



Dato 4. november 2016  
Saksnr.: 201514353-22  
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

**Saksgang**  
By- og miljøutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
24.11.2016  
07.12.2016

## **KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen.**

### **Sammendrag**

Et levende bysentrum gjør en by verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» bysentrum. Skal Kristiansand være en attraktiv by å bo, jobbe, handle og leve i, må Kvadraturen by på opplevelser, mangfold og rom for utfoldelse. Folk må oppleve både at det er en grunn til å være i Kvadraturen, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av en mer attraktiv og trivelig by. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet. Samtidig opprettholdes bilens tilgjengelighet til Kvadraturen for å kunne konkurrere med handelssentra utenfor byen.

Ved å flytte parkeringsplasser fra gateplan og inn i parkeringsanlegg frigjøres arealer. De frigjorte arealene kan brukes til å gjøre byen mer attraktiv å oppholde seg i, eller til å øke byens tilgjengelighet ytterligere ved å legge til rette for reisende med buss, sykkel og til fots. Færre gateparkeringsplasser gir mindre kjøring i gatene, med mindre støv, støy og utrygghet, og dermed et mye hyggeligere miljø å oppholde seg i. Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum.

Økonomisk er det grunn til å tro at en reduksjon av gateparkering vil gi varig inntektsbortfall for kommunen, men dette kan til en viss grad dempes ved at befolkningen i økende grad tar i bruk kommunale anlegg, regulering av el-bil på gateplan og økt avgiftstid.

Planforslaget legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet. De vesentligste konsekvensene er at tiltakene vil bidra til et bedre bymiljø og at forholdene for handel og myke trafikanter vil bli bedre. Det legges opp til en utvikling der flere beboere i Kvadraturen velger andre løsninger enn å sette fra seg bilen på gata i fremtiden. Tilbudet både innen handel, service og kultur øker på kveldstid i Kvadraturen. Det er derfor viktig med en god regulering av gateparkering også da for å skape god tilgjengelighet.

Planforslaget foreslår tiltak for å forbedre fremkommeligheten for buss i eksisterende bussgater. En endring av busstraseer kan bli aktuelt i fremtiden, men det foreligger pr. dags

dato ikke tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta en avgjørelse om en endring av busstraseer nå. Dette må komme som en egen sak, evt. ved rullering av Kvadraturplanen i 2022. I alle de tre gatene som er aktuelle som bussgater er det foreslått å fjerne tradisjonell avgiftsparkering, og i den grad det skal være parkering så anbefales det å prioritere HC-plasser, kortidsplasser og evt. noe varelevering. Uansett hvor hovedbusstraseen skal gå gjennom Kvadraturen i fremtiden vil det derfor ikke ha særlig innvirkning på antallet tradisjonelle avgiftsplasser.

Planforslaget er en endring av temakart gatebruk som ble vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, med en tilhørende planbeskrivelse.

Foreslåtte tiltak legges inn i to faser over en tiårsperiode:

- Fase 1: 2017-2022
- Fase 2: 2022-2027
- Fase 3: etter 2027

Prioriteringer av tiltakene kan endres ved endrede rammebetingelser.



*Fig. Kartet viser prinsippene for tilrettelegging for ulike formål i de enkelte gatene i Kvadraturen.*

Fase 1 innebærer at det fjernes ca. 160 gateparkeringsplasser, d.v.s. kantsteinsplasser, og 95 overflateparkering, d.v.s. «løkkeparkering» på større areal. Sammert opp blir det ca. 255

parkeringsplasser. Fase 2 innebærer at det fjernes 160 avgiftsplasser. I fase 3 kan det fjernes ca. 150 parkeringsplasser, inkludert både overflateparkering og kantsteinsparkering. Endelig antall parkeringsplasser som fjernes vil avhenge av hvilke løsninger som velges i de enkelte gatene.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det foreslås at det legges opp til en revisjon av kommunedelplanen, inkludert gatebruken, i 2022.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Det foreslås av planforslaget legges ut på offentlig ettersyn jfr. plan- og bygningslovens §11-14.

