

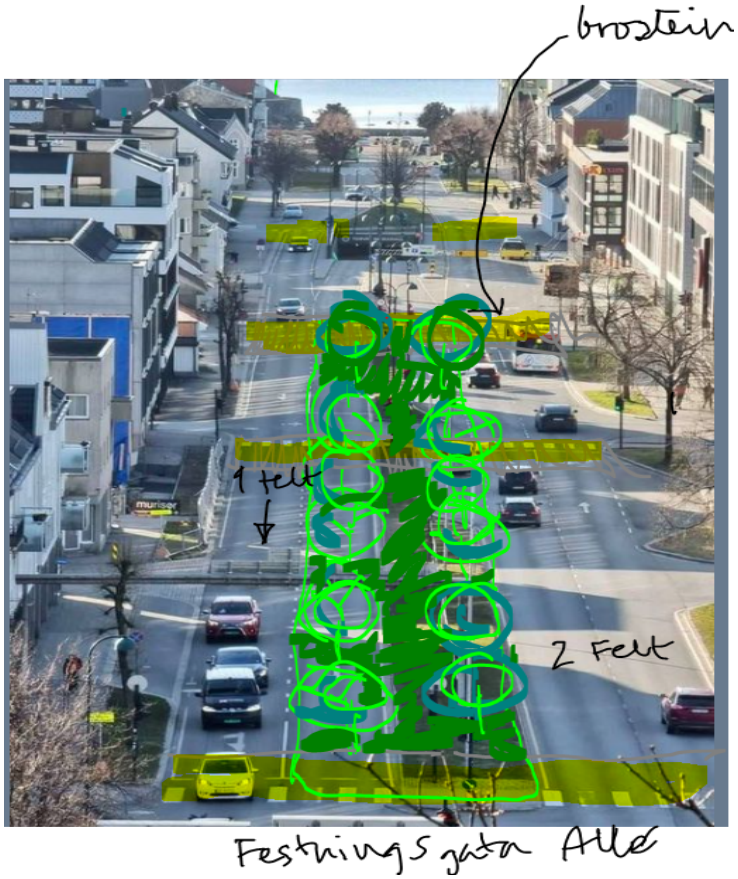
2 / 4

Festningsgata Allé, solside Foto: Geir Andersen, svilarkitekt

Forslag til Festningsgata Allé – sett mot Posebyen. Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt.

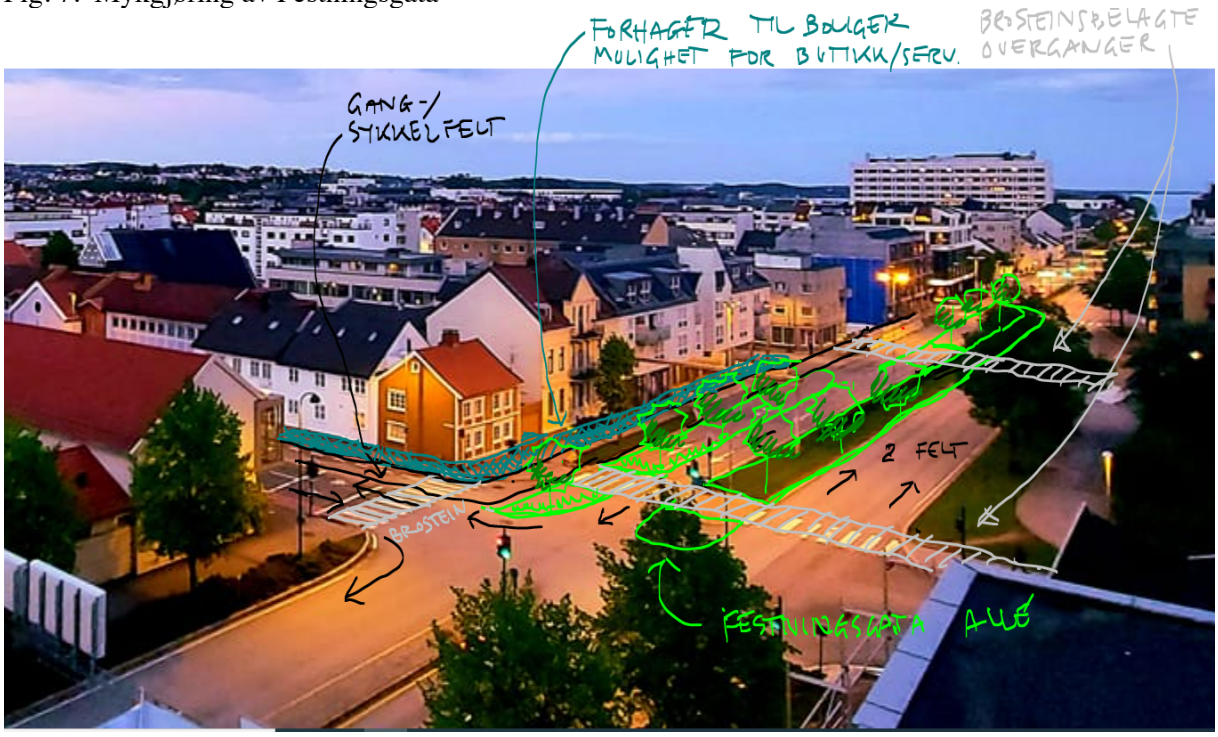
1 / 4

Festningsgata Allé, sett mot Baneheia Foto: Geir Andersen, svilarkitekt



Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt.

Fig. 7. Mykgjøring av Festningsgata

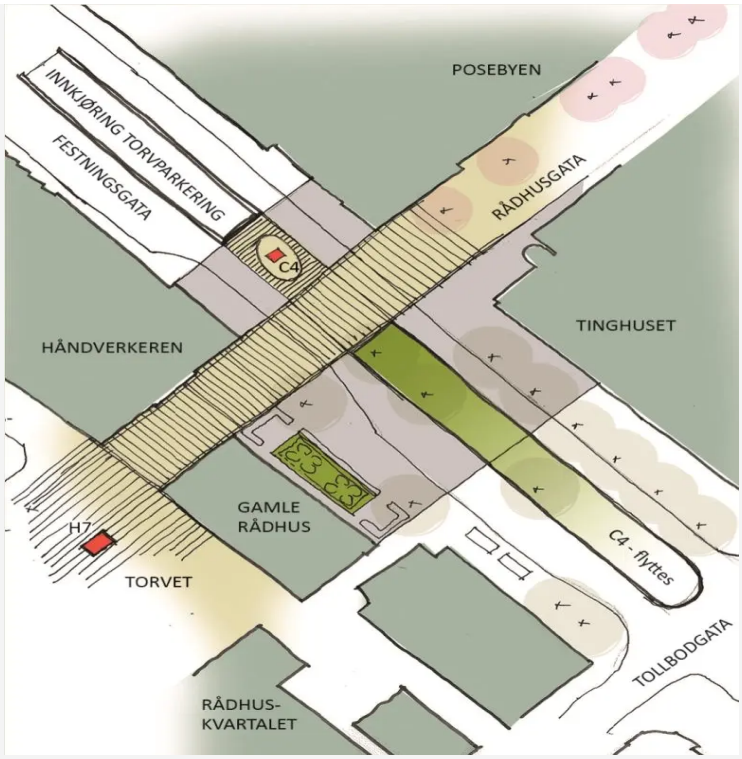


Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt.

Fig. 8. Inngang «Christian IVs plass» Forlengelse av Torget til Posebyen

Illustrasjon av Christian IVs plass i Festningsgata. Foto: **Multiconsult**

Fig. 9. «Christian IVs plass» midt i Festningsgata

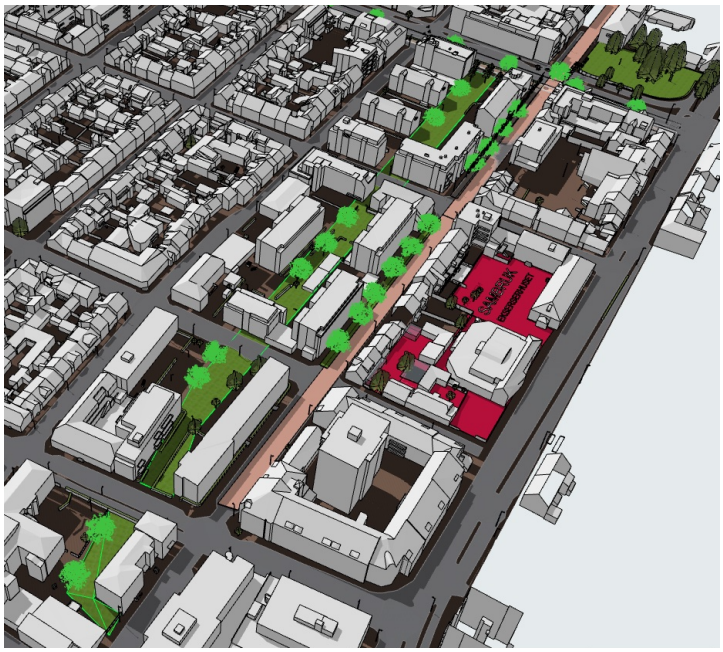


Christian IVs plass blir en slags forlengelse av Øvre Torv over i Rådhusgata.Foto: **Multiconsult**

Fig. 10. Statuen «Christian IVs plass» midt i Festningsgata

Christian IV-statuen har stått i midtrabatten ved Tinghuset siden 1983, men nå foreslås det å flytte ham lenger nord i Festningsgata. Foto: **Reidar Kollstad,**

Fig. 11.BYstien «Snarveien»



Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt.

Inngang BYstien Snarveien

Fig. 12. Kvartal 10, 11 og 12. BYsti «Snarveien»

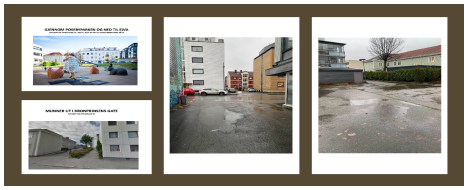
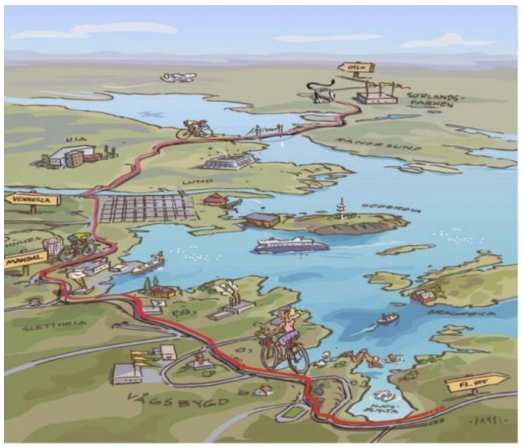


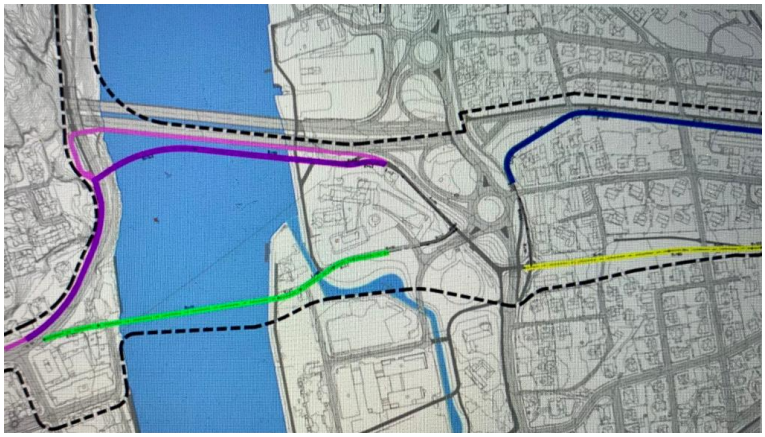
Fig. 13. Elvepromenaden

Fig. 14. Sykkelekspressveien UiA - Posebyen



Her bør den nye sykkelekspressveien krysse Otra. Rolf's Elektro ligger midt i bildet.

FOTO: STATENS VEGVESEN / GRAFIKK



Grønn trasé over Otra anbefales.

FOTO: STATENS VEGVESEN / GRAFIKK

Sykkelekspressbroa sett fra Lundsiden med boliger på Kjøita til venstre og Roklubben til høyre.

FOTO: STATENS VEGVESEN / GRAFIKK

Sykkelekspressbroa i forgrunnen. Oddernesbrua bak.

FOTO: STATENS VEGVESEN / GRAFIKK

Fig. 15. Merkevarebygg Posebyen

Fig. 16. Grønn utvikling

Fig. 17. Kvartal V - Posebyhaven, Ekserserplassen, Bentsens Have og tilbakeføring av bygg

4 / 4

Kristian IV gate som miljøgate, Limer Posebyen sammen med Kvadraturen Foto: Geir Andersen, svilarkitekt

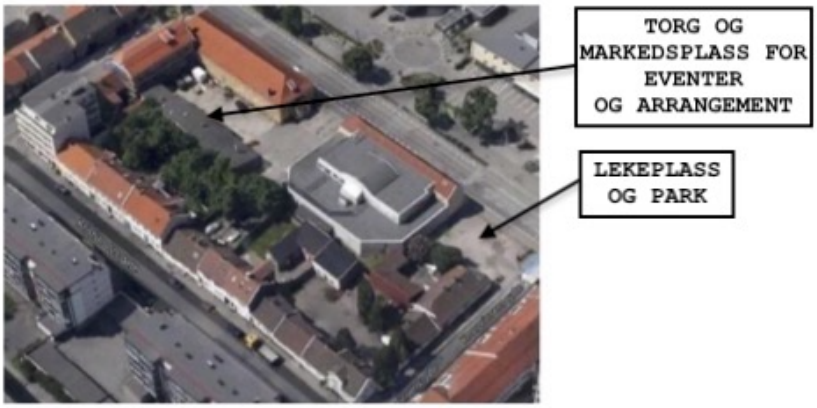


Fig. 18. Kronprinsens gate

Det gamle sykehuset foran Fylkes kommunen rammer inn Kronprinsens gate mot Baneheia. Hvis denne flyttes, må den erstattes med vakker trasse til Baneheia. I Kronprinsens gate ønskes bilfritt i enden og fontene i krysset Kristian IV gate.

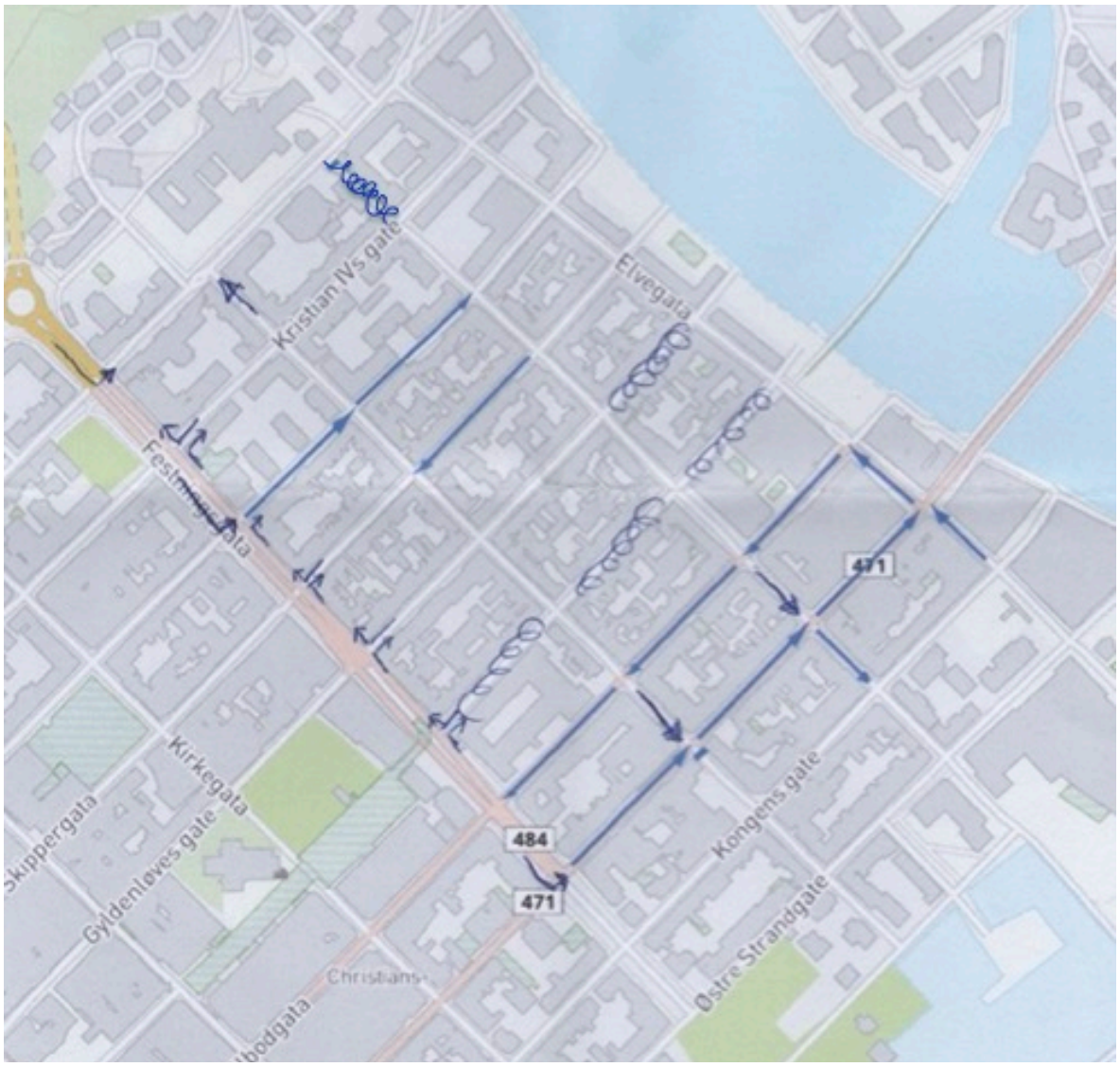
Fig. 19. Eksisterende kjøremønster

Eksisterende kjøremønster. Blå pil = enveis trafikk, rosa pil = toveis trafikk.

Fig. 20. Ønsket kjøremønster

Ønsket kjøremønster. Blå pil = enveis trafikk, rosa pil = toveis trafikk.

Forslag 1


Kristian IVs gate
Elvegata
Festningsgata
471
Kirkegata
Kongens gate
484
471
Gyldenløves gate
Christians
Østre Strandgate

Forslag 2

Fig 21. Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate

Kronprinsens gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Her ønsker vi brostein, fontene og bilfritt mot Tordenskjoldsgate. Fra Google streetview.

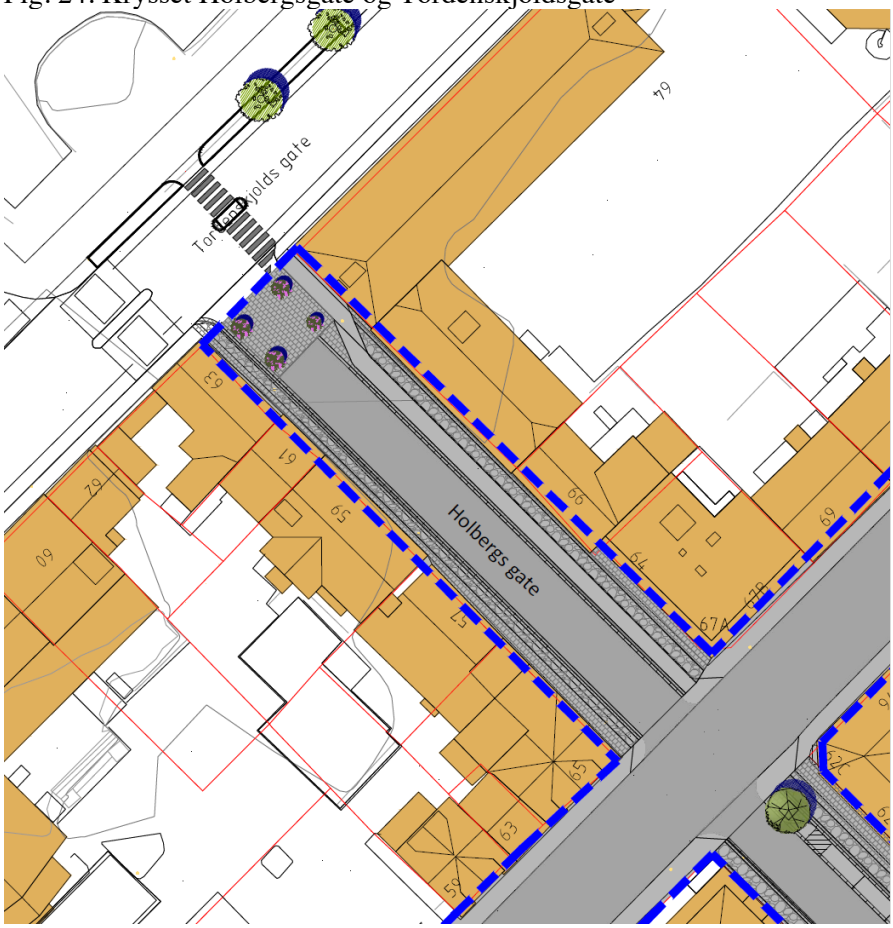
Fig. 22. Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate

Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate binder sammen den sammenhengende trehusbebyggelsen og nordøstre del for en helhetlig gamleby. Turstien/ snarveien krysser også denne og bør markeres med brostein. Fra Google streetview.

Fig. 23. Krysset Holbergsgate og Tordenskjoldsgate

Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate, sett fra sistnevnte. Fra Google streetview

Fig. 24. Krysset Holbergsgate og Tordenskjoldsgate

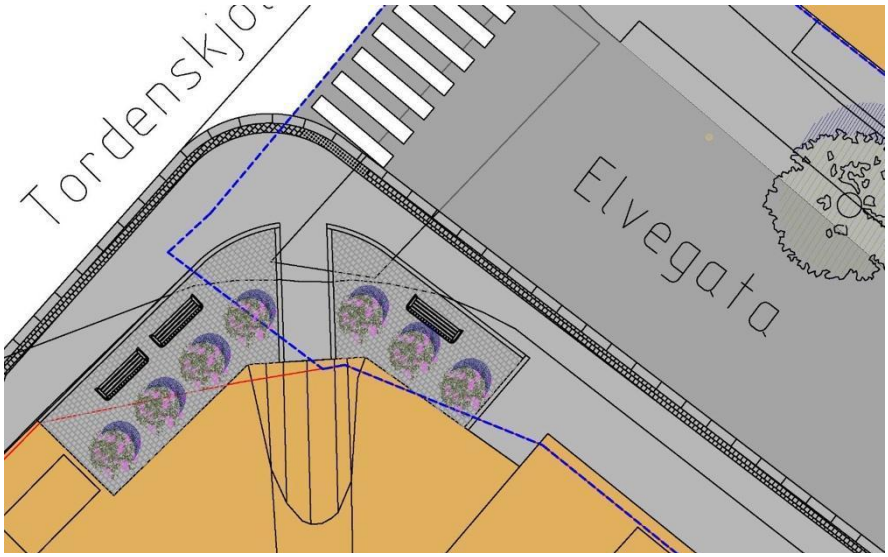


Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser ny opparbeidelse av Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate.

Fig. 25. Tilbakefør Lekeplasser og møtesteder

1. Tordenskjolds gate skole «Todda», 2. Samfundet skole, 3. «Jokerparken», 4. Akebakke ved Elvegata omsorgssenter?, 5. Fotballbanen/lekeplass og 6. Elveparken.

Fig. 26. Krysset Elvegata og Tordenskjolds gate

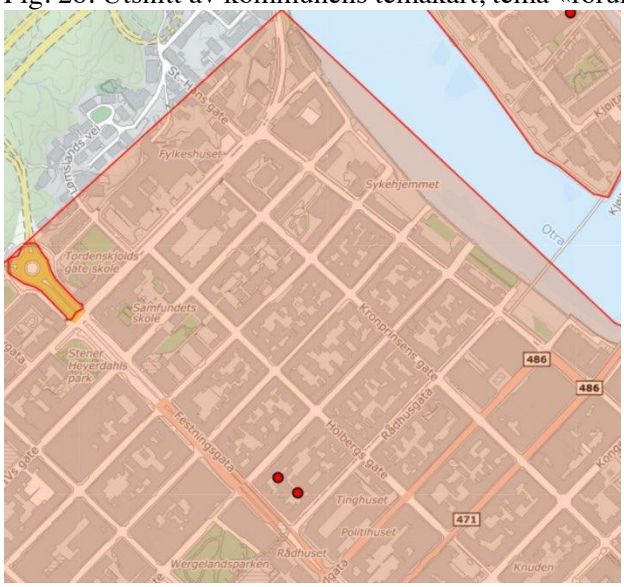


Utsnitt av kommunens illustrasjonsplan viser at det blir mulig å etablere en plass med små trær og benker ved krysset Elvegata/ Tordenskjolds gate.

Fig. 27. Sykkeparkering i Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gt.

Sykkelparkering markert i grønt isf bilparkering. Blått markerer turstien/ snarveien over Kronprinsens gate. Brun sirkel, markerer fontene.

Fig. 28. Utsnitt av kommunens temakart, tema «forurenset grunn»



Utsnitt av kommunens temakart, tema «forurenset grunn»

Fig. 29. Utsnitt av kommunens luftsonekart.

Utsnitt av kommunens luftsonekart. Tordenskjolds gate skole ligger i det gule feltet.

Fig. 30. Utsnitt av støysoner i nytt forslag til kommuneplan.

Utsnitt av støysoner i nytt forslag til kommuneplan. Tordenskjolds gate skole ligger i det gule feltet.

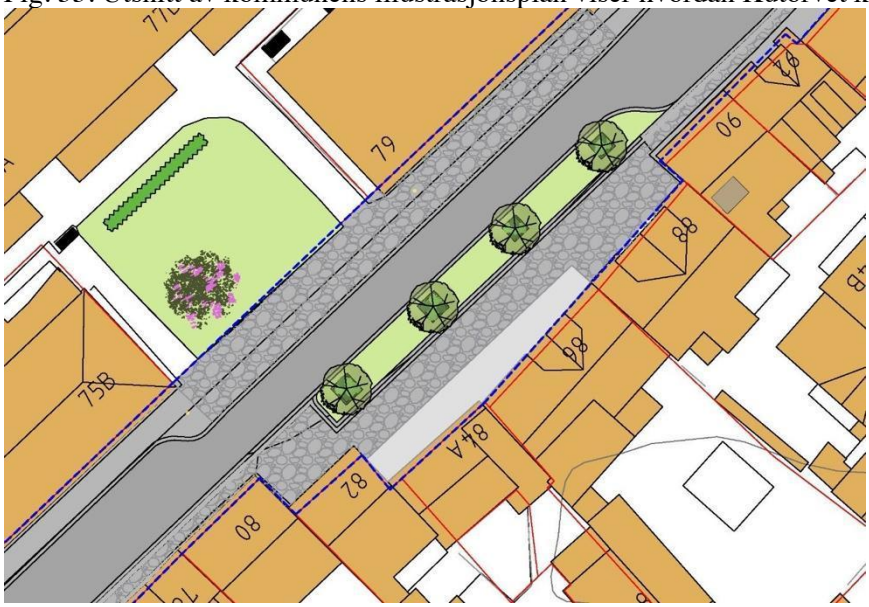
Fig. 31. Kommunens forslag til gatestruktur I.

Kommunens forslag til gatetverrsnitt av Holbergs gate. Vi ønsker flat struktur hvor gående, syklende og funksjonshemmede prioriteres i større grad før bil. Utsnitt vist mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate.

Fig. 32. Kommunens forslag til gatestruktur II

Utsnitt av illustrasjonsplan viser Holbergs gate mellom Rådhusgata og Skippergata.

Fig. 33. Utsnitt av kommunens illustrasjonsplan viser hvordan Kutorvet kan opparbeides.

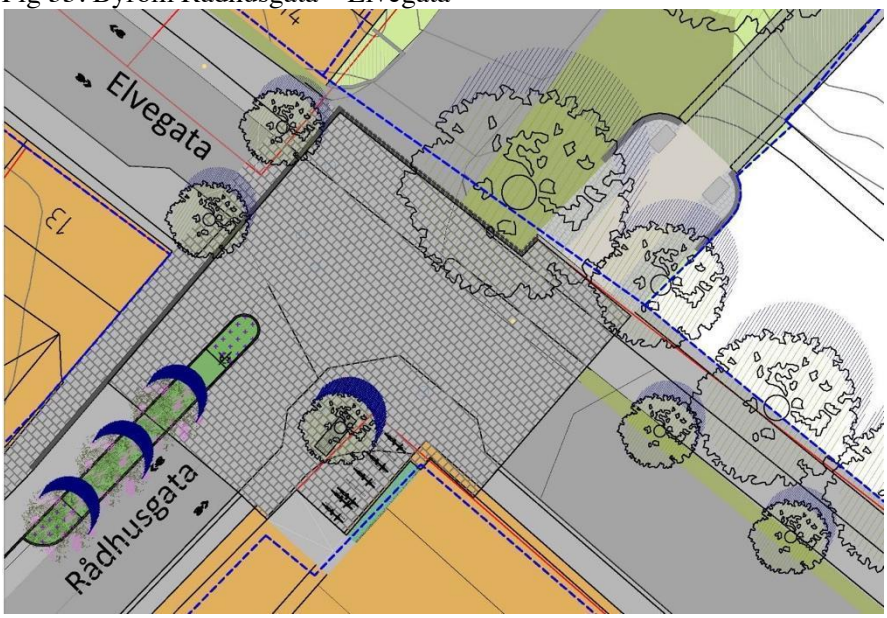


Utsnitt av kommunens illustrasjonsplan viser hvordan Kutorvet kan opparbeides fra et gateløp til en plass det er trivelig å oppholde seg eller ta en pause.

Fig. 34. Møbleringssone

Eksempler på eksisterende møbleringssoner i Posebyen. Fra Google streetview.

Fig 35. Byrom Rådhusgata – Elvegata



Illustrasjonsplanen viser hvordan krysset Rådhusgata – Elvegata omdefineres fra kryss til byrom ved hjelp av et helhetlig gategulv og nye trær. Ledelinje vil fremkomme tydelig fra fortau i Rådhusgata til ny bro.

Fig 36. Mindre asfalt, mer tidsriktig dekke, men vi ønsker en flate

Fig 37. Eksempel Shared space

Eksempel Shared space fra Elwick Road, Ashford, England. Foto: Turkington Martin ltd.

doh 41

CHRISTIANSSANDS BYSELSKAB

STIFTET 1830

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

Kristiansand kommune
Plan- og bygningsetaten
Post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand 25.03.2023

Saksnummer PLAN – 20/00178

1569 OMRÅDEREGULERING, GATEBRUKSPLAN FOR POSEBYEN
UTTALELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Det vises til mottatt uttalesak 09.03.23.

Planforslaget har fått en omfattende og grundig utarbeidelse og har en gjennomgående positiv og konstruktiv holdning til stedsidentitet og kulturvern – de sentrale saksområdene for Byselskabet.

Vi har imidlertid noen kommentarer.

I saken heter det at planen skal bidra til å styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier og bedre trafikksikkerheten og bomiljøet. Reguleringsbestemmelsenes punkt 1 sier om planens hensikt: «Formålet med reguleringen er å sikre bevaring av det kulturhistorisk verneverdige gatemiljøet i området og legge til rette for at gater kan opparbeides i henhold til detaljerte planer. Gatebildets og bymiljøets særegne karakter og verdi som helhet skal legges til grunn. Eksisterende torv og gatestruktur skal videreføres.»

Vi er usikre på hva som menes med «videreføres». Med den store kulturhistoriske verdien området har, kan det dreie seg om å styrke dets identitet ved i større grad å tilbakeføre/restaurere gatenes overflate og omfanget av trær, til hva som var vanlig før.

Før asfaltens tid var brostein, også kalt «kålrabistein», trolig den broleggingen som for det meste ble benyttet for å dekke over sanden, mens fortauene ble hellelagte. Gatene ble vedlikeholdt ved bruk av pukk, stein og grus. Mer bruk av felt med brostein i kjørebanen kan ha en viktig fartsdempende effekt. Dette vil trolig være mer korrekt enn fartsdempende opphøyninger i gatekryssene, som foreslått tidlig på 1980-tallet i et utbedringsprogram for ni av kvartalene. Det gjaldt bl.a. utemiljø som beplantning på fortau, restaurering av gatebelegg, trafikkregulerende tiltak og opparbeidelse av lekeareal og gategrunn.

Vi er enige i krav om egen plan for opparbeidelse av de enkelte gatene. Nødvendige hensyn til rullestolbrukere må tas.

I Kristiansands historie bind 2 1814 -1914 av Sverre Steen heter det bl.a:«Midt i 1860- årene ble det tatt initiativ for å sette gatene i stand. I 1865 la byens broleggings-inspektør fram en plan for dette som skulle gjelde hele byen. Året etter ble det vedtatt av bystyret først og fremst for gatene nordøst i Kvadraturen. Det dreide seg om «dels brolegging, dels makadamisering, anlegg av fortau med flatgang og andre finesser. Selve kjørebanen ville bli innskrenket ved en billigere broleggingsmåte på begge sider ned mot rennesteinene, gjennom et par menneskealdre den typiske broleggingsmåten i Kristiansand.»

CHRISTIANSSANDS
BYSELSKAB

STIFTET 1830

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

105 trær i planområdet synes mye. Vi finner ikke noe klart standpunkt til omfanget av beplantning og utførelse, og anbefaler at det søkes kunnskap om hvordan dette har vært historisk. Det antas at trær for tett inn på husfasadene kan svekke bygningenes karakter og det historiske miljøet for mye. En samlet treplantingsplan for Posebyen bør kreves.

Vi kan ikke se at den historiske «tidslinjen» er berørt i planen ut over slik tilstanden er i dag, verken når det gjelder gategrunn eller treplanting, - noe som i høy grad er viktige deler av Posebyens egenart. Slik Posebyen fremstår i dag, representerer også de en viktig del av byens historie. Det bør vurderes om dette bør forsterkes og bli noe tydeligere sammen med bebyggelsens alder.

Det kulturhistoriske miljøet berøres også av hvor mange biler som tillates i området. Å redusere antall parkeringsplasser må være riktig, men spørsmålet er om det er realistisk å redusere antallet enda mer enn til 383. Både ut fra trivsel og kulturvernhensyn bør det vurderes. Det bør ses i forhold til antall boliger/leiligheter i planområdet, behovet forretninger/næringsdrivende har, gjesteparkering, garasjer, mulighet for parkering på egen tomt eller i det nærliggende parkeringshuset ved krysset Tordenskjoldsgata – Elvegata, dimensjonert etter dagens krav til parkeringsdekning.

Vi støtter forslaget om maksimal hastighet 30 km/timen, noe som i 1999 ble vedtatt av bystyret for hele Kvadraturen. Som en kuriositet kan nevnes at en lov av 1912 fastsatte 15 km/time som vanlig hastighet i bymessige strøk. I 1926 ble det økt til 25 km/time.

Med hilsen
for Christianssands Byselskab

Reidar Mosland
Leder
Tlf. 90511776

Arne Bulie
Styremedlem
Tlf. 90502890

E-post: post@byselskabet.no

Kopi til
byantikvaren@kristiansand.kommune.no
aase.horsdal@kristiansand.kommune.no

203012894 - 4

CHRISTIANSSANDS BYSELSKAB

STIFTET 1830

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

Kristiansand kommune
By- og stedsutvikling
Vei
post@kristiansand.kommune.no

Kristiansand 11.09.23

Saksnummer 203012894 - 3

FORSLAG TIL BESTEMMELSER FOR BOLIGSONE 1 POSEBYEN – UTTALELSE

Christianssands Byselskab holder til i Bentsens Hus, Kronprinsensgate 59, som eies av kommunen, - et meget verneverdig hus fra 1855. Etter avtale driftes eiendommen av Byselskabet.

Fra 2011 er huset Kristiansands lokalhistoriske senter. I tillegg brukes det i dag av 6 kulturhistoriske foreninger. Det er Fortidsminneforeningens lokallag for Kristiansand og omegn, Slekt og Data, Thaulows Hus, Posebyen Vel, Foreningen Posebyen og Vilhelm Krag-selskapet. I tillegg kommer en lokalhistorisk boksamling, utleie av lokaler for møter og arrangement inne og også ute i haven om sommeren.

Med tanke på funksjonshemmede, eldre og andre med særlige bevegelsesproblemer, har bruken av eiendommen et særlig behov for noen få parkeringsplasser nær huset. Vi vil derfor anbefale at det i Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IV. gate avsettes noen parkeringsplasser for å muliggjøre at Bentsens hus kan brukes av alle. De bør være tilgjengelige hele dagen i alle ukedager.

Besøkende for øvrig bør som foreslått kunne bruke parkeringsmuligheter i randsonen til Posebyen, bl.a. parkeringshuset i Elvegaten 52.

Denne gatestrekningen gir også adkomst til parkeringsplassen på det nordre hjørnet av kvartal 5 hvor det tidligere har stått to boliger. For å bidra til redusert trafikk i Posebyen bør denne adkomsten fjernes. Av hensyn til Kvadraturens meget verneverdige kvartalsstruktur bør denne tomten heller få en tilpasset bebyggelse igjen. Om ikke hele, så kan i alle fall delen som vil vende mot Kronprinsens gate fungere som en utvidelse av det lokalhistoriske senteret inklusiv en velkommen hageutvidelse i bakgården. For å få dette til, er det sannsynlig at kommunen bør kjøpe tomten.

Som nevnt i saken er boligsoneparkeringen nært forbundet med gatebruksplanen. Vi vedlegger derfor vår uttalelse av 25.03.23 til gatebruksplan for Posebyen til orientering og viser særlig til det som gjelder parkeringen.

Med hilsen
for Christianssands Byselskab

Reidar Mosland
Leder

Arne Bulie
Styremedlem

Kopi til byantikvaren, kulturdirektøren og Kristiansand Eiendom.

CHRISTIANSSANDS
BYSELSKAB

STIFTET 1830

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

Kristiansand kommune
Plan- og bygningsetaten
Post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand 25.03.2023

Saksnummer PLAN – 20/00178

1569 OMRÅDEREGULERING, GATEBRUKSPLAN FOR POSEBYEN
UTTALELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Det vises til mottatt uttalesak 09.03.23. Planforslaget har fått en omfattende og grundig utarbeidelse. Vi har imidlertid noen kommentarer.

I saken heter det at planen skal bidra til å styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier og bedre trafikksikkerheten og bomiljøet. Reguleringsbestemmelsenes punkt 1 sier om planens hensikt: «Formålet med reguleringen er å sikre bevaring av det kulturhistorisk verneverdige gatemiljøet i området og legge til rette for at gater kan opparbeides i henhold til detaljerte planer. Gatebildets og bymiljøets særegne karakter og verdi som helhet skal legges til grunn. Eksisterende torv og gatestruktur skal videreføres.»

Vi er usikre på hva som menes med «videreføres». Med den store kulturhistoriske verdien området har, kan det dreie seg om å styrke dets identitet ved i større grad tilbakeføre/restaurere gatenes overflate og omfanget av trær, til hva som var vanlig før.

Før asfaltens tid var brostein eller også kalt «kålrabistein» trolig den broleggingen som for det meste ble benyttet for å dekke over sanden, mens fortauene ble hellelagte. Gatene ble vedlikeholdt ved bruk av pukk, stein og grus. Mer bruk av felt med brostein i kjørebanen kan ha en viktig fartsdempende effekt. Dette vil trolig være mer korrekt enn fartsdempende opphøyninger i gatekryssene som foreslått tidlig på 1980-tallet i et utbedringsprogram for ni av kvartalene. Det gjaldt bl.a. utemiljø som beplantning på fortau, restaurering av gatebelegg, trafikkregulerende tiltak og opparbeidelse av lekeareal og gategrunn.

Vi er enige i krav om egen plan for opparbeidelse av de enkelte gatene. Nødvendige hensyn til rullestolbrukere må tas.

I Kristiansands historie bind 2 1814 -1914 av Sverre Steen heter det bl.a.: «Midt i 1860- årene ble det tatt initiativ for å sette gatene i stand. I 1865 la byens broleggings-inspektør fram en plan for dette som skulle gjelde hele byen. Året etter ble det vedtatt av bystyret først og fremst for gatene nordøst i Kvadraturen. Det dreide seg om «dels brolegging, dels makadamisering, anlegg av fortau med flatgang og andre finesser. Selve kjørebanen ville bli innskrenket ved en billigere broleggingsmåte på begge sider ned mot rennesteinene, gjennom et par menneskealdre den typiske broleggingsmåten i Kristiansand.»

105 trær i planområdet synes mye. Vi finner ikke noe klart standpunkt til omfanget av beplantning og utførelse, og anbefaler at det søkes kunnskap om hvordan dette har vært historisk. Det antas at trær for tett inn på husfasadene kan svekke bygningenes karakter og det historiske miljøet for mye. En samlet treplantingsplan for Posebyen bør kreves.

CHRISTIANSSANDS
BYSELSKAB

STIFTET 1830

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

Vi kan ikke se at den historiske «tidslinjen» er berørt i planen ut over slik tilstanden er i dag, verken når det gjelder gategrunn eller treplanting, - noe som i høy grad er viktige deler av Posebyens egenart. Slik Posebyen fremstår i dag, representerer også de en viktig del av byens historie. - Det bør vurderes om dette bør forsterkes og bli noe tydeligere sammen med bebyggelsens alder.

Det kulturhistoriske miljøet berøres også av hvor mange biler som tillates i området. Å redusere antall parkeringsplasser må være riktig, men spørsmålet er om det er realistisk å redusere antallet enda mer enn til 383. Både ut fra trivsel og kulturvernhensyn bør det vurderes. Det bør ses i forhold til antall boliger/leiligheter i planområdet, behovet forretninger/næringsdrivende har, gjesteparkering, garasjer, mulighet for parkering på egen tomt eller i det nærliggende parkeringshuset ved krysset Tordenskjoldsgata– Elvegata, dimensjonert etter dagens krav til parkeringsdekning.

Vi støtter forslaget om maksimal hastighet 30 km/time, noe som i 1999 ble vedtatt av bystyret for hele Kvadraturen. Som en kuriositet kan nevnes at en lov av 1912 fastsatte 15 km/time som vanlig hastighet i bymessige strøk. I 1926 ble det økt til 25 km/time.

Med hilsen
for Christianssands Byselskab

Reidar Mosland
Leder

Arne Bulie
Styremedlem

Tlf. 90511776
E-post: post@byselskabet.no

Tlf. 90502890

Kopi til
@kristiansand.kommune.no
byantikvaren@kristiansand.kommune.no
aase.horsdal@kristiansand.kommune.no

dok 53

Innsendt: 01.10.2023 17.06

Ref.nr: RKUONN

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson

☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
924653698	Framtiden i våre hender kristiansand	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
C/o eyvind danielsen	4631	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Victoria	Østerberg	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Stener Heyerdahls Gate 7	4612	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
vic.oesterberg@gmail.com		98046402

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☐ Innspill

☒ Høring

☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Gatebruksplan for Posebyen

«Kanskje trafikken i et bysentrum ikke burde foregå på bilistenes premisser?"*

I Framtiden i våre hender er vi overbevist om at planen vil kunne bedre bomiljø for hele sentrums befolkning og absolutt også «styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier» –både for turister og lokale. Det viktigste virkemiddelet må være å redusere antall biler. Bilkjøring må gjøres mindre attraktivt for korte turer sammenlignet med alternativene: å gå, sykle og å ta bussen.

Redusere oppbevaring av bil på fellesarealer

Forslaget om å fjerne 145 parkeringsplasser går til roten av problemet og er noe som Framtiden i våre hender applauderer. Vi håper dette kun er et første skritt mot en mer ambisiøs målsetning om å frigi gateareal for andre formål enn biler.

Redusere fremkommelighet med bil= trygge fremkommelighet til fots og med sykkel

Vi støtter helhjertet etableringen av Kutorvet og byrom mellom Rådhusgata/ Elvegata samt innsnevring av kjøreareal Elvegata/ Tordenskjoldsgate. Vi støtter innføring av 30-sone og vi støtter innføring av parkeringsavgift

24/7 i hele Posebyen. Alt dette er en nedprioritering av bilen og en opprioritering av fremkommelighet og sikkerhet for barn, eldre, gående og syklende.

Med mål om å redusere bilkjøring i Posebyen foreslår vi at ikke kun innkjøring, men også utkjøring fra Holbergs gate stanses. Framtiden i våre hender understreker igjen erfaringer fra andre byområder og ber kommunen om å høyne ambisjonene til hva som er mulig å utrette i Posebyen.

Kirsebærtrær i Rådhusgata
Vi mener at en plan for Rådhusgata bør tilpasses eksisterende Kirsebærtrær heller enn omvendt. Dersom syklistene flyttes bort fra nåværende delte gang- og sykkelfelt og over i veitrasé, ser vi ikke behov for å kutte ned trærne.

*Innledende sitat hentet fra Bjørn Stærks Jakten på den grønne lykken: tanker fra sykkelsetet. (2018) Side 26.

Vedlegg

Innsendt: 15.10.2023 20.45 dd 82

Ref.nr: DSKVIL

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Tomas	Etternavn Nesset	
Adresse Østre Ringvei 45	Postnr. 4632	Poststed Kristiansand S
E-postadresse tomasnesset@hotmail.com		Telefon 97509931
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) PLAN-20/00178
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Syklistenes Landsforening Kristiansand og omegn lokallag (SLF) har følgende merknader til planen:

Generelt

Det er positivt at det legges opp til fjerning av gateparkeringsplasser og at deler av veiarealet som frigjøres utnyttes til treplanting. Dette vil bidra til redusert biltrafikk og økt trivsel for beboere og myke trafikanter i Kvadraturen.

Vi savner data for sykkeltrafikk og trafikkulykker i planen. Dette vil være viktig grunnlagsmateriale for valg av løsninger og prioritering av tiltak.

Rådhusgata

Rådhusgata i Posebyen er en del av hovednettet for sykkeltrafikk og er byens viktigste sykkelgate. Den tar imot nesten all sykkeltrafikken fra Quartbrua og antakelig størstedelen av sykkeltrafikken fra Lundsbrua.

Det er positivt at planen viser separering av gående og syklende i Rådhusgata, da konfliktnivået mellom disse trafikantene er høyt i dag og må forventes å øke i fremtiden som følge av økt sykkelbruk og med stadig flere elsparkesykler og elsykler.

Den foreslåtte løsningen med at bil- og sykkeltrafikk blandes på et 6 m bredt felles kjøreareal er etter SLF`s

vurdering svært uheldig og lite framtidsrettet. I stedet for å understreke Rådhusgatas viktighet for sykkeltrafikken, utnyttes tilgjengelig gateareal slik at gata får mer beplantning og større areal til benker og gatemøblering enn noen andre gater i Posebyen og Kvadraturen. Det må være flere andre gater som kan gjøres "grønnere" ved bruk av gateareal som frigjøres ved fjerning av gateparkering.

For at gata skal få en utforming som ivaretar syklistenes krav til trafikksikkerhet og framkommelighet, må det etableres sykkelfelt tilsvarende planen som ble vedtatt i by- og miljøutvalget i 2018. Det vil fortsatt være areal nok til fortau og kirsebærtrær, og varelevering og korte stans vil da kunne skje i kjørebanen uten at sykkeltrafikken hindres.

Elvegata

Planen innebærer at syklister skal vekk fra det som i dag er en kombinert gang- og sykkelvei og skal blandes med biltrafikken på strekningen Rådhusgata - Tordenskiolds gate. Sykkeltrafikken i Elvegata er vesentlig mindre enn i Rådhusgata og fungerer sammen med fotgjengere uten store konflikter. Fordelen med dagens løsning er at alle krysninger med sideveiene skjer på elvesiden der det er minimalt med biltrafikk. Den foreslåtte løsningen innebærer at sykkeltrafikken nedover Elvegata må krysse alle sideveiene på Posebysiden der det er mer trafikk. Kryssingen av Tordenskiolds gate vil også bli mer krevende og mindre trafikksikker enn i dag.

SLF mener dagens løsning må beholdes inntil en kan få etablert tilsvarende løsning som i Elvegata mellom Østre Strandgate og Rådhusgata (sykkelvei med fortau).

Vedlegg

dok 62

Norges
Handikapforbund
Kristiansand

Kristiansand kommune

v/ Gro Kathrine Solås

Leder/virksomhetsleder

Terje Lilletvedt

Byingeniør

Postboks 4

4685 Kristiansand

Dato: 12.10.2023

Vår ref: 023012894-3

1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen

Norges Handikapforbund Kristiansand har sett på gatebruksplanen.

Husk en ting for å få HC- Kort så er det kort gangavstand (50M) som et kriterium for å få dette kortet.

I Elvegata utenfor Andås begravelsesbyrå, ble det fjernet 1 HC – plass, denne skal erstattes. Lenger opp i denne gata er det både ett sykehjem og serviceboliger.

By og stedsutvalget mener at mulig plassering av ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser

NHF Kristiansand går for 15 +1HC - plasser dette er 4 flere enn by og stedsutvikling har anbefalt, da har vi balansert inn den som ble fjernet i Elvegata.

Reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler

NHF Kristiansand
Leder: Astrid Tvedten
Kristian IV gate 95
4614 Kristiansand

Organisasjonsnr:990600791
mail: nhfkrs@gmail .com
tlf. 90522411

Norges
Handikapforbund
Kristiansand

- **Dette er ikke mulig for personer som har spesialtilpassede biler fra NAV.**

- **Fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergsgate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her.**

  - **Når dette blir realisert må det i så fall legges HC plasser tett inn til tverrgatene, dette for å kompensere for dei plassen som bortfaller.**

- **Gjøre Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian Iv gate parkeringsfri.**

t

  - **Ved å gjøre denne parkeringsfri vil det bli stort trykk på andre p - plasser i omkringliggende gate, spesielt med den aktivitet som er i Posebyhaven og Bentsenshus.**

- **Korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.**

  - **Ser og at dei har tenkt 2 Hc – plasser utenfor Joker -butikken i Kronprinsens gate.**
    Dette vil ikke kompensere for Kvartal 6 og parkeringsplassene her da det vil bli enda hardere trykk på dei.

  - **Side heis /rampe her må man ta høyde for at det ikke er stolper, sykkelstativer og benker så det blir utfordring å komme ut og svinge av rampe /heis.**

  - **Er klar over att liten personbil har mulighet for parkering på avgiftsbelagte plasser men når disse blir redusert så pass, så blir det også utfordring å finne plasser for de.**

  - **Her har vi og noe som treng større plass for å komme ut av bilen av forskjellige grunner, her er det kun kantparkering som er alternativt utenom HC -plasser.**

  -

NHF Kristiansand
Leder: Astrid Tvedten
Kristian IV gate 95
4614 Kristiansand

Organisasjonsnr:990600791
mail: nhfkrs@gmail .com
tlf. 90522411

Norges
Handikapforbund
Kristiansand

- **Lade plasser når desse opparbeidast må dei være universelt utforma også på størrelse.**

- **Rådhusgata/Elvegata her ser vi at det blir Shared Spaces gate dette kan bli utfordring for våre medlemmer da både sykkelbrua over Otra, sykkelveg og bil i Elvegata og gåande møtes, her blir det den sterkastes rett.**

MVH

Astrid Tvedten

Leder i NHF Kristiansand

NHF Kristiansand
Leder: Astrid Tvedten
Kristian IV gate 95
4614 Kristiansand

Organisasjonsnr:990600791
mail: nhfkrs@gmail .com
tlf. 90522411

dok 76

2023012894 – 26

Kristiansand kommune
Gro Kathrine Solås
Leder/virksomhetsleder
Terje Lilletvedt
Byingeniør
Postboks 4 4685Nodeland

Norges Handikapforbund Agder

Vår dato: 14.10.2023
Vår ref: 023012894-3

1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen

Norges Handikapforbund Agder har sett på gatebruksplanen.

Husk en ting for å få HC- Kort så er det kort gangavstand (50M) som er et kriterium for å få dette kortet.

I Elvegata utenfor Andås begravelsesbyrå, ble det fjernet 1 HC – plass, denne skal erstattes. Lenger opp i denne gata er det både ett sykehjem og serviceboliger.

By og stedsutvalget mener at mulig plassering av ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser

NHF Kristiansand går for 15 +1HC - plasser dette er 4 flere enn by og stedsutvikling har anbefalt, da har vi balansert inn den som ble fjernet i Elvegata.

Reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler

- **Dette er ikke mulig for personer som har spesialtilpassede biler fra NAV.**

- **Fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate mellom Holbergsgate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her.**

Norges Handikapforbund Agder
Kjøita 25
4630 Kristiansand

Besøksadresse:
Kjøita 25
4630 Kristiansand

Telefon: 976 36 169
E-post: agder@nhf.no
www.agder.nhf.no

Orgnr: 986986812
Bankgiro: 83800805972

- Når dette blir realisert må det i så fall legges HC plasser tett inn til tverrgatene, dette for å kompensere for dei plassen som bortfaller.

- Gjøre Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian Iv gate parkeringsfri.

t

  - Ved å gjøre denne parkeringsfri vil det bli stort trykk på andre p - plasser i omkringliggende gate, spesielt med den aktivitet som er i Posebyhaven og Bentsenshus.

- Korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.

  - Ser og at dei har tenkt 2 Hc – plasser utenfor Joker -butikken i Kronprinsens gate.
    Dette vil ikke kompensere for Kvartal 6 og parkeringsplassene her da det vil bli enda hardere trykk på dei.

  - Side heis /rampe her må man ta høyde for at det ikke er stolper, sykkelstativer og benker så det blir utfordring å komme ut og svinge av rampe /heis.

  - Er klar over att liten personbil har mulighet for parkering på avgiftsbelagte plasser men når disse blir redusert så pass, så blir det også utfordring å finne plasser for de.

  - Her har vi og noe som treng større plass for å komme ut av bilen av forskjellige grunner, her er det kun kantparkering som er alternativt utenom HC -plasser.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbund, Agder.

Freddy Ulvseth
Regionleder

NORGES HANDIKAPFORBUND AGDER
Kjøita 25
4630 Kristiansand

Besøksadresse:
Kjøita 25
4630 Kristiansand

Tlf: 976 36 169
Mail: nhf.agder@nhf.no

Orgnr: 986986812)
Bankgiro: 8200 02 03277

2023012894-7

From: "Raimond Oseland"
Sent: Fri, 15 Sep 2023 10:03:09 +0200
To: "Gro Kathrine Solås" <Gro.K.Solaas@kristiansand.kommune.no>
Subject: Vedtak i eldrerådet om boligsoneparkering i Posebyen

59/23 Høring - bestemmelser om boligsoneparkering i Posebyen
(ark.nr. 2022000068)

Eldrerådets vedtak
Eldrerådet ser med bekymring på reduksjon av parkeringsplasser i sentrum. Rådet vil derfor henstille til bystyret å finne ordninger som tillater eldre å opprettholde et sosialt liv når de er ute av stand til å bruke offentlige kommunikasjonsmidler, og avhengig av bil for å besøke venner og familie i byen. En utvidelse av ordningen med SVIPP kan være en god løsning.

dok 86

Foreldrearbeidsutvalget (FAU)
Tordenskjolds gate skole (TODDA)
Tordenskjolds gate 49
4614 Kristiansand

Til:
Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Saksnummeret PLAN-20/00178 – tilbakemelding Kristiansand, 15. oktober 2023

T 1569 - Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen - offentlig Ettersyn –

MERKNADER fra Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole

Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole

Det vises til brev fra Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole datert 1. mai 2019 (vedlagt) og svar fra ordfører den 2. mai 2019 og fra Gro Solås (ingeniørvesenet) den 3. juni 2019. Det vises til nytt brev fra FAU datert 27. februar 2020 (vedlagt). Det vises til vårt brev den 8. februar 2023 (vedlagt).

Vi benytter muligheten til å besvare forslaget til ny Gatebruksplan for Posebyen[1] innen høringsfristen for å få fokus på hvilke hensyn og tiltak som er påkrevd i denne planen for å sikre en tryggere skolevei for våre barn som går og kommer til å gå på Tordenskjolds gate skole i årene fremover.
Vi registrerer at kommunen behandlet og vedtok ny Trafikksikkerhetsplan for Kristiansand[2] i vår uten at vesentlige tiltak som vi har bedt om i årevis, er fulgt opp eller kommet med (se vedlagte brev). Vi må beklage at våre barns sikkerhet ikke følges opp sterkere på tross av en serie med ulykker og nestenulykker, og at ingen stilles til ansvar for å ikke følge opp vedtak som er fattet som f.eks. at fartsgrensen skal være 30 km/t i hele Kvadraturen, men at man likevel ikke har innført dette i Tordenskjolds gate hvor skolebarna våre må krysse gaten daglig og 50 km/t fortsatt er fartsgrense.

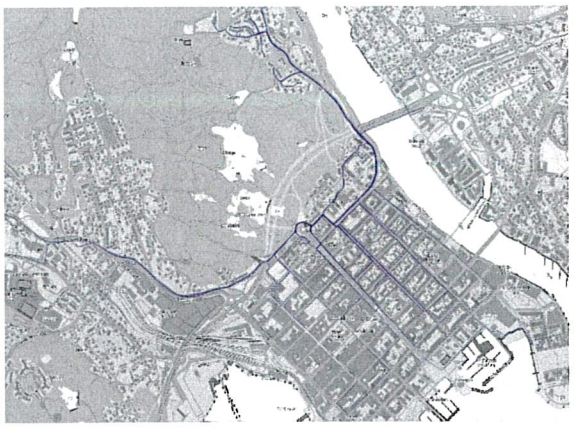
I forbindelse med forslaget til Gatebruksplan for Posebyen foreslås at Holbergs gate prioriteres som trafikksikker skolevei. Her foreslås øket fortausbredde, bedre siktforhold ved å fjerne parkeringsplasser, at det øverste kvartalet mot Tordenskjolds gate enveiskjøres, og fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate flyttes. Det argumenteres for at dette vil bidra til å øke trafikksikkerheten og øke trygghet og trivsel for barn og unge. Det henvises til en bakgrunnsrapport fra 2016[3] i sakspapirene hvor barn og unge ga innspill til gatebruk og parkering i Kvadraturen.

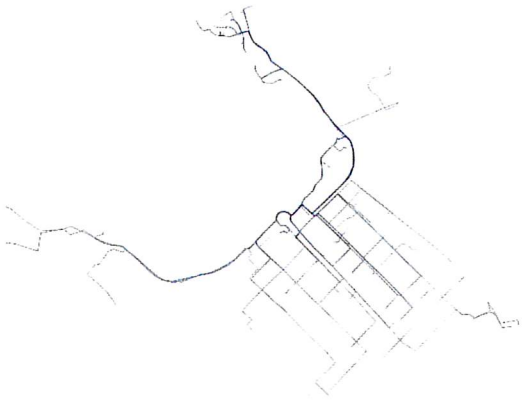
---

[1] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/reguleringsplan/reguleringsplaner-under-arbeid/alfabetisk-liste/gatebruksplan-for-posebyen---omraderegulering/
[2] https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/vei-og-trafikk/trafikksikkerhet/
[3] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/12-gatebruk-og-parkering-i-kvadraturen---barn-og-unge-gir-innspill---2016.pdf

Vi ser positivt på at å bedre trafikksikkerheten for barn og unge i området er et av formålene med den foreslåtte gatebruksplanen. Imidlertid, så mener vi at tiltakene ikke vil være tilstrekkelige og at de er dårlig begrunnet, mangler helhetsperspektiv, dvs at barns sikkerhet i for liten grad har blitt tatt hensyn til.

For å bedre kunnskapen om skoleveien til barna, har FAU sammen med Tordenskjolds gate skole og Posebyen vel samlet inn nye data fra elevene om deres skolevei, hva som oppleves som utrygt ved skoleveien, samt om deres bruk av gaterommet for øvrig. Denne rapporten er nesten ferdig og vil oversendes deretter. Det vises også til øvrige innspill fra FAU i media[4] [5] og vedlagte brev.





I rapporten vil det være resultater som at vi har plottet skoleveien til barna som besvarte undersøkelsen (ca 100 elever) inn i kart som vist i figurene over.

Generelle observasjoner fra undersøkelsen:

1. Flesteparten av barna bor i Posebyen, Fergefjellet og Eg, men også i Murbyen, Nybyen og Sentrum av Kvadraturen. Skolen har også barn som bor på Grim og videre oppover Setesdalsveien, i Vågsbygd, på Lund, på Tangen, på Odderøya (Kanalbyen), og lenger unna.
2. De som bor lengst unna, tar buss og går fra bussholdeplass i f.eks Festningsgata, eller blir kjørt av sine foreldre, eller sykler.
3. De yngste blir fulgt av foreldre til og fra skolen fordi skoleveien er for trafikkfarlig.

Observasjoner ift å tilrettelegge Holbergs gate som primær skolevei gjennom Posebyen:

1. Det er en viss økende konsentrasjon av barn i Holbergsgata når man nærmer seg Tordenskjoldsgate, trolig fordi svært svært mange krysser Tordenskjoldsgate der Holbergsgate kommer ut i Tordenskjoldsgate ettersom det ikke er andre fotgjengerfelt. **Men det er langt fra nok barn som går her til at man kan argumentere for at Holbergsgate tilrettelegges som primær skolevei gjennom Posebyen.**
2. **Barnas valg av skolevei er nemlig et lappeteppe** hvor alle gater tas i bruk. Det er styrt av hvor de bor ift skolen, omveier for å slå følge med skolekamerater, hvor de opplever at det er trygt å gå (f.eks unngår de enkelte sosiale institusjoner med mye folk utenfor hvor de har hatt negative opplevelser), hvor det er spennende å gå, hvor det er brøytet om vinteren og ikke er fare for takras, hvor det ikke er mange parkerte biler, hvor de ikke kan møte hunder eller skumle folk, etc.

---

[4] https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/abEmMa/har-blitt-enige-om-30-sone-men-skiltene-kommer-aldri-opp
[5] https://www.youtube.com/watch?v=EtzEsi5saPg

3. Flere barn velger forskjellig vei til og fra skolen, om de sykler eller går, om de går alene eller med venner eller foreldre, og om det er sommer eller vinter.
4. **Vi tror derfor ikke man ved å definere Holbergsgate som skolevei og at det å lage bredere fortau og enveiskjøring inn fra Tordenskjoldsgate vil øke trafikksikkerheten for annet enn et mindre antall av våre barn.**
5. **Det er andre tiltak som må til og som vil gi bedre kost/nytte effekt.** I stedet må all unødig kjøring i Posebyen bort, dvs gjennomgangskjøring, trafikkskoler og letekjøring til parkering. Kjøring bør begrenses til nødvendig kjøring til eiendommene. Farten på biler og syklister må ned til godt under 30 km/t.

Observasjoner ift kryssing av Tordenskjolds gate:

1. En meget stor andel av våre barn krysser Tordenskjolds gate i krysset med Holbergs gate og Lømslands vei. Dette er et svært farlig kryss og altfor komplisert for barn, og selv for bilister og syklister. Her er det daglig nestenulykker. Og bruk av tiltak som skolepatrulje anser skolen å være for farlig.
2. **Holbergsgate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjoldsgate må stenges fullstendig for både innkjøring og utkjøring til Tordenskjoldsgate.**
3. **Tillatt hastighet i Tordenskjolds gate må reduseres til maksimalt 30 km/t kombinert med fartsdumper for både biler og syklister.** At dette også må gjelde syklister, blir bare viktigere ettersom sykkelekspressveien vil gå her.
4. Det er også utfordringer knyttet til Lømslands vei og biltrafikk inn og ut i Tordenskjolds gate derfra.
5. Skilting og belysning av Tordenskjolds gate som skolevei må styrkes.
6. Det må etableres fotgjengerfelt der Kronprinsens gate kommer ut i Tordenskjolds gate tilsvarende det der Holbergs gate kommer ut.

Observasjoner ift barna som bor på Eg:

1. Svært mange barn bor på Eg og går langs Andreas Kjærs vei og Tordenskjolds gate til skolen i samme trasé som syklister med stor fart. Dette problemet må løses.

Basert på dette, gjentar vi hva vi hadde av merknader i vårt brev den 8. februar 2023.

Vi ber om følgende strakstiltak som ikke kan vente på at Bystyret vedtar en gatebruksplan.

- Fartsbegrensning i Tordenskjolds gate, tillatt hastighet redusert fra 50 km/t til 30 km/t for biler, busser og sykler (inklusive sykkelekspress vei).
- Fareskilt i Festningsgata og Tordenskjolds gate som viser at her er det barn som ferdes og her er det en skole.
- Både inn- i og utkjøring fra Holbergs gate til Tordenskjolds gate må stenges for all biltrafikk på samme måte som i Kronprinsens gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate. Enveiskjøring i Holbergs gate løser ikke problemene ift trygg skolevei.
- Fartsdumper.
- Bedre skilting av sykkelvei over Baneheitunellen ned til Todda. Farlig for gående.
- Fotgjengerovergang der Kronprinsens gate møter Tordenskjolds gate, ved bussholdeplass.
- Bedre gatebelysning ved Lømslands vei ut i Tordenskjolds gate.
- Fysisk sperre (f.eks betongbukker eller lignende) for å hindre syklende å komme for fort ut fra Lømslands vei og ut i Tordenskjolds gate.

Tiltakene nr 1, 6, 13 og 14 i kommunens Trafikksikkerhetsplan for 2019-2022[6] var relevante for noen av strakstiltakene listet over, men vi kan ikke se at disse tiltakene ble utført i planperioden 2019-2022. Vi savner oppfølging i vedtatt Trafikksikkerhetsplan for 2022-2026[2].

Vi ser også at det foreslås noen tiltak ifm forslag til ny gatebruksplan for Posebyen[7]. Disse tiltakene er ikke tilstrekkelige ift de behov vi har meldt inn. Dessuten dekker de bare skolevei gjennom Posebyen, ikke skolevei for barn fra Eg eller sydfra Kvadraturen og Grim.

Ift Gatebruksplan for Posebyen[1], så er våre merknader:

- **Foreldrene til barn ved Tordenskjolds gate skole har ikke blitt invitert til å bidra i utarbeidelse av denne gatebruksplanen,** eller står på adresselisten ved utsendelse 1. februar 2023.
- Å gjøre Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate enveiskjørt, løser ikke problemet med trygg gatekrysning i krysset Tordenskjolds gate, Holbergs gate og Lømslands vei. Å flytte fotgjengerfeltet som foreslått, kan avhjelpe noe, men det vil fortsatt bli opphoping av biler og syklister i det viktigste krysningspunktet for elever over Tordenskjolds gate. Erfaringsmessig er trafikkbildet her for komplisert for barn. Det har vært forsøkt med skolepatrulje, men selv det ble for farlig pga kompleksiteten i krysset og fotgjengerovergang. **Den eneste fornuftige løsning er at Holbergs gate stenges for både inn- og utkjøring.**
- Det må etableres **fotgjengerfelt over Tordenskjolds gate ved busstopp Kronprinsens gate.**
- Skolebarn til Tordenskjolds gate skole benytter ALLE gater i Posebyen. Man kan ikke bestemme og planlegge for at de skal benytte Holbergs gate. **Derfor må alle gater gjøres gåvennlige** ved å redusere trafikk og få ned farten på biler, elsparkesykler og elsykler.
- Å tilrettelegge for parkering på kun en side av gaten i Posebyen løser ikke problemet med at barn kommer ut i gaten mellom biler. Da må i tillegg **farten på biler og syklister reduseres til gangfart** slik som gjøres i byrom regulert til «gatetun» eller andre tiltak for sambruk av gaterommet.
- Ikke alle gater brøytes like raskt i Posebyen om vinteren. Da går i stedet barna i gaten der bilene kjører. Det samme gjør de når det er fare for takras av is og snø.
- **Barn og barnefamilier ønsker å kunne bruke gata til lek og fritidsaktiviteter**. Å kunne gjøre dette under trafikksikre forhold vil bidra sterkt til økt kvalitet på bomiljøet i Posebyen. En god løsning vil være å regulere store deler av gaterommet i Posebyen til sambruk, eksempelvis «gatetun» som i Nybyen og i en rekke andre norske byer med begrenset felles leke- og oppholdsareal. Å gjøre gaterommet egnet til sambruk mellom myke og harde trafikanter er en langt bedre løsning enn å anlegge bredere fortau. Sambruk[8] vil bidra til redusert trafikk, gjennomkjøring, fart og fremmedparkering i Posebyen.
- Det er vedlagt blant saksdokumentene en rapport fra 2016 om Barn og Unges Innspill til Gatebruk og Parkering i Kvadraturen[3]. **Rapporten fra 2016 er foreldet og ikke lenger representativ.**

Vi har registrert at andelen av barn i Kvadraturen vil øke, at søknadsmassen til Tordenskjolds gate skole blir økende, og at skolen skal utvides betydelig. Vi ber om at barns trygge bruk av gaterommet blir tatt bedre hensyn til i kommende planer enn hva som vi opplever i dag. **Tiltak ift trygg skolevei er svært viktige.**

Mvh
FAU ved Tordenskjolds gate skole

---

[6] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/4405e172436448b488485e9391ddcd47/ts-plan-2019-2022-11.09.19-1.pdf
[7] https://politiskagenda.kristiansand.kommune.no/vis?id=ff85beac-bca2-48a6-84bd-7ffe79f4609c
[8] https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc653/

Kopi:
Rektor Tordenskjolds gate skole
FAU Tordenskjolds gate skole
Styret Tordenskjolds gate skole
Posebyen Vel

Vedlegg:
Brev fra FAU den 8. februar 2023 om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole»
Brev fra FAU den 27. februar 2020 om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole»
Brev fra FAU den 1. mai 2019 om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole»

Rapport utarbeidet av FAU ved Todda i 2023 «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole - Barn og unge gir innspill – 2023» - ettersendes.

Foreldrearbeidsutvalget (FAU)
Tordenskjolds gate skole (TODDA)
Tordenskjolds gate 49
4614 Kristiansand

Til:
Kristiansand kommune v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

By- og stedsutviklingsutvalget v/ leder
O.Omdal@kristiansand-bystyre.no

Oppvekstutvalget v/ leder
a.lovdal@kristiansand-bystyre.no

Barn og unges representant i plan- og byggesaker som skal til politisk behandling.
helge.eiken@kristiansand.kommune.no

Kommunens saksnr: 2019/00451-43 og 2020/0178-24 Kristiansand, 8/02/2023

Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole

Det vises til brev fra Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole datert 1. mai 2019 og svar fra ordfører den 2. mai 2019 og fra Gro Solås (ingeniørvesenet) den 3. juni 2019. Det vises til nytt brev fra FAU datert 27. februar 2020.

På vegne av foreldrene til barn som går på Tordenskjolds gate skole vil vi herved be om fortgang i å iverksette etterlyste tiltak for å bedre trafikksikkerheten for elevene på skolen. Vi registrerer at på 4 år har ytterst lite blitt utbedret på tross av flere ulykker og nesten-ulykker, og at behovet for tiltak drukner i byråkrati og plandokumenter.

Vi ber spesielt om følgende strakstiltak:

- Fartsbegrensning i Tordenskjolds gate, tillatt hastighet redusert fra 50 km/t til 30 km/t for biler, busser og sykler (inklusive sykkelekspress vei).
- Fareskilt i Festningsgata og Tordenskjolds gate som viser at her er det barn som ferdes og her er det en skole.
- Både inn- i og utkjøring fra Holbergs gate til Tordenskjolds gate må stenges for all biltrafikk på samme måte som i Kronprinsens gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IV¨s gate. Enveiskjøring i Holbergs gate løser ikke problemene ift trygg skolevei.
- Fartsdumper.
- Bedre skilting av sykkelvei over Baneheitunnellen ned til Todda. Farlig for gående.
- Fotgjengerovergang der Kronprinsens gate møter Tordenskjolds gate, ved bussholdeplass.

- Bedre gatebelysning ved Lømslands vei ut i Tordenskjolds gate.
- Fysisk sperre (f.eks betongbukker eller lignende) for å hindre syklende å komme for fort ut fra Lømslands vei og ut i Tordenskjolds gate.

Tiltakene nr 1, 6, 13 og 14 som var planlagt i kommunens Trafikksikkerhetsplan for 2019-2022[1] er relevante for noen av strakstiltakene listet over, men vi kan ikke se at disse tiltakene har blitt utført i planperioden 2019-2022.

Vi ser også at det foreslås noen tiltak ifm forslag til ny gatebruksplan for Posebyen[2] som skal behandles av By- og stedsutvalget torsdag 9. februar 2023. Disse tiltakene er ikke tilstrekkelige ift de behov vi har meldt inn. De dekker bare skolevei gjennom Posebyen, ikke skolevei for barn fra Eg eller sydfra Kvadraturen og Grim. Strakstiltak kan ikke vente på at Bystyret vedtar en gatebruksplan.

Vi vil her påpeke følgende mangler i forslaget til gatebruksplan for Posebyen ift barn og trafikksikkerhet:

- Foreldrene til barn ved Tordenskjolds gate skole har verken blitt invitert til å bidra i utarbeidelse av denne gatebruksplanen, eller står på adresselisten ved utsendelse 1. februar 2023.
- Å gjøre Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate enveiskjørt, løser ikke problemet med trygg gatekrysning i krysset Tordenskjolds gate, Holbergs gate og Lømslands vei. Å flytte fotgjengerfeltet som foreslått, kan avhjelpe noe, men det vil fortsatt bli opphoping av biler og syklister i det viktigste krysningspunktet for elever over Tordenskjolds gate. Erfaringsmessig er trafikkbildet her for komplisert for barn. Det har vært forsøkt med skolepatrulje, men selv det ble for farlig pga kompleksiteten i krysset ift fotgjengerovergang. Den eneste fornuftige løsning er at Holbergs gate stenges for både inn- og utkjøring.
- Det må etableres fotgjengerfelt ved bussholdeplassen der Kronprinsens gate møter Tordenskjolds gate.
- Skolebarn til Tordenskjolds gate skole benytter ALLE gater i Posebyen. Man kan ikke bestemme og planlegge for at de skal benytte Holbergs gate. Derfor må alle gater gjøres gåvennlige.
- Å tilrettelegge for parkering på kun en side av gaten i Posebyen løser ikke problemet med at barn kommer ut i gaten mellom biler. Da må i tillegg farten på biler og syklister reduseres til gangfart slik som gjøres i byrom regulert til «gatetun».
- Ikke alle gater brøytes like raskt i Posebyen om vinteren. Da går i stedet barna i gata der bilene kjører. Det samme gjør de når det er fare for takras av is og snø.
- Barn og barnefamilier ønsker å kunne bruke gata til lek og fritidsaktiviteter. Å kunne gjøre dette under trafikksikre forhold vil bidra sterkt til økt kvalitet på bomiljøet i Posebyen. En god løsning vil være å regulere store deler av gaterommet i Posebyen til «gatetun» som i Nybyen og i en rekke andre norske byer med begrenset felles leke- og oppholdsareal. «Gatetun» er en langt bedre løsning enn bredere fortau ift dette behovet.
- «Gateun»[3] vil bidra til redusert trafikk, gjennomkjøring, fart og fremmedparkering i Posebyen.
- Det er vedlagt blant saksdokumentene en rapport fra 2016 om Barn og Unges Innspill til Gatebruk og Parkering i Kvadraturen[4]. Den rapporten er foreldet og ikke lenger representativ.

Vi har registrert at søknadsmassen til Tordenskjolds gate skole er økende, og at skolen skal utvides betydelig, og at andelen av barn fra Kvadraturen vil øke. Dette gjør at tiltak ift trygg skolevei er svært viktige.

---

[1] https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/4405e172436448b488485e9391ddcd47/ts-plan-2019-2022-11.09.19-1.pdf
[2] https://politiskagenda.kristiansand.kommune.no/vis?id=ff85beac-bca2-48a6-84bd-7ffe79f4609c
[3] https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc653/
[4] https://politiskagenda.kristiansand.kommune.no/vis/pdf/bilag/74671f59-a0d6-48c8-8cbc-1829b995e7b3/?redirectDirectlyToPdf=false

Vi imøteser svar.

Mvh

FAU ved Tordenskjolds gate skole

Kopi:
Rektor Tordenskjolds gate skole
FAU Tordenskjolds gate skole
Styret Tordenskjolds gate skole
Posebyen Vel

Vedlegg:
Brev av 1. mai 2019 fra FAU ved Todda om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole»
Brevet er også innsendt ifm prosessen om ny Gatebruksplan for Posebyen (saksnr. 2020/0178-24).
Brev av 27. februar 2020.