#### Forslag til vedtak

1. [Forslag til endring av temakart for gatebruk i Kvadraturen, datert 07.11.16, og planbeskrivelse, datert 08.11.16, sendes på høring og legges ut på offentlig ettersyn.](#)
2. [Følgende forslag til endringer av parkeringspolitikken legges ut på offentlig ettersyn.](#)
  - a. [Avgiftstiden på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra kl. 08.00-16.00 på lørdager. Søndager skal være avgiftsfri.](#)
  - b. [Bosonetid synkroniseres med avgiftstid.](#)
  - c. [Avgiftsnivået på bosone økes over tid til kr. 500,-. Første økning kommer i 2017 til kr 350,-.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

#### Vedlegg:

- Vedlegg 1 – Sammendrag av innspill til planarbeidet med administrasjonens kommentarer
- Vedlegg 2 – Temakart gatebruk i Kvadraturen. Gjeldende temakart, vedtatt i KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 og forslag til nytt temakart gatebruk, datert 08.11.2016.
- Vedlegg 3 – Alternativ bruk av gatearealet – forslag til løsninger – eksempelsamling
- Vedlegg 4 – Sammendrag av forskning på effekter av tilrettelegging for gående
- Vedlegg 5 - Play Kvadraturen – rapport fra medvirkningsopplegg 16. juni 2016 v/Leva urban Design. Vedlegg 5a-j – Skisser og verbale innspill.
- Vedlegg 6 - Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2016.
- Vedlegg 7 – Spørreundersøkelse november 2016

## **Bakgrunn for saken**

I forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplan for parkering under Torvet (saksnr: 126/13, 06.11.2013) gjorde Bystyret følgende vedtak (pkt. 3):

*Ved etablering av parkering under torvet lages en plan for reduksjon av gateparkering i sentrale deler av Kvadraturen. (33/19)*

Etter et innbyggerforslag ble saken om parkeringskjeller under Torvet tatt opp igjen i bystyrets møte den 28.10.2015 (saksnr: 162/15). Vedtakets pkt. 2 lyder:

*Det utarbeides en helhetlig plan for parkering i sentrum/Kvadraturen.*

I forbindelse med bystyrets behandling av justeringer av handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 ble følgende vedtatt (Saksnr: 233/15 – Sektor 5 – Teknisk, pkt. 10):

*Bystyret ber om at det i løpet av 2016, som en del av allerede vedtatt reguleringsplan for torvet, også legges frem en plan der en innarbeider en betydelig reduksjon av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen. I samme plan legges det frem forslag om utvidet gågatenett, bilfrie soner og midlertidige byrom i Kvadraturen. Det skal legges til rette for bedre fremkommelighet for buss og sykkel. Forslagene utarbeides i nært samarbeid med næringslivet som berøres av tiltakene.*

Gatebruken i Kvadraturen er regulert i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1. Endring av prinsippene for gatebruken i Kristiansand er derfor en endring av temakartet for gatebruk i kommunedelplanen. En endring av kommunedelplanen er omfattet av plan- og bygningslovens § 4-1 med krav om at det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for arbeidet. Forslag til planprogram ble sendt på høring i sommeren 2016 og lagt ut til offentlig ettersyn.

Det er krav om konsekvensutredning for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (jfr. pbl § 4-2). Endringer av prinsippene for gatebruken gir ikke rammer eller retningslinjer for framtidig utbygging som gir vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konklusjonen er derfor at arbeidet ikke omfattes av kravet om å utarbeide en konsekvensanalyse.

## **Dagens situasjon**

Kvadraturen har en enhetlig gatestruktur. Bortsett fra gågate i Markens gate og torvene, samt begrensinger i Tollbodgata, så er det stort sett åpent for privatbilisme i de fleste gater i Kvadraturen. Det største antallet gateparkeringsplasser er øst i Kvadraturen, knyttet til bosonene i Posebyen og Murbyen. Det er tettest mellom parkeringsanlegg i «city»-delen, vest for Festningsgata.

Dagens situasjon har utfordringer når det gjelder tilgjengelighet av plasser, grad av letekjøring, forhold for gående, fremkommelighet for syklist og busstrafikk osv.

## **Planens innhold**

Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av et attraktivt bysentrum. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet og målsetninger om nullvekst i personbiltrafikken. Det legges frem forslag om hvilke gatestrekninger det bør fokuseres på når det skal tilrettelegges bedre for gående, sykkel og kollektiv fremover.