Foreldrearbeidsutvalget (FAU)
Skolens Styre
Tordenskjolds gate skole (TODDA)
Tordenskjolds gate 49
4614 Kristiansand

Kristiansand kommune
v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune
v/ Plan-, Bygg, og Oppmålingsetaten
post.byutikling@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre
v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

Oppvekstutvalget
v/ leder
a.lovdal@kristiansand-bystyre.no

By- og stedsutviklingsutvalget
v/ leder
O.Omdal@kristiansand-bystyre.no

Kommunens saksnr: 2019/00451-43 og 2020/0178-24 Kristiansand, 27/02/2020

Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole

Det vises til brev fra Foreldrearbeidsutvalget (FAU) ved Tordenskjolds gate skole datert 1. mai 2019 og svar fra ordfører den 2. mai 2019 og fra Gro Solås (ingeniørvesenet) den 3. juni 2019.

På vegne av foreldrene til barn som går på Tordenskjolds gate skole vil vi herved be om fortgang i å iverksette etterlyste tiltak for å bedre trafikksikkerheten for elevene på Tordenskjolds gate skole. Vi registrerer at lite har skjedd siden vårt brev av i fjor.

Vi ber spesielt om følgende strakstiltak:

- Fartsbegrensning i Tordenskjolds gate redusert fra 50 km/t til 30 km/t for biler, busser og sykler (inklusive sykkelekspress vei).
- Fareskilt som viser at her er det barn som ferdes og en skole.
- Inn- i og utkjøring fra Holbergs gate til Tordenskjolds gate stenges for all biltrafikk.
- Fartsdumper.
- Bedre skilting av sykkelvei over Baneheitunnellen ned til Todda. Farlig for gående.
- Fotgjengerovergang der Kronprinsens gate møter Tordenskjolds gate
- Bedre gatebelysning ved Lømslands vei ut i Tordenskjolds gate.
- Fysisk sperre (f.eks betongbukker eller lignende) for å hindre syklende å komme for fort ut fra Lømslands vei og ut i Tordenskjolds gate.

Vi har registrert at søknadsmassen til Tordenskjolds gate skole har en økende andel av barn fra Kvadraturen. Neste år er fordelingen 5 barn fra Eg og 25 barn fra Kvadraturen.

Vi imøteser svar.

Mvh

Mirela Sejrani (sign.)
Leder av FAU ved Tordenskjolds gate skole

Øystein Lorentzen (sign.)
Styreleder Tordenskjolds gate skole

Kopi:
Rektor Tordenskjolds gate skole
FAU Tordenskjolds gate skole
Styret Tordenskjolds gate skole
Posebyen Vel

Vedlegg:
Brev av 1. mai 2019 fra FAU ved Todda om «Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole»
Brevet er også innsendt ifm prosessen om ny Gatebruksplan for Posebyen (saksnr. 2020/0178-24).

Foreldrearbeidsutvalget (FAU)
Tordenskjolds gate skole (TODDA)
Tordenskjolds gate 49
4614 Kristiansand

Kristiansand kommune
v/ Ingeniørvesenet
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Kristiansand bystyre
v/ ordfører
ordforer@kristiansand.kommune.no

By- og miljøutvalget
v/ leder
post.bmu@kristiansand.kommune.no

Kristiansand, 1/5/2019

Trygg skolevei til og fra Tordenskjolds gate skole

På vegne av foreldrene til barn som går på Tordenskjolds gate skole vil vi herved be om fortgang i å iverksette etterlyste tiltak for å bedre trafikksikkerheten for elevene på Tordenskjolds gate skole. Det antas at barna som går på Samfundets skole i Posebyen også er berørt av denne henvendelsen.

Trafikkbildet
Tordenskjolds gate skole er den eneste barneskolen i Kvadraturen. Til den sogner barn fra Eg, Fergefjellet, Posebyen, Murbyen, Tangen, Kvadraturen Syd og Vest, Kanalbyen og delvis Grim. Med ny bro over Otra til Rådhusgata vil også barn fra Kjøita sogne til Tordenskjolds gate skole.

Skoleveien for barn som bor i Posebyen, Murbyen, Tangen og snart Kjøita går gjennom Posebyen. De går enten Elvegata, Kronprinsens gate, Holbergs gate eller Festningsgata for deretter å krysse Tordenskjolds gate. De fleste velger en tverrgate i Posebyen og krysser Tordenskjolds gate i krysset ved Holbergsgate og Lømslands vei.

I Tordenskjolds gate ved krysset Holbergsgate og Lømslands vei er det opphøyd fotgjengerfelt med trafikkøy i midten. Man skulle tenke at det var trygt, men realiteten er det motsatte. For ikke lenge siden ble en av skolens ansatte påkjørt her om morgenen på vei til jobb og alvorlig skadd. Det er stadig nesten-ulykker her. Dette skyldes 1) at mange biler svinger inn eller ut fra Holbergs gate for å komme inn i eller kjøre gjennom Posebyen til Dronningens gate; 2) at i rush-tiden hoper det seg opp biler i Tordenskjolds gate som venter på grønt lys i Festningsgata eller skal inn/ut Holbergs gate; 3) stor trafikk av sykler i stor fart i Tordenskjolds gate blant gående (og dette blir verre når ekspress sykkelveien åpner); 4) barns vanskeligheter med å forutsi oppførselen til bilister og syklister; og 5) at dette krysset med fotgjengerfelt og sykkeltraseer lider under at det i praksis er uklart hvem som skal vike for hvem av fotgjengere, bilister og syklister. Her burde det vært lysregulering og Holbergs gate burde vært stengt for ut- og innkjøring.

I krysset Tordenskjolds gate og Kronprinsens gate finnes det ikke fotgjengerfelt på tross av at mange fotgjengere som går Kronprinsens gate, velger å krysse her. Kryssing her velges av mange for å komme til Fylkeshuset og pga bussholdeplassen som her er på begge sider av Tordenskjolds gate. I

krysset Tordenskjolds gate og Elvegata finnes det et fotgjengerfelt, men det er plassert på den siden hvor bensinstasjonen Circle K ligger, noe som gir en omvei for fotgjengere til og fra Todda. Det er derfor behov for opphøyd fotgjengerfelt med midtrabatt i Tordenskjolds gate ved Kronprinsens gate.

Skoleveien gjennom Posebyen er ikke trygg på tross av at Posebyen er en bosone. Etter at Elvegata ble stengt ved Q42, har det blitt en stor økning av gjennomgangstrafikk av biler og tyngre kjøretøy i Posebyen mellom Dronningens gate og Tordenskjolds gate. Disse kjørte tidligere i Elvegata. Økningen i gjennomgangstrafikk skyldes også at Festningsgata er lysregulert, så mange bilister finner det raskere å kjøre gjennom Posebyen. I tillegg er det registrert en stor økning i bilister som kjører rundt i Posebyen for å lete etter parkeringsplass. Bosonetiden i Posebyen er fra kl 8-19 (17), noe som betyr at mange forlater gratis gateparkering i bosonen samtidig som barna går til skolen om morgenen. Vi har også registrert en stor økning i at trafikkskolene bruker Posebyen til øvelses kjøring. På tross av en rekke miljøkryss i Posebyen, er det mange bilister og motorsykler som ikke respekterer fartsgrensen på 30 km/t i Posebyen. Om vinteren gjør unødvendig kjøring i Posebyen skoleveien enda mer utrygg ettersom fare for takras og mangelfull brøyting og strøing av fortau tvinger skolebarna til å gå i gata. Dette gjelder spesielt i Holbergs gate, Kronprinsens gate og tverrgatene. Krysset Holbergs gate Tordenskjolds gate er således enda farligere vinterstid. Vi etterlyser en detaljert plan for gatebruk i Posebyen som ivaretar bomiljøet og sikring av et trygt utemiljø og trafikkmiljø for barn og voksne. Holbergs gate bør stenges for ut- og innkjøring ved Tordenskjolds gate.

I krysset Tordenskjolds gate og Festningsgata er det et lysregulert fotgjengerfelt. Det er like fullt en vanskelig krysning for barn pga stor trafikk i rushtiden om morgenen og etter SFO på ettermiddagen.

Skoleveien for barn som bor i Kvadraturen Syd og Vest og Kanalbyen, går oftest opp Kirkegata, Markens gate eller Vestre Strandgate for å krysse Tordenskjolds gate og komme opp på gang- og sykkelstien fra Banehaven og bort til Tordenskjolds gate skole. Det er også her farlige krysningspunkt.

Skoleveien for barn som bor på Eg går stort sett på gang- og sykkelstien langs Egsveien og Tordenskjolds gate og så opp Lømslands vei til skolen. Også her er det behov for tiltak:

- I krysset Egsveien og Svartjønnveien oppstår det jevnlig farlige situasjoner når biler fra Svartjønnveien skal til byen. De viker ikke for sykkelsti, og Egsveien har høyrevikeplikt for Svartjønnveien, og dermed holder de stor fart ut i veien. Her burde det vært vikeplikt for Svartjønnveien og skilting med kryssende gang/sykkelsti.
- Det oppstår stadig farlige situasjoner ved 1) inn- og utkjørslene fra Fylkeshuset til Tordenskjolds gate som krysser gang- og sykkelstien; og 2) i selve gang- og sykkelstien hvor det ikke er separering av gående og syklende.
- Det har dessuten tidligere blitt etterlyst en fysisk sperre i gang- og sykkelstien der Lømslands vei kommer ut i Tordenskjolds gate da det er lett å få for stor fart ned Lømslands vei og ut i Tordenskjolds gate, særlig på glatt føre.

Skoleveien fra Grim følger stort sett den nye gang- og sykkelstien langs Setesdalsveien (riksvei 9) over i Banehaven og langs Baneheia ved Nybyen og bort til Tordenskjolds gate skole, som antas å ha blitt en relativt trygg skolevei.

Tidligere innspill og vedtak

Styret og FAU ved Tordenskjolds gate skole ga høsten 2017 innspill til Trafikksikkerhetsplanen for 2019-2022 hvor det ble bedt om flere tiltak for å trygge skoleveien ved skolen.

Posebyen Vel ga 1. desember 2017 innspill til Trafikksikkerhetsplanen for 2019-2022 hvor det ble bedt om en rekke tiltak for å trygge trafikksikkerheten i og rundt Posebyen både for beboere og skolebarn.

I behandlingen av Gatebruksplanen for Kvadraturen vedtok Bystyret den 21. juni 2017 (SAK 86/17) at «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.» Bakgrunnen var omfattende innspill fra Posebyen Vel og Foreningen Posebyen ift trafikksikkerhet, gateparkering, gjennomgangstrafikk, sykkeltrafikk, trivsel og bomiljø, med mer.
Vi er kjent med at Posebyen Vel ved gjentatte anledninger har etterlyst at dette arbeidet blir satt i gang for å bidra til økt trafikksikkerhet, tryggere skolevei, trivsel og bedre bomiljø i Posebyen og områdene rundt.

I gjeldende reguleringsplan for kvartal 16, 17, 18, 22, 23, 24, 28, 29, 30 og 35 i Posebyen (godkjent av Bystyret i august 1990) står det i § 10: «Av hensyn til vern av bygnings- og bomiljøet og sikring av et trygt utemiljø for barn og voksne, forutsettes det utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende/trafikkdempende tiltak for området. Slik plan skal fremmes og behandles som bebyggelsesplan iflg. plan- og bygningslovens.» Vi etterlyser utarbeidelse av denne detaljerte planen.

Behov for tiltak
Vi kan ikke se at det annet enn i svært liten grad har kommet i gang noen prosess eller blitt iverksatt tiltak for å gi tryggere skolevei til Tordenskjolds gate skole. Dette er overraskende ettersom det er politisk vedtatt at barn, oppvekst- og bomiljø skal prioriteres i den videre utviklingen av Kristiansand inkludert Kvadraturen.

Basert på dette brevet med vedlegg samt de innspillene som allerede er gitt fra Tordenskjolds gate skole og Velforeningen til både Trafikksikkerhetsplanen og Gatebruksplanen, ber vi om at det snarest blir iverksatt tiltak for å gi tryggere skolevei for barna ved Tordenskjolds gate skole.

Vi, foreldre til barn ved Tordenskjolds gate, ber om fortgang i arbeidet med å sikre en tryggere skolevei for våre barn. Vi stiller oss til disposisjon for å bidra i denne prosessen.

Med vennlig hilsen

Terje Roland (sign.)
Leder av FAU ved Tordenskjolds gate skole

Ståle Selmer-Olsen (sign.)
FAU ved Tordenskjolds gate skole

Kopi:
Rektor Tordenskjolds gate skole
FAU Tordenskjolds gate skole
Posebyen Vel

Vedlegg:
Innspill fra foreldre i 2. trinn ved Tordenskjolds gate skole
Referat fra styremøte Tordenskjolds gate skole 1. november 2017

dok 48

Kristiansand 01.06.2023

Samfundets skole og menighet har følgende innspill til PLAN-20/00178-29

1.

Vi vil på det sterkeste anbefale at Holbergsgt ikke stenges for trafikk begge veier.

Å stenge utkjøringen fra Holbergsgt til Tordenskjoldsgt vil øke trafikken gjennom Kr IVs gt. betraktelig foran inngangen til skolen vår. Dette vil falle uheldig ut for elevenes sikkerhet da bussene henter dem der, og vi håper virkelig at kommunen tar hensyn til dette.

2.

Vi har et stort ønske om at noe utvidelsen av fortau også gjøres på siden mot våre bygg i Holbergsgt. 57, 59, og 61 pluss hjørnebygget med adresse kr IVs gt 65.

Ingeniørvesenet har også foreslått dette i sak (201601622-1) der det vises til "å ivareta universell utforming for brukere og de som beveger seg på fortauet".

Som ingeniørvesenet sier i sitt brev (første avsnitt under fortausutvidelser) så er det også her smalt og med lyktestolper, trapper som stikker ut fra byggene slik at det er vanskelig for dem å brøyte og strø, noe som gjør det vanskelig å holde åpent vinterstid. Vi har også flere utganger fra våre bygg her som fungerer som rømningsveier. Elever og ansatte fra vår skole bruker også denne siden av fortauet. En utvidelse som foreslått av ingeniørvesenet ville nok vært tilstrekkelig nok for at brøyting og strøing ville vært mye enklere her.

3.

Parkering – Mange plasser vil gå tapt.

Vi ønsker at så mange som mulig parkeringsplasser i området bevares. Det er viktig for vår virksomhet både på dagtid og kveldstid at det er muligheter for å parkere i nærområdet.

For Samfundets skole og Menighet

Lennart Dean

Driftleder

Kritian IVgate 65

4614 Kristiansand

tlf 92486821

2023012894-35

Høringsuttalelse Posebyen - parkeringsbestemmelser

Det vises til forslag til nye bestemmelser for Boligsone 1 – Posebyen.

Blå Kors Kristiansand ønsker å komme med sine innspill til dette forslaget.

Blå Kors Kristiansand ønsker ikke at det skal fjernes parkeringsplasser i Boligsone 1 i det omfanget som foreslås. Blå Kors forstår beboerne i Posebyen sitt behov for å finne egnet parkering nær sine boliger, men vil samtidig peke på at det i bysenteret som Posebyen er en del av er behov for et betydelig antall parkeringsplasser også for besøkende og ansatte i virksomheter og arbeidsplasser i området.

Som del av et bysentrum har Posebyen mange funksjoner utover å være et rent boligområde. Posebyen rommer en rekke religiøse forsamlingslokaler, små forretninger, kontorarbeidsplasser og andre virksomheter med ulike publikumsrettede funksjoner. Blå Kors er en type virksomhet som gjennom en uke har en rekke besøkende utenfra som i varierende grad trenger parkeringsplass. Selv om Blå Kors oppfordrer sine ansatte til å benytte gange, sykkel og kollektive transportmidler, vil det alltid være behov for å ha parkeringsmuligheter for de som av ulike grunner er avhengige av bil. Arbeidet til Blå Kors retter seg i stor grad mot barn og unge, rusavhengige og omfatter i tillegg et betydelig arbeid blant eldre. Mye av denne virksomheten benytter seg av de parkeringsmulighetene som finnes i gatene rundt lokalene i Gyldenløves gate. Blå Kors frykter at en vesentlig reduksjon av parkeringsmulighetene vil ramme virksomhetens utadrettede arbeid, da mye av denne virksomheten er avhengig av bil og parkeringsmuligheter.

Som en samfunnsengasjert aktør er Blå Kors opptatt av å spile på lag med myndighetene, og ser behovet for å ta vare på bymiljøet gjennom redusert bilbruk. Det er imidlertid viktig at dette balanseres slik at ikke de virksomhetene som i dag er i sentrum får så vanskelige vilkår med tanke på transport og parkering at alternativet blir utflytting fra sentrum til en mer perifer beliggenhet. Dette vil sannsynligvis øke transportbehovet og bilbruken, og samtidig gi samlet sett et dårligere tilbud for de som ikke har mulighet til å benytte egen bil. Blå Kors sin sentrale beliggenhet er av vesentlig betydning for å kunne benytte miljøvennlige transportmidler, men det må samtidig sikres at det er et minimum av parkeringsmuligheter nært virksomhetens lokaler av hensyn til den delen av virksomheten som vanskelig kan drives uten bruk av bil.

Vi oppfordrer derfor Kristiansand kommune til å se på reduksjonen av gjesteplasser på nytt, og sikre at Blå Kors og andre virksomheter i og nært Posebyen fortsatt kan ha nærparkeringsplasser for sine besøkende og egen virksomhet.

2023012894-28

Innsendt: 14.10.2023 23.34

Ref.nr: PCSSME

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson

☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening
998647347	Metodistkirken i norge kristiansand menighet

Postadresse	Postnr.	Poststed
Postboks 539	4665	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn
Solveig Alice	Skaara

Adresse	Postnr.	Poststed
Lohneveien 92	4642	Søgne

E-postadresse	Telefon
solveig_a_skaara@hotmail.com	40065722

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

KK067 Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser

Det gjelder:

☐ Innspill

☒ Høring

☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Metodistkirken ligger i Rådhusgt. 46 og er en liten, men viktig menighet i byen. Vi er en menighet for de ressurssvake, for de som faller utenfor andre steder. Det er både unge og eldre, flere som har vanskelig for å gå langt og trenger skyss. Det er ufattelig at kommunen velger bort så mange parkeringsplasser. Det begrenser og gjør det vanskelig for de mange menighetene i bydelen. Jeg regner med at de større menighetene sender inn høring og redegjør for sitt arbeid. Jeg er opptatt av tilgjengelighet for vår menighet når det gjelder parkering og også av hvordan byen og Posebyen skal møte innbyggernes behov. Alle våre medlemmer bor utenfor bykjernen og er avhengig av bil. Selv bor jeg i utkanten av Søgne, og det ikke er mulighet for buss. Til våre møter og gudstjenester er det som regel en del som skal tas med, blomster, kaker, presteklær osv., så å miste alle parkeringsplassene rundt kirken blir vanskelig for oss. Posebyen kunne sydet av liv, istedenfor blir den enda mer folketom. Og hvis vi regner med alt det positive menighetene bringer til byen på så mange måter, hadde jeg håpet at det kunne blitt lagt mer til rette. Ikke ta bort 147 parkeringsplasser.

Vedlegg

dok 47

Innsendt: 31.05.2023 21.28

Ref.nr: RYPRQW

[redacted]

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
990297290	Losje nr 39 sanden av fgdo	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Festningsgata 56	4614	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Truls Oddmar Adelsten	Aanonsen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Presteheia 70	4633	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
trulsaanonsen@gmail.com		40186620

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-2000178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Angående gatebruksplanen og reduksjon av parkeringsplasser i Posebyen

Selago og Sanden er to druidiske losjer med hovedsete i Festningsgata 56. Druidenes hus er et lokale som brukes fast av oss i losjene, flere underlosjer, pensjonistgrupper og dessuten en god del utleie.

For oss som arrangerer møter som i snitt har mellom 30 til 50 brukere, er det med parkering essensielt. Det er viktig at vi kan tilby medlemmer og gjester nærliggende parkeringsplasser.

Hver uke får vi normalt besøk av losjebrødre fra Mandal, Grimstad eller Arendal, i tillegg kommer også losjebrødre fra Rogaland og Telemark på besøk.

De største problema våre er tredelt

-mange av medlemmene våre er eldre

-besøkende har behov for å kunne parkere i nærheten av Druidenes hus

-det nærmeste parkeringshuset ligger i Slottet, som er godt over normal gangavstand

Det er få av våre medlemmer som bor i byen, i stedet holder de til på Hånes, Vågsbygd, Flekkerøy, Hellemyr, Søm og Tveit. For de fleste av dem er det upraktisk og umulig å sykle. Festningsgata og Tordenskjoldsgate er sterkt trafikkerte gater, og det finnes ikke parkeringsanlegg i umiddelbar nærhet. Derfor er vi avhengige av gateparkering.

Kristiansand kan ikke ensidig prioritere fotgjengere og syklister, for en levende by er avhengig av ei blanding av beboere og tilreisende som skaper trafikk til og fra. Da først er det en levende by.

Vi ber om at det antallet parkeringsplasser som antydes tatt bort – 145 – reduseres betydelig.

Kristiansand 21.5.2023

Erik Jahnsen, Styre leder Stiftelsen Druidenes Hus

Andreas Håland, Leder losje Selago

Truls Aanonsen, leder losje Sanden

Vedlegg

PLAN-20 00178 Gatebruksplanen Posebyen 2023.pdf

dok 60

[redacted]

Innsendt: 11.10.2023 11.00

Ref.nr: QJYFIX

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson

☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
976724003	Den evangelisk lutherske frikirke kristiansand menighet	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tollbodgata 64	4614	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Roald Sigurd	Fidje	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tryms Vei 9	4631	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
roald.fidje@gmail.com		90096350

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill

☐ Høring

☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Dette er et innspill fra Kristiansand Frikirke.

Å redusere antall parkeringsplasser i Posebyen vil ha en negativ innvirkning på fremkommelighet for våre møtedeltakere. Ja, mange kan ta buss men det er også mange som ikke bor i nærheten av buss og også er avhengig av bil for å komme fram. Dette gjelder mest for eldre og ikke minst barnefamilier. Å skulle gå fra parkeringshusene er langt å gå for mange. Vi ønsker å beholde så mye som mulig av gateparkering, spesielt om ettermiddager og søndager.

Vedlegg

2023012894 - 18

Innsendt: 12.10.2023 15.40

Ref.nr: VPGLON

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
976935632	Norkirken kristiansand	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
C/o thor erling holte	4634	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Kristian Jaklin	Lande	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Sjekteveien 11 B	4624	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
krlande@gmail.com		45224633

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Vi i Norkirken Kristiansand vil gjerne gi et kort innspill på forslaget om å fjerne parkeringsplasser og utvide tidspunkt for soneparkering til kl 21.00. Dette vil få stor innvirkning på det frivillige arbeidet vårt, det gjelder gudstjenester og samlinger for de ulike aldersgruppene i fellesskapet vårt. Det vil spesielt få påvirkning på barnefamilier som allerede kjenner på en presset økonomi, og de mange eldre med begrenset helse som er en del av menigheten vår. Spesielt for de eldre er fellesskapet en veldig viktig arena for å unngå ensomhet.

Vi er også bekymret for hvilke betydninger en slik endring vil få for vårt nystartede arbeid med å gjøre noe med følgende av barnefattigdom i Kvadraturen/Eg - området. I 2022 startet vi opp Dreieskiva Kafe og Fritidshus i Dronningensgate 67. Dreieskiva er i alle hovedsak drevet av frivillige, og for mange av dem er parkeringsplass i nærheten viktig for å få legge til rette for frivillig innsats i en ellers travel hverdag.

Skulle dette vedtaket gå gjennom er vi redd det vil gjøre det vanskeligere å rekruttere frivillige medarbeidere til et viktig arbeid, og vi er redd det vil gjøre at flere blir hjemme i stedet for å oppsøke fellesskap med andre.

Mvh
Kristian Lande, pastor i Norkirken Kristiansand

2023012894-20

Innsendt: 13.10.2023 09.17

Ref.nr: DEIAKB

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
971428287	Filadelfia	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Dronningens gate 91	4608	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Frode	Daland	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Breimyråsen 7	4628	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
frode.daland@mac.com		98268454

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

På vegne av Filadelfia ønsker vi å komme med en tilbakemelding på høring "Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen" med saksnummer 2023012894-1 og videre "Posebyen - Boligsone 1 - høring av bestemmelser" med saksnummer 2023012894-3.

Som en organisasjon som i betydelig grad tilrettelegger for frivillighet, inkludering og integrering ser vi på forslaget om å i praksis fjerne hele 147 parkeringsplasser i sonen rundt lokalene vi disponerer, som et skritt i feil retning. Vi har gjennom mange år hatt et godt samarbeid med Kristiansand kommune og opplever fremdeles god støtte og forståelse for arbeidet vi gjør.

Det meste av vår virksomhet foregår på ettermiddager og helger, så derfor har nåværende parkeringsløsning fungert tilfredstillende når det har vært mulig å parkere etter kl. 17:00 mandag-lørdag og hele søndag. Selv om det til tider kan være svært vanskelig å finne ledig parkeringsplass også i disse tidsrommene, har det i hvertfall gjort det mulig for våre mer enn 200 frivillige medarbeidere å parkere. Vi har også omkring 1000 besøkende i løpet av en uke som også benytter parkeringsplasser i sonen.

Filadelfia driver et aktivt og inkluderende arbeid for barn og unge som et rusfritt alternativ, med trygge eldre

ungdommer og voksne frivillige ledere. Vi driver også arbeid rettet mot mennesker med særskilte behov, avlastningstilbud for barn og ungdom, integreringsarbeid med mennesker fra flere kulturer og verdensdeler, eldrearbeid med tilrettelagte turer og sosiale samlinger som et bidrag for å hindre ensomhet, ukentlig matutdeling til omkring 160 familier, samt botilbud og ettervern for tidligere rusmisbrukere.

Vi har noen ansatte som koordinerer det meste av virksomheten, men hovedvekten av våre medarbeidere består av frivillige som ikke har andre parkeringstilbud i nærheten. I tillegg til det som er nevnt over kommer mer tradisjonell kirkelig aktivitet som gudstjenester og alternativ til konfirmasjon m.v.

Vårt ønske er å kunne fortsette å være en bidragsyter i kommunen, skape trygge treffpunkt for barn, junior og ungdom i sentrum, legge til rette for sosiale og inkluderende treffpunkt for alle - inkludert mennesker med handicap. En situasjon hvor parkeringsplasser fjernes og ikke erstattes av andre parkeringsmuligheter på tilsvarende vilkår i nærheten, vil heller svekke denne muligheten.

Om Kristiansand kommune fremdeles ønsker at denne delen av sentrum skal være en plass for det vi har nevnt over, så er vårt håp og store ønske at parkeringsmulighetene ikke begrenses mer enn hva de allerede er i denne delen av kvadraturen. Mange av våre frivillige medarbeidere og deltakere vil ikke ha anledning til å parkere i et anlegg mange kvartaler unna, og det er ikke heldig for frivilligheten om de i tillegg må betale for parkering for å kunne være med å hjelpe andre.

Vedlegg

2023012894 - 23

Innsendt: 13.10.2023 15.18

Ref.nr: MWVBFV

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
913078217	Puls norge stavanger	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Kirkebakken 34	4012	Stavanger

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Joachim	Tengesdal	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Revemyrknausen 21	4625	Flekkerøy
E-postadresse		**Telefon**
joachim.tengesdal@gmail.com		41277664

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Innspill til høringen i saken om: Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen.

- Innspill til høring 15 oktober 2023
- Saksnr: 2023012894-1
- Saksbehandler: Gro Kathrine Solås

Vi er en av 11 forsamlinger i posebyen som er oppriktig bekymret for fremtidig aktivitet i Posebyen og i våre trossamfunn. Vårt ukentlig arbeid med barn, ungdommer og eldre spesielt. Det er disse som kommer til å bli hardest rammet hvis forslaget om å fjerne parkeringsplasser og utvide soneparkeringen til kl 21:00 blir vedtatt og gjennomført.

I vårt fellesskap kommer det reisende fra Søgne, Dvergsnes, Tømmertø, Birkeland, Lillesand, Nodeland, Flekkerøy og omegn. Unge og eldre som ikke kan ta buss på grunn av alder og helse, og fordi bussdekningen ikke er god nok alle steder.

Å parkere i parkeringshus eller på andre siden av festningsgata er for langt for flere å gå. Inklusivt søndager så

estimeres det at bortimot tusen mennesker er innom de ulike trossamfunnene i posebyen i løpet av en uke. Å avvikle 147 parkeringsplasser i dette området vil bare flytte parkeringsproblemet som alt er tilstede til ett annet sted i Kristiansand sentrum.

Trossamfunnene i posebyen har stor positiv påvirkning i lokalsamfunnet og trenger parkeringsplassene som er i dag. Vi hjelper barn og unge, jobber aktivt for å møte utenforskap i byen, driver med sosial hjelp til de trengende i samfunnet.
Hvis dette forslaget går igjennom, vil vi bli tvunget til å legge flere av våre aktiviteter ut av sentrum. Og det er det siste vi ønsker å gjøre.

Mvh
Joachim Tengesdal Pastor Puls Kristiansand

Vedlegg
Soneparkering Posebyen Puls Kristiansand.pdf

Puls Kristiansand

Innspill til høringen i saken om: Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen.

- Innspill til høring 15 oktober 2023
- Saksnr: 2023012894-1
- Saksbehandler: Gro Kathrine Solås

Vi er en av 11 forsamlinger i posebyen som er oppriktig bekymret for fremtidig aktivitet i Posebyen og i våre trossamfunn. Vårt ukentlig arbeid med barn, ungdommer og eldre spesielt. Det er disse som kommer til å bli hardest rammet hvis forslaget om å fjerne parkeringsplasser og utvide soneparkeringen til kl 21:00 blir vedtatt og gjennomført.

I vårt fellesskap kommer det reisende fra Søgne, Dvergsnes, Tømmertø, Birkeland, Lillesand, Nodeland, Flekkerøy og omegn. Unge og eldre som ikke kan ta buss på grunn av alder og helse, og fordi bussdekningen ikke er god nok alle steder.

Å parkere i parkeringshus eller på andre siden av festningsgata er for langt for flere å gå. Inklusivt søndager så estimeres det at bortimot tusen mennesker er innom de ulike trossamfunnene i posebyen i løpet av en uke. Å avvikle 147 parkeringsplasser i dette området vil bare flytte parkeringsproblemet som alt er tilstede til ett annet sted i Kristiansand sentrum.

Trossamfunnene i posebyen har stor positiv påvirkning i lokalsamfunnet og trenger parkeringsplassene som er i dag. Vi hjelper barn og unge, jobber aktivt for å møte utenforskap i byen, driver med sosial hjelp til de trengende i samfunnet.

Hvis dette forslaget går igjennom, vil vi bli tvunget til å legge flere av våre aktiviteter ut av sentrum. Og det er det siste vi ønsker å gjøre.

Mvh

Joachim Tengesdal

Pastor Puls Kristiansand

2023012894 - 24

Innsendt: 14.10.2023 12.15

Ref.nr: ZWYKWZ

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
820202422	Madhuset as	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Elvegata 11a	4608	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Tor Marius	Markussen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Svarttjønnheia 169	4645	Nodeland
E-postadresse		**Telefon**
tm_markussen@hotmail.com		41560346

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Vedrørende sak om parkeringsplass i Posebyen – Boligsone 1

KRS LIVE er en del av, og driftes i sin helhet av Madhuset AS, og derfor er det på vegne av virksomheten Madhuset AS vi sender dette innspillet.

KRS LIVE (tidl. Q42) ligger i krysset Elvegata/Dronningensgate, nær ved Posebyen. Vi er kjent som landsdelens største kongressenter med plass til opptil 1300 personer på konferanser, og enda flere på konserter. Samtidig er vi stor leverandør av mindre selskaper til blant annet private sammenkomster som minnestund, bryllup og konfirmasjon. Arrangementer på huset har aktivitet både på dagtid og ettermiddag/kveld, både hverdag, helger og i ferier.

Det er viktig for oss å påpeke hvor viktig det er med tilstrekkelig bra tilkomst og parkeringsplasser i nærheten av vårt senter videre i fremtiden. I dag oppleves det svært vanskelig å finne p-plass på gateplan i kvartalene rundt oss, og det er ikke like høy tetthet av p-hus eller parkeringsplasser på gatenivå, som på vestsiden av Kvadraturen. I tillegg er det ikke godt tilrettelagt for HC-parkering på vår side av byen, noe som gjør det vanskelig for arrangørene og publikum å komme til oss, dersom dette er et viktig moment for å velge oss som leverandør av kurs & konferanse.

Et annet moment til dette med parkering og tilkomst, er at Agder Fylkeskommune har planer om å gjøre

Dronningensgate om til kollektivgate, sammen med Tollbodgata. Dette kan forverre muligheten for gjester og publikum som kommer utenfra med bil, og arrangører som trenger god logistikk med tanke på lasting/lossing med trailer og lastebil.
Vi må i sammenheng med dette få legge til at vi naturligvis alltid oppfordrer arrangører og våre gjester til å benytte seg av kollektivtransport dersom det er mulig, men vi vet alle at det fremdeles er det stort behov for å bruke bil.

Vi mener det er viktig for hele Kristiansand at KRS LIVE ikke bare er attraktive som konferansesenter, kulturell storstue og nasjonal scene, men at det også er et sted som er enkelt å komme til. Manglende parkeringsplasser må ikke være til hinder for vår drift og utvikling, som tross alt har store ringvirkninger for både hotell- og reiselivsnæringen, næringslivet generelt og kommunen som sådan.

Håper dette innspillet tas med i vurderingen og at BSU tenker på konsekvensene for vårt kongressenter i forbindelse med parkering i Kvadraturen.

Med vennlig hilsen
KRS LIVE – en del av Madhuset

Line J. Byremo Tor Marius Markussen
Daglig leder Salgs- og markedssjef
W: www.krslive / www.madhuset.no
T: +47 415 60 346
E: post@krslive.no

Vedlegg
Vedrørende sak om parkeringsplass i Posebyen.docx

14.10.2023

KRS LIVE

Vedrørende sak om parkeringsplass i Posebyen – Boligsone 1

KRS LIVE er en del av, og driftes i sin helhet av Madhuset AS, og derfor er det på vegne av virksomheten Madhuset AS vi sender dette innspillet.

KRS LIVE (tidl. Q42) ligger i krysset Elvegata/Dronningensgate, nær ved Posebyen. Vi er kjent som landsdelens største kongressenter med plass til opptil 1300 personer på konferanser, og enda flere på konserter. Samtidig er vi stor leverandør av mindre selskaper til blant annet private sammenkomster som minnestund, bryllup og konfirmasjon. Arrangementer på huset har aktivitet både på dagtid og ettermiddag/kveld, både hverdag, helger og i ferier.

Det er viktig for oss å påpeke hvor viktig det er med tilstrekkelig bra tilkomst og parkeringsplasser i nærheten av vårt senter videre i fremtiden. I dag oppleves det svært vanskelig å finne p-plass på gateplan i kvartalene rundt oss, og det er ikke like høy tetthet av p-hus eller parkeringsplasser på gatenivå, som på vestsiden av Kvadraturen. I tillegg er det ikke godt tilrettelagt for HC-parkering på vår side av byen, noe som gjør det vanskelig for arrangørene og publikum å komme til oss, dersom dette er et viktig moment for å velge oss som leverandør av kurs & konferanse.

Et annet moment til dette med parkering og tilkomst, er at Agder Fylkeskommune har planer om å gjøre Dronningensgate om til kollektivgate, sammen med Tollbodgata. Dette kan forverre muligheten for gjester og publikum som kommer utenfra med bil, og arrangører som trenger god logistikk med tanke på lasting/lossing med trailer og lastebil.

Vi må i sammenheng med dette få legge til at vi naturligvis alltid oppfordrer arrangører og våre gjester til å benytte seg av kollektivtransport dersom det er mulig, men vi vet alle at det fremdeles er det stort behov for å bruke bil.

Vi mener det er viktig for hele Kristiansand at KRS LIVE ikke bare er attraktive som konferansesenter, kulturell storstue og nasjonal scene, men at det også er et sted som er enkelt å komme til. Manglende parkeringsplasser må ikke være til hinder for vår drift og utvikling, som tross alt har store ringvirkninger for både hotell- og reiselivsnæringen, næringslivet generelt og kommunen som sådan.

Håper dette innspillet tas med i vurderingen og at BSU tenker på konsekvensene for vårt kongressenter i forbindelse med parkering i Kvadraturen.

Med vennlig hilsen
KRS LIVE – en del av Madhuset

Line J. Byremo
Daglig leder

Tor Marius Markussen
Salgs- og markedssjef

W: www.krslive / www.madhuset.no
T: +47 415 60 346
E: post@krslive.no

dok 57 + 58

202301289 4-13

Felles innspill fra næringsdrivende i Posebyen for boligsone 1

Parkering:

1. Vi ønsker 3 timers parkering slik det er i dag.

2. Vi trenger nok parkeringsplasser til kundene/klientene våre, i høringsforslaget vil næringsdrivende i Posebyen miste 145 parkeringsplasser. Her føles det som om kommunen vil presse næringsdrivende ut av Posebyen. I en krevende tid med stor konkurranse fra andre aktører med lettere tilgang til parkering, risikerer vi å miste næringsgrunnlaget.
Vårt forslag er at parkeringsplassene benyttes av både bosone og avgift samtidig, dette vil være en rettferdig og enkel fordeling av plassene som i Bosone 4. Besøkende betaler for sin parkering via automat eller app, mens beboere må kjøpe bosonekort. Utenfor tidsbegrensningen for parkeringen kan alle parkere gratis.

Slik systemet er i dag, er som oftest bosoneplassene tomme på dagtid og avgiftsparkeringen fulle, dette vil man unngå med Bosone 4 parkering.
Bosoneskilting er i tillegg svært komplisert for kunder å forstå. Som næringsdrivende får vi utallige henvendelser fra klienter som må veiledes hvor man trygt kan parkere uten å få parkeringsbot og fra de som allerede har fått bot. Det å dele parkeringsplassene vil være en mer oversiktlig løsning som vil skape mindre forvirring.
Forslaget gir fortsatt mulighet for håndverkere å parkere for å utføre jobb.

Dersom vi deler plassene (bosone 4), vil også det være lettere for besøkende til beboere i Posebyen å finne seg en parkeringsplass.

3. For lite kundeparkering i Holbergs gate mellom Tordenskjolds gate og Henrik Wergelands gate. I dag er det 8 avgifts- og 8 bosone plasser mellom Tordenskjolds gate og Kr.4des gate. I forslag skal disse fjernes. Og 8 avgifts- + 8 bosone plasser mellom kr 4des gate og Henrik Wergelands gate, Disse foreslås redusert til 3 avgifts- og 3 bosone plasser

Disse 3 plassene skal deles mellom:
Hjelp oss å hjelpe
Fixarium
Klipp & Sånn
Tannlege Røisland & Merde
Eko Market
Atlas Massage
3 tomme Næringslokaler
Besøkende til 147 boenheter

Trafikkstyring

4. Vi ønsker minst mulig endring av kjøremønsteret i Posebyen, det er viktig at det er lett å komme seg inn i Posebyen, ellers vil vi miste vårt næringsgrunnlag.

-En endring kjøremønster med enveisregulering av Holbergs gate/Tordenskjoldsgt, vil føre til mer trafikk i andre gater, da det p.d.d er få innkjøringer til Posebyen. Dette er naturlig innkjøring til 8 næringslokaler, 147 boenheter og samfunnet skole.
Vi foreslår i stedet at det lages fartsdumper eller innsnevringer for å regulere trafikken og gjøre det tryggere for myke trafikanter.

-En annen faktor for å unngå gjennomkjøring i Holbergsgt, er å effektivisere lysreguleringen i Festningsgt, slik som det er nå, er det ikke optimalt med for mye venting ved lyskryss.

-Rådhusgt
For å redusere trafikken i Rådhusgata, foreslår vi heller at den enveisreguleres med kjøreretning Elvegt-Festningsgata, gjerne med fartsdumper. Vi foreslår at parkeringsplasser i Rådhusgata opprettholdes som nå.

Tilrettelegging for gående og syklende
5. Vi ønsker at kommunen tilrettelegger for flere gående og syklende, samtidig som området kobles til resten av byen på en god måte. Det er stort behov for sykkelplasser som kan låses slik at kunder tør å sette fra seg syklene. I tillegg vil dette være et bra tiltak for å få flere til å sykle.

HC parkering
7. Det er ikke behov for ytterligere HC parkering, da få av pasientene har HC kort, og de som har HC kort, kan bruke normale parkeringsplasser.

Innspill fra næringsdrivende i Posebyen:

Gunn Kvivik, eier av klinikken Sørlandets Osteopatiske Senter DA, Holbergsgate 28 (hjørnet Rådhus/Holbergsgt).
Det å kunne ha en klinikk i en slik historisk og vakker bydel med enkel tilgang til parkering, var hovedgrunnen til at jeg valgte å kjøpe bygget i 2005. Jeg arbeider som fysioterapeut og osteopat og har i den forbindelse fått innvilget to HCP plasser foran klinikken. Det er imidlertid bare en svært liten andel av pasientene som har HCP. Vi har svært mange pasienter med funksjonsnedsettelser, både eldre og yngre med vond rygg og/eller dårlig til bens. En ytterligere forverring vil være om vinteren med snø og glatt is.

Vi er 5 medarbeidere på fulltid og trenger 10 avgifts parkeringsplasser til våre pasienter. Til tross for at vi nå har ca. 30 parkeringsplasser nær klinikken, klager pasienter over at det til tider er vanskelig å finne parkering. Ser at i forslaget for fordeling, vil det være igjen 7 avgifts parkeringsplasser (mellom Gyldenløvesgt og Tollbodgt) som skal fordeles på begravelsesbyrået Alfa & Omega, klinikken og ellers besøkende. Det sier seg selv at det er altfor lite kapasitet for kundeparkering og jeg risikerer å måtte flytte klinikken.

Merete Kvevik, eier av blomsterbutikken Annemone Blomster, Rådhusgaten 55 (hjørnet Rådhusgate/ Kronprinsensgate). Jeg er også eier av lokalet. Butikken har eksistert i posebyen i over 60 år. Vi har dermed mange eldre kunder som har brukt oss gjennom mange år. Mange av disse kundene er dårlige til beins, og er dermed avhengig av muligheten til å parkere like ved. For butikken sin videre eksistens er vi avhengig av parkering, og lett tilgang til butikken.

Vi er per dags dato 8 ansatte, noen heltid og andre på deltid. Jeg syntes det hadde vært en meget god løsning å få innvilget bosone 4, samt ha tilgang på to 15 minutters kundeparkeringer like utenfor blomsterbutikken. For at alle oss som driver næring i posebyen skal ha en fremtid, er vi avhengig av å få gjennom en god løsning på parkering.

Elisabeth Myrre Randøy, eier av Møbelverkstedet, Henrik Wergelands Gate 84. Startet verksted i Skippergata 67, Flyttet til Henrik Wergelands Gate 84 i 2007. Grunnen til at jeg valgte å flytte verkstedet var at parkeringen i Skippergate ble fjernet, og som møbeltapetserer er jeg helt avhengig av at kundene kan komme til med bil.

Silje Rønnevig, eier av Klipp & sånn, Holbergsgt 62c. Bedriften etablert i 2004. Godt innarbeidet i Posebyen, Mye av kundegrunnlaget er bygget på lett tilgjengelighet og parkering i nærheten. Tilbakemeldinger fra kundegruppen er at dette er en stor fordel i en bransje med mange konkurrenter. I 2015 var det et stort grave prosjekt i krysset Kr.4 des/Holbergs gt. Dette førte til at flere kunder uteble,da det ble for komplisert å komme frem. Skal det fortsatt være næring i Holbergsgate må tilgjengeligheten og parkeringsmulighetene opprettholdes.

Ingrid Straumsnes, Tannlege Røisland og Merde AS, Holbergsgt 54. Vi er en tannklinikk som har drevet i Kvadraturen i 23 år, de siste 13 i Holbergs Gate 54. Det er viktig for videre drift at pasienter som trenger parkeringsplass med forutsigbarhet kan finne det i åpningstiden 8-16. Mange av de som bor i nærområdet sykler eller går, og mange tar bussen, men for en stor gruppe er det nødvendig å komme til tannbehandling med bil, og parkere i nærheten (f.eks gamle, syke, uføre, folk som går til tannlegen i arbeidstida og må være raske, eldre som ikke tør å gå på glatta osv)

Dersom kuttene i parkeringsplasser blir så store som det skisseres kan det få store konsekvenser for vår lille bedrift. Det er allerede stor konkurranse i bransjen, og pasientene vil kanskje trekkes mot store tannklinikker utenfor bykjernen der det er lett å komme med bil.

Hvis flere av våre pasienter skal klare å ta seg til klinikken uten bil må det foreligge alternative transportmuligheter; f.eks gratis elektrisk minibuss som går i ring fra busstasjonen og opp i Posebyen minst hvert 15 min. Kollektivtilbudet bør være på plass samtidig som parkeringsplasser fjernes, ellers blir det svært lite næringsdrift i Posebyen i fremtiden. Solide sykkelstativ er etterspurt av de som sykler.

Espen Isak Egeland, Alpha & Omega begravelsesbyrå AS, Rådhusgata 42.

Bedriften har i dag 2 biler og 6 ansatte (hel/deltid).

Det er allerede meget tungvint og utfordrende både å bo og drive næring i Rådhusgata og Posebyen. Både når det gjelder privat besøk, vareleveranser og kundeparkering. Den nye planen med fjerning av 145 gateparkeringsplasser synes dessverre ytterligere å forsterke dette negativt.

Vi trenger parkering i gata, både til privat næring. Det grønne skiftet og kommunale planer synes helt å overse dette. Vi og våre behov synes å ofres på det grønne skiftes alter.

Svein Arild Andås, Andås Begravelsesbyrå, Elvegata 15. Som næringsdrivende har vi behov for kundeparkering på dagtid. 09.00 – 15.00. Når det gjelder bosone i posebyen, kan dette forbedres ved at parkering på dagtid blir mulig for andre enn beboere.

Store deler av beboerne er på jobb på dagtid og bruker bil. Derfor er det få biler parkert på dagtid, og kan benyttes som kundeparkering i gatene der det er bedrifter. Dette behovet opplever vi stadig, men det er i dag også stadige misforståelser om parkeringsforbudet fordi gaten ofte er så godt som tom for biler. (Elvegata).

Terje Soltveit, Norlock, Skippergata 93 har utarbeidet punktene under: helhetlig byplan, varelevering og parkering.

Norlock har daglig ca 50-60 kundebesøk i butikken, stort sett for å hente nøkler mm. En stor del av disse kundene bor utenfor normal gangavstand til butikken, og er avhengig av enten biltransport eller offentlig transport. Da offentlig transport inn til Posebyen er så å si ikke eksisterende, er våre besøkende kunder avhengig av egen bil.
Vi betjener også svært mange vaktmester- og forvaltningsselskap, som heller ikke er tjent med å gå mellom de ulike oppdragene sine. Parkeringssituasjonen i Holbergs Gate/ Skippergata er på sitt beste mangelfull; de fire parkeringsplassene i Skippergata er pt nesten alltid fulle, og vi opplever at våre kunder må enten parkere i bosone-parkering; med fare for å pådra seg bot; eller lete kjører Posebyen rundt for å finne parkering innen rimelig nærhet. Utover dette har Norlock også egne montører 8-12 i tallet bare på lås og beslag, som betjener ulike oppdrag byen rundt; de har også en utfordrende situasjon med å finne egnet parkering når de skal hente varer til sine oppdrag.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering
Forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Mange byer har for stort fokus på forskjønning framfor byutvikling. I den nye gatebruksplanen fratas næringsdrivende i Posebyen 145 parkeringsplasser, dette kan knekke solide bedrifter som i årevis har gitt liv til Posebyen. Vi er ulike næringsdrivende i Posebyen som har snakket sammen og har med våre 8 bedrifter, litt over 50 ansatte og en samlet årlig omsetning på over 60 millioner. Vi leverer varer, tjenester og helsehjelp til byens befolkning, skattepenger til kommunen og skaper arbeidsplasser. Handel er næringen som skaper flest arbeidsplasser i landet, har dere tatt hensyn til dette i den nye gatebruksplanen?? Ønsker vi en museums lignende bydel uten næring?? Her er våre felles innsigelser til til den nye gatebruksplanen:

Helhetlig byplan

Vi er kritiske til å stenge hele eller deler av området for biltrafikk, og etterlyser en samordnet plan for byutvikling, før nye «park planer» og omlegging av trafikken. En lett tilgjengelig by er med på å sikre miljø, byliv og arbeidsplasser. Ved å planlegge og styre byen godt, kan Posebyen i Kristiansand bli en skikkelig vekstimpuls for hele byen, uten å «museums-legge» denne delen av Kristiansand.

Vi trenger mer enn noen gang en aktiv og forutsigbar sentrumspolitikk som prioriterer bykjernen som næringsarena for handel, service og gode opplevelser. I en slik planlegging er adkomst/ tilgjengelighet, parkering, tilførselsveier og offentlig kommunikasjon viktig å diskutere.

Forslaget om å legge trafikken rundt Posebyen (inkludert enveiskjøring eller delvis stengning av Holbergs Gate) vil kunne gi negative følger for arbeidsplass-utviklingen i Posebyen og berørte områder. Det kan bidra til mer byspredning og biltrafikk totalt sett. Dermed mer klimagassutslipp. Noe som i så fall vil være stikk i strid med intensjonen om en grønn og bærekraftig utvikling, som vi alle ønsker oss.

Vi har en rekke eksempler på at infrastruktur og tilgjengelighet er avgjørende for hvor næringsliv og offentlige etater velger å etablere seg – og hvordan dette påvirker bruken av byen. Lett tilgjengelighet vektlegges høyt både av innbyggere og næringslivet. Dette er også viktig å ha med seg i tankene når kommunen vil legge til rette for kaffebarer og uteservering i Posebyhaven.

I tillegg er trenden at sentrum generelt taper markedsandeler til bilbaserte handelsområder, så som Sørlandsparken. Ikke gjør det enda enklere for våre kunder å velge oss bort på grunn

av vanskelig tilgjengelighet. Ifølge erfaringer fra næringslivet andre steder som har vært gjennom lignende prosesser, bekrefter at det er særdeles vanskelig å forutsi hvordan en trafikkomlegging vil påvirke byen vår, annet enn i negativ retning for handelsstanden.

Vårt primære standpunkt er å utsette planene for omlegging av trafikken inn og ut av Posebyen inntil det foreligger en samordnet masterplan for byutviklingen. Vi trenger en felles strategi som inkluderer smarte tiltak for transport, velferd og miljø - og som legger til rette for flere arbeidsplasser. Det er få ting som påvirker samfunnet vårt så mye som hvordan vi velger å bygge byen vår.

Det Kristiansand imidlertid mangler er en helhetlig byplan med konkrete tiltak, som angir hva vi vil med byen vår framover. Fellesnevneren for pulserende byer er at de er tette og kompakte, med rom for gode opplevelser. Det handler om jobber, god tilgjengelighet og et blomstrende kulturliv, og ikke minst om et sentrum hvor offentlige og private virksomheter vil etablere seg og vokse. Dersom vi samlokaliserer mennesker og tilbud vil flere komme etter. Tilbud følger etterspørsel.

Noen politikere tenker kanskje at mindre styring og styringssignaler er bra for næringslivet. At politiske saker bør behandles enkeltvis og uavhengig av planer og tidligere vedtak. Vi tror det er motsatt. Vi trenger mer politikk som gir forutsigbarhet.

Vi kan vel fastslå at innspillene fra Posebyen vel i 2019, har i stor grad har lagt løpet for utarbeidelsen av foreslåtte Gatebruksplan for Posebyen. Det undrer oss at ikke lokalt næringsliv har vært invitert til å komme med innspill før dette forslaget var utarbeidet?

Hvor faktabasert er innspillene til Posebyen Vel?
Har det vært foretatt tellinger av elever på vei til skolen? Fotgjengere? Tellinger og fastsettelse om det er «letekjøring»/ trafikktelling av gjennomkjøring i de ulike gatene?
Vi som har virke i Posebyen har rimelig god kontroll på både elever og trafikk som ikke er naturlig i området. Vi kjenner oss ikke igjen i hele den historien Posebyen Vel forteller her. Snarere tvert i mot; det må være betryggende å vite at det finnes folk som driver næring, som følger med på hva som skjer ute i gatene også.

Vi har alle ønske om å bo, leve, arbeide og å kunne spasere rundt i trygge omgivelser. På den andre siden; bosettingspolitikken til Kristiansand Kommune er ikke veldig behjelpelig med å fostre trygghet i dette området. Vi som driver næring i Holbergsgate er stadig vitne til ulike hendelser, både sent og tidlig, hvor både politi, brann og helse er tilkalt. Vi har tilfeller hvor beboere i kommunale leiligheter utagerer, og skaper frykt både hos barn på vei til skolen, og hos andre som befinner seg i Posebyen.

Vi ser at kompleksiteten i forbindelse med utarbeidelsen av den nye gatebruksplanen er stor, det er mange ulike interesser som skal ivaretas, og planene må være fleksible for å kunne møte endringer underveis. Samtidig bør framtiden handle om å skape nye arbeidsplasser. Uten arbeid, ingen by. Da har vi et godt grunnlag for å ta vare på menneskene som bor og virker her, inkludert den kommunale lommeboka.

Varelevering

Blant de næringsdrivende er det stor forskjell på hvor hyppig de får varelevering. Blant dagligvarebutikkene og butikker med ferskvarer, er det varelevering flere ganger om dagen, både med større lastebiler og med vare- og personbiler. Andre butikker har rundt én leveranse i uka, mens mindre virksomheter kan ha leveranse enda sjeldnere. De

næringsdrivendes vurdering av forholdene for varelevering er sterkt avhengig av virksomhetenes behov og lokalisering i gata. Flere butikker har flere vareleveranser om dagen på paller. Disse opplever at forholdene for varelevering i Holbergsgate fungerer dårlig.

Tidspunktet for varelevering er i de aller fleste tilfeller mellom 07.00 og 15.00. Det er relativt få leveranser tidlig på morgenen og ingen av de næringsdrivende opplyser om at de mottar vareleveranse før klokken 07.00. De fleste vare- leveranser skjer derfor i tidsrommet mellom klokka 10.00 og 15.00. Det betyr at varelevering i mindre grad er til sjenanse for beboere hvis disse er på jobb, skole eller andre gjøremål utenfor sine boliger på dagtid. Varelevering kommer i en heller liten grad i konflikt med beboernes nattparkering.

De fleste næringsdrivende med regelmessige leveranser av varer vurderer forholdene for varelevering som dårlig. Nesten alle disse virksomhetene har fått klager fra leverandører om dårlige leveringsforhold i Holbergsgate/ Rådhusgata.
Klagene gjelder særlig:

- For dårlig plass ved butikken/virksomheten
- Stopp forbudt skilt
- For lang vei til lomme for varelevering
- Feilparkerte biler som hindrer tilgang til butikken
- Dårlig snømåking som hindrer varelevering fra lommer

Flere butikkeiere viser til at varelevering ofte tar lengre tid, slik at leverandørene får bøter for å ha stoppet for lenge i parkering forbudt-soner. De næringsdrivende peker på at parkeringsvaktene er raske med å gi bøter. Parkeringsreglene håndheves ved skjønn. Dette kan skape usikkerhet blant de næringsdrivende om hvor lenge det er tillatt å stanse i parkering forbudt sonen. De får også raskt bøter når de må levere fra fortauet, for eksempel i tilfeller hvor privatbiler parkerer i parkering forbudt soner. Dette fører til stress blant leverandørene. En næringsdrivende viser til at det ofte kan være nødvendig å være to personer i varebilen for å unngå å bli bøtelagt. Flere av de intervjuede viser til at få parkeringsplasser i området fører til at privatbiler ofte feilparkerer i soner som brukes til varelevering.

Parkering

De fleste næringsdrivende antar at en stor del kunder bruker bil, og at disse er en viktig kundegruppe. For noen av butikkene (dagligvare) angis det at kundene fra utenfor Kristiansand og omlandet ofte kjøper store varer og varepartier som krever biltransport. Rundt halvparten av de spurte næringsdrivende mener at det må gjennomføres spesielle tiltak for å forbedre parkeringssituasjonen i Holbergsgate.

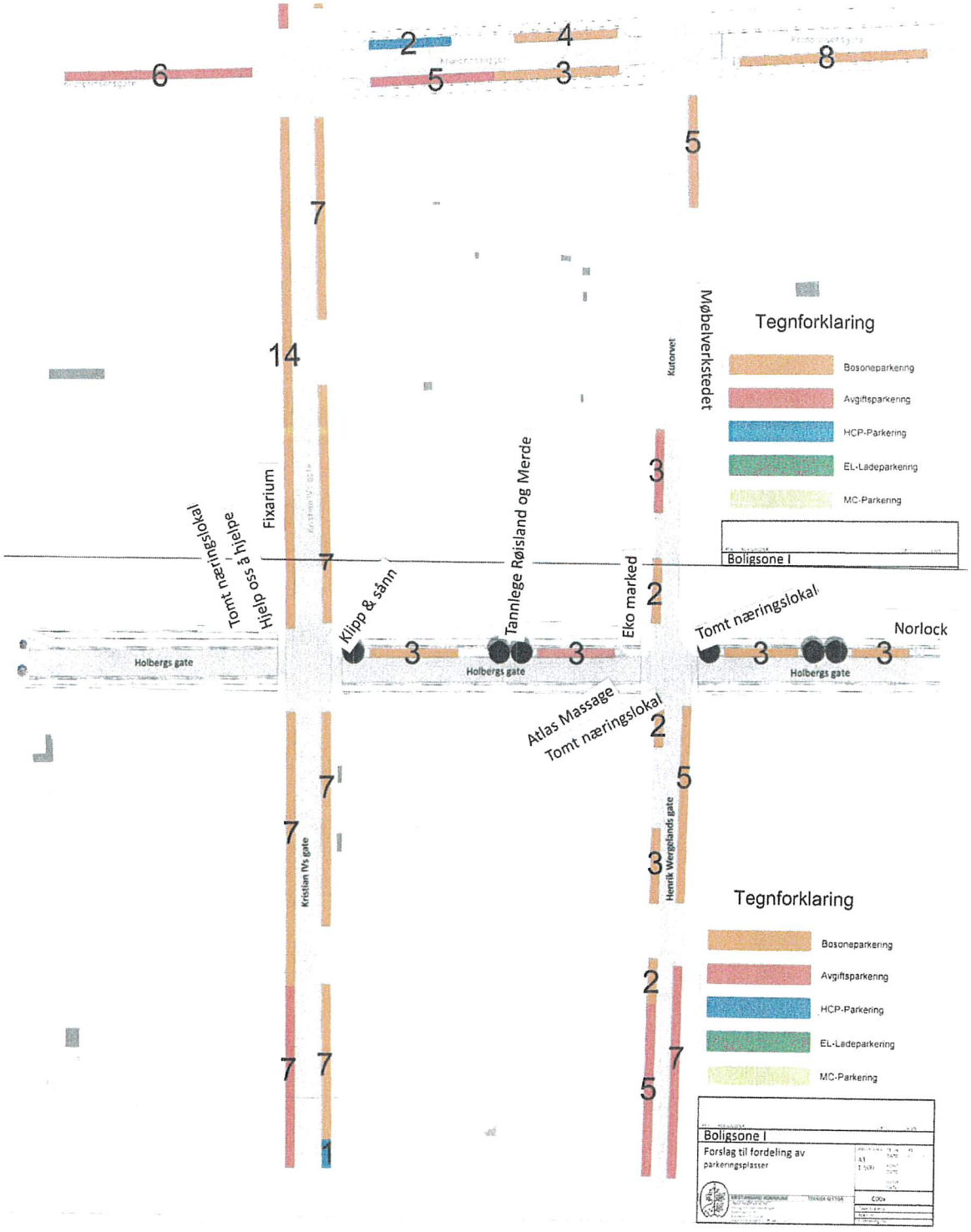
Blant forslagene er:

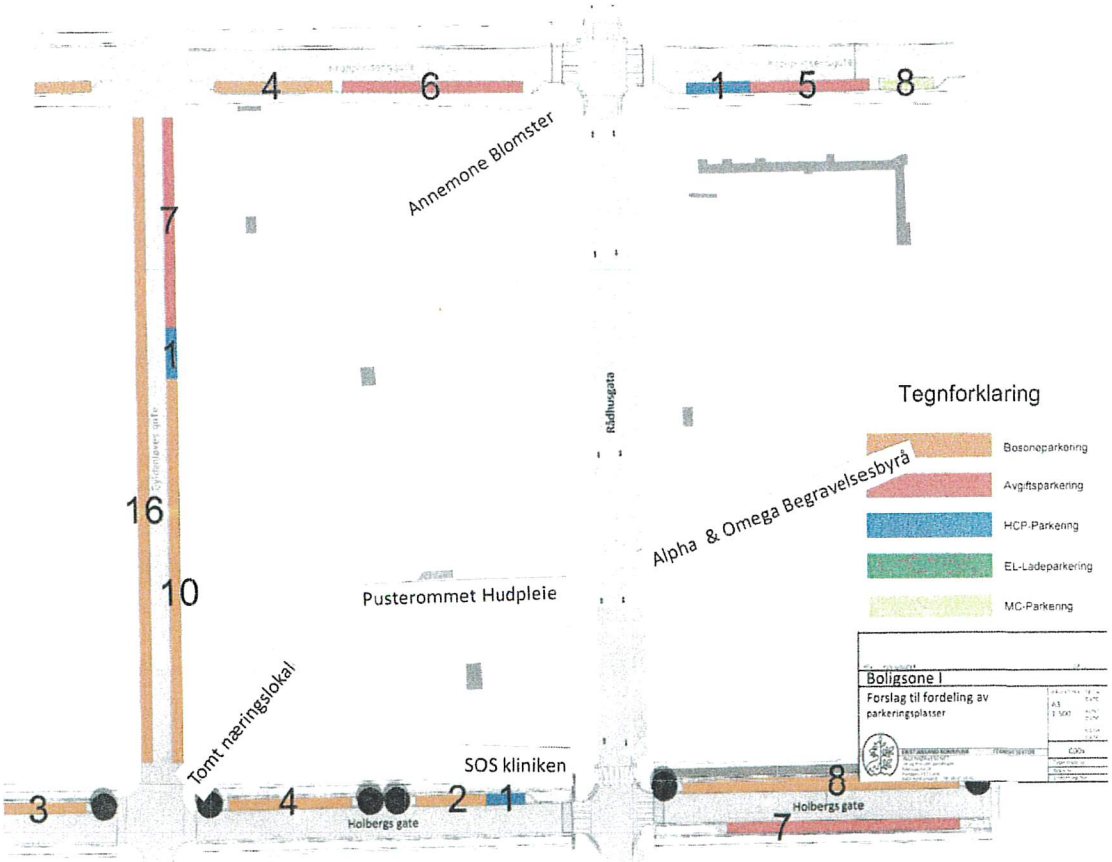
- Flere kundeparkeringsplasser på dagtid i form av p-plasser mot avgift, gjerne som bosone 4
- Noe flere parkeringsplasser rundt butikkene
- Parkeringshus i området
- Mer fleksibel skjønnsutøvelse fra parkeringsvaktene
- Andre avbøtende tiltak kan innebære flere parkeringssoner (korttid- og llangtidsparkering) og gratis parkering med tidsbegrensning.

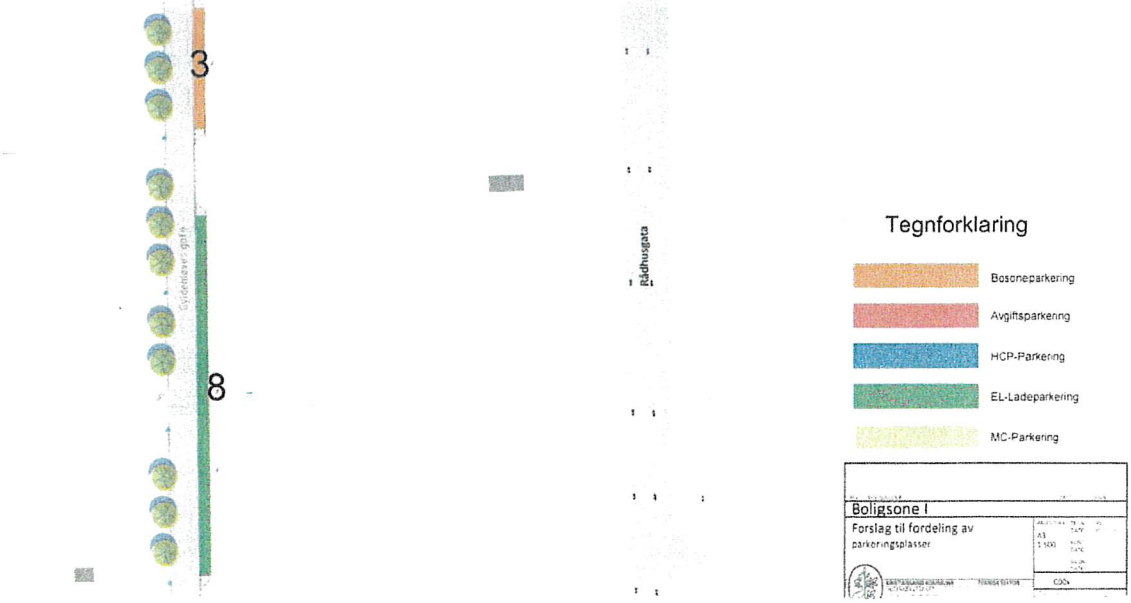
Å fjerne parkeringsplasser virker direkte næringsfiendtlig for oss som ønsker å yte god kundeservice anno 2023 og fremover.
Noen av de næringsdrivende viser til at kundene kan oppfatte det som negativt når de må betale parkeringsavgift for å handle inn, men de fleste var av den oppfatning at flere plasser for avgiftsparkering vil være en forbedring i forhold til dagens situasjon.

Vi trenger mer enn noen gang en aktiv og forutsigbar sentrumspolitikk som prioriterer bykjernen som næringsarena for handel, service og gode opplevelser. I en slik planlegging er adkomst/ tilgjengelighet, parkering, tilførselsveier og offentlig kommunikasjon viktig å diskutere.
Det er viktig å poengtere at vi ønsker byutvikling, vi ønsker å trygge våre arbeidsplasser og vi ønsker å fortsette å gi våre kunder upåklagelig service i Posebyen. Like viktig er det at dette kan gjøres med forutsigbarhet for vår fremtid som næringsdrivende.

Foretak	Årlig omsetning	Etablert	I Posebyen	Ansatte
Klipp og Sånn	1 200 000,00		2004	1
Tannlegene Røisland & Merde	6 100 000,00	2000	2010	4
Sørlandet Osteopatiske Senter DA	4 000 000,00	2000	2005	5
Andås Begravelsesbyrå	16 186 000,00			13
Alpha & Omega Begravelsesbyrå AS	5 000 000,00			5
Annemone Blomster	6 000 000,00	1960	1960	6
Møbelverkstedet Elisabeth Myrre Randøy	1 000 000,00	1995 Skippergata 67	2007 Hw.Gt 84	3
Norlock AS hvorav Skippergata forestår ca	25 000 000,00	2002 Rådhusgata, 2012 i Skippergata		12++
Tilsammen	64 486 000			49


Tegnforklaring
Bosoneparkering
Avgiftsparkering
HCP-Parkering
EL-Ladeparkering
MC-Parkering
Boligsone I
Møbelverkstedet
Kutorvet
Fixarium
Tomt næringslokal
Hjelp oss å hjelpe
Klipp & sånn
Tannlege Røisland og Merde
Eko marked
Tomt næringslokal
Norlock
Holbergs gate
Atlas Massage
Tomt næringslokal
Kristian IV's gate
Henrik Wergelands gate
Tegnforklaring
Bosoneparkering
Avgiftsparkering
HCP-Parkering
EL-Ladeparkering
MC-Parkering
Boligsone I
Forslag til fordeling av
parkeringsplasser


4
6
1
5
8
Annemone Blomster
7
1
16
10
Rådhusgata
Alpha & Omega Begravelsesbyrå
Pusterommet Hudpleie
Tomt næringslokal
SOS kliniken
3
4
2
1
Holbergs gate
8
7
Holbergs gate
Tegnforklaring
Bosoneparkering
Avgiftsparkering
HCP-Parkering
EL-Ladeparkering
MC-Parkering
Boligsone I
Forslag til fordeling av parkeringsplasser


3
Rådhusgata
8
Tegnforklaring
Bosoneparkering
Avgiftsparkering
HCP-Parkering
EL-Ladeparkering
MC-Parkering
Boligsone I
Forslag til fordeling av parkeringsplasser

Holbergsgate mellom Tordenskiolds gt og Kristian 4drs gate.

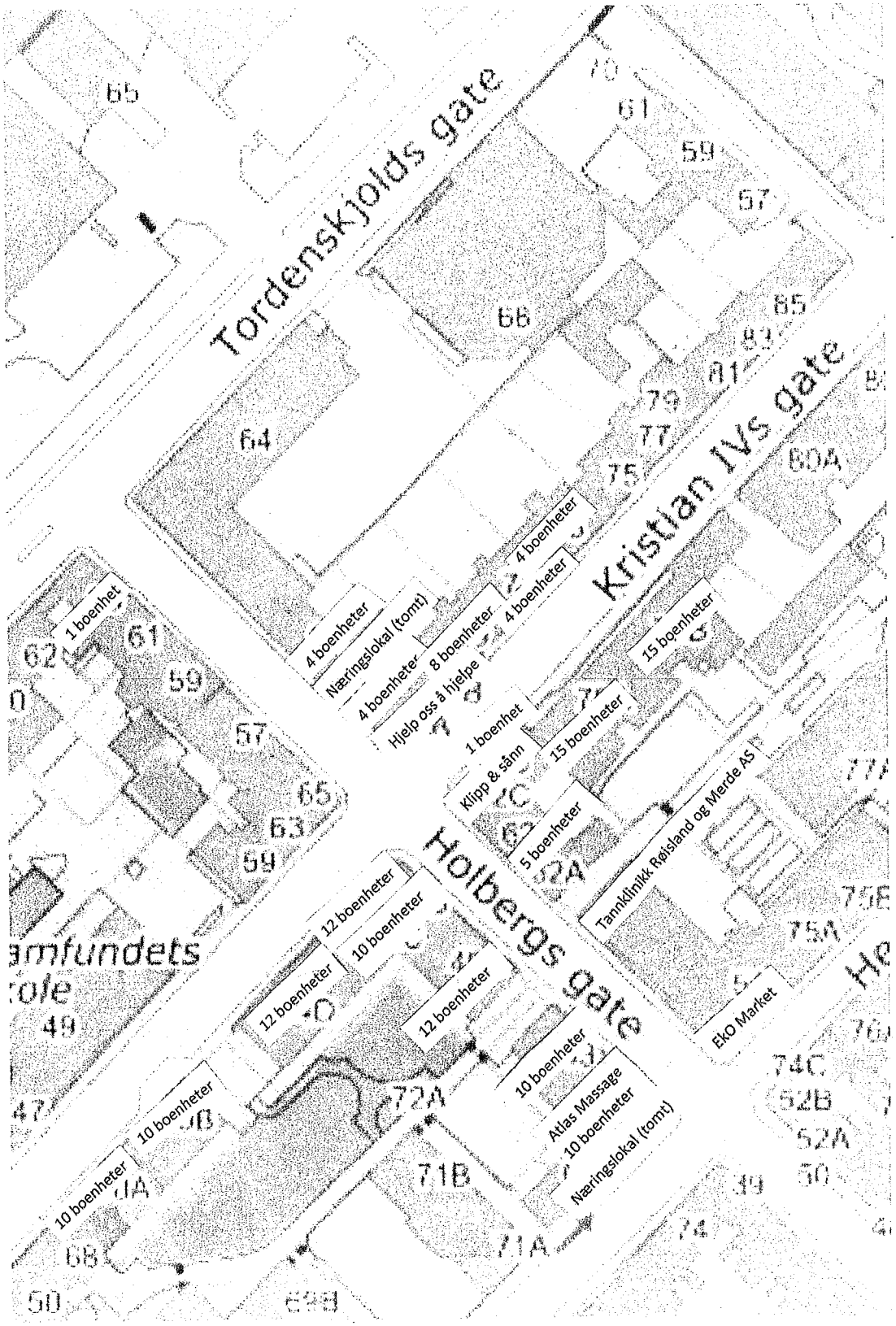
Avgiftsplasser på venstre side og bosone på høyre

5. september 2023 12:24 Rediger

22. september 2023 15:37 Rediger

Bosone plasser i Kristian 4 des mellom Holbergsgate og kronprinsengate

5. september 2023 12:20 Rediger


Tordenskjolds gate
Kristian IVs gate
Holbergs gate
1 boenhet
4 boenheter
Næringslokal (tomt)
4 boenheter
8 boenheter
Hjelp oss å hjelpe
4 boenheter
4 boenheter
1 boenhet
Klipp & sånn
15 boenheter
15 boenheter
5 boenheter
Tannklinikk Røisland og Merde AS
EkO Market
12 boenheter
10 boenheter
12 boenheter
12 boenheter
10 boenheter
10 boenheter
10 boenheter
Atlas Massage
10 boenheter
Næringslokal (tomt)

dok 42

From: "Tom Lundahl" <tl@lexowsafety.no>
Sent: Wed, 12 Apr 2023 18:47:11 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: gatebruksplan for posebyen

Emne: gatebruksplan for posebyen

Gyldenløves gate 31
Lexow Safety AS har blitt varslet om en regulering ang parkering i «posebyen».
Dette innebærer at all parkering i gateplan skal fjernes inkludert foran Lexow Safety AS (adykk)
Lexow Safety AS leverer utstyr innen sportsdykking , profesjonell dykking, bekledning, pustesystemer til bruk under vann og samt mot brann (røyk).
Kursing innen sportsdykking og førstehjelp.
Bedriften har etablert seg som lokal butikk i 2004, og idag blitt en av markedslederne i Norge med lokale kunder til alle brannetater og forsvaret.
Butikken består av butikk, lager og verksted for reparasjon av utstyr til bruk innen dykking i vann og røyk.

Bedriften har ingen forurensning. Det er fokus på miljø hvor firmabiler er byttet ut med elektrisk, investert i strømreduserende tiltak, belysning byttet ut med LED/spare lamper.

Fjerning av parkering utenfor butikken vil skape en del problemer da mye av utstyret er tungt.
Vi har kunder som både leverer og henter dykke flasker hver dag. Ser her en økt risiko ifb med dette. En dykker flaske er en flaske i stål/kompositt som inneholder komprimert luft ,for pusteluft under vann, opp mot 300 bars trykk. Flaskene bør fraktes kortest mulig avstand. I dag kan kunder parkere like utenfor butikken; en kunde som må bære både flaske og bly over lengre avstand vil gi økt risiko for at noe inntreffer underveis. Flaskene er underlagt strengt reglement (arbeidstilsynet) på både bruk og vedlikehold. Nettopp grunnet et svært høyt trykk.
Et typisk komplett sett for dykking som vi ukentlig mottar for vedlikehold har en vekt på opp mot 50 – 60 kg.
Vi er produsenter av blylodd. Ikke uvanlig vi får bestillinger til leverandører på 1000 kg. Dette vil være umulig å laste på bil uten hjelpemiddel og umiddelbar nærhet til transport.
Varelevering – stort sett varemottak og sendinger hver dag opp til pallestørrelser.
Kunder til butikken består av vanlige biler til lastebil (varetransport) til kunder innen brannvesenet som kommer med utrykningskjøretøy.

Jeg ønsker derfor å vite litt om hvordan det er best å klage på forslaget/ komme med innsigelse?
I det minste ha en kort tids sone foran butikken.
Gaten er en av de bredeste med fortau og parkering på begge sider i dag. Ligger i «ytterkant» av posebyen nesten på hjørnet av Festninge gaten.