Plandokumentet gir en grundig innføring i dagens parkeringsregime med antall tilgjengelige plasser for allmennheten, både på gate og i anlegg, type gateparkeringsplasser, regulering av disse og tilrettelegging for spesielle formål, som HC-plasser, varelevering og drosje. Plandokumentet gir også en innføring i virkemidler kommunen har for å regulere tilgjengeligheten til sentrum for ulike grupper og behov.

Planforslaget er en endring av temakart gatebruk som ble vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, med en tilhørende planbeskrivelse. I tillegg til gatebruken og fysiske tiltak for å tilrettelegge for endret gatebruk, drøftes virkemidler i parkeringspolitikken som avgiftstid- og satser, skilting for ulike formål osv.

Foreslåtte tiltak legges inn i to faser over en tiårsperiode, samt en fase 3 på lengre sikt:

- Fase 1: 2017-2022
- Fase 2: 2022-2027
- Fase 3: Etter 2027

Endringer i rammebetingelser kan påvirke prioriteringsrekkefølgen.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det foreslås en revisjon av kommunedelplanen, inkludert gatebruken, i 2022.

Planforslaget legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet.

### **Buss i sentrum - endring av busstraseer**

Dagens hovedbusstrasé har utfordringer i forhold til fremføring av bussene gjennom Kvadraturen og på den bakgrunn er det satt i gang et arbeid med mulighetsstudie for fremføring av buss, der ulike traseer vurderes. Det er vurdert ulike alternativer for å unngå kryssende bussbevegelser i Kvadraturen. De alternativene som er aktuelle er følgende:

- Beholde dagens trasé
- All busstrafikk toveis i Tollbodgata
- Enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Tollbodgata og enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Dronningens gate.

Blir Dronningens gate valgt som ny busstrasé vil det bli en utforming tilnærmet lik dagens profil i Tollbodgata. I planforslaget for gatebruken for Kvadraturen foreslås det å fjerne vanlige avgiftsplasser i Dronningens gate, men tilrettelegge for enkelte HC-plasser, kortidsplasser og varelevering. En etablering av bussgate i Dronningens gate vil kunne begrense antall kortidsplasser og areal for varelevering ytterligere, særlig i den vestligste delen av gata.

Blir busstrafikken fjernet fra Henrik Wergelands gate kan denne gata utvikles videre som en attraktiv handlegate, og om det er behov kan det evt. legges til rette for handelsparkering i form av korttidsplasser.

Mulighetsstudiet er ikke ferdig utarbeidet. Det er heller ikke gjort en fullstendig utredning av konsekvensene av å flytte hovedbusstraseen. På nåværende tidspunkt foreligger det derfor ikke beslutningsgrunnlag for å avgjøre om bussen skal flyttes eller ikke. Dette vil derfor komme som en egen sak senere, evt. i forbindelse med rullering av Kvadraturplanen i 2022.

I alle de tre aktuelle gatene er det foreslått å fjerne tradisjonell avgiftsparkering, og i den grad det skal være parkering så anbefales det å prioritere HC-plasser, kortidsplasser og noe varelevering. Uansett hvor hovedbusstraseen skal gå gjennom Kvadraturen i fremtiden vil det derfor ikke ha særlig innvirkning på antallet tradisjonelle avgiftsplasser.



Fig. 6.12 Skisse over alternative hovedtraseer for buss gjennom Kvadraturen. Et alternativ er å ha all busstrafikk i Tollbodgata. Et annet alternativ er å ha enveiskjøring med både busser og privatbiler østover i Tollbodgata og vestover i Dronningensgate.

## Konsekvenser av forslaget

### Bymiljøet

En oppgradering av gatene til å bli bedre for opphold og aktivitet vil gi økt trygghet i gatene, bedre sikt, mer plass til folk og en grønnere by. Dette vil generelt gi et bedre bymiljø. Tilgjengeligheten og tilbudet av parkeringsplasser vil fremdeles være godt, så planforslaget vil sannsynligvis ikke bidra direkte til en vesentlig reduksjon av biltrafikk inn til sentrum. Færre biler i gatene vil påvirke opplevd støy og den reelle luftkvaliteten i de enkelte gatene. Planforslaget vil virke positivt inn på generell trafikkavvikling, også for kollektiv og sykkel, og trafiksikkerheten.