Med vennlig hilsen/best regards
Lexow Safety AS

Tom Vanderheyden-Lundahl
Daglig Leder

dok 54

From: "Svein Arild Andås" <svein.arild@andas.no>
Sent: Mon, 2 Oct 2023 12:34:11 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: innspill til gatebruksplan for Posebyen/ forslag til endring av bestemmelser for bosone 1

Hei.
Takk for muligheten til fortsatt innspill.

Vi har innspill til gatebruksplanen for Posebyen.

1. Når det gjelder forslaget om å gjøre Holbergsgate enveiskjørt, så er det er godt forslag. Innkjøring i Holbergsgate fra Tordenskjoldagate er med å gjøre trafikkbildet uoversiktlig og bråkete både for biler og fotgjengere, og inviterer til alternativ kjøring fremfor å følge hovedåren inn i byen; Festningsgaten.

Men dersom innkjøring i posebyen stenges fra Holbergsgate foreslår vi å gjøre adkomst til denne øvre delen av byen bedre fra Festningsgata.
Ikke med lyskryss men mulighet for å også kunne svinge til venstre fra Festningsgata i de øverste kryssene, og de øvrige vegkryss lettere.

2. Når det gjelder bosone i posebyen så kan dette forbedres ved at parkering på dagtid blir mulig for andre enn beboere.

Store deler av beboerne er på jobb på dagtid og bruker bil. Derfor er det få biler parkert på dagtid, og kan benyttes som kundeparkering i de gater der det er bedrifter. Dette behovet opplever vi stadig, men det er i dag også stadige misforståelser om parkeringsforbudet fordi gaten ofte er så godt som tom for biler. (Elvegata).
Forslag;: Parkering tillatt mellom 09.00 og 15.00, (og ev. etter 18.00 slik som i dag.)

Vennlig hilsen

Svein Arild Andås
Daglig leder
M: 916 41 207
svein.a@andas.no

HEDER | ANDÅS BEGRAVELSESBYRÅ

Elvegata 15, 4614 Kristiansand. Kontortelefon: 38 17 74 50 post@andas.no www.andas.no

dok 64

Kvadraturen Gårdeierforening

KVADRATUREN
MER Å BY PÅ

Kvadraturen Gårdeierforening AS
Kvadraturen i Kristiansand AS (Kvadraturforeningen)

Kristiansand 15. oktober 2023

Høring:
Gatebruksplan for Posebyen
Posebyen – Boligsone 1, høring av bestemmelser

Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen representerer 40 gårdeiere og 280 virksomheter innen handel, servering, opplevelser, tjenesteyting og service i Kristiansand sentrum.

Vår felles målsetting er å bidra til å opprettholde og videreutvikle Kvadraturen som Sørlandets mest attraktive bysentrum for drift og etablering av detaljhandel, servering, opplevelser og kontorarbeidsplasser.

For at Kristiansand skal lykkes med et levende og attraktivt bysentrum er vi avhengig av følgende:
(prioritert rekkefølge)

1. Arbeidsplasser og boliger i sentrum (kritisk masse)
2. Stabil brukergruppe (jevnlig besøkende – størrelse innbyggertall omland)
3. Gjester (yrkestrafikk, kurs/konferanse, turister)

Vi har forståelse for at kommunen ønsker utarbeide en plan for å forbedre trafikksikkerhet og bomiljøet, samt styrke identitet og kulturhistoriske verdier i Posebyen.

Vårt viktigste innspill er det må tilrettelegges for parkeringsplasser for innbyggere i Posebyen for å gjøre denne delen av byen attraktiv for en variert innbyggersammensetning. I tillegg er vi tydelige på at det må stilles krav til finansiering tiltak som en del av rekkefølgebestemmelser for iverksetting. Dette redegjør vi for under eget punkt.

Det er nærliggende å tenke at alle som bor i byen har all sin daglige aktivitet innenfor gang-, sykkel og kollektivavstand. Slik er det naturligvis ikke, og det er heller ikke et ønske om at dette skal være en begrensende rammebetingelse for valg om å bo i Posebyen.

Hvis man ønsker å beholde barnefamilier i Kvadraturen, og at eldre som bor i byen skal bo hjemme lengre, eller at innbyggere med ulike bevegelsesbegrensninger som gjør at man er avhengig av bil skal kunne bo i Posebyen, bør gatene i Posebyen også ha plass til parkering og biltrafikk. Store deler av Posebyen verneverdig, noe som gir svært begrensede muligheter for å bygge ut parkering under bakken. Dette er et hensyn som må vektlegges ekstra når man gjør vurderinger på fjerning av gateparkering i denne delen av sentrum.

Kvadraturen Gårdeierforening

KVADRATUREN
MER Å BY PÅ

Innspill rekkefølgebestemmelse:
Bilen er, enten man liker det eller ikke, også en viktig del av bylivet. Gatene fylles ikke automatisk med liv og røre ved at man fjerner bilene. Vi har dessverre flere eksempler i sentrum hvor man har fjernet gateparkering uten å følge opp med tiltakene som var ment for å skape det nye bymiljøet.

Før ombygging av gateløp (inklusiv fjerning av eventuelle parkeringsplasser) iverksettes, må det stilles rekkefølgekrav om at det er fattet politiske vedtak for midler til gjennomføring av tiltak for opparbeiding av gateløpet i sin helhet slik det er planlagt.

Iverksetting eventuell fjerning av parkingsplasser eller andre tiltak som begrenser tilgjengelighet i Posebyen, må **først** komme som en konsekvens av at man har påstartet og fått fullfinansiert det arbeidet som skal munne ut i fullstendig ferdigstilling av plan for nytt gateløp.

Parkering i City-delen og Posebyen i Kvadraturen må sees i sammenheng
Samtidig må det påpekes at det i dag er stort press på parkering i bysentrum og sentrumsnære områder som en konsekvens av en generell restriktiv parkeringspolitikk i sentrum:

Begrensninger på parkering i City-delen gir økt press i Posebyen
Fjerning av gateparkering i City-delen av Kvadraturen har delvis blitt kompensert gjennom mulighet for parkering i parkeringsanlegg i privat og offentlig regi, men kapasiteten på «faste parkeringsplasser» i parkeringsanlegg er nå sprengt. Etterspørsel etter leie av faste parkeringsplasser er langt høyere enn tilbudet. Dette driver prisen opp, samt legger ytterligere press på korttidsparkering for gjester, besøkende og handlende kunder. Begrenset mulighet for parkering bidrar til å svekke Kvadraturens konkurransekraft for etablering av nye kontorarbeidsplasser. Det bidrar også til konkurransevridning for handel i sentrum til fordel for kjøpesenter utenfor bysentrum som tilbyr gratis parkering med stor kapasitet.

Restriksjoner arealutnyttelse under bakken gir økt press i Posebyen
Ved utbygging av kvartaler i sentrum må det tillates full utnyttelse til parkering i areal under bakken for å bidra til å redusere press på parkeringskapasitet for å møte dagens og fremtidig behov og etterspørsel fra gjester, besøkende og handlende kunder for parkering i byen.

Man må i byen se på tilgjengelighet under ett: ønsker vi at Kvadraturen skal være en attraktiv regionhovedstad med et levende byliv må det tilrettelegges for parkering for fastboende, besøkende, frivillighet og næringsliv.

Med hilsen

Kvadraturen Gårdeierforening

KVADRATUREN
MER Å BY PÅ

Heidi Sørvig (sign.)
Daglig leder Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen

dok 65

Kvadraturen er byens eldste og største kulturminne – og bør være en organisme man skal kunne bevege seg fritt og puste i.

I dag oppleves Festningsgata som en kile som deler Kvadraturen. Festningsgata bør endre status fra å være en Fylkesvei med stengsler til å bli en kommunal miljøgate hvor trafikken beveger seg på forgjengers premisser. Solsiden av Festningsgata kunne bli transformert på gateplan for å gi plass til restauranter, butikker og byliv.

Forslag til Festningsgata Allé – sett mot Posebyen. Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt

Ved å redusere gata fra fire til tre felt vil dette kunne bli en løsning som gir mye tilbake. Kryss gis nytt bygulv som signaliserer at man beveger seg over en gangsone.

Festningsgata Allé – sett mot Baneheia. Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt

I mange europeisk byer med historisk sentrum benyttes nå et grep som kalles «shared space» - delt rom. Målet med delte rom er å skape et mer menneskesentrisk og tryggere bymiljø ved å fremme en følelse av delt ansvar blant alle brukere. Denne tilnærmingen har blitt tatt i bruk i forskjellige byer over hele verden som et middel for å redusere ulykker, forbedre trafikkflyten og skape mer levende, fotgjengervennlige gatebilder.

Det kan være spesielt effektivt i områder med lav trafikk, hvor det legges vekt på å skape et sted for mennesker fremfor bare en rute for kjøretøy. Man ivaretar behov for bil, men farten reduseres til gangfart på et bygulv med materialbruk som gir naturlige ledelinjer. Det utfordrer oss til å lese byen framfor skilt. Jeremy Clarkson i Top Gear hadde ingen tro på konseptet da ha ble forespeilet løsningen og utbrøt «we're all going to die". Vel – delt rom handler mer om bare trafikksikkerhet og fart, det handler også om deltagelse i byens rom og opplevelse av tilhørighet via materialbruk, øyekontakt, estetikk og kunst i det offentlige rom.

Eksempel fra Elwick Road, Ashford, England. Foto: Turkington Martin ltd

Parkering i delt rom er begrenset til et minimum for å ivareta universell utforming. Adkomst med bil og vareleveranser anses som nødvendig blodtilførsel til organismen – men på fotgjengers premisser. I et folkehelseperspektiv anses dette som verdifullt.

Torvet foreslås videreført over Festningsgata på lignende vis med steinarbeid som signaliserer at her krysser man et offentlig rom.

Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate utformet etter prinsippet om Shared Space - som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven.

Posebyen har mange spennende byrom, smau og naturlige åpne plasser. Parkeringsplasser som står tomme etter kirketid og ettermiddager bør bli sambruksarealer.

Festningsgata Allé/Kristian IV's gate som miljøgate Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt

Kristian IV gate foreslås oppgradert til miljøgate som krysser Festningsgate med materiale som forbinder sentrum med det flotte som skjer rundt Posebyhaven

Kristians IV's gate som miljøgate, sambruksareal med Posebyhaven og Ekserserhuset.
Illustrasjon: Geir Andersen, sivilarkitekt

Åpne plasser burde gitt en materialbruk som ivaretar taktilitet og estetiske opplevelser – ikke asfalt.
La Kvadraturen bli en utfordring for intelligens – ikke en fornærmelse.

dok 66

Innsendt: 13.10.2023 13.24

Ref.nr: XQERHV

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
995126141	Svaberg arkitektur og plan as	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3a	4639	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Geir	Andersen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3 A	4639	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
geirandersen1967@gmail.com		92291411

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Bilde viser Festningsgata som kommunal vei hvor stengsler for kryssing er fjernet til fordel for lysregulert fotgjengerovergang til Kristian IV's gate og brosteinsflater i øvrige kryss. Kristian IV's gate blir endret i tråd med prinsnipp om "shared space" og knytter Posebyhaven til city. Bildet viser også Festningsgata som 3-feltsvei for å muliggjøre byliv langs solsiden av Festningsgata.

Vedlegg

Kristian IV gate og Festningsgata Allé.jpg

GATE MILJØGATE
KRISTIAN IV GATE MILJØGAT
FESTNINGSGATA ALLE
BROSTEIN

dok 67

Innsendt: 13.10.2023 13.28

Ref.nr: WOHFBU

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
995126141	Svaberg arkitektur og plan as	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3a	4639	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Geir	Andersen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3 A	4639	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
geirandersen1967@gmail.com		92291411

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

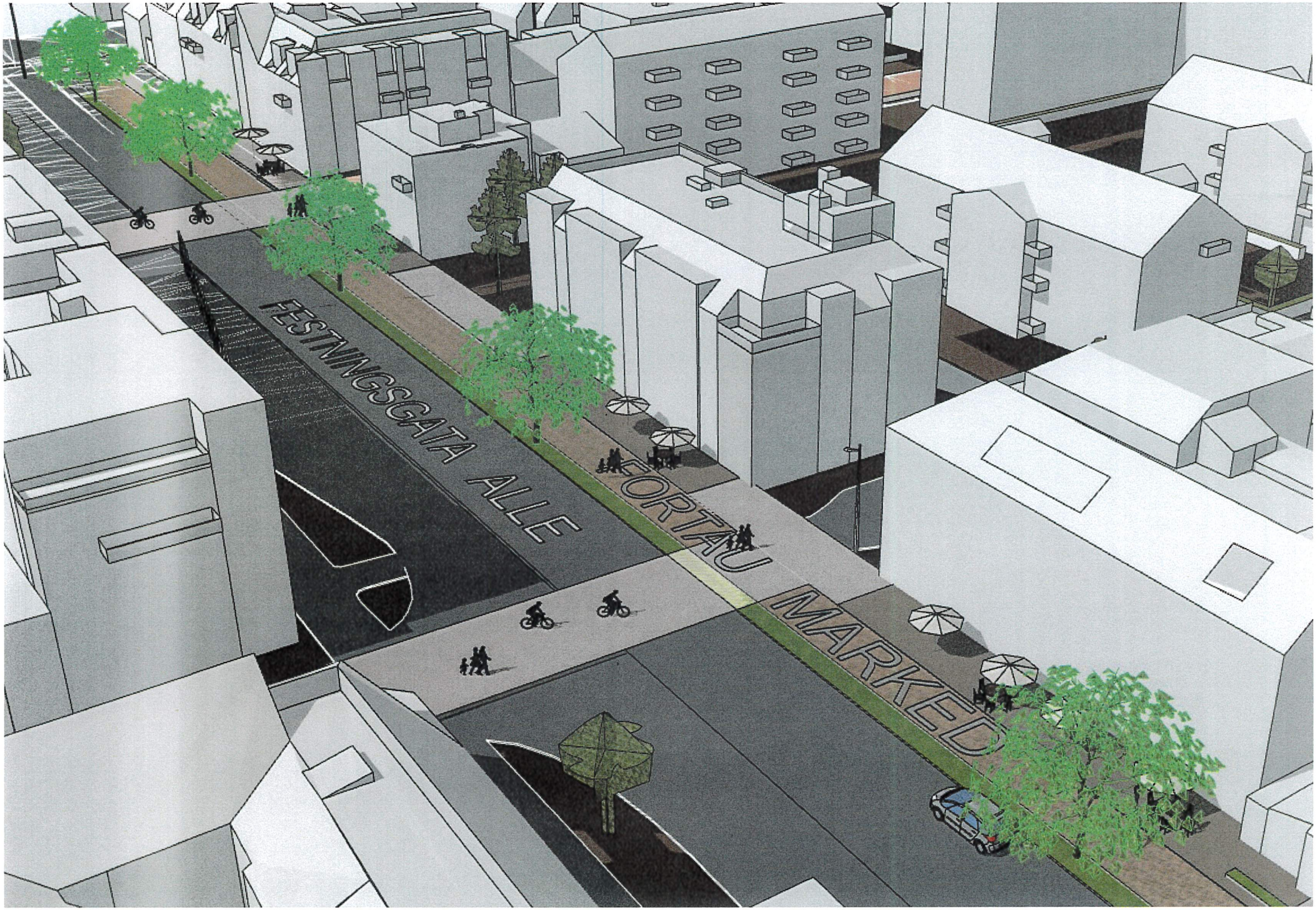
☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Bilde viser Festningsgata utformet som en allé med utvidet fortau for restuaranter, hager og uteliv langs solsiden av Festningsgata. Fire felt er redusert til tre felt, to inn i byen og ett ut av byen. Endret materialbruk inviterer til kryssing av Festningsgata for myke trafikanter. Binder Posebyen sammen med resten av Kvadraturen.

Vedlegg

Festningsgata sett mot POSEBYEN, solsiden.jpg


FESTNINGSGATA ALLE
FORTAU
MARKED

dok 68

Innsendt: 13.10.2023 13.30

Ref.nr: ZXPHYY

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson
☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
995126141	Svaberg arkitektur og plan as	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3a	4639	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Geir	Andersen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3 A	4639	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
geirandersen1967@gmail.com		92291411

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Bilde viser Festningsgata utformet som en allé med utvidet fortau for restauranter, hager og uteliv langs solsiden av Festningsgata. Fire felt er redusert til tre felt, to inn i byen og ett ut av byen. Endret materialbruk inviterer til kryssing av Festningsgata for myke trafikanter. Binder Posebyen sammen med resten av Kvadraturen.

Vedlegg

Festningsgata sett mot Baneheia, solsiden.jpg

FESTNINGSGATA

dok 69

Innsendt: 13.10.2023 13.34

Ref.nr: HSUUUY

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☐ Privatperson

☒ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Org.nr.	Bedrift/Lag/Forening	
995126141	Svaberg arkitektur og plan as	
Postadresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3a	4639	Kristiansand s

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Geir	Andersen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Tømmerstien 3 A	4639	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
geirandersen1967@gmail.com		92291411

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill

☐ Høring

☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Kristian IV's gate endres til miljøgate etter prinsippene for "shared space" . Stengsler i Festningsgata fjernes til fordel for lysregulert kryssing av Festningsgata, for myke trafikanter.

Vedlegg

Kristian IV gate, sett mot Festningsgata.jpg

FESTNINGSGATA
MILJØGATE
MILJØGATE
KRISTIAN IV GATE
SAMBRUK
EKSERSERHUSET
POSEBYHAVEN

dok 43

From: "Rune Rokseth" <runerokseth@gmail.com>
Sent: Wed, 26 Apr 2023 08:37:50 +0200
To: "Elin Aabel Bergland" <Elin.Aabel.Bergland@kristiansand.kommune.no>
Subject: Gatebruksplan Posebyen - innspill til høringsrunde

Hei, sameiet i Holbergsgate 54 ønsker atter en gang å tillegge som før følgende i saken:

1. For å lette ut/innkjøring til garasjeport i Henrik Wergelandsgate er det påkrevd for oss å få redusert parkering rundt utkjørsel på gatenivå. Gateløpet her er jo det smaleste veistykket i hele kvadraturen og skaper store problemer for inn/utkjøring for 24 biler i parkeringskjeller særlig på vinterstid.

2. Sameiet er bekymret for begrensede parkeringsmuligheter for næringsseksjonene våre. Vi oppfordrer derfor kommunen til å planlegge tilstrekkelige tidsavgrensede kundeparkeringer både i H. w. gate og Holbergsgate.

På vegne av Sameiet
MVH Rune Rokseth, driftsleder 90854011

dok 45

[redacted]

Innsendt: 24.05.2023 16.16

Ref.nr: XVSBWC

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Tom Kjetil	Murberg	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Kronprinsens Gate 26	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
lille5mann@gmail.com		98464990

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

Plan-20/00178

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Styret for Sameiet Kronprinsens gate 26 vedtok på sitt styremøte den 19.04 -23 følgende høringsuttalelse til Gatebruksplanen for Posebyen. Styret er bekymret over forslaget om at 27 parkeringsplasser forsvinner i vår sone. Vi forventer at bosoneparkeringen opprettholdes.

På vegne av Styret for Sameiet Kronprinsens gate 26

Tom Kjetil Murberg
styremedlem

Vedlegg

2023012894 - 34

Tilsvar fra Al Kristian 4.des gate 82 Borettslag org. nr. 956 252 334.

- Bosoneparkering utvides til fra kl. 0800 til 2100. Dette støtter vi.
  Bosoneparkeringen tenker vi også må gjelde på søndager. I dag opphører bosoneparkeringen kl. 1700. Vi som jobber og betaler for bosoneparkeringen, risikerer at det ikke er ledige plasser i området når vi kommer hjem. I og med kommunen tar bort så pass mange parkeringsplasser, vil vi nok merke en økning av parkeringer også i vårt område. Derfor må det sikres i planen at det er bosoneplasser nok til beboerne i Posebyen.
  Vi er fornøyd med at det bevares en del avgiftsplasser til besøkende- både private og til næring. Vi tenker at det også forsøksvis kunne gis beboerne mulighet for å kjøp av gjesteplasser ved behov, for eksempel via app.
- HC-plasser: Vi støtter forslaget fra kommunen om 6HC plasser, og så må behovet etter prøveperiode evalueres.
- Utleiebiler / bildelingsordning. Vi mener disse må parkere på lik linje som øvrige i boområdene. Vi tenker at det i Kronprinsensgate mellom Kr IVs gate og Tordenskioldsgate: Må anlegges korttidsparkering for varelevering og parkering til butikkene. Hvis det uansett blir parkeringsfrisone, foreslår vi at det området anlegges som en slags gatetun som innbyder til sosiale fellesskaper, med for eksempel. Byhage, buske, benker.
- Ladeplasser: Vi ser ikke hvor disse er tiltenkt. Vi skjønner ikke hvorfor det skal bygges egne ladeplasser i boområdet. Det finnes ladestasjoner. En annen ide kan være, at det finnes noen prioriterte plasser til elbiler i p- husene i området. Det slik at elbileiere på skift får anledning til å parkere der. P-plasser som kan bookes via app, for de som trenger å lade der noen timer.
- Om fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløvsgate mellom Holbergsgate og Elvegate, med sikte på gatetun her: Vi tenker at det i så fall må bli en prøve ordning. Og igjen tenker vi at det her kan tenkes gatetun der innbyder til trygge fellesskaper med noen benker, busker, byhage.

Mvh Kari Birkeland

2023012894-46

From: "Bernt Dag Ravnevand" <berntdag@mac.com>
Sent: Tue, 14 Nov 2023 06:24:41 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Fwd: Informasjon om boligsoneparkering 2024.

Hei

Viser til brev og dialog med Parkeringsenheten, og beskjed om å kontakte dere med våre spørsmål.

Vi ble litt satt ut her da denne meldingen kom. Vi har naturligvis fulgt dialogen og diskusjonen om parkeringsforholdene i Posebyen med stor interesse og har sett på endringene som svært positive for oss som bor her. At dere tar bort korttidsparkeringer og gir oss med bosone-plass muligheten til å slippe og lete etter plass når vi kommer hjem fra jobb etter 17 er svært gode tiltak.

Men så kom altså brevet fra Parkeringsenheten om at vi ikke har bosoneplass fra 2024 da vi har vært på dispensasjon i Rådhusgata (!) … dette kom jo som lyn fra klar himmel for vår del, og jeg håper det er mulig å få endret dette, da det naturligvis skaper store problemer for oss.

Hører gjerne fra dere om når vi fikk beskjed om denne dispensasjonen, og hvordan vi kan kan gå frem for å be om å få endret denne dispensasjonen til fast plass, eller eventuelt få fortsette dispensasjonen videre.

mvh
Bernt Dag Ravnevand
Rådhusgata 35

Videresendt melding:

Fra: Per Atle Aanonsen <Per.Atle.Aanonsen@kristiansand.kommune.no>
Emne: SV: Informasjon om boligsoneparkering 2024.
Dato: 9. november 2023 kl. 15:19:39 CET
Til: Bernt Dag Ravnevand <berntdag@mac.com>

Hei
Jeg kjenner dessverre ikke historikken her. Jeg anbefaler deg å ta kontakt med veienheten for å få svar på det: Telefon 380 75 000 eller e-post: post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

Med vennlig hilsen

Per Atle Aanonsen

Rådgiver | Parkeringsenheten

Mobil.: (+47) 924 94 640| Sentralbord (+47) 38 07 50 00
E-post: per.atle.aanonsen@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune

Fra: Bernt Dag Ravnevand <berntdag@mac.com>
Sendt: torsdag 9. november 2023 12:23
Til: Per Atle Aanonsen <Per.Atle.Aanonsen@kristiansand.kommune.no>
Emne: Re: Informasjon om boligsoneparkering 2024.

Hei

Men når ble vi satt utenfor boligsonen? Har vi fått noe form for beskjed om det?

mvh
Bernt Dag

9. nov. 2023 kl. 10:25 skrev Per Atle Aanonsen <Per.Atle.Aanonsen@kristiansand.kommune.no>:

Hei,
Etablering av boligsone for parkering skjer etter søknad med fra velforening/sameier e.l. hvor veieier (kommunen v/Veienheten) vurderer om det skal opprettes sone og hvor grensene skal gå. Veieier oppretter forslag som eventuelt skal godkjennes politisk. Parkeringsenheten får mulighet til uttale seg, men har ingen myndighet. Parkeringsenheten står for tildeling etter regelverket og håndheving når dette er bestemt og vedtatt.

Eiendommen din Rådhusgata 35 B ligger utenfor boligsonen – sone 1.
Se boligsonekart.
Eiendommen ligger heller ikke inne i nytt forslag til sonekart for sone 1 – Posebyen som har vært på høring nå i høst. Se informasjon om høringen her.
Beboere har i randsonen har fått innvilget bosoneparkering når det har vært kapasitet. I løpet av 2023 har det vært nødvendig å stramme inn på dette og fra og med 2024 vil ingen som ikke er innenfor sonen få innvilget boligsoneparkering.

Har du spørsmål vedrørende selve sonen må du ta kontakt med Veienheten på tlf 380 75 000 se også kontaktinformasjon på høringssiden.

Med vennlig hilsen

Per Atle Aanonsen
Rådgiver | Parkeringsenheten

Mobil.: (+47) 924 94 640| Sentralbord (+47) 38 07 50 00
E-post: per.atle.aanonsen@kristiansand.kommune.no

<image001.jpg>

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Post Parkering <post.parkering@kristiansand.kommune.no>
Sendt: onsdag 8. november 2023 07:51
Til: Per Atle Aanonsen <Per.Atle.Aanonsen@kristiansand.kommune.no>
Emne: VS: Informasjon om boligsoneparkering 2024.

Det var denne jeg trengte hjelp til, her er litt mer fra kunden.
Susanne

-----Opprinnelig melding-----
Fra: Bernt Dag Ravnevand <berntdag@mac.com>
Sendt: onsdag 8. november 2023 07:18
Til: Post Parkering <post.parkering@kristiansand.kommune.no>
Emne: Re: Informasjon om boligsoneparkering 2024.

Hei

Beklager litt kjapp respons på mailen i går. Er på reise, og svarte litt på impuls da mailen kom.

Men jeg skjønner ikke dette. Når har vi fått beskjed om at vi ikke ligger innenfor bosonen? Vi har to plasser i Bosone1 - jeg regner med at endringen bare gjelder for den ene plassen, men at vi i det minste kan beholde én av plassene.

Vi setter stor pris på at dere rydder opp i parkeringsproblematikken i Posebyen. Slik jeg har forstått det så skal endringene gjelde korttidsparkering og «fremmedparkering» på kveldstid og at vi som bor i Posebyen faktisk skal kunne bruke bosone-plassene som vi betaler for. Det setter vi naturligvis pris på.

Men vi har ikke i vår villeste fantasi tenkt at dette skal ta bort vår mulighet for å parkere der vi bor (!)

Hører fra dere.

mvh
Bernt Dag Ravnevand

> 7. nov. 2023 kl. 12:17 skrev Bernt Dag Ravnevand <berntdag@mac.com>:
>
> Hva betyr dette?
> Når skjedde dette, når kom vi utenfor bosonen?
>
> mvh
> Bernt Dag
>
>
>
>> 7. nov. 2023 kl. 15:14 skrev post@parkering.kristiansand.kommune.no:
>>
>> Informasjon som gjelder boligsoneparkering
>>
>>
>>
>> Du har tidligere blitt tildelt bosonekort gjeldende for 2023 selv om eiendommen din ikke ligger innenfor den gjeldende boligsonen. Fra og med 22.10.2023 har det kommet en ny forskrift om boligsoneparkering i Kristiansand. Videre vil det i egen sak vedtas nytt boligsonekart hvor eiendommen din fortsatt ikke ligger inne i sonen.
>>
>> På grunn av reduksjon i antall plasser og skjerping av reglene for hvem som kan innvilges boligsone tillatelse vil vi ikke kunne tildele parkeringstillatelse i boligsonen gjeldende utover 2023.
>>
>> Har du spørsmål som gjelder dette er det bare å ta kontakt på e-post: post.parkering@kristiansand.kommune.no eller på telefon 380 75 000
>

~~202301089~~
202301289 4 - 47

From: "Bernt Dag Ravnevand" <berntdag@mac.com>
Sent: Thu, 21 Dec 2023 08:18:50 +0100
To: "Gro Kathrine Solås" <Gro.K.Solaas@kristiansand.kommune.no>
Cc: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Posebyen parkering bosone 1

Hei igjen

Viser til dialog om parkering i Posebyen, boligsone 1.

Siden vi ikke er så bevandret i politiske og administrative prosesser i kommunen ville det vært fint med en slags bekreftelse eller instruks på hvordan vi kan sikre oss om at vårt sterke ønske om å kunne få fast bosoneplass fra 2025 blir tatt med i de videre prosessene og behandlingene hos politikerene og administrasjonen.

Trenger jeg å gjøre noe mer konkret rundt dette?

Slik jeg forstår det er ønsket like stort hos flere mellom Holbergsgate og Festningsgata i Rådhusgata.

mvh
Bernt Dag Ravnevand
Rådhusgata 35

dok 71

Innsendt: 16.10.2023 00.01

Ref.nr: LLWAHW

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Jan	Hornung	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Audnedalsveien 4171	4529	Byremo
E-postadresse		**Telefon**
janhornung40@yahoo.com		40244245

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

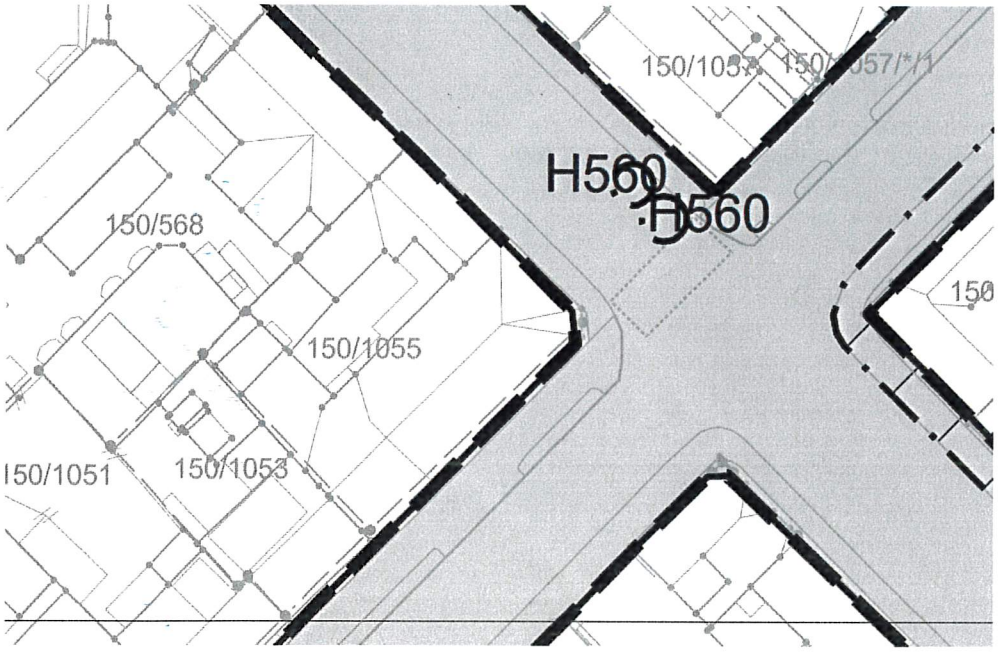
I gaten mellom Rådhusgata 35 og Holbergsgt 28 ligger i dag fire trær. Ut fra plan for sone 1 og gatebruksplanen virker det noe uklart hva som skal skje med disse trærne. Gatebruksplanen har to hensynssoner på østre siden av gaten (H560) og har også vist trærne på østsiden av gaten i illustrasjonskartet til gatebruksplanen, mens plan for sone 1 har ett tre på hver side av gaten. Det er sterkt ønskelig fra vår side at alle disse fire trærne blir bevart (om mulig) eller at de blir erstattet av nye. Skal bare to reetableres, må det være ett tre på hver side av gaten. I tillegg til å være en lokal miljøkvalitet vil tre på begge sider av gaten ha en trafikksikkerhetseffekt ved at gateløpet innsnevres, og hastigheten til biltrafikk går som følge av dette ned. Sydgående trafikk i Holbergsgate må som følge av trærne og parkerte biler i dag kjøre nærmere midten i veien, noe som bedrer frisiktforholdene for bilistene til Rådhusgata som har mye kryssende gang- og sykkeltrafikk. I ny plan er plassene på vestsiden av Holbergsgaten fjernet.

I illustrasjonsplanen er et vist nedgravd søppelhåndteringsanlegg utenfor Holbergsgate 17. Anlegget vil her bli liggende i front av en fredet bygningsgruppe. Vi innser at lokalisering av slike anlegg er utfordrende gitt at anlegget skal ha en viss maks avstand til hver bruker.
Ut fra estetikk ber vi likevel om at det blir vurdert å skyve anlegget 4-5 meter lenger sydover slik det blir mindre fremtredende.

Vedlegg

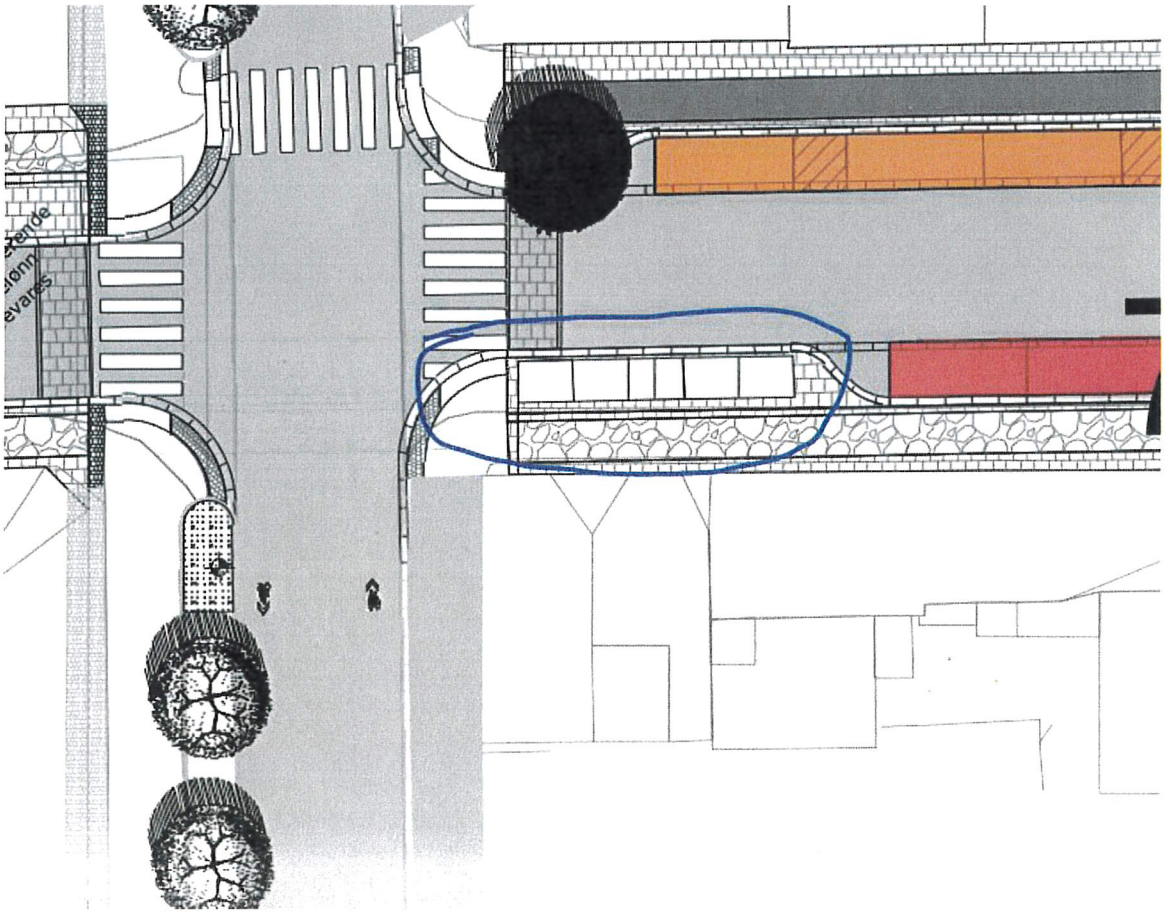
Trær og søppelhåndteringsanlegg Holbergsgate.pdf

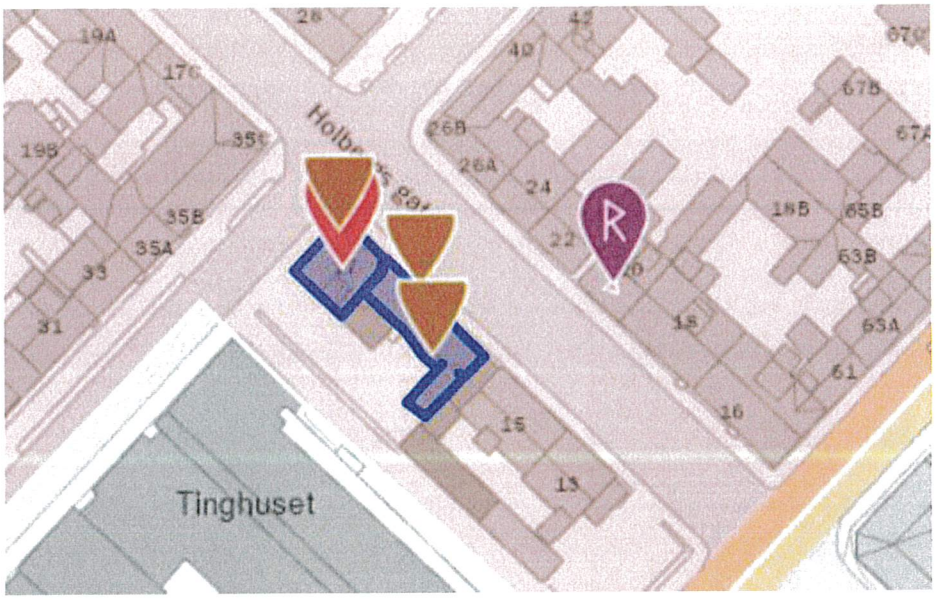
TRÆR HOLBERGSGATEN



Eksisterende
kulelønn
bevares

NEDGRAVD ANLEGG:




19A
17C
19B
35C
35B
35A
33
31
28
40
26B
26A
24
22
20
18
16
15
13
18B
65B
63B
63A
61
67B
67A
R
Tinghuset

2023012894- 40

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 22.47

Ref.nr: GCIONH

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Jan	Hornung	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Audnedalsveien 4171	4529	Byremo
E-postadresse		**Telefon**
janhornung40@yahoo.com		40244245

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

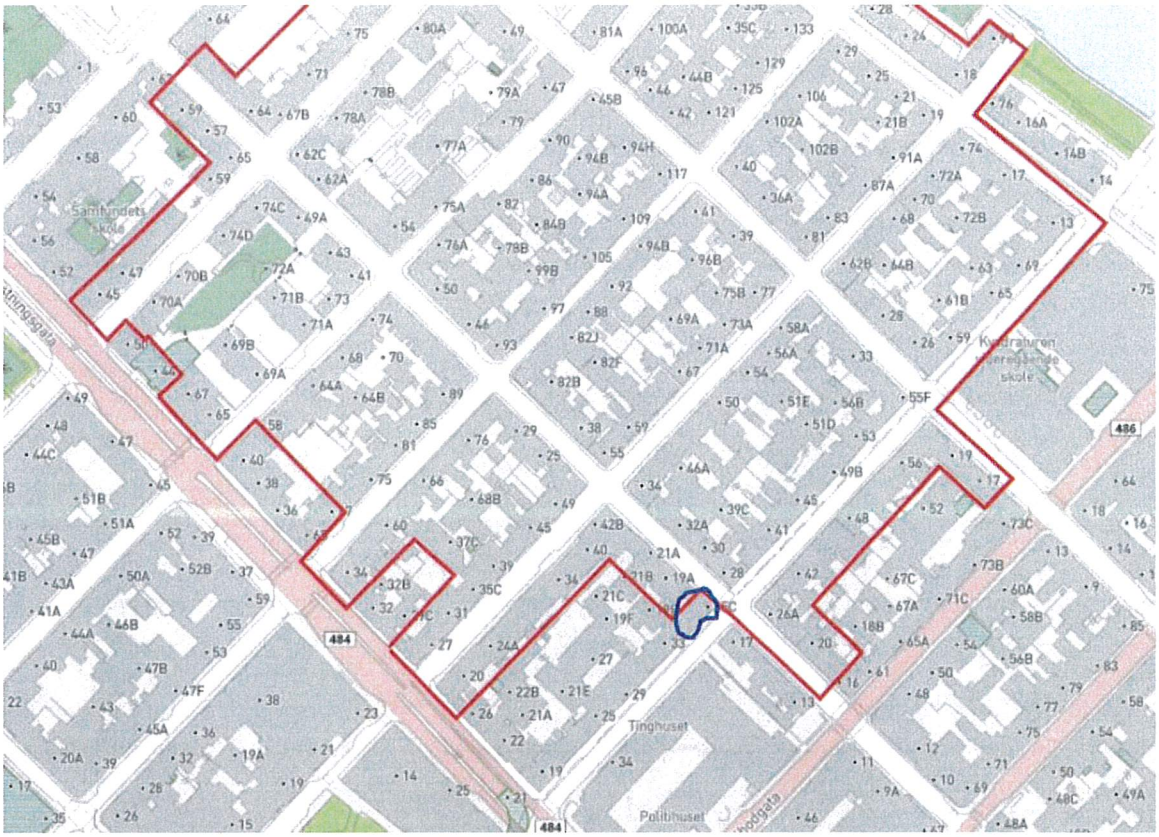
☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Eiendommen Rådhusgata 35 (150/1055) består av fem seksjoner, hvorav en seksjon (Holbergsgt 17c) er inkludert i sone 1. Vi har leilighet i Rådhusgata 35, C og ligger slik sett like utenfor sone 1. Vi kan følgelig ikke bruke bosoneplassene i Holbergsgata like utenfor, men har fått tildelt bosoneplass ved Holbergsgate 8-14 som ligger utenfor sone 1, men som blir 100 m lenger vekk. Vi ønsker følgelig at sone 1 blir justert slik at Rådhusgata 35 blir inkludert i sonen. Eiendommen har ikke parkering på egen grunn

Vedlegg

Kart med dagens soneavgrensning - sone 1 og ønsket avgrensning.pdf


Samfundets skole
Tinghuset
Politihuset
484
486

19A
17C
1
19C
19B
150/1055
35C
35B
150/1053
35A
33
AFL
AFL
Holberg-

dok 61

Ref:
Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering, Saksnummer: PLAN-20/00178
Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser, Saksnummer: 2023012894

Vi ønsker å komme med vårt innspill til Gatebruksplanen for Posebyen – områderegulering og Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser, som er utarbeidet av Kristiansand kommune.