### Næringslivet

Sentrum vil fortsette å ha tilgjengelige parkeringsplasser for handlende, og det nye parkeringsanlegget under torvene vil gjøre en god del plasser enda mer sentralt tilgjengelige. I tillegg frigjøres areal til formål som styrker handelen, og det tilrettelegges for andre transportformer. I den grad det er mulig vil det gis plass til korttidsplasser for de korte ærend, noe som bidrar til sirkulasjon og enda bedre tilgjengelighet.

Parkeringsplasser for arbeidsreisende med bil berøres ikke av planforslaget, men for dem som reiser til arbeid i Kvadraturen med andre transportmidler vil forholdene bli bedre.

### Beboere

Omfanget av bosone blir bare i liten grad berørt, i hvert fall i fase 1. Men det legges opp til en utvikling der det blir mindre biler i de typiske boligområdene i Kvadraturen, bl.a. ved å øke bosoneavgiften. Over tid bør det bli en utvikling der færre løser sitt boligparkeringsbehov på gategrunn.

## Andre

Når det gjelder andre besøkende til Kvadraturen gir planforslaget særlig endringer for dem som kommer til byen på kveldstid og parkerer gratis i gatene. Gratis parkering på kveldstid gir stort press på gateplasser og mindre tilgjengelighet for grupper som trenger plassene mest, som HC og beboere. En endring av avgiftstid vil gi mer sirkulasjon også på kveldstid, mindre letekjøring, flere som velger anlegg og evt. andre transportformer.

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

Fjerning av gateparkeringsplasser medfører redusert inntekt til kommunen. Inntekten på de enkelte plassene varierer bl.a. med lokalisering.

Fase	Estimert inntektstap
Fase 0	1 400 000,-
Fase 1	3 950 000,-
Fase 2	3 000 000,-

Det foreslås regulerende tiltak for å forbedre tilgjengeligheten som vil spille positivt inn på økonomien og dempe inntektstapet. Det er ikke gjort konkrete beregninger på effekten av foreslåtte tiltak, men i beste fall vil tapet i først fase bli minimalt.

En oppgradering av gater vil koste penger. Kostnader vil variere i stor grad og være avhengig av grad av oppgradering og tilrettelegging. Der det er aktuelt å bruke kommunale midler må det tas opp i forbindelse med revisjon av handlingsprogram og budsjettarbeid.

## **Planprosessen**

Som oppfølging av vedtak, gikk kommunen gikk i gang med arbeidet med ny gatebruksplan våren 2016. En skisse til arbeidsopplegg ble fremmet for formannskapet 03.02.2016 (saksnr: 12/16) som gjorde følgende vedtak:

*Formannskapet er enig i arbeidsopplegget for plan for gatebruk og parkering i Kvadraturen. Barn og unge, samt Rådet for funksjonshemmede (RFF) inviteres til å bidra med informasjon om bruk av Kvadraturen. De unge gis også anledning til å komme med innspill om hvilke tiltak de mener kan bidra til å nå målsettingen i planarbeidet. I planarbeidet må næringsdrivende og kulturinstitusjoner involveres.*

Den formelle delen av planarbeidet, som innebærer en endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 (vedtatt 2014), ble igangsatt like før sommeren 2016, det ble meldt oppstart og forslag til planprogram ble sendt på høring. Planprogrammet ble vedtatt i Bystyret 26.10.2016 med følgende vedtak (saksnr: 145/16):

- 1. Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – endring av temakart gatebruk, sist revidert 09.09.2016.*
- 2. I arbeidet med ny gatebruksplan må velforeninger, frivillige og menigheter tas aktivt med i planleggingen.*
- 3. Til pkt. 9.4: Inkluder noen med sykkelkompetanse i arbeidet, f. eks. syklistenes landsforening.*

Arbeidet med planen ble igangsatt i januar 2016 og det ble nedsatt en ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe med deltagere fra Næringsforeningen for Kristiansandsregionen, Kvadraturen AS, og Kvadraturen gårdeierforening, kultursektor, barn- og unges representant, Rådet for funksjonshemmede. Det er i tillegg avholdt møter med næringslivet, rådet for funksjonshemmede, kulturlivet, Domkirken, velforeninger og regionale myndigheter. Det er også avholdt mer åpne workshops og dialogarbeid for befolkningen.

Medvirkningen har gitt gode innspill og bidratt til å belyse en rekke sider ved parkeringspolitikken i Kvadraturen. Saken sendes bredt ut på offentlig ettersyn, og det vil bli lagt opp til åpne møter om saken i høringsperioden. Skriftlige merknader, både til

planprogrammet, og som er mottatt underveis i arbeidet er referert og kommentert i vedlegg 1.

### **Vurdering**

Kvadraturen er Kristiansands bysentrum, og har en utrolig viktig funksjon for byen. Kvadraturen representerer identitet og historie, tilbyr arbeidsplasser, boliger, service, handel og kultur. Kvadraturen med sin randsone har den høyeste konsentrasjon av arbeidsplasser i Kristiansand. Det bor også mange mennesker både i, og nær opp til Kvadraturen, og det er et mål å få enda flere beboere til sentrum. Kvadraturen er et viktig målpunkt, ikke bare for dem som kjører bil, men for mange som benytter seg av andre transportmidler som buss, sykkel og å gå. Kvadraturen har mange kvaliteter som befolkningen setter pris på og som gjør at de, og andre besøkende, kommer til Kvadraturen. Det er viktig å bygge opp under disse kvalitetene som kan være variasjon i handelen, et stort tilbud serverings- og utelivstilbud, gode rekreasjonsarealer, kulturtilbud og mye mer.

Trafikken inn og ut av Kvadraturen har ikke endret seg stort siden år 2000. Men mengden syklistene, folk som benytter kollektivtilbud og folk som går øker. I forhold til nytten i gatebildet tar bilene uforholdsmessig stor plass og bidrar til å begrense tilgjengeligheten for de andre transportformene, og for folk som oppholder seg og beveger seg til forts gjennom gatene. Gatene er en del av offentlighetens felles areal og brukes til beste for byen og befolkningen.

Kvadraturen vurderes som svært tilgjengelig for biler i dag, også sammenlignet med andre byer. Det er god kapasitet i parkeringsanlegg i byen og til tider også på gateplan. Om kort tid åpner et nytt parkeringsanlegg svært sentralt i Kvadraturen, under torvene, og tilgjengeligheten for bil blir enda bedre. Stort sett vil tilbudet kunne bli større enn etterspørselen. Det er derfor svært fornuftig å begrense tilbudet og heller gi plass til andre, mer miljøvennlige transportformer og annen bruk som er med på å styrke Kvadraturen. Dette er ikke minst viktig sett i forhold til målsetningene om å stoppe veksten i personbiltrafikk.

Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Parkeringsplassene blir dermed ikke tilgjengelige for dem som trenger dem. Det er viktig å benytte seg av de virkemidlene kommunen har for å tilrettelegge for de behov som er nødvendige. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum.

Økonomisk er det åpenbart at kommunen i først omgang vil tape penger på at det etableres private parkeringstilbud som konkurrerer med de kommunale, samtidig som det fjernes en god del offentlige parkeringsplasser på gateplan som kommunen har relativt god inntekt av. Samtidig er det viktig å ha med seg de mer generelle økonomiske fordelene en oppgradering av sentrum som medfører økt handel og aktivitet kan gi. I denne saken vurderes de konkrete økonomiske konsekvensene for kommunen. Fase 1 medfører et inntektstap på i underkant av 4 millioner kroner. Ulike forslag til endringer i parkeringspolitikken for å få til den utviklingen kommunen ønsker, vil bidra til å redusere tapet. F.eks. å avgiftsbelegge elbiler på gateparkeringsplasser, utvidelse av avgiftstid og en forventet økt bruk av parkeringsanlegg. Med foreslåtte endringer i parkeringspolitikk vurderes ikke dette som dramatisk for kommunen i denne fasen.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Det foreslås av planforslaget legges ut på offentlig ettersyn jfr. plan- og bygningslovens§11-14.

*10.11.2016 – Anne S. Lislevand*