Som en nyetablert småbarnsfamilie i Rådhusgata er vi dypt bekymret for de foreslåtte tiltakene i planen, spesielt når det gjelder fjerning av bosoneparkeringsplasser.

Våre hovedbekymringer er som følger:

1. **Bomiljø og tilgjengelighet:** De planlagte tiltakene, inkludert fjerning av parkeringsplasser, truer våre muligheter til å bo her som en småbarnsfamilie. Tilgjengelige parkeringsplasser er avgjørende for oss beboere med spedbarn og småbarn. Hverdagen blir svært utfordrenede, og tidsklemma vi allerede står i vil forverres betydelig. Fjerning av parkeringsplasser i Råhusgata vil ikke bare påvirke oss som småbarnsfamile negativt, det vil også ha negative konsekvenser for forretningsdrivende og de eldre som bor her.
   Trivselen i Posebyen vil uten tvil bli svekket for oss beboere hvis disse tiltakene trer i kraft. Videre er vi også bekymret for at Posebyen vil bli lite attraktiv for fremtidig bosetting av småbarnsfamilier, da den foreslåtte planen vil gjøre hverdagen for beboere i området langt mer utfordrende enn dagens situasjon. Det virker som at økt trivsel for beboere ikke er en prioritet i dagens plan, tvert imot får en inntrykk av at planen som foreligger er lagt opp til at syklistene i byen skal trives best i Posebyen og at det er de som blir prioritert her. Vi mener det bør være mulig å ivareta *både* beboere og myke traffikanter på en mer fornuftig måte en det som er foreslått. Å fjerne alle parkeringsplasser i Rådhusgata er et svært inngripende tiltak for oss som bor her, og det vil på ingen måte bedre bomiljøet for oss.
   Det er særs viktig med mangfold i sentrumskjernen. I dag bor det relativt få småbarnsfamilier i Posebyen sammenlignet med andre steder i Kristiansand, og situasjonen vil dessverre ikke bedres i fremtiden hvis de foreslåtte tiltakene implementeres. Dersom Kommunen er bekymret for hyblifisering og gjennomtrekk av beboere i Posebyen, bør de foreslåtte tiltakene revurderes hvis det skal være attraktivt for familier å bosette seg her i fremtiden.

   Referer også til Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser
   4. Boligsone 1 - forslag til fordeling av p plasser 07.07 Målestokk 1- 1000.pdf og
   6. Boligsone 1 - oversikt plasser som fjernes 07.07 Målestokk 1-1000.pdf.
   Det er urovekkende å lese kartene over foreslåtte parkeringsplasser og foreslåtte plasser som skal fjernes fra Posebyen. Det er ikke en underdrivelse å si at beboere i Rådhusgata blir svært berørt av de foreslåtte endringene, når kommunen i tillegg til å fjerne 44 parkeringsplasser i Rådhusgata *også* foreslår å fjerne et betydelig antall bosoneplasser i gatene rundt Rådhusgata (som Holbergs gate, Kronprinsensgate og Gyldenløves gate). Vi vil med stor sannsynlighet måtte letekjøre langt unna huset vårt hver gang vi skal parkere, som igjen vil føre til unødvendig ekstra trafikk i området.

2. **Trafikksikkerhet:** Vi er bekymret for at de foreslåtte endringene i trafikkmønsteret og parkeringssituasjonen kan føre til en økning i farlige trafikksituasjoner og kaos i området. Med de foreslåtte planene, hvor 145 parkeringsplasser er foreslått fjernet, mener vi at trafikken i området vil øke, da vi som benytter oss av bosoneparkering må utvilsomt begynne med letekjøring. I stedet for å forbedre trafikksikkerheten, kan disse tiltakene tvert imot forverre den. Blir det vedtatt at bosoneparkeringen skal fjernes kan vi med sikkerhet si at gjennomkjøring med stopp, og på- og avlastingsakiviteten i Rådhusgata vil øke.

3. **Alternativ løsning:** Vi mener det finnes en mer levedyktig løsning for Rådhusgata, hvor trafikksikkerheten og trafikkavviklingen kan forbedres, samtidig som bosonen opprettholdes. Å gjøre gata enveiskjørt og beholde bosoneplassene er en alternativ tilnærming som bør vurderes ytterligere. Dette vil ivareta både trafikksikkerhet og tilgjengeligheten for beboere i Rådhusgata, samtidig som myke traffikanter blir ivaretatt. I Rådhusgata er det pr. i dag en del gjennomkjøringstrafikk og fremmedparkering, blant annet på grunn av betalingsplasser som benyttes av andre enn beboere i Rådhusgata. Denne gjennomkjøringstrafikken vil naturligvis bli redusert om en innfører enveiskjørt gate med kun bosoneparkering.
Argumentet fra 2018 om at polititet ikke ønsket enveiskjørt gate i Rådhusgata virker vanskelig å forstå. Det er sjeldent en observerer utrykninger gjennom gata, og det finnes allerede flere enveiskjørte gater i Posebyen, samtidig som det også nå er foreslått i Holbergsgate. Om ønsket som kom fra politiet i 2018 var begrunnet i at politihuset var plassert i Rådhusgata, kan vi for ordens skyld nevne at det nå er flyttet fra Rådhusgata til Vestre Strandgate. Det er derfor rimelig å vurdere enveiskjøring i Rådhusgata for å beholde bosoneplassene og møte beboernes behov. Viser også til andre større byer i Norge, som for eksempel Bergen, hvor en har langt flere enveiskjørte gater i bykjernen enn hva en har i Kristiansand sentrum - da bør det absolutt være mulig å få det til her også.

Vi oppfordrer kommunen til å revurdere de foreslåtte tiltakene og ta hensyn til innspillene fra de som direkte påvirkes av planen. Vi tror at en mer balansert tilnærming som tar vare på både identiteten til Posebyen og behovene til beboere er nødvendig for å oppnå suksess i denne reguleringen. Slik den foreslåtte planen er nå, er den verken forenelig med småbarnsliv eller det å bli eldre i Posebyen. Hvis en ønsker mangfold og et godt bomiljø i Posebyen, må Kommunen komme på banen og ta hensyn til oss som blir berørt, lytte til våre bekymringer og ta aksjon.

Takk for oppmerksomheten, og vi ser frem til å følge med på utviklingen av Gatebruksplanen for Posebyen.

Med vennlig hilsen,
Beboere i Rådhusgata 44

dok 49

[redacted]

Innsendt: 03.06.2023 08.53

Ref.nr: LOTCLX

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Anette Uppstad	Viki	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Nordibøvegen 221	4747	Valle
E-postadresse		**Telefon**
auppstad@hotmail.no		91870832

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Ønsker at gateparkering i rådhusgata opprettholdes. Det vert ein verdiforringelse av eigedomen om denne fjernes. Det ser ikkje ut som det er lagt ein plan på kor biler til desse eigedomene kan parkeres. Dette er ikkje ein ønska situasjon. Trafikken i sentrumskjernen bør reguleres på anna måte. Enkelte er heilt avhengige av bil som fremkomstmiddel og desse får då ikkje moglegheit til å bu i dette området. Det meiner eg er diskriminerende og lite inkluderende. Kva med å heller innføre kjøreforbod i enkelte tider av døgnet?

Vedlegg

dok 59

Innsendt: 10.10.2023 20.15

Ref.nr: GWKPOW

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Tone We Breidvik	Ellingsen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Rådhusgata 52	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
ellingsen.tone@gmail.com		97605785

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Mener det er unødvendig og dyrt å øke bredde på areal med kirsebærtrær, da dette ikke vil gi noen bedret funksjon, blir kun brukt som toalett for hunder. Jeg er syklist, og problemet er ikke å sykle i øvre del av Rådhusgata, men lenger ned i byen mellom Markens gate og Vestre Strandgate der det mangler sykkelfelt. Parkeringsplassene bør beholdes for at beboere i Posebyen kan få besøk og parkere i nærheten av bosted. Fjerning vil føre til at biler kjører rundt og leter etter ledig plass i gatene i større grad.

Vedlegg

2023012894 - 10

Innsendt: 05.10.2023 09.55

Ref.nr: QALWBI

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Jan Børge	Etternavn Kjønø	
Adresse Gyldenløves Gate 41	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse janborge.kjono13@gmail.com		Telefon 95118242
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) 2023012894
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Vår generelle tilbakemelding er at kommunen fjerner for mange Parkeringsplasser i sitt forslag

Kommunen har tidligere uttalt at de ønsker at flere bosetter seg i Kvadraturen

Men hvis det fjernes for mange Parkeringsplasser, vil flere måtte flytte ut av kvadraturen

De fleste er avhengig av bil

Man kan ta bussen til jobb, men det går ikke buss til hytta

Det er ønskelig at alle Parkeringsplasser i Bosonen, er forbeholdt beboere

Og færrest mulig plasser til avgiftsparkering

Bosone tidspunkter må også utvides

Det bør også skiltes bedre.

Et effektivt tiltak for å få biler vekk fra gateplan,

er å innføre gratis parkering i P-hus på kveldstid og helg, slik det var tidligere.

Da kan også P-huset brukes av besøkende til beboere i Posebyen

El-bil ladning

Stadig flere kjøper el-bil, og det er også god miljøpolitikk

Det bør planlegges flere ladestasjoner i Posebyen, men ikke alle i Gyldenløves gate

Ladeplassene må merkes opp tydelig, det er ofte at en bil opptar to ladeplasser

Skilting bør også være mer tydelig på at det er kun for ladbare biler, døgnet rundt

Ladeplassene er ofte opptatt av andre biler på kvelds- og nattetid
Vedlegg

dok 55

From: "Post"
Sent: Mon, 9 Oct 2023 07:37:00 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: VS: PLAN-2000178 DERES REF 2023012894-3

Fra: Sigurd Lunden <sigurdlunden@hotmail.com>
Sendt: søndag 8. oktober 2023 08:41
Til: Post <post@kristiansand.kommune.no>
Emne: PLAN-2000178 DERES REF 2023012894-3

Jeg har følgende kommentarer til Gatebruksplanen PLAN-2000178

VI er sterkt kritisk til en slik kraftig reduksjon av parkeringsmulighetene i Gyldenløvesgt som det legges opp til.

I tillegg vil jeg protestere mot å redusere parkeringsmuligheten til en bil per bolig. Det er i såfall en kraftig svekkelse av en rett vi som bor i tomannsboligi har hatt. Vi er mange eldre som er avhengig av parkering i nærheten av eiendommen.

Jeg antar at beplantning ikke vil hindre vår tilgang til kjøreport.

Forøvrig støtter jeg innspillet til Jan Børge Kjønø i Gyldenløvesgt 41 som gjengis her:

"Vår generelle tilbakemelding er at kommunen fjerner for mange Parkeringsplasser i sitt forslag

Det er ønskelig at alle Parkeringsplasser i Bosonen, er forbeholdt beboere
Og færrest mulig plasser til avgiftsparkering
Bosone tidspunkter må også utvides
Det bør også skiltes bedre.

Et effektivt tiltak for å få biler vekk fra gateplan er å innføre gratis parkering i P-hus på kveldstid og helg, slik det var tidligere.
Da kan også P-huset brukes av besøkende til beboere i Posebyen

Kommunen har tidligere uttalt at de ønsker at flere bosetter seg i Kvadraturen
Men hvis det fjernes for mange Parkeringsplasser, vil flere måtte flytte ut av kvadraturen

De fleste er avhengig av bil. Man kan ta bussen til jobb, men det går ikke buss til hytta

El-bil ladning
Stadig flere kjøper el-bil, og det er også god miljøpolitikk
Det bør planlegges flere ladestasjoner i Posebyen, men ikke alle i Gyldenløves gate

Ladeplassene må merkes opp tydelig, det er ofte at en bil opptar to ladeplasser

Skilting bør også være mer tydelig på at det er kun for ladbare biler, døgnet rundt

Ladeplassene er ofte opptatt av andre biler på kvelds- og nattetid"

Med vennlig hilsen

Sigurd Lunden
Gyldenløvesgt 43
4614 Kristiansand

Mobil +47 90096561

dok 72

2023012894-30

From: "Tore Solem" <tore.solem@getmail.no>
Sent: Fri, 13 Oct 2023 13:56:56 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Høringskommentarer til Gatebruksplan for posebyen og bestemmelser for boligsone 1
Attachments: Vedlegg 3.pdf, Vedlegg 2.pdf, Vedlegg 1.pdf

Ref plan-20/00178-51 og saksnummer 2023012894.

Vennligst finn vedlagt kommentarer og underskrifter fra beboere i posebyen.

Med vennlig hilsen
Tore Solem
Gyldenløves gate 55
46400704

Vedlegg 1

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

Ottar Arntsen, Gyldenløvesgate 66
Astjern Arntsen — " — " —
Karen-Lise S. Knudsen, Gyldenløvesgt. 69a+b
Ove ~~Kittelsen~~ Gyldenløvesgate 65
Wenche Kittelsen Gyldenløvsgt. 65
Anne-Marie Solem, Gyldenløvesgt. 55
Anne Bakken Holbergsgate 31
Liden Alise Svestad, Gyldenløvesgate 52
Rune Olav Aamot Gyldenløvesgt 52
Tove Andersen, Gyldenløvsgt. 79
Odd Tuggsland, Gyldenløvesgt. 79

Vedlegg 2

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

Nicolai V. Brøvig
GG 59

Ingunn Brøvig
Gyldenløvesgt 59

Tore Solem Gyldenløves gate 55

Vedlegg 3

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen (Signert elektronisk på nett)

Tidsmerke	Navn	Adresse
12.10.2023 kl. 09.00.10	Arvid Dolsvåg	Gyldenløvesgate 71-73-75
12.10.2023 kl. 11.41.50	Sissel Marie Sæterlid	Gyldenløvesgate 74
12.10.2023 kl. 13.05.07	Jørgensen	Gyldenløvesgate 61-63
12.10.2023 kl. 13.16.01	Solheim	Gyldenløvesgate 54-60
12.10.2023 kl. 13.48.36	Oskar Eliot Amundsen	Gyldenløvesgate 59
12.10.2023 kl. 14.35.03	Jose Melefas	Gyldenløvesgate 73A
12.10.2023 kl. 15.06.46	Anette Sørensen	Gyldenløvesgate 75b
12.10.2023 kl. 16.27.32	Vanja Isabel Solslett Hagen	Gyldenløvesgate 91B
12.10.2023 kl. 16.32.01	Tor Erik Suvatne	Gyldenløvesgate 50
12.10.2023 kl. 17.06.37	Lene Halvorsen	Holbergsgate 31
12.10.2023 kl. 17.59.22	Kristina Sivertsen	Gyldenløvesgate 75C
12.10.2023 kl. 19.33.06	Ina Andersen	
12.10.2023 kl. 21.01.05	Per Erik Andersen	Gyldenløvesgate 74
12.10.2023 kl. 21.17.58	Hans Sandvand	Gyldenløvesgate 74
13.10.2023 kl. 06.06.40	Benjamin Andersen	Gyldenløvesgate 74
13.10.2023 kl. 06.41.05	Willy Pedersen	Holbergsgate 31

dok 80

2023012894-45

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter disse ikke som representative for øvrige beboere. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

KRONPRINSENS GATE 30
4614 KRISTIANSAND.

dok 81

2023012894-44

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

PLAN-20/00178-87

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

Nicolai V. Brøvig
GG 59

Ennø Brøvig
Gyldenløvesgt 59

Tore Solem Gyldenløves gate 55

PLAN-20/00178-88

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen (Signert elektronisk på nett)

Tidsmerke	Navn	Adresse
12.10.2023 kl. 09.00.10	Arvid Dolsvåg	Gyldenløvesgate 71-73-75
12.10.2023 kl. 11.41.50	Sissel Marie Sæterlid	Gyldenløvesgate 74
12.10.2023 kl. 13.05.07	Jørgensen	Gyldenløvesgate 61-63
12.10.2023 kl. 13.16.01	Solheim	Gyldenløvesgate 54-60
12.10.2023 kl. 13.48.36	Oskar Eliot Amundsen	Gyldenløvesgate 59
12.10.2023 kl. 14.35.03	Jose Melefas	Gyldenløvesgate 73A
12.10.2023 kl. 15.06.46	Anette Sørensen	Gyldenløvesgate 75b
12.10.2023 kl. 16.27.32	Vanja Isabel Solslett Hagen	Gyldenløvesgate 91B
12.10.2023 kl. 16.32.01	Tor Erik Suvatne	Gyldenløvesgate 50
12.10.2023 kl. 17.06.37	Lene Halvorsen	Holbergsgate 31
12.10.2023 kl. 17.59.22	Kristina Sivertsen	Gyldenløvesgate 75C
12.10.2023 kl. 19.33.06	Ina Andersen	
12.10.2023 kl. 21.01.05	Per Erik Andersen	Gyldenløvesgate 74
12.10.2023 kl. 21.17.58	Hans Sandvand	Gyldenløvesgate 74
13.10.2023 kl. 06.06.40	Benjamin Andersen	Gyldenløvesgate 74
13.10.2023 kl. 06.41.05	Willy Pedersen	Holbergsgate 31

PLAN-20/00178-89

Kristiansand kommune
17 OKT 2023

Ref Plan-20/00178-51

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland
Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås
Byingeniør Terje Lilletvedt

Kristiansand 12. oktober 2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

- Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil
- Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.
- Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.
- Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

- Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.
- Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.
- Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter ikke disse som representative for øvrige beboere. Dersom beboere i områder med gatetun parkerer i andre gater, fører det til mer fortetting av biler i disse områdene til ulempe for beboerne. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper ved å flytte parkeringsområder til disse.

Posebyen – Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

- Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

- Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)
- Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Økt avstand til bil vil være til stort hinder for beboere med liten mobilitetsevne og rydding av snø om vinteren med lang transport av redskaper. Det skal ikke mye fantasi til for å se at dette kan skape kaos når det skal ryddes plass til bil om vinteren. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.
  Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.
- Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».
- Utvidelse av bosonetid er et godt tiltak for å begrense trafikk i posebyen. Bør kombineres med god skilting så misforståelser kan unngås.
- Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere.

Med vennlig hilsen

Gitte Arntsen, Gyldenløvesgate 66
Asbjørn Arntsen —"— —"— —
Karen-Lise S. Knudsen, Gyldenløvesgt. 69a+b
Ove ~~Kittelsen~~ Gyldenløvesgate 65
Wenche Kittelsen Gyldenløvsgt. 65
Anne-Marie Solem, Gyldenløvesgt. 55
Anne Bakken Holbergsgate 31
Liden Alise Svestad, Gyldenløvesgate 52
Rune Olav Aamot Gyldenløvesgt 52
Tove Andersen, Gyldenlövsgt. 79
Odd Tuggsland, Gyldenløvesgt. 79

2023012894-5

Innsendt: 13.09.2023 22.51

Ref.nr: WWBORZ

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Wenche Skaret	Etternavn Kittelsen	
Adresse Gyldenløves Gate 65	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse kittelsen.wenche@gmail.com		Telefon 93647751
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) 2023012894
Det gjelder: ☐ Innspill ☒ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Hei

Vi ønsker å ytre vår mening i forbindelse med parkeringsplasser som vil fjernes / er på høring i sone 1, Gyldenløvsgt.

Hvis tanken er at folk kommer til å kvitte seg med bilen fordi det blir fjernet parkeringsplasser til fordel for ett gatetun, så tror jeg dere tar veldig feil.

Vi som bor i byen trenger bil :

For å kjøre barn til / fra aktiviteter. Mange føler det utrygt å sende barnene ut i mørket på høsten / vinteren alene enten gående eller syklende.

Mange har helseutfordringer som gjør at beinene ikke klarer å gå to kvartaler, eller skulderen / armen tåler ikke bære matvarene mer enn fra bilen på utsiden og inn.

Noen har jobb som kanskje selgere fra f.eks Flekkefjord til Risør og må ha bil for å kunne utføre jobben. Bilen er kontoret rett og slett.

Inntil for bare få måneder siden jobbet jeg helt på toppen av Mjåvann hvor det ikke går buss, og med mye tungtrafikk der er du veldig myk trafikant som syklist når du må krysse veibanen både en og to ganger der oppe. Du vil da kjøre bil til / fra jobb

Hva med gamle som ikke har helse til å gå, eller føler seg utrygge med å gå i gatene på kvelden.

Vi som bor her har kanskje gamle foreldre som må hjelpes og besøkes på kvelder etter jobb. Du må kanskje i tillegg kjøpe inn mat for flere dager til de og trenger bil.

Eller du har barn og barnebarn utenfor byen som skal besøkes. En kan ikke forvente at en har overskudd eller anledning til å ta sykkelen etter jobb.
Vi vil ha bil for å kunne kjøre rundt på Norgesferie eller en weekend i Oslo, Stavanger mm
Når dere fjerner mange parkeringsplasser vil det bli økt trykk på de andre gatene og vi vil få ett problem.
Jeg synes heller ikke det er riktig at vi skal betale mange tusen i året for en soneparkering som det så og si ikke er parkeringsplasser igjen i. Ikke sikkert vi finner en ledig plass i det hele tatt og må da betale på ett parkometer.
Der er det også bare lov å stå en time eller tre kanskje.
En annen utfordring er besøk. Skal ikke vi som bor i Posebyen få ha besøk ?
Hvis vi en gang skal selge huset kan vi ikke tilby soneparkering i gaten , noe jeg mener forringer verdien på boligen.
Vi er ikke i mot en koselig gate, men å fjerne parkeringer vil vi si blir å lage Posebyen til ett museum og ikke en levende by hvor det er attraktivt å bo.
Ikke er vi en storby i millionklassen som trenger flere « grønne lunger «. Våre nærmeste naboer er Baneheia , Ravndalen , Odderøya samt parken og andre småparker.

Jeg tenker første ting som kan gjøres er at hvert hus kun har en soneparkering. Det vil nok lette litt på parkeringen i sonen. De med utleiedeler får ikke parkering til utleiere.

Hvis det absolutt må fjernes parkeringsplasser i sone 1 så er kvartalet mellom Kronprinsgt og Elvegata i Gyldenløvsgt den som er mest aktuell. Her bor barn , men det er ingen barn i kvartalet mellom Holbergs og Kronprinsgt.

Uansett , fjernes det parkeringsplasser blir det mye mer trafikk og press i gatene som fortsatt har parkering , og de som mister plasser må dere kompensere på en måte. Billig parkering i ett p-hus , gratis soneparkering e.l

Men vi ønsker en levende by med folk som vil bo her, og ikke at det blir ett museum.
Da må parkeringsplassene forbli som i dag.

Med vennlig hilsen
Wenche og Ove i Gyldenløvsgt.

Vedlegg

dok 78

Gatebruksplan – Posebyen - PLAN-20/00178

Vi har følgende kommentarer til den fremlagte plan:

1. Parkering i Posebyen – utvidet bosoneparkering / redusert antall plasser til bosone

Antall parkeringsplasser

Vi er støtter at antall parkeringsplasser kan/ bør reduseres. Antall plasser må sees i sammenheng med beboernes /næringsdrivendes behov i Posebyen, ikke behov for parkering til ulike arrangementer på kveldstid.

Det er foreslått å fjerne 147 parkeringsplasser fra Posebyen, og av dette er majoriteten reduksjon av bosoneplasser. Dette vil vi komme tilbake til under «Antall bosoneplasser».

Utvidet tid for bosoneparkering

Vi støtter forslaget om utvidet bosoneparkering.

Dette med bakgrunn i:

- til tider er det svært mange biler parkert i nærområdet, dette er ikke beboere
- enkelte betaler bosoneparkering, og kun har fordel av den på lørdager (drar til jobb kl 08 og kommer hjem etter kl 17)
- det oppleves frustrerende at en ikke finner parkering i nærområdet når en kommer hjem kl 19-20 da arrangementer er i gang, enten i KRS Live eller i en av frimenighetene i nabolaget
- mange biler parkert gjør også trafikkbildet uoversiktlig, gatene er så smale at om en parkerer tett-i-tett på begge sider er det ikke mulig at biler møter hverandre. Dette gjør det også utrygt for barn på vei til og fra fritidsaktiviteter.

Dersom en utvider tid for bosoneparkeringen vil antall biler parkert bli betydelig redusert.

Antall bosoneplasser

Vi støtter ikke en så betydelig reduksjon av antall bosoneplasser som fremkommer av planen. Det er foreslått en reduksjon med i overkant av 80 plasser til 298 plasser dvs. at nesten hver fjerde plass tas bort.

Dette med bakgrunn i:

- at det i 2023 er utdelt 293 bosonekort, det ligger tett opptil planlagt samlet antall plasser som er spredt utover Posebyen
- såpass få «overskuddsplasser» kan medføre tettparkerte gater, uoversiktlig trafikkbilde og økt trafikk pga «letekjøring»

Om en fjerner noen bosoneplasser vil ikke få store konsekvenser, men fjerning i så stor grad som foreslått vil skape utfordringer for beboere.

De tall som er medtatt ovenfor er før en hensyntar evt. gatetun i to kvartaler i Gyldenløves gate, hvor det er planlagt ca 50 bosoneplasser (se «Gatetun»)

2. Parkering i Posebyen – for besøkende og kunder til næringsdrivende (avgiftsplasser)

Antall avgiftsplasser

Vi støtter reduksjon i antall avgiftsplasser, men ser utfordringer knyttet til gjesteparkering.

Det er i den foreslåtte plan er det 108 avgiftsplasser, dvs en reduksjon med 32 %, mot 298 bosoneplasser. Avgiftsplasser utgjør i planen 26 % av samtlige parkeringsplasser. Disse plasser kan benyttes av kunder og besøkende.

Kunder til næringsdrivende

Vi støtter at det avsettes avgiftsplasser i nærheten av de næringsdrivende i Posebyen, og at næringsdrivende som oppretter næringsvirksomhet i fremtiden skal benytte eksisterende avgiftsparkeringsplasser.

Dette med bakgrunn i at:

- vi ønsker en «levende» nærområde, dvs. at vi setter stor pris på vår nærbutikk (Joker), aktivitet i Posebyhaven (Odds Bakery mfl) og blomsterbutikk. Vi i nærområdet kan gå til disse, men de er nok avhengige av flere kunder enn naboene for at det skal være bærekraftig.

Besøkende

Besøkende har ved utvidet bosonetid kun tilgjengelig avgiftsplasser til parkering. I andre bosoner (f.eks. Gimlevang og Grim) er det mulighet for beboere kjøper gjesteparkering til sine gjester.

Vi ønsker at det legges til rette for dette i Posebyen, og en da kan redusere antall avgiftsplasser og øke antall bosoneplasser.

3. Gatetun

Vi støtter ikke forslaget om at det opprettes gatetun. Dette med bakgrunn i:

- en planlegger gatetun i gaten mellom Rådhusgata og Skippergata, dette er i dag to gater som er «smale», og Skippergata er delvis enveiskjørt. Rådhusgata er planlagt uten parkering i fremtiden
- manglende motivering av forslaget. Om motivasjonen er et sted for barna i området kan boltre seg har vi vanskelig for å forstå dette. Både ball-løkke og område ved Christian Quart-broen er nylig oppgradert og er i umiddelbar nærhet. Vi har bosatt oss i et bysentrum, med den forutsetning at vi kan kjøre til / parkere i nærheten av bolig, og at kommunen har tilrettelagt for barn/unge i nærområdet. Det er ikke alle som er bosatt her som har full mobilitet, og mange har behov for parkering i rimelig nærhet.
- ingen beskrivelse i høring mht. hva gatetun egentlig er, og innebærer for beboere
- hvordan en ved etablering av gatetun skal få tilstrekkelig antall bosoneplasser i Posebyen. Ved opprettelse av gatetun vil en mangle ca 50 bosoneplasser fra «Forslag til endring av parkeringsbestemmelser for boligsone 1 Posebyen» behandlet i By- og stedsutviklingsutvalget 17.08.23 for å få 298 bosoneplasser.

Som et alternativ for å redusere antall parkeringsplasser og skape et mere oversiktlig / ryddig bybilde anbefaler vi heller at de to kvartaler som er foreslått til gatetun blir enveiskjørt (i motsatt retning av Skippergata), og at det kun er tillatt å parkere på en side (høyre side, i retning elva). Dette vil ivareta evt. korttidsparkering for Blå Kors, og det vil være tilstrekkelig antall parkeringsplasser for beboerne (forutsatt utvidet bosoneparkering).

Med hilsen

Seunn Smith-Tønnessen

Gyldenløvesgate 68

dok 83

2023012894-44

Posebyen – forslag til Gatebruksplan og parkering

Vi er beboere i Posebyen og har følgende kommentarer til den fremlagte plan:

1. Parkering i Posebyen – utvidet bosoneparkering / redusert antall plasser til bosone

Antall parkeringsplasser

Det er foreslått å fjerne 147 parkeringsplasser fra Posebyen, og av dette er majoriteten reduksjon av bosoneplasser. Vi er sterkt uenig i at antallet parkeringsplasser reduseres, beboere og næringsdrivende har behov for de plasser som finnes i dag. Vi har også valgt å bosette oss i et bysentrum med de fordeler og ulemper det er å bo i en by, gateparkering er en del av disse fordelene.

Utvidet tid for bosoneparkering

Vi støtter forslaget om utvidet bosoneparkering, dette da det på kveldstid er svært mange biler parkert i nærområdet, biler som hverken er beboeres eller som parkerer for å benytte næringsvirksomheten i området. Enkelte betaler bosoneparkering og har kun fordel av den på lørdager (drar til jobb kl. 08 og kommer hjem etter kl. 17).

Det oppleves frustrerende at man ikke finner parkering i nærområdet når man kommer hjem kl. 19-20 da arrangementer er i gang, enten i KRS Live eller i en av frimenighetene i nabolaget.

Dersom man utvider tid for bosoneparkeringen vil antall biler parkert bli redusert betydelig og det er da ikke behov for ytterligere redusering av parkeringsplasser.

Antall bosoneplasser

Det er i endring av bestemmelser for bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen foreslått at det skal være 298 boligsoneplassen (dette er før foreslåtte gatetun i Gyldenløves gate. Det ligger nå 57 plasser inne, og da er det fjernet 16 bosoneplasser fra det kvartalet som ikke foreslås til gatetun)., og at det i 2023 er utdelt 293 bosonekort, en reduksjon med over 80 plasser, dvs. nesten hver 4. plass blir fjernet. At det er såpass få «overskuddsplasser» kan medføre tettparkerte gater, uoversiktlig trafikkbilde og økt trafikk pga. «letekjøring».

Vi vil sterkt motsette oss en reduksjon av antallet plasser for beboerparkering.

2. Parkering i Posebyen – for besøkende og kunder til næringsdrivende (avgiftsplasser)

I den foreslåtte plan er det 108 avgiftsplasser (en reduksjon med 32 %), mot 293 bosoneplasser, dvs. 26 % av samtlige parkeringsplasser. Disse plasser kan benyttes av kunder og besøkende.

Kunder til næringsdrivende

Vi ønsker et «levende» nærområde, dvs. at vi setter stor pris på vår nærbutikk (Joker), aktivitet i Posebyhaven (Odds Bakery mfl) og blomsterbutikk. Vi i nærområdet kan gå til disse, men de er også avhengige av flere kunder enn naboene for at det skal være bærekraftig. Det er derfor viktig at det avsettes tilstrekkelig antall korttidsplasser i nærheten av disse. Og vi støtter at næringsdrivende som oppretter næringsvirksomhet i fremtiden skal benytte eksisterende avgiftsparkeringsplasser.

Besøkende

Andre bosoner (f.eks. Gimlevang og Grim) er det mulighet for beboere kjøper gjesteparkering til sine gjester. Om dette hadde vært en mulighet i Posebyen kunne en ha redusert antall avgiftsplasser og økt antall bosoneplasser.

3. Gatetun

Det fremkommer i liten grad hva man legger i gatetun i det utsendte tilleggsforslaget.

Vi har bodd i bydelen med små barn og valgte å bosette oss i Posebyen og bo i et bymiljø og med de kvaliteter byen og gatene har. Hvis vi var avhengig av andre omgivelser med lekeplasser og beplantning hadde vi heller bosatt oss utenfor byen i landlige omgivelser hvor slike faciliteter finnes.

Dessuten er det ganske meningsløst at administrasjonen/politikere sørget for at den eneste eiendommen hvor det var en trygg og beskyttet lekeplass, «Sløyden», ble solgt til private som raskt sørget for at dette tilbudet forsvant. Og nå vil man altså kompensere for sin dårlige samvittighet ved å anlegge gatetun.

Vi er negativ til at man planlegger gatetun som foreslått i planforslaget. Vi er helt uenige i at antall plasser til gateparkering skal reduseres (som nevnt innledningsvis). Dessuten vil trolig manglende muligheter for parkering kunne påvirke eiendomsprisene negativt og det har vi ingen interesse av.

Om motivasjonen er et sted hvor barna i området kan boltre seg, er dette noe vi ikke helt skjønner. Både ball-løkke og område ved Christian Quart- broen er nylig oppgradert og er i umiddelbar nærhet. Vi har bosatt oss i et bysentrum, med den forutsetning at vi kan kjøre til/parkere i nærheten av bolig, og at kommunen har tilrettelagt for barn/unge i nærområdet. Det er ikke alle som er bosatt her som har full mobilitet og derfor har behov for parkering i rimelig nærhet.

Men, for å skape et mere oversiktlig/ryddig bybilde, støtter vi forslaget om at de to kvartaler som er forslått til gatetun blir enveiskjørt (i motsatt retning av Skippergaten). Dette vil være med å redusere gjennomgangstrafikken og være en stor fordel for miljøet.

Med hilsen

Kjell Hansen

Beboer i Kronprinsens gate 30

Grethe Arntsen Asbjørn Arntsen

Beboere i Gyldenløves gate 66

2023012894-39

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 22.18

Ref.nr: ATYRAB

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson		
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn: Ivar	Etternavn: Oveland	
Adresse: Gyldenløves Gate 81	Postnr.: 4614	Poststed: Kristiansand S
E-postadresse: ivar.oveland@kartverket.no		Telefon: 40220711
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden)
2023012894
Det gjelder:
☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Jeg er veldig positiv til at By og stedsutviklingsvalget sitt forslag til bestemmelser justeres slik at boligsonetiden 08-21 også skal gjelde søndager. Det hadde også vært supert om prisen på parkering utenfor normal arbeidstid ble redusert til et lavt nivå samtidig som en åpnet opp for å parkere lenger enn 3 timer. For besøkende som kommer med bil til beboere er det problematisk at en kun kan stå parkert i 3 timer mange besøkende ønsker å være på besøk lenger enn dette. Det vil også være fint om en kunne vurdert en gjesteparkeringsløsning som den på Grim.

Positiv til å reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler

Negativ til å fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløvesgate mellom Holbergsgate og Elvegata,

Positiv til gatetun og eller sambruksareal i Gyldenløvesgate mellom Holbergsgate og Elvegata, men med parkering.

Negativ til å gjøre Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian Iv gate parkeringsfri.

Positiv til korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.

Når det gjelder HC parkering bør dette behovsprøves og en bør vurdere om ikke parkeringen nærmest kryssene i bosonen vil tilfredsstille kravene til HC parkering.

Der parkeringer fjernes er det viktig å utforme hastighetsdempende tiltak. Dersom dette ikke gjøres, vil hastigheten

til bilene gå opp. En økt hastighet vil ha en negativ effekt på trafikksikkerheten.
Vedlegg

2023012894 - 17

Innsendt: 12.10.2023 15.34

Ref.nr: BFRRBM

[redacted]

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Odd	Mjåland	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Inkognitogata 12 B	0258	Oslo
E-postadresse		**Telefon**
odd.mjaland@gmail.com		92806017

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

Inspill

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Hei.

Ser at man ønsker endringer i parkering samt overgang til gatetun i Gyldenløvsgate 85. Vi bor i dag i Oslo, men regner med at boligen i Gyldenløvsgate blir vår permanente bolig på sikt. Et grønnere innslag i Posebyen er absolutt ønsket. Gatene er i dag sterile, på vintertid nesten uhyggelige. Tiltak med tanke på å skape mer liv/kultur i gatene sammen med grønn profil er et sterkt ønske. Imidlertid er mulighet for parkering av en liten bil i nærheten av egen bolig en forutsetning for større investeringer i huset vårt mtp permanent livsløpsstandard.

Forlengelse av Bosoneparkering fra 8-21 er en god ide

Vedlegg

2023012894-32

Til Kristiansand Kommune
Plan og Bygg v/ Elin Aabel Bergsland
Ingeniørvesenet v/ Gro K. Solås

Kristiansand 11. oktober 2023

Vedr. Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 Posebyen
Saksnr 2023012894-1

Forslag til endring bidrar slik vi ser det til både et bedre bomiljø for oss som bor her, og bedre ivaretagelse av Posebyen som byens gamleby og verneverdig kulturmiljø.

Vi er svært positive til

- at det gjøres tiltak for å utvide soneparkering fra 08-21 alle dager (selv om vi ønsker oss bosone 24/7).
- at en ønsker å utforske trafikkreduserende tiltak som kan skape et tryggere og triveligere oppveks-, bo-, og kulturmiljø i Gyldenløvesgate. Vi opplever at arealet satt av til biltrafikk og -parkering i Gyldenløvesgate er unødig stort, og større enn beboernes behov. Vi håper at det her kan finnes bedre, mer ambisiøse løsninger, som kan frigi plass til å kunne oppholde seg utendørs, skape økt trygghet for våre barn og bidra til sosiale møter på tvers av generasjoner. Vi tror tiltak som dette vil styrke bomiljøet på en svært positiv måte, tiltrekke seg flere barnefamilier og være et steg i riktig retning av en mer bærekraftig by, som er uttalte mål for Kristiansand kommune.

  Vi anerkjenner samtidig at det er ulike behov og ønsker i kvartalene som forslaget viser til, og at det fortsatt er behov for tilgang på parkering i Gyldenløvesgate for beboere som trenger det. Vi foreslår at en ser på mer progressive løsninger i øvre del av Gyldenløvesgate (Elvegata – Kronprinsensgate), hvor både behovet for, og kanskje også viljen til, å skape et tryggere og triveligere oppvekst-, bo-, og kulturmiljø, er størst.

Mvh
Barnefamilier i øvre del av Gyldenløvesgate

Solan, Almar, Olve, Anne Anne Drivenes Larsen og Jan-Rune Johansen, i Gyldenløvesgate 91
Ivo, Idunn Sem og Timo Helmers i Gyldenløvesgate 87 og Gyldenløvesgate 75
Oda, Olivia, Elin Overland og Ivar Overland, i Gyldenløvesgate 81
Siiri, Tiina Paananen og Paulina Nordström, i Gyldenløvesgate 77

2023012894-36

Innsendt: 15.10.2023 19.28

Ref.nr: FXNBTA

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Idunn	Sem	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Gyldenløves Gate 87 A	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
idunn.sem@gmail.com		93871274

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Forslag til endring vil være steg i riktig retning for et bedre bomiljø og bedre ivaretakelse av Posebyen som kulturmiljø.

Forslaget legger imidlertid fortsatt opp til utstrakt biltrafikk- og parkering i Posebyen , i utakt med ivaretakelse av verneverdig trehus- og kulturmiljø i andre byer det er naturlig å sammenligne seg med. Kristiansand kommune har økt sine utslipp med 13,7% siden 2019, tross ambisjoner om det motsatte, og veitrafikk er den største utslippsfaktoren. I så måte er forslag til endring skuffende. En mer ambisiøs plan for et tryggere og triveligere bomiljø ville ikke bare bidra til at Posebyen tiltrekker seg flere barnefamilier (som er et uttalt mål), og bidra til en forvaltning av trehusbebyggelsen som en kan være stolt av, men i det store bildet bidra til å stimulere til en mer bærekraftig byutvikling med økt bruk av bildelingsløsninger og kollektivtrafikk i en by som skal fortettes til det dobbelte. Det motsatte er å fortsette ferden mot jumboplass blant Norske kommuner i klimakutt (kilde https://kommune.framtiden.no/).

Å utvide soneparkering fra 08-21 alle dager, er et steg i riktig retning, som også underbygger Posebyen som primært boligområde, og ikke en gratis parkeringsplass.

Å utforske trafikkreduserende tiltak som kan skape et tryggere og triveligere oppveks-, bo-, og kulturmiljø i Gyldenløvesgate, er positivt. Arealet satt av til biltrafikk og -parkering i Gyldenløvesgate fremstår som unødig stort, og skjevfordelt i forhold til andre behov; som behovet for å oppholde seg utendørs i en tettbebodd del av byen, behovet for trygg ferdsel for små og store og behovet for sosiale møteplasserl. Det må finnes bedre, mer

fremoverlente løsninger, enn fortsatt primært tilrettelegging for utstrakt biltrafikk- og parkering.

Jeg anerkjenner samtidig at det er ulike behov og ønsker i kvartalene som forslaget viser til, og at en derfor sanker erfaring gjennom midlertidige tiltak, og i den forbindelse ser på mer progressive løsninger i øvre del av Gyldenløvesgate (Elvegata – Kronprinsensgate), hvor både behovet for, og kanskje også viljen til, å skape et tryggere og triveligere oppvekst-, bo-, og kulturmiljø, er størst.

Mvh
Idunn Sem

Vedlegg

202301289 4-25

[redacted]

Innsendt: 14.10.2023 14.25

Ref.nr: MVQJCQ

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Sigrid	Vaage	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Gyldenløves Gate 87 B	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
sigrid.vaage@kristiansand.kommune.no		91126886

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

202312894-3

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Mange er dårlig til beins og ved å stenge gyldenløvesgate for biltrafikk blir det vanskelig når en må parkere langt vekke.

Når en ikke får parkert i gata, blir det større press på de andre gatene med bosoneparkering. Kommunen bør tilby alternative parkeringsplasser, der det garantert er plass.

Mange i Posebyen er avhengig av bil og parkering, både til og fra arbeid .

Det er kjedelig å bo en plass og ikke ha

plass til bilen. Når en fjerner 147 parkeringsplasser, så er det kanskje 147 biler som må parkere andreplasser.

Boligsonetiden bør være slik den er nå. Mange som bor i Posebyen ønsker å få besøk, å ha betaling helt til 21.00 er litt lenge, kanskje til klokka 19.00 hadde vært bedre?

Vedlegg

2023012894-33

Innsendt: 15.10.2023 15.45

Ref.nr: SOLROG

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Svein Olav	Nordihus	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Gyldenløves Gate 87 B	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
son@oneco.no		90862109

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894-3

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Vi ønsker ikke at det blir helt bilfritt i Gyldenløvesgate. Hvis kommunen tilbyr oss en annen garantert plass til samme kost vil vurdere dette, Vi ønsker ikke å krangle med andre naboer i posebyen om parkering. Hvis dere ønsker en grønnere poseby hadde vært på sin plass at det var blitt satt opp mange flere ladestasjoner for oss med EL Bil. Det er jo noen som er dårlig til beins som ønsker å kunne parkere utenfor huset sitt.

Vedlegg

dok 74

Innsendt: 15.10.2023 20.46

Ref.nr: SEAHBC

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Jan-Rune	Johansen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Gyldenløves Gate 91 A	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
janruj@gmail.com		47750157

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Posebyen er et verneverdig boområde, og dette må være prioritet nr. 1. Kommunen har mål om flere barnefamilier i sentrum og store miljøambisjoner.
Selv om planen har flere positive aspekter, er det en plan med for få konkrete tiltak for å nå disse målene.

Hensynet til barn og unge bør må prioriteres i mye større grad. Dette innebærer blant annet flere trafikkdempende tiltak, gatetun og miljøgater. Dette er også innspill fra barn og unge i 2016. Siden det er ny områdereglering, burde det helt klart vært gjennomført ny medvirkningsprosess med barn og unge, ref. Veileder om barn og unge i plansaker.

Det legges fortsatt til rette for stor grad av gjennomkjøringstrafikk, altså en snarvei gjennom Posebyen. Det etterlyses derfor flere trafikkdempende og - sikringstiltak, og muligheten for færre gater med gjennomkjøringstrafikk. Dette må også sees i sammenheng med luftkvalitet, støy og andre negative effekter med stor biltrafikk.

Planen er i stor grad detaljert rundt Rådhusgata og Holbergs gate. I de andre gatene bør det også etableres etableres flere trær og "grønne øyer", og ikke minst hastighetsdempende tiltak. Særlig i gater der parkering fjernes, og hvor økt hastighet kan være en konsekvens. Et trafikknutepunkt og risikoområde kan bli krysset Rådhusgata og Festningsgata. Det må gjennomføres tiltak som sikrer trafikkflyt og sikkerheten til syklende og gående i dette krysset.

Det må etableres flere gater som gatetun og/eller miljøgater som et trafikksaneringstiltak Dette for å sikre barn- og unges oppvekstsvilkår og muligheter for lek mv., men også for møteplasser for beboere og andre. Det er i dag underdekning av lekeplasser.
Det kan fortsatt være tilrettelagt for parkeringsplasser i slike gater og hinder derfor ikke en slik etablering . Slike tiltak vil også fremme Posebyen som en gamleby og tilrettelegge for at hele byen kan bruke Posebyen som et område å være i, og ikke bare parkere i.

Det er flere positive forslag i denne planen, men det savnes likevel større ambisjoner og flere tiltak som fremmer interessene til barn- og unge, barnefamilier i byen, personer med nedsatt funksjonsevne og tiltak for å fremme bomiljøkvaliteter og miljøet. Og ikke minst tiltak som bidrar til trivelige gater i et verneverdig område. Det finne mye forskning på området, samt prosjekter i byer der gatetun, miljøgater, grøntområder mv. er testet ut med suksess. Det etterspørres derfor om en mer fremoverlent plan som faktisk bidrar til å nå kommunens egne mål mht. barn og unge, bokvalitet, miljø osv. i vår felles gamleby.

Med vennlig hilsen

Anne Drivenes Larsen, Jan-Rune Johansen og våre tre barn

Vedlegg

2023012894-37

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 20.04

Ref.nr: VCWQDR

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Jan-Rune	Etternavn Johansen	
Adresse Gyldenløves Gate 91 A	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse janruj@gmail.com		Telefon 47750157
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) 2023012894
Det gjelder: ☐ Innspill ☒ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Det er svært positivt at bosonetiden øker til kl. 2100, 7 dager i uken, og dette fremmer bomiljøet, samt trafikksikkerheten i området, og bidrar til at barn og unge kan ferdes tryggere ute i nærmiljøet.

Fjerning av parkeringsplasser er helt avhengig av at bosonetiden forlenges til kl.2100.

Kommentarer:

Bosonetiden må gjelde søndag, da dette er dager med enormt press om parkeringsplassene. Dette genereres mye unødig letekjøring og trafikkfarlige situasjoner. Samtidig er dette en dag med mange turister, og det vil være galt å vise frem Posebyen som en parkeringsplass, og er ikke en gamleby verdig. Det er svært gode alternativer til parkering andre steder med avstander under 150 meter til de fleste kirker og menigheter, i tillegg til avgiftsplassene. I tillegg er det svært god kollektivdekning og bussholdeplasser men korte avstander til de samme stedene, noe som kommunen har poengtert ved bygging av Q42 uten nødvendig p-plasser. Her må hensynet til beboerne, særlig barn unge barn og unge må gå foran en unødvendig ordning med gratis parkering.

Bruk av gatetun i Gyldenløves gate støttes, men det må med parkingsplasser i tunene for å ivareta beboerne i området, da det ikke vil være tilstrekkelig plass i andre gater slik situasjonen er i dag. Dette er også iht. reglene for gatetun.

I dag er det underdekning av leke- og møteplasser i Posebyen, og historisk sett er gatene blitt benyttet til dette. Gatetun vil kunne bidra mer til dette og vil kunne være til glede for alle som besøker Posebyen. Det er viktig å poengtere at gatetun ikke ekskluderer beboerparkering, men er et tiltak for å tilrettelegge for møteplasser, økt trivsel

og økt bokvalitet. Generelt bør gatetun/miljøgater prioriteres i hele Posebyen.

Kronprinsens gate mellom Tordenskjoldsgate og Kritian IV gate bør være parkeringsfri pga aktivitetene i området. Samtidig bør gaten tilrettelegges for syklende.

Det bør være korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre næringer hvor man ikke skal være lenge, men det bør være i forhold til behov og næringsaktiviteten.

Ved fjerning av parkeringsplasser, kan det være nødvendig med hastighetsdempende tiltak. Dette gjelder særlig Kronprinsens gate og Holbergs gate.

Parkering for næringsdrivende i bosone må begrenses på samme måte som for boenheter. Det må være et reelt behov og kun for firmabiler med logo, samt i begrenset omfang.

Det må ikke kunne tildeles parkeringsplass ved etablering av nye boenheter eller ved nye seksjoner. Disse må løse parkering i p-hus eller på egen tomt.
Mvh
Anne Drivenes Larsen, Jan-Rune Johansen og våre tre barn.

Vedlegg

2023012894-43

From: "Post"
Sent: Mon, 16 Oct 2023 07:14:37 +0200
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: VS: Gatebruksplan sak:2023012894-3

Fra: Anne Haus Taraldsen <annehaustaraldsen@gmail.com>
Sendt: lørdag 14. oktober 2023 15:55
Til: Post <post@kristiansand.kommune.no>
Emne: Fwd: Gatebruksplan sak:2023012894-3

---------- Forwarded message ---------
Fra: **Anne Haus Taraldsen** <annehaustaraldsen@gmail.com>
Date: lør. 14. okt. 2023 kl. 15:33
Subject: Gatebruksplan sak:2023012894-3
To: <post.byutvikling@kristiansand.komm>

Til
By- og Stedsutvikling
Vei
Kristiansand kommune

Vi bor i Skippergata 131, og har noen meninger om endringer i gatebruksplanen. Vi mener at antall parkeringsplasser i bosone 1, ikke må reduseres, det er viktig å ha nok plasser til beboerne.

Det må være parkeringsplasser for besøkende, og disse må heller ikke reduseres. Vår mening er at siste kvartal av Gyldenløves gate ikke bør bli bilfritt, for det øker presset på parkeringsplassene i Elvegata og Skippergata.

Vi betaler mye for å parkere i bosonen, og bør derfor ikke bli presset til å parkere langt borte, da ikke alle er like bevegelige.

Med hilsen
Anne og Rolf Taraldsen

Høringsuttalse Saksnummer 2023012894 – 8

Gro Kathrine Solås

I høringsnotatet bes det spesielt om innspill på:
• *Reservere noen plasser for bildelingsordninger/utleiebiler*

Dette er vi positive til. Men for at ordningen skal fungere best mulig bør disse plassene opprettes i et parkeringshus.

• *Fjerne alle parkeringsplasser i Gyldenløvesgate mellom Holbergsgate og Elvegata, med sikte på å anlegge gatetun her.*

Dette synes vi ikke er noen god ide. Hvis man ønsker at folk i alle aldre skal bosette seg i Posebyen må man ikke svekke dagens ordning med beboerparkering. Man må innse at bilen er viktig for mange husstander, og en svekkelse av muligheten for parkering nær boligen vil gjøre det mindre attraktivt å bo her. Dette gjelder for alle med bil, men især for barnefamilier og eldre..

• *Gjøre Kronprinsensgate mellom Tordenskjoldsgate og Kristian IV gate parkeringsfri*

Slik denne gatestubben fremstår i dag, uten gjennomkjøring til Tordenskjoldsgate, lite boliger og med Posebyhaven, synes vi dette kan være en god ide.

• *Korttidsparkering utenfor matbutikk, blomsterbutikk og andre relevante bedrifter i Posebyen.*

Dette er helt ok

• *Mulig plassering av ytterligere 6 HC plasser i tillegg til de foreslåtte 6 HC plassene der administrasjonen har foreslått avgiftsplasser.*

Hvis behovet er tilstede er det helt ok etter vår mening.

Forøvrig:
Vi er generelt skeptisk til å redusere antall bosoneplasser iforhold til behovet. Det er uheldig hvis det blir knapphet slik at man må lete i området etter ledig plass. Ikke bare for den enkelte, men også fordi det vil føre til økt «letekjøring» og økt trafikk.

Vi er positive til en bosoneordning fra 0800 – 2100.

Vi stiller oss også positive til ordninger som kan redusere gjennomkjøring og innkjøring annet enn til boliger og butikker.

Med vennlig hilsen
Ingrid og Gunnar Heimdal
Skippergata 133
tlf 90 75 45 17
heimdalgj@gmail.com

Innsendt: 02.02.2024 20.45

Ref.nr: ECXNLI

2023012894 - 53

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Yusuf Shankar	Gupta	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Henrik Wergelands Gate 56	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
gupta.ajay18@gmail.com		47733956

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Hi. I am Dr. Yusuf Gupta. I have been living on rent at Henrik Wergelands Gate 56 with my wife and two kids since February 2023.

We recently got a car. However, there is no place for parking space available inside our building premises. All the parking spots are already taken, mainly by the offices located in our building.

When I read about residential zone parking, I got to know that my building is not included in the eligible zone. Hence, I was deemed ineligible to apply for a residential parking permit.

I tried getting a parking space agreement privately, but the prices are high and unaffordable, almost around 1800-2500 kr in the Sentrum area. To add to the pain, these spots are at least half a kilometre away. It gets highly impractical for a family, especially with small kids.

The Kommune has granted me an exception for a year since the building is at the corner of the zone map.

However, I strongly feel that our building should be included in the revised zone map permanently. I request you to include our building also in the residential parking zone. This would help many of my fellow residents also. I would be grateful for your help.

Best regards

Dr. Yusuf Gupta
Vedlegg

dok 52

PLAN-20/00178 - 1569 Områderegulering, Gateparkering for Posebyen.

Innspill fra Ludvig Ilebekk, Henrik Wergelands gate 65, mobil: 9016 9174, e-post: ludvik@ilebekk.no.

Følgende innspill er min private mening. Jeg er leder av styret i Sameiet Avenygården, Henrik Wergelandsgate 65-67, mener styret stort sett har samme oppfatning, men innlegget er ikke forelagt styret.

Jeg er positiv til endringer av parkeringsforholdene i Posebyen. Jeg foreslår at det i denne anledning også tar med renovasjon, søppel behandling, i Posebyen som etter min og flere sin mening er svært kritikkverdig.

Utkjørsel fra parkeringskjeller:
Det er store problemer med sidesikt ved utkjørsel fra parkeringskjellere og kjøreporter. Biler parkerer for nærme markert sperrelinje og oftest over sperrelinjen som er mangelfulle. Det er ikke fritt for huseiere å markere i kjørebanen. Dette fører til liten svingradius når det er parkert biler på motsatt side av gaten. Sikt for kryssende trafikk er dermed dårlig.
Dette gjelder også i aller høyeste grad for fotgjengere, syklister og sparkesykler som krysser fortau svært nær innkjørsel. Spesielt sparkesykler og elsykler har ofte høy hastighet, det er kun tidsspørsmål når en ulykke skjer.

Forslag til bedring.
Fortau og gateplan markeres tydelig der hvor det er utkjørsel for bil. Kjøreporter som ikke kan benyttes til bil grunnet portens bredde, basert på gammel utkjørsel for hest, skal ikke markeres.

Parkering under jorden for Posebyen.
Indre gårdsrom i kvartal 10, mellom boligblokkene, er et ypperlig område for å opparbeide til kjellerparkering. Her er det god plass til å lage kjellerparkering i to etasjer som utelukkende prioriteres til Posebyens beboere og huseiere. P-plasser kan selges til boligeiere og/eller leies bort som et Sameie. Utkjørsel mot Holbergsgate. Det bør også reguleres inn de forfalne garasjerekke som i dag ligger i Henrik Wergelandsgate.

Etter anleggsperioden kan park, gangvei og lekeplass igjen opparbeides. Bilene er dermed borte fra gateplan, boområdet får løst sine parkeringsproblemer. Dette er en vinn/vinn situasjon for alle parter.

Søppel i Posebyen.
Jeg ber om at renovasjon må bli innlemmet i prosjektet 1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen.

Vi har i dag et stort problem med «gatesøppel» i Posebyen. Dette problemet er Avfall Sør ikke villig til å innrømme. For oss beboere ser vi det daglig. Etter at de nye nedgravde søppelkonteinere ble etablert oppstår nye problemer. Hva årsaken er kan vi bare anta. Trolig har dette med låste luker og ekstra betaling dersom du har mer enn en tømming av restavfall pr. uke i en tre måneders periode.
Jeg hadde i 2022 en skriftlig dialog med Avfall Sør under referanse 2022000094.5 hvor jeg tok opp forskjellige problemer. Det ga ingen resultat. Blant annet ba jeg om at det ble utplassert gate søppeldunker slike som «hold byen ren» og henviste til en dunk som sto på hjørnet Skippergaten – Holbergsgate. To – tre uker senere var denne dunken fjernet.

Nesten daglig står det søppelposer som ikke er lagt i dunkene. Det kan spekuleres om årsaken. Muligheten er at beboere ikke har brikke, er leietakere, ikke bryr seg osv. Fugler og katter åpner posene og sprer søppel. Personlig har jeg flere ganger feiet opp store mengder med brukte sprøyter og sprøytespisser (*jeg har flere bilder*). Jeg har samtale med naboer i andre bofellesskaper i området som forteller om oppgitthet. Når Avfall Sør etter hvert plukker opp denne søppel tar de med seg det som ligger nærmest konteineren og bryr seg ikke om det som blåser rundt i kvartalene.

Turister og andre fotgjengere har ingen plass og lever håndsøppel i Posebyen.
Er dette en ønsket situasjon i vår ellers så vakre byen?

Kjenner også til at problemet er godt dokumentert på facebook.

Hilsen
Ludvig Ilebekk

dok 75

Innsendt: 14.10.2023 17.52

Ref.nr: NTILYV

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Eline	Etternavn Egeli	
Adresse Henrik Wergelands Gate 86	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse elineegeli@ymail.com		Telefon +4746421841
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) PLAN-20/00178
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Innspill i saken vedrørende forslag til gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Som eiere av enebolig i Henrik Wergelandsgate 86 og eier av forretningslokale i Henrik Wergelandsgate 84 påvirkes vi negativt av forslag til gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1 som for tiden ligger ute til offentlig ettersyn. Vi ønsker derfor å komme med følgende innspill.

Plassen foran våre eiendommer fungerer per i dag som parkering for oss og våre gjester/kunder. Dette har vært gjeldende praksis all den tid som er kjent for oss og tidligere eiere av eiendommene som vi har vært i kontakt med, samt undersøkelser vi har gjort og vi mener derfor at det foreligger hevd på disse. Dagens løsning er heller ikke til hinder for gående og syklende i gaten. Vi som disponenter av området har vedlikeholdt både underlag og dekorativ beplantning. Da asfalten i Henrik Wergelandsgate ble revet opp i forbindelse med fornyelse av rør og kloakk så ønsket huseierne å få asfaltert helt inn til husveggen, men dette ble ikke dekket av Kristiansand Kommune fordi området ble ansett som huseiernes eiendom. Det er derfor lagt betong for huseiernes egen regning omtrent tre meter ut fra husveggen på våre eiendommer, i tillegg til at det foran 84 er lagt ned varmekabler i bakken. Forslag til endring i gatebruksplan medfører etter vårt syn ingen praktisk verdi for befolkningen, men kun tap av våre parkeringsmuligheter. Dette medfører en markant redusert tilgjengelighet for næringslokalene i Henrik Wergelandsgate 84. Her finnes et møbelsnekkerverksted og kunder i denne virksomheten er avhengige av å kunne komme til med bil da møbler ikke kan medbringes på f.eks sykkel. Dette vil etter vår mening true lokal virksomhet, som i tillegg er en grønn virksomhet som bedriver reparasjon og gjenbruk. Vi som bor i 86 er et ungt par i ferd med

å etablere familie, og parkeringsmuligheter var avgjørende for at vi valgte å bosette oss i Posebyen.

Mvh
Joakim Skolt (Henrik Wergelandsgate 86)
Eline Egeli (Henrik Wergelandsgate 86)
Elisabeth Randøy (Henrik Wergelandsgate 84)

Vedlegg

202301289 4-48

From: "Bjørn A. Christiansen" <bach@live.no>
Sent: Tue, 16 Jan 2024 16:44:03 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Soneparkering Holbergsgate 21

ATT: Veisjef Gro Kathrine Solaas

Undertegnede har blitt kontaktet av beboere i sameiet Holbergs gate 21 vedr. fremtidig soneparkering i området. Sameiet Holbergsgate består av 10 leiligheter med felles gårds og bruksnummer som fordeler seg på A,B,C og D. Det er stor bekymring blant beboere når vi nå får beskjed om at B,C og D bestående av 6 leiligheter som ligger inne i bakgården, men med felles utgang mot Holbergsgate kan miste retten til soneparkering, mens A får beholde denne retten. Vi håper at sameiet blir behandlet etter likhetsprinsippet som står sterkt i norsk forvaltning. Holbergs gate 21B,C og D har alltid hatt soneparkering og det er derfor litt forunderlig at vi nå kan miste denne retten. Vi håper og tror at dette må bero på en misforståelse/feil og at dette blir hensyntatt før og når endelig plan blir klar og vedtatt. Mange har kjøpt leilighet nettopp fordi det er tilgang på soneparkering. Det er derfor også en bekymring for at verdien av nevnte leiligheter kan bli sterkt redusert som følge av dette.

Vi håper våre synspunkter blir hensyntatt og at vi får en positiv tilbakemelding.

Med vennlig hilsen for beboere i Holbergsgate 21

Bjørn A. Christiansen
Beboer og styreleder i Holbergs gate 21
Tlf: 909 39 997
E-post: bach@live.no

2023012894-58

From: "Bjørn A. Christiansen" <bach@live.no>
Sent: Thu, 4 Jan 2024 12:55:26 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: VS: 2023032432-1 - Søknad om parkeringstillatelse i boligsone

ATT: Gro Kathrine Solaas

Det vises til vedlagte e post fra parkeringsetaten. Undertegnede har hatt soneparkering i de 13 årene jeg har bodd i posebyen. Det var derfor med undring jeg mottok vedlagte skriv. Jeg håper derfor at det beror på en misforståelse at to bygg på samme adresse (A og B oppgang) behandles ulikt. Jeg har problemer med å forstå at skillet mellom rett til soneparkering eller ikke skal gå mellom Holbergs gate 21 A og 21 B som tilhører samme sameie og har atkomst til Holbergsgate. Som nevnt tidligere håper jeg dette beror på en misforståelse og at det her har skjedd en utilsiktet feil. Håper derfor at dette blir korrigert før endelige sonekart er ferdig, sånn at jeg som en person på snart 67 år fortsatt vil ha rett på soneparkering. Jeg føler og mener at personer på samme gateadresse bør behandles likt og ikke diskrimineres mellom. Håper på en positiv tilbakemelding om at dette blir hensyntatt ved endelig ferdigstillelse av sonekartet.

På forhånd takk

Med Vennlig hilsen
Bjørn A. Christiansen
Holbergs gate 21B
Tlf: 909 39 997
E-post: bach@live.no

Fra: Per Atle Aanonsen <Per.Atle.Aanonsen@kristiansand.kommune.no>
Sendt: mandag 18. desember 2023 10.54
Til: Bjørn Arvid Christiansen <bach@live.no>
Emne: 2023032432-1 - Søknad om parkeringstillatelse i boligsone

Din søknad om parkeringtillatelse i sone 1 er godkjent.

Da eiendommen din ligger utenfor gjeldende sonegrenser for sone 1 er Parkeringstillatelsen gitt som følge av dispensasjon etter § 11 i ny Forskrift om boligsoneparkering, Kristiansand kommune, Agder.

Beboere har i randsonen fått innvilget bosoneparkering når det har vært kapasitet. I løpet av 2023 har det vært nødvendig å stramme inn på dette, og fra og med 2024 vil i utgangspunktet ingen som ikke er innenfor sonen få innvilget boligsoneparkering. Parallelt med at det er utarbeidet ny forskrift for boligsoneparkering er det også arbeidet med ny plan for Posebyen – boligsone 1, med tilhørende sonekart. I og med at arbeidet med nytt boligsonekart ikke er ferdigstilt enda gir vi dispensasjon for de eiendommer som har hatt bosoneparkering i 2023 selv om de ikke ligger innenfor sonen.

Ny plan og bestemmelser for Posebyen boligsone 1 herunder sonekart, har i 2023 vært på høring og høringsfristen har gått ut. Har du likevel synspunkter som du mener er viktig å få med i denne saken kan du sende dette til post.byutvikling@kristiansand.kommune.no v/ Veisjef, Gro Kathrine Solaas.

Nye bestemmelser ventes å bli vedtatt første halvår 2024.

Dispensasjonen gjelder ut innvilget periode for parkeringstillatelsen.

Parkeringstillatelsen gjelder for bilnummer PR45113 i perioden 01.01.2024 til og med 31.12.2024

- Kjøretøyets registreringsnummer fungerer som oblat og vil bli elektronisk kontrollert ved parkering.
- Ønsker du å endre kjøretøyets registreringsnummer sendes e-post til post.parkering@kristiansand.kommune.no , vent på svar før du parkerer med nytt kjøretøy.
- Husk å søke på nytt i god tid før avtaleperioden utløper.
- Faktura er sendt via epost
    - Det er ingen betalingsfrist på faktura, men **parkeringtillatelsen er ikke gyldig før vi betaling er registrert i våre systemer.**
    - Tillatelsen fakturers pr måned, og vi anbefaler å legge inn kortbetaling for automatisk trekk på **Min parkering** siden.
    - For avtaler med løpende betalingsavtale vil vi trekke betalingen **den 20. i måneden før faktura gjelder.**
    - Utsendt faktura kan betales på **Min parkering** siden og tillatelsen vil da være gyldig umiddelbart.

Spørsmål vedrørende avtalen sendes til post.parkering@kristiansand.kommune.no eller kontakt oss på telefon 380 75 000.
Mer informasjon finner du også på nettsiden vår: www.kristiansand.kommune.no/parkering

Med vennlig hilsen

Per Atle Aanonsen
Rådgiver | Parkeringsenheten

Mobil.: (+47) 924 94 640| Sentralbord (+47) 38 07 50 00
E-post: per.atle.aanonsen@kristiansand.kommune.no

Kristiansand kommune

Med vennlig hilsen

Per Atle Aanonsen
Rådgiver | Parkeringsenheten

Mobil.: (+47) 924 94 640| Sentralbord (+47) 38 07 50 00
E-post: per.atle.aanonsen@kristiansand.kommune.no

202301289 4 – 52

From: "Post Byutvikling"
Sent: Fri, 12 Jan 2024 12:07:35 +0100
To: "Gro Kathrine Solås" <Gro.K.Solaas@kristiansand.kommune.no>
Subject: VS: Til veisjef Gro Kathrine Solaas vedr svar på søknad om parkering i boligsone 1 for Holbergsgate 21C

Fra: Stian KARLSEN <stian.karlsen@nexans.com>
Sendt: fredag 12. januar 2024 11:00
Til: Post Byutvikling <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Emne: Til veisjef Gro Kathrine Solaas vedr svar på søknad om parkering i boligsone 1 for Holbergsgate 21C

Hei
Jeg har en leietaker i Holbergsgate 21C som har fått et brev ang bosoneparkering, se under. Her går det frem at kommunen definerer Holbergsgate 21C som utenfor boligsone 1. Om jeg forstår det riktig er det dette kartet man da henviser til:
1.-boligsone-1-posebyen---bestemmelser-forslag-07.07.23-revidert-etter-vedtak-i-bus-17.08.23.pdf (kristiansand.kommune.no)

På dette kartet ligger 21A innenfor sonen mens 21C ligger utenfor.

Holbergsgate 21C, 21B og 21A tilhører samme sameie bestående av 10 leiligheter, alle med utgang til Holbergsgate. Det er derfor veldig urimelig å behandle disse leilighetene ulikt. Jeg håper dette kan bli tatt hensyn til når bosonekartet ferdigstilles slik at hele sameiet faller inn under boligsone 1.

Med Vennlig hilsen
Stian Karlsen
Eier av Holbergsgate 21C

From: Andre Novaković <novakovicandre@gmail.com>
Sent: torsdag 11. januar 2024 20:19
To: Stian KARLSEN <stian.karlsen@nexans.com>
Subject: Fwd: Svar på søknad om parkering i boligsone 1

[External email - Real sender : novakovicandre@gmail.com]

Od: Trine Eidem <Trine.Eidem@kristiansand.kommune.no>
Datum: 10. siječnja 2024. u 11:44:03 CET
Za: novakovicandre@gmail.com
Predmet: Svar på søknad om parkering i boligsone 1

Din søknad om parkeringtillatelse i sone 1 er godkjent.

Da eiendommen din (Holbergs gate 21 C H0101)ligger utenfor gjeldende sonegrenser for sone 1 er Parkeringstillatelsen gitt som følge av dispensasjon etter § 11 i ny Forskrift om boligsoneparkering, Kristiansand kommune, Agder.

Beboere har i randsonen fått innvilget bosoneparkering når det har vært kapasitet. I løpet av 2023 har det vært nødvendig å stramme inn på dette, og fra og med 2024 vil i utgangspunktet ingen som ikke er innenfor sonen få innvilget boligsoneparkering.

Parallelt med at det er utarbeidet ny forskrift for boligsoneparkering er det også arbeidet med ny plan for Posebyen – boligsone 1, med tilhørende sonekart. I og med at arbeidet med nytt boligsonekart ikke er ferdigstilt enda gir vi dispensasjon for de eiendommer som har hatt bosoneparkering i 2023 selv om de ikke ligger innenfor sonen.

Ny plan og bestemmelser for Posebyen boligsone 1 herunder sonekart, har i 2023 vært på høring og høringsfristen har gått ut. Har du likevel synspunkter som du mener er viktig å få med i denne saken kan du sende dette til post.byutvikling@kristiansand.kommune.no v/ Veisjef, Gro Kathrine Solaas.

Nye bestemmelser ventes å bli vedtatt første halvår 2024.

Dispensasjonen gjelder ut innvilget periode for parkeringstillatelsen.

Parkeringstillatelsen gjelder for bilnummer SV72347 **i perioden 05.01.2024 til og med 26.06.2024.**

1. Kjøretøyets registreringsnummer fungerer som oblat og vil bli elektronisk kontrollert ved parkering.
2. Ønsker du å endre kjøretøyets registreringsnummer sendes e-post til post.parkering@kristiansand.kommune.no , vent på svar før du parkerer med nytt kjøretøy.
3. Husk å søke på nytt i god tid før avtaleperioden utløper.
4. Faktura for januar og februar er sendt via epost
    1. Det er ingen betalingsfrist på faktura, men **parkeringtillatelsen er ikke gyldig før vi betaling er registrert i våre systemer.**
    2. For avtaler med løpende betalingsavtale vil vi trekke betalingen **den 20. i måneden før faktura gjelder.**
    3. Utsendt faktura kan betales på **Min parkering** siden og tillatelsen vil da være gyldig umiddelbart.

Spørsmål vedrørende avtalen sendes til post.parkering@kristiansand.kommune.no eller kontakt oss på telefon 380 75 000.
Mer informasjon finner du også på nettsiden vår:
www.kristiansand.kommune.no/parkering

Med vennlig hilsen

Trine Martha Eidem
Konsulent, Parkering
Kristiansand kommune
Sentralbord +47 38 07 50 00 | post.parkering@kristiansand.kommune.no |

Besøksadresse: Rådhuskvartalet, Rådhusgata 18, Kristiansand

Kristiansand
kommune

Denne e-posten og eventuelle vedlegg er kun ment for personen(e) som er navngitt ovenfor. E-post med tilhørende dokumenter kan inneholde opplysninger undergitt taushetsplikt. Om du ikke er den tiltenkte mottakeren, gjøres du oppmerksom på at enhver bruk, kopiering eller videreformidling av opplysninger ikke er tillatt. Er du ikke den tiltenkte mottaker, ønsker vi å få beskjed om det umiddelbart pr e-post eller telefon. E-posten må slettes og alle eventuelle utskrifter og kopier må makuleres.

2023012894 - 51

From: "Vesna Bekker" <vesna.may@hotmail.com>
Sent: Wed, 24 Jan 2024 11:34:14 +0100
To: "Post Byutvikling" <post.byutvikling@kristiansand.kommune.no>
Subject: Soneparkering Holbergsgate 21 - ref. ny plan og bestemmelser for Posebyen boligsone 1

Til veisjef Gro Kathrine Solaas

Viser til arbeid med ny plan og bestemmelser for Posebyen boligsone 1, med tilhørende sonekart, der det er gitt muligheter for synspunkter selv om høringsfristen er gått ut.

Jeg har følgende innspill vedr. Holbergsgate 21, gnr. 150, bnr. 570:
Holbergsgate 21 er et sameie med 10 leiligheter som fordeler seg på bygg A, B, C og D. Det er 4 leiligheter i bygg A, 4 leiligheter i bygg B, 1 leilighet i bygg C, og 1 leilighet i bygg D.

Iht. sonekart, både eksisterende avgrensing av sonen, og i forslag til ny avgrensing av sonen, så omfattes Bygg A av sone 1, mens øvrige bygg, dvs. resten av sameiet ligger utenfor.

Jeg tenker at sameiet må ses under ett, slik at alle leilighetene i Holbergsgate 21 blir gitt mulighet for soneparkering. Det er ingen mulighet for parkering på egen tomt, og frem til nå har alle hatt muligheten for soneparkering.

Det kan synes som om sonekart fra 1982, er brukt som "mal" i forslag til ny avgrensing av sonen, noe som gjør at dagens bygningsmasse kommer feil ut. Vårt sameie er fra 2005. **Jeg ber om at sonekart kan justeres, slik at alle bygningene i sameiet Holbergsgate 21 kommer inn under boligsone 1.**

Med hilsen
for Magnus Bekker, Holbergsgate 21D

Vesna Bekker - etter fullmakt

dok 73

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 22.59

Ref.nr: KWAEVI

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Joakim Hellerud	Etternavn Moe	
Adresse Holbergs Gate 22	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse joakimhmoe@gmail.com		Telefon 41564229
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) PLAN-20/00178
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Innspill Gatebruksplanen

Først og fremst mener vi det er veldig postivt at "Gatebruksplanen" og "Boligsone 1" sees i sammenheng.

Møbleringssone

I illustrasjonsplanen er det foreslått å videreføre betongdekke langs Holbergs gate 18-26 og utvide fortauet. Det er i utgangspunktet ønskelig at det heller legges steinheller slik det er andre steder i Posebyen. Alternativt foreslår vi materialskift i belegningen langs husveggene, feks. brostein/chaussestien for å "myke opp" gateløpet samt at det legges til rette for etablering av møbleringssone.

Parkering

Vi støtter en endring av dagens parkering for å bidra til tryggere skolevei, gode vilkår for de myke trafikantene og grønnere byrom.

Det er et bra grep at parkeringstilbudet begrenses til beboerne i Posebyen ved hjelp av færre plasser, avgifter og/eller tidsbegrensning. Dette vil bidra til mindre letekjøring og fremmedparkering. Dette er veldig positivt og bra for lokalmiljøet. Samtidig er det viktig at beboerne i Posebyen har mulighet for å parkere i gatene da de fleste ikke har andre parkeringsalternativer.

Selv om de fleste nok vil velge andre transportmidler på daglige reiser, er det ulike grunner til hvorfor en har bruk

for bil. Det er politisk ønskelig å tilrettelegge for at flere barnefamilier vil bosette seg/bli boende i byen. Muligheten for parkering innenfor kort avstand er et viktig premiss. Bosoneordningen kan brukes som et byutviklingsgrep og virkemiddel til å gjøre det mer attraktivt å bli boende i sentrum, også for barnefamilier. I tillegg kan det være med på redusere bilbruken fordi ordningen tillater at bilen kan stå parkert på gaten nær boligen hele dagen. Beboerne kan da velge andre reisemåter til arbeid mv.

Samtidig har vi stor forståelse for at næringsvirksomhetene i Posebyen har behov for kundeparkering og besøkende skal ha anledning til å parkere i gata. Flere av næringsvirksomhetene er med til å bidra til byliv og skape identitet for Posebyen. Vi håper dette kan hensyntas med egne regler for besøk som er nødvendige for næringer i området.

Vi er veldig glade for eneboligene i Holbergs gate (mellom Rådhusgate og Tollbodgate) nå er med i bosoneparkering «Sone 1» . Det har vært et stort ønske for oss som bor i gata, da bebyggelsen i denne delen av Holbergs gate består av 7 eneboliger hvor det er bosatt en familie i hver enebolig med unntak av Holbergs gate 13 som er hybelhus.

I dag er Holbergs gate (mellom Rådhusgate og Tollbodgate) ren «betalingsgateparkering» for allmenheten. Behovet for disse parkeringsplasser har endret seg betydelig etter politiet har flyttet. Det er derfor veldig positivt at bosone 1 utvides til denne delen av Holbergs gate mtp. at beboerne i Rådhusgate vil miste sine parkeringsplasser i Rådhusgata, når gaten skal transformeres.

Med vennlig hilsen
Joakim Hellerud Moe på vegne av beboerne i
Holbergs gate 15
Holbergs gate 18
Holbergs gate 20
Holbergs gate 22
Holbergs gate 24

Vedlegg

2023012894 - 41

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 22.54

Ref.nr: RCXQEE

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Joakim Hellerud	Moe	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Holbergs Gate 22	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
joakimhmoe@gmail.com		41564229

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Innspill bosoneparkering

Vi er glade for at vi har kommet med på nabolisten vedr. boligsone 1 i Posebyen, da vi ikke mottok varsel om revisjon av bosoneparkeringsforskriften.

Først og fremst mener vi det er veldig postivt at "Gatebruksplanen" og "Boligsone 1" sees i sammenheng.

Vi støtter en endring av dagens parkering for å bidra til tryggere skolevei, gode vilkår for de myke trafikantene og grønnere byrom. Samtidig ønsker vi at beboerne i Posebyen skal ha mulighet for å parkere i gatene da de fleste ikke har andre parkeringsalternativer.

Det er veldig postivt at eneboligene i Holbergs gate (mellom Rådhusgate og Tollbodgate) nå er med i bosoneparkering «Sone 1» . Det har vært et stort ønske for oss som bor i gata, da bebyggelsen i denne delen av Holbergs gate består av 7 eneboliger hvor det er bosatt en familie i hver bolig med unntak av Holbergs gate 13 som er hybelhus. Det kommer uklart fram om eneboligen i Holbergs gate 15 også er omfattet? Hvis ikke ønsker vi at de også omfattes av boligsone 1.

Selv om de fleste nok vil velge andre transportmidler på daglige reiser, er det ulike grunner til hvorfor en har bruk for bil. Det er politisk ønskelig å tilrettelegge for at flere barnefamilier vil bosette seg/bli boende i byen. Muligheten for parkering innenfor kort avstand er et viktig premiss. Bosoneordningen kan brukes som et virkemiddel til å gjøre

det mer attraktivt å bli boende i sentrum, også for barnefamilier. I tillegg kan det være med på redusere bilbruken fordi ordningen tillater at bilen kan stå parkert på gaten nær boligen hele dagen. Beboerne kan da velge andre reisemåter til arbeid mv.

I tillegg har vi snakket med flere av beboerne i Rådhusgate (mellom Holbergs gate og Festningsgate). De er heller ikke omfattet av bosone 1. I denne gata bor det også flere barnefamilier uten tilgang til parkeringsanlegg/garasje.

I dag er Holbergs gate (mellom Rådhusgate og Tollbodgate) ren «betalingsgateparkering» for allmenheten. Behovet for disse parkeringsplasser har endret seg betydelig etter politiet har flytte. Det er derfor veldig positivt at bosone 1 utvides til denne del av Holbergs gate også mtp. at beboerne i Rådhusgate vil miste sine parkeringsplasser i gata, når gaten skal transformeres.

Det finnes flere gode parkeringsmuligheter for almenheten i nærområdet, for eksempel parkeringskjelleren under Torvet eller Sandens p-hus. Samtidig har vi stor forståelse for at næringsvirksomhetene i Posebyen har behov for kundeparkering og besøkende skal ha anledning til å parkere i gata. Vi håper dette kan hensyntas med egne regler for besøk som er nødvendige for næringer i området.

Med vennlig hilsen

Joakim Hellerud Moe på vegne av beboerne i
Holbergs gate 15
Holbergs gate 18
Holbergs gate 20
Holbergs gate 22
Holbergs gate 24

Vedlegg

2023012894-6

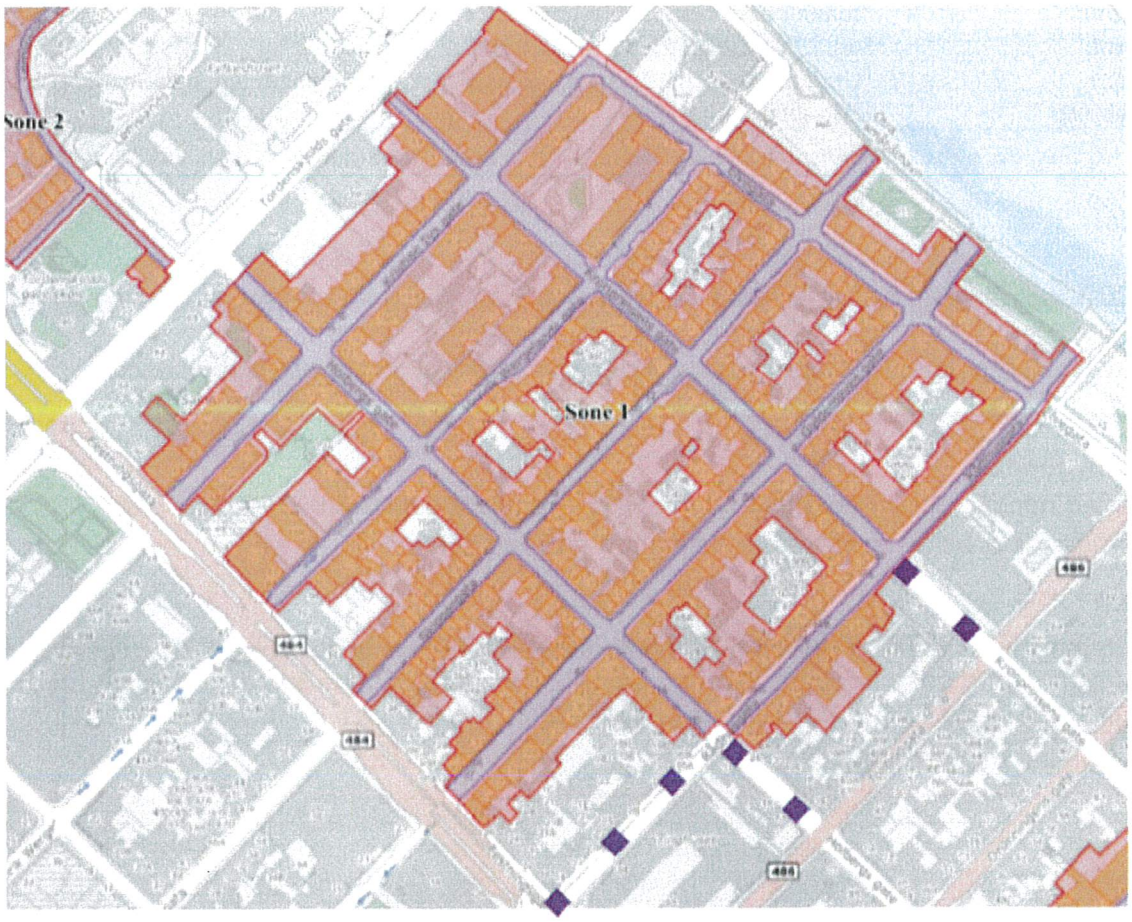
From: "Joann busk" <joannbusk@hotmail.com>
Sent: Sun, 27 Aug 2023 22:39:31 +0200
To: "Gro Kathrine Solås" <Gro.K.Solaas@kristiansand.kommune.no>
Subject: Bosoneparkering

Hei

Innspill til revisjon av bosonekart
Deler
av Holbergs gate, Rådhusgata og Gyldenløves gate er ikke omfattet av bosone 1/bosoneparkering.

Bebyggelsen
er en naturlig del av Posebyen, omfattet av reguleringsplan for Posebyen samt pågående arbeide med Gatebruksplanen for Posebyen.

Jeg
mener det vil være naturlig å utvide bosoneparkering «Sone 1», slik disse boligene får mulighet for å søke bosoneparkering og parkere i deres boområde på like vilkår med andre «Poseby-beboere». Jeg håper innspillet
vil bli tatt i betraktning.



Stiplet linje viser forslag til utvidelse av bosone 1.

Med vennlig hilsen
Joann Busk

Sendt fra min iPhone

2023012894 - 15

Innsendt: 11.10.2023 17.28

Ref.nr: OKIHJM

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Bjørg	Staalesen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Holbergs Gate 24	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
staalesen.bjorg@gmail.com		90977291

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894-1

Det gjelder:

☐ Innspill
☐ Høring
☒ Klage

Skriv din uttalelse her:

Jeg er i mot å utvide soneparkering. Det er snart ikke plass til bilene til folk som kommer på besøk. Vi som er gamle, trenger å få besøk, og mange må ha hjelp av yngre slektninger for i det hele tatt å kunne bo i Posebyen. Det er ikke gitt at alle mennesker kan komme seg rundt på sykkel med innkjøpte matvarer og andre nødvendige varer. Nå synes jeg det går altfor langt. Skal vi som er vokst opp her i Posebyen og som bor i barndomshjemmet "fryses" ut? Det er ikke så mange barn som egentlig hører til i Posebyen. De kan følge trafikkregler når de går. Virker som hele denne planen er laget for å gjøre det vanskelig for oss beboere. Som andre i nærområdene rundt byen, må også vi kunne ha en bil.

Vedlegg

2023012894-42

[redacted]

Innsendt: 16.10.2023 00.33

Ref.nr: ZZPNYL

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Stian Landrud	Etternavn Aarnes	
Adresse Holbergs Gate 27	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse stian.aarnes@hotmail.com		Telefon 40414518
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) 2023012894
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

Innledningsvis legges formålets beskrivelse til grunn for innspill. Ordlyden til formålet er formulert slik : Formålet med gatebruksplan for Posebyen er å utarbeide en plan for gatenettet som bidrar til å utvikle gaterommene slik at de ivaretar og forbedrer bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier og bedre trafikksikkerheten i området.

Som meget ny innbygger til kommunen og tilflytter til posebyen synes jeg at en oppgradering her bør fremstå til allmenheten som positivt. Grunn til at jeg valgte posebyen å bo i, fremfor andre plasser var disse tre punkter; eldre og koselig bebyggelses stil, muligheter for parkering utenfor min bolig, og nærhet til sentrums fasiliteter.

Med tanke på å utvikle posebyen og hensynta flest synspunkter, ønsker jeg å bemerke noen punkter med innspill til gatebruksplan og boligsone parkering. Disse gjelder følgende.
-Når det gjelder å redusere mengde gjennomgangstrafikk samtykker jeg i forslaget til at strekningen mellom Tordenskjoldsgate og KristiansIV's gate foreslåes enveis kjørt. Jeg tenker i tillegg det vil være et godt trafikkdempende tiltak for å redusere fart, med å sette opp fartsgrense skilt til 15 eller 20 km/timen. Samtidig kan skilt settes opp med tekst som gir forståelse for at det er bebyggelse, næring og skolevei som har prioritet for å hindre unødvendig trafikk og høy hastighet.
Lavere kjøre hastighet vil ta hensyn til vern av bygnings- og bomiljøet og sikring av et tryggere utemiljø for barn og voksen.

-Jeg synes det fjernes for mange parkeringsplasser. Jeg kan tenke meg at det vil være muligheter for at parkerende

vil kunne unødvendig kjøre rundt å lete etter en plass å parkere. Og da igjen skape unødvendig trafikk rundt. For min del er jeg ikke enig i at alle parkeringsmuligheter fjernes utenfor min bolig, med over halvparten av parkerings muligheter i kvartalet. Jeg samtykker IKKE til fjernings forslaget og mener at parkerings tilgjengeligheten må fortsettes slik som dags dato. Det bør absolutt ses på bedre løsninger. Fjerning vil samtidig føre til en verdiforringelse til boligene som omhandles. Jeg som har investert i bolig ønsker selvfølgelig å ivareta området, men ønsker ikke å bli skadelidende med endringer.

-Opparbeidelse av uteområdet hos meg og ellers i posebyen som noen plasser er inntegnet med asfalt, synes jeg bør endres til brostein, belegningsstein, skifer eller lignende som gir en mer varm følelse med tanke på rolige omgivelser og eldre koselig bebyggelses stil. Ikke asfalt som vi ellers har i store mengder rundt, som kan oppfattes kaldt og normalt. Asfalt harmonerer med nyere tid og i kjørefelt, ikke som utvidet topp-dekke til fortau. Må kunne finnes bedre estetiske kvalitets løsninger, som gir følelse av trivelig og attraktivt område. Beplanting av noen trær er jeg positiv til.

Vh
Stian Landrud Aarnes

Vedlegg
Holbbergs gate 27 ønsker ikke redusert parkersmuligheter - rettigheter.jpeg

gs gate - Forslag til ny løsning
ER

2023012894 - 38

Innsendt: 15.10.2023 22.13

Ref.nr: TMVTBQ

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Britt Gunhild	Iversen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Holbergs Gate 29	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
bgi@avfallsor.no		90073233

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Jeg er positiv til gatebruksplanen og nye parkeringsbestemmelser, men jeg mener det fjernes for mange parkeringsplasser i Holbergsgate. I utgangspunktet er jeg positiv til planting av trær, men jeg stiller spørsmål om dette kan prioriteres når så mange parkeringsplasser forsvinner. Dersom forslaget blir vedtatt, ber jeg dere vurderer å merke grensen for parkering i enden av gatene og ved innkjørsel til private garasjer. Det kommer garantert til å bli press på plassene, og da er det viktig å legge forholdene til rette for at det kan parkeres lovlig.

Jeg vil også spille inn et ønske om å kunne benytte gjesteparkering slik det er på Grim og Gimlevang.

Vedlegg

Innsendt: 30.08.2023 12.57

Ref.nr: NGGKTV

dok 50

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Anne	Bakken	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Holbergs Gate 31	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
annemorbakken@gmail.com		41500094

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Holbergsgate mellom Gyldenløvesgate og Skippergata:

Ingen parkering på vestside av gate - på østside av gata er det planlagt 6 parkeringsplasser og trær

Er det ikke tatt hensyn til at det er fire stk garasjeporter i dette området?

Vedlegg

dok 63

SIRDAL KOMMUNE
Kommunalsjef samfunn

Kristiansand Kommune
Postboks 4
4685 Nodeland

Plan og Bygg v/Elin Aabel Bergland

Ingeniørvesenet v/Gro K. Solås

Byingeniør Terje Lilletvedt

Deres ref.	Vår ref.	Dato
	23/2885 - 1	12.10.2023

Vedr. Gatebruksplan for Posebyen og forslag til endring av bestemmelser for boligsone 1

Basert på info gitt under åpen kontordag tirsdag 10. oktober har vi følgende kommentarer:

· Vi er opptatt av å beholde de parkeringsmuligheter vi som beboere har hatt hittil

· Vi ser positivt på å redusere fremmedparkering og parkering for dem som bor utenfor posebyen.

· Vi er negative til å redusere antall bosoneplasser da det vil føre til økt trafikk for å lete etter ledige plasser og dessuten konsentrere bosoneplassene slik at det blir færre åpne plasser i bomiljøet.

· Vi er opptatt av et godt bomiljø med gode parkeringsmuligheter for våre biler i nærheten av hjemmene/eiendommene våre.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering Plan-20/00178

· Fjerning av parkeringsplasser for bosone i det omfang som er foreslått er vi generelt imot da det forringer boverdi. Se punkt nedenfor.

· Tiltak for å begrense trafikk generelt og spesielt i Holbergs gate er vi positive til. Enveiskjøring og fjerning av parkeringsplasser øverst i Holbergsgate er vi positive til.

· Etablering av gatetun/miljøgate generelt og i Gyldenløves gate spesielt er vi imot da det hindrer parkering og ikke bidrar vesentlig til bedre bomiljø. Det kan være en liten gruppe som ønsker gatetun/miljøgate, men vi oppfatter disse ikke som representative for øvrige beboere. Vi finner det urimelig dersom en liten gruppe skal påføre øvrige beboere vesentlige ulemper.

Posebyen - Boligsone 1 høring av bestemmelser saksnummer 2023012894

· Fjerning av alle parkeringsplasser i Gyldenløves gate er vi sterkt imot. Det er med forundring vi ser at dette foreslås. Det er vanskelig å se hvem som har fordel av dette. Fjerning av parkering vil sterkt forringe bomiljøet og verdiene av boligene og gjøre det mindre attraktivt å bo i gata. Parkeringsmulighet i nærheten av egen bolig

bør anses som en bokvalitet også for beboere i posebyen generelt og Gyldenløves gate spesielt.

· Fjerning av parkeringsplasser i deler av Gyldenløves gate er vi også imot da det vil flytte parkering til andre deler av gaten og være en ulempe for boenhetene som blir berørt (ref punkt ovenfor)

· Reduksjon av antall plasser for boligsoneparkering fra 380 til 298 liker vi dårlig. Det vil føre til økt trafikk for leting etter ledige plasser. Med 293 boligsonekort kan det bli mye kjøring for å finne en av de 6 ledige plassene. Tildeling av ytterligere boligsonekort vil føre til ytterligere forverring. Avstanden mellom bolig og parkeringsplass vil dessuten generelt øke og antall biler i tillatte områder vil øke og fortette disse områdene med biler. Vi ber derfor om en mindre reduksjon av antall plasser evt vurdering av dedikerte plasser for hver enkelt boenhet.

Reduksjon av bosoneplasser vil også øke trafikk i områder med bosoneplasser og redusere trafikk i områder uten bosoneplasser og dermed bidra til forskjellsbehandling av boenhetene.

· Fjerning av bosoneplasser i Holbergsgate i det omfang som er foreslått er vi også imot. Tiltak for å begrense trafikk i gata er vi imidlertid positive til for å øke sikkerhet for skolebarn. Minner i den forbindelse om at bosoneparkering ikke bidrar vesentlig til trafikk sammenlignet med gjennomgangstrafikk og «fremmedkjøring/parkering».

· Vi ønsker en løsning for gjesteparkering via parkeringsselskap som tidligere

Med hilsen

Anita Josdal
Konsulent

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

John Birkeland

Mottakere

Kristiansand Kommune Byutvikling	Postboks 4	4685	Nodeland

dok 79

[redacted]

Innsendt: 15.10.2023 17.59

Ref.nr: HBSJCC

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Ola Martin Andreas	Malo	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Kronprinsens Gate 32	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
malomart@gmail.com		98877221

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

PLAN-20/00178

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

- Vi er generelt positive til reduksjon av antall parkeringsplasser i Posebyen. Hvis man skal fjerne parkeringsplasser på den ene siden i Kronprinsens gate må det være bosoneparkering døgnet rundt i ukens alle dager. Det areal som frigjøres fra parkering må tilrettelegges for myke trafikanter. Hvis ikke vil biltrafikken kommer veldig nære fasader/ trapper. Det ville føre til en dårligere trafikksikkerhet enn idag.

- Det bør gjøres tiltak for å stoppe gjennomfartstrafikk gjennom Posebyen.

- Sikre trygg skolevei i Posebyen, særlig i krysset Tordenskjoldsgate Holbergsgate. Krysset er idag farlig med mange kryssende syklister, gående barn og biler samtidig. Forby in- og utkjøring Holbergs gate mot Tordenskjolds gate og separere de forskjellige trafikantene.

- Sett opp fareskilt (skole) i Tordenskjolds gate og øk belysningen i området. Vi er positive til å flytte fotgjengerfeltet i Tordenskjolds gate mot nordøst.

- Rampen fra Kronprinsens gate til Tordenskjolds gate er ca 1 meter. Denne bør utøkes til å omfatte hele fortaukanten.

- Hastigheten begrenses til 30 km/h i hele Posebyen og forbi Tordenskjolds gate skole.

Vedlegg

2023012894 - 19

Innsendt: 13.10.2023 08.12

Ref.nr: KUBRTF

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Kathrine	Hesthag	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Kronprinsens Gate 34	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
kathrine.hesthag@gmail.com		91375445

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Vi er positive til fjerning av parkeringsplasser under forutsetning av at følgende gjøres:

- at arealene som frigjøres for bilparkering må gjøres noe med, eksempelvis Beplantning, sykkelparkering, fortau, brostein, innsnevring av vei. Ellers blir det veldig lett å kjøre gjennom for bilister med høyere fart, noe som gjør det uttrykt.
- bosone parkering i Posebyen hele døgnet

Vi er generelt ikke imot at det står biler parkert i gata da det både gir økt sikkerhet for vår 4 åring som opplever det som en barriere mot veien. Og fordi parkerte biler som tar opp plass i gata, gjør det vanskeligere for gjennomkjøring og reduserer farta på bilene. Vi som beboere opplever gjennomkjøring som mer belastende for nabolaget enn parkerte biler.

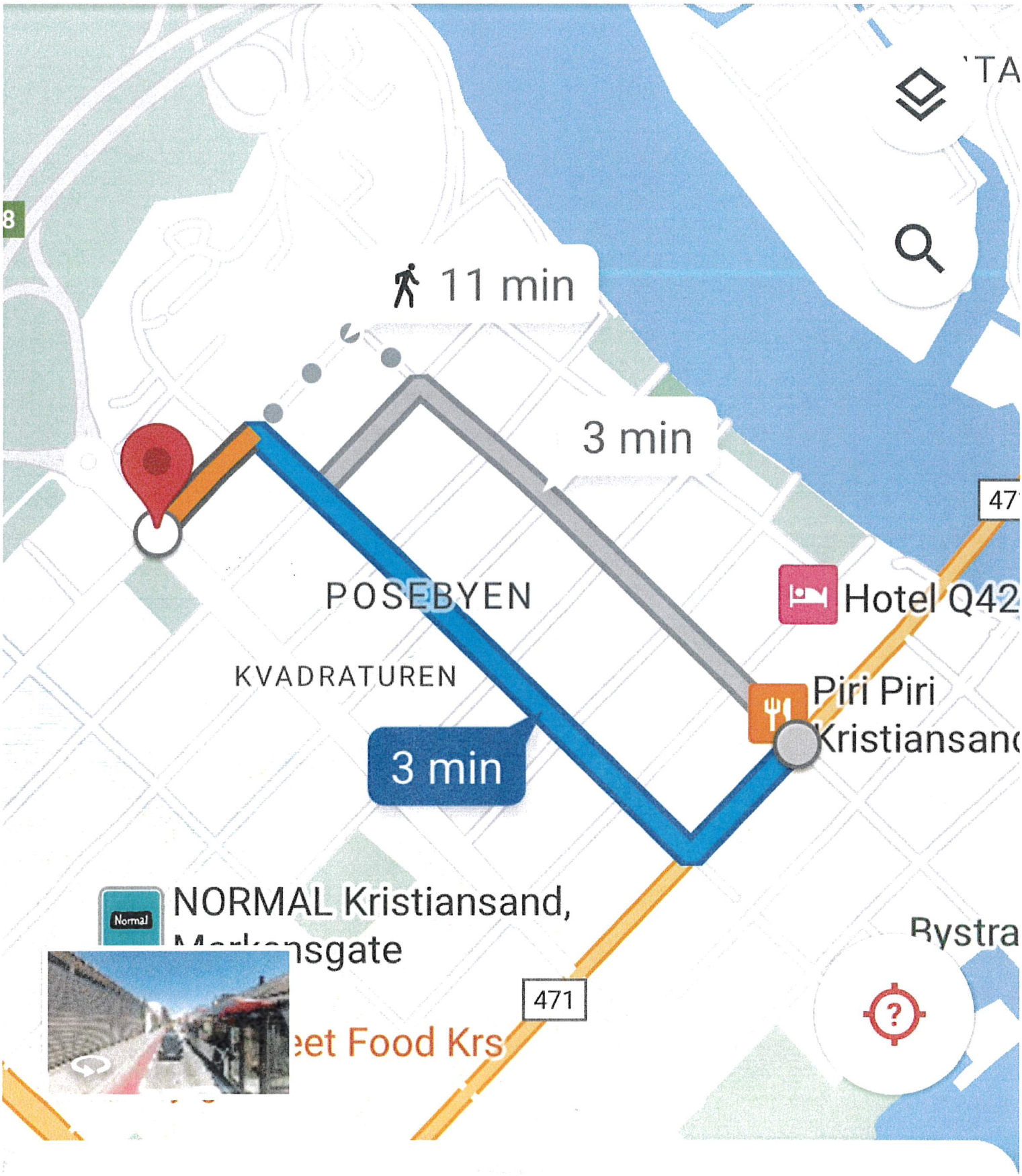
Vi syns det bør gjøres tiltak i gatene som gjør det vanskeligere å bruke Posebyen som gjennomkjøring. I framtiden bør ikke Google sine veibeskrivelser vise at det er kjappere å kjøre gjennom Posebyen. Se vedlagt kart

Mvh
Kathrine Hesthag og Frode Amundsen, Kronprinsens gate 34

Vedlegg

Screenshot_20231012_204418_com.google.android.apps.maps.jpg

3 min | 11 min | 11 min | 2 min



3 min (800 m)

2023012894 - 11

Innsendt: 08.10.2023 13.41

Ref.nr: DQDJYW

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Inger	Hohlweg	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Kronprinsens Gate 41	4614	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
ihohlw@gmail.com		+4794066740

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☐ Innspill
☐ Høring
☒ Klage

Skriv din uttalelse her:

Det bes om revurdering av tiltak om forlengelse av boligsonetid, hvor innspill er økt med fire timer mandag til lørdag. Slik forlaget forståes gjelder dette også helligdager som treffer disse ukedagene.

Tidene er foreslått å økes fra klokken 08.00 – 17.00 til klokken 08.00 -21.00.

Grunnlag for revurdering av tiltak:
Sammenbrakte familier kan miste mulighet for å kunne bo deltid i sone 1 ved inngåelse av det nye parkeringsforlaget som er blitt presentert.

Parkeringsutgiftene i parkeringshus, som er alternativet for å kunne bo deltid i sone 1, vil øke drastisk ved innføring av foreslått endring.

Det bes med dette om at parkeringstider ikke endres, men forblir fra kl 08.00 – 17.00.

Antar at det er flere i sone 1 som har en sammenbrakt familie og økning av parkeringsutgifter kan være utfordende for dem med lav økonomi ved å bo i dette området. Vi ber om forståelse for denne insigelsen.
Alternativ: Mulighet for å søke om gjesteparkering eller en ekstra deltids bosoneparkering for deltidsbeboere.

Vedlegg

2023012894 - 29

Innsendt: 15.10.2023 13.34

Ref.nr: JXIQKA

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson ☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn Inger Britt	Etternavn Vinje	
Adresse Festningsgata 26	Postnr. 4614	Poststed Kristiansand S
E-postadresse ingerbrittvinje@hotmail.com		Telefon 98676585
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden) 2023012894
Det gjelder: ☒ Innspill ☐ Høring ☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

1. Om fjerning av parkeringsplasser i Gyldenløvesgate mellom Festningsgata og Holbergsgate sett i forhold til fjerning av parkeringsplasser forøvrig i Boligsone 1 i Posebyen:
Presset på de gjenværende parkeringsplassene blir så stort at det blir nesten umulig å finne parkering der. Dette gjelder både de fastboende og besøkende.

Antall parkeringsplasser som er planlagt fjernet må reduseres.

2. Jeg mener også at parkering må være gratis mellom kl 18 og kl 07.

3. Muligheten for bosoneparkering må sikres for de eksisterende eiendommer.

4. Det er positivt at korttidsparkering skal være tillatt for bedrifter i Posebyen.
Men mulighet for stopp for av/pålessing, av/påstigning utenfor boligeiendommene er like nødvendig.
Min eiendom (Festningsgata 26) ligger inntil Festningsgata der det er bare en kjørefil.
Stopp for biler i veikanten er altså ikke mulig uten at lange køer fort oppstår.
For få år siden var der parkeringsplass utenfor. Den ble fjernet og lagt til fortauet som nå har dobbel bredde.
Men behovet for å kunne lesse av/på og å kunne stige av/på kjøretøy er det samme som før. Eneste mulighet er å kjøre inn på fortauet. (En bil her er ikke til

hinder for at gående og syklende fritt kan passere). Jeg ønsker at kommunen tillater dette f eks ved skilting eller at det etableres en lomme i fortauet. (Naboen, som har garasje, kan kjøre over fortauet, og der det også nedsenkede kantstein langs gata.)

Vedlegg

Ok 44

Innsendt: 14.05.2023 12.30

Ref.nr: GLPRPX

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren		
Søker er:		
☒ Privatperson		
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal		
Ansvarlig søker		
Fornavn og ev. mellomnavn: Andreas Martinius	Etternavn: Feragen	
Adresse: Egshaugen 2	Postnr.: 4615	Poststed: Kristiansand S
E-postadresse: martinius@feragen.no		Telefon: 45664088
Oppdater kontaktinformasjonen din her		

Uttalelse
Saksnr. (kopiert fra web-siden)
PLAN-20/00178
Det gjelder:
☐ Innspill
☒ Høring
☐ Klage
Skriv din uttalelse her:

På øverste del av Kronprinsens gate mot Tordenskjolds gate burde det fjernes 2 parkeringsplasser for å gjøre fortauet foran dagligvarebutikken bredere. I dag er det altfor trangt langs inngangen til dagligvaren på grunn av rampen. Det gjør det veldig vanskelig og kleint for rullende (Ikke bare syklister, men også rullestolbrukere) som ønsker å bruke gangfeltet, spesielt mtp at det kan være en del aktivitet foran inngangen. Fjerning av parkering her kan også gi mulighet for p-plasser for sykkel, som det mangler (og ikke er plass til) per i dag. Sykkelparkering her vil også være positivt for de andre små butikkene langs Kristian IVs gate.

Ang hovedsykkelveien langs Elvegata og Rådhusgata. Om målet er å styrke sykkel som transportmiddel gjør ikke denne planen en veldig god jobb av flere grunner.

1. Problemet dere never med at syklister har vikeplikt for biler med gang og sykkelvei løsningen forsvinner ikke med løsing dere foreslår. Syklister må fortsatt vike for trafikk fra høyre. Dette gir ikke noen god opplevelse, spesielt for de eldre eller de i dårlig form da start og stopp er ekstra krevende og treigt for en på sykkel. Hvis sykling skal være en prioritet langs Elvegata og Rådhusgata burde de være forkjørsveier. Dette er måten tilsvarende gater i Nederland blir håndtert [4, s. 213].

2. Det å holde farten nede for bilister langs sykkelveien burde være en mye større prioritet. Dette er noe Statens vegvesen og TØI legger vekt på: "Oppmerkingen kan ikke løse utfordringene alene. Derfor må sharrows kombineres med fartsreduserende tiltak som fartshumper e.l. slik at det oppleves som trygt og sikkert å sykle i gaten" [1, s. 2][2]. Mindre bredde på veibanen, mer bruk av shared space/opphøyd gangfelt og fartshumper burde

absolutt vurderes. Til referanse er krav for veibredde i slike gater i Oslo 4 m til 4,5 m [3, s. 67] og i Nederland 4,5 m [4, s. 213].

3. For nye syklister eller personer som ikke er kjent i Kvadraturen er det vanskelig å vite hvor det er komfortabelt å sykle. Dette er noe som jeg personlig opplever som ny i Kristiansand og gjør det å velge å sykle mye vanskeligere. I rapport fra TØI nevnes det også: "Det er også viktig at sykkelrutene skiltes med ruteskilt" [1, s. 2]. Hovedsykkelveien må absolutt merkes godt for sykkelister slik at en vet hvor det er tilrettelagt, trygt og komfortabelt for sykling. Om det er mulig burde det vurderes rød dekke der syklister skal dele plass med biler. Dette gjør det klart hvor det er tilrettelagt å sykle og enda klarere for bilister at de skal dele plassen med syklister. Dette er et krav i den nye gatenormalen i Oslo [3, s. 59] og for samme type gater i Nederland [4, s. 213]

4. Vegoppmerking er ikke infrastruktur. Dette er noe Statens Vegvesen selv sier: "Det er viktig at symbolet ikke blir brukt som erstatning for egen sykkelinfrastruktur som sykkelfelt eller sykkelveg, da separate løsninger gir best tilrettelegging for syklister. Eventuelt kan det brukes i en mellomperiode i påvente av at egen sykkelinfrastruktur kommer på plass."[2]. Jeg håper det er bedre langsiktige planer for hovedsykkelveien fra sykehuset ned mot Tangen, enten det er bilfrie gater eller ingen gjennomkjøring for biler i nåværende trase, eller egen sykkelvei langs Otra.

[1]: https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=54178
[2]: https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/sykkeltrafikk/pilotprosjekt-for-sykkel/sharrows-oppmerking-for-sykling-i-blandet-trafikk/
[3]: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13471314-1674138194/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Gatenormal%20og%20normark/Gate-%20og%20veinormaler/Gatenormal%20for%20Oslo.pdf
[4]: ISBN: 9789066286597

Vedlegg

2023012894 - 12

Innsendt: 10.10.2023 13.11

Ref.nr: AFZDLT

Kristiansand kommune

Planer - tilbakemelding

Om søkeren

Søker er:

☒ Privatperson
☐ Bedrift/Lag/Forening/Offentlig/Kommunal

Ansvarlig søker

Fornavn og ev. mellomnavn	Etternavn	
Lisbet	Johansen	
Adresse	**Postnr.**	**Poststed**
Svarttjønnveien 4 C	4615	Kristiansand S
E-postadresse		**Telefon**
lisbet.johansen@icloud.com		91876717

Oppdater kontaktinformasjonen din her

Uttalelse

Saksnr. (kopiert fra web-siden)

2023012894

Det gjelder:

☒ Innspill
☐ Høring
☐ Klage

Skriv din uttalelse her:

Det er viktig at det er parkeringsplasser for besøk til de syke og gamle som bor i Posebyen og som er helt avhengig av hjelp for å få hverdagen til å gå opp. Det gjelder hjelp til handling, kjøring til doktor og tannlege m.m. Det er vanskelig nok i dag og må ikke bli verre.

Vedlegg