

Vedlegg 1 - Gatebruk i Kvadraturen

Oppsummering av innspill til planarbeidet

Dato: 07.11.2016

Innhold

1. Innspill til melding om oppstart og forslag til planprogram:.....	2
2. Andre innspill i prosessen:.....	6
2.1 Hensynet til barn og unge	6
2.2 Innspill fra næringslivet	6
Notat datert 29.04.2016:.....	6
Brev datert 03.11.2016.....	8
2.3 Rådet for funksjonshemmede – forholdene for forflytningshemmede.....	9
2.4 Play Kvadraturen	10

1. Innspill til melding om oppstart og forslag til planprogram:

For å ivareta de formelle prosesskravene etter plan- og bygningsloven ble det det annonsert melding om oppstart og sendt ut et forslag til planprogram 08.07.2016. Frist for merknader ble satt til 31. august 2016. Det kom inn 7 merknader. Disse er referert og kommentert nedenfor.

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, brev datert 31.08.2016:

Fylkesmannen henviser til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging av 2015 som legger vekt på utvikling av attraktive og klimavennlige by- og tettsteder. Kristiansand kommune har en langsiktig målsetting om å øke innbyggertallet i Kvadraturen til 15.000 mennesker. Etablering av attraktive byrom hvor myke trafikanter har prioritet er i tråd med begge disse målsettingene.

Miljøvernavdelingen uttalte til detaljregulering av parkeringsanlegg under Torvet at andre parkeringsarealer bør avvikles når parkering under Torvet realiseres. Tidligere utredninger har vist at det allerede før etablering av parkeringskjeller under Torvet er overkapasitet i eksisterende parkeringsanlegg i Kvadraturen. Miljøvernavdelingen mener dette, sammen med behovet for attraktive byrom, veier tungt for å ha ambisiøse mål for sanering av gateparkering.

Miljøvernavdelingen gir råd om at en potensiell endret støybelastning i Kvadraturen ved fjerning av gateparkering blir del av utredningsarbeidet. Veistøy er den viktigste kilden til støyforurensning og en begrensning av veistøy kan bidra til å øke livskvaliteten for beboere og øke kvaliteten på opplevelsen av Kvadraturen for besøkende. Det gis også råd om å inkludere ungdom som har sitt daglige virke i Kvadraturen i prosessen, f.eks. elevrådet på Tordenskjolds gate skole og Kvadraturen skolesenter.

Administrasjonens kommentar:

En vurdering av evt. endringer av støy er innarbeidet i planprogrammet. Det har allerede vært en prosess mot elever på Tordenskjolds gate skole. Et forslag til gatebruksplan skal på offentlig ettersyn, og denne vil bli sendt til aktuelle elevråd i Kvadraturen.

Vest-Agder fylkeskommune, brev datert 30.08.2016:

Fylkeskommunen er opptatt av at Kvadraturen utvikles til et tilgjengelig landsdelssenter for innbyggere og besøkende. Det er viktig at kollektivtrafikken får en høy prioritet sammen med gående og syklende. Det forutsettes at det ikke åpnes for varelevering og søppelhenting i kollektivgatene på dagtid.

I tillegg til nevnte utredninger har fylkeskommunen forslag om at planen vurderer følgende:

- Om det skal tilrettelegges for enkelte parkeringsplasser for av- og pålessing av varer og handlende på gateplan.
- Holdeplasser for taxinæringen.
- Tidspunkt for avgiftsparkering på hverdager, lørdag og søndag/helligdager, da bylivet endrer seg i løpet av døgnet og uka.

Fylkeskommunen er positiv til å delta i arbeidet, både i forhold til utredningsarbeid og som diskusjonspart.

Administrasjonens kommentar:

Alle de tre tema fylkeskommunen nevner er tema i planarbeidet.

Statens vegvesen, brev datert 30.08.2016:

SVV er positive til at det startes et planarbeid som skal se på redusert gateparkering, tilrettelegging for sykkeltraseer og tilrettelegging for gående. I tillegg er prosjektet «Buss i sentrum» tenkt forankret i gatebruksplanen. SVV har ingen kommentarer til oppstartsmeldingen eller planprogrammet.

Administrasjonens kommentar:

Ingen kommentar

Harald Hertzberg, Sivilingeniør Hertzberg AS, brev datert 02.05.2016, vedlagt e-post dater 29.08.2016:

Hertzberg har også lagt ved et innspill han ga til kommunen i 1999 med samme tematikk. Han mener det må lages en plan for undergrunnen i Kvadraturen, og at dette er viktigere enn noen gang, da det graves såpass mye. Av Kvadreturens areal ligger ca. 1/3 under offentlige gater, torv og plasser.

Han mener det er nødvendig med en overordnet plan for å sikre overordnet effektivitet på gravingen. Administrasjonen svarte på Hertzbergs innspill i 1999 med at dette er en for stor sak. Byen har en unik mulighet. Det er lett å grave i sand og bortsett fra den gamle kirkegården er det ikke fornminner i området. Alle arbeid for anlegg under gateplan må etter hans mening utføres etter en overordnet plan for å gi effektiv utnyttelse. F.eks.

- knytte sammen flere parkeringsanlegg i flere kvartal for å redusere antall utkjørsler
- bygge private kjellere ut under fortau – og til og med kanskje noe ut under gate.

Administrasjonens kommentar:

Kommunen følger stort sett følgende prinsipper i forhold til graving i undergrunnen:

- Vann- og avløpsledninger skal ligge i gatene pga. stor dybde,
- fjernvarme og tele-, el- og fiberkabler skal ligge i fortauene for ikke å vanskeliggjøre tilgang til vann- og avløpsledningene.
- Det bør normalt ikke tillates kjelleretasjer under gater og fortau, da disse er viktige å opprettholde som traseer for infrastruktur. Vi vet i dag ikke hva det vil bli behov for i framtiden og det er sterkt press på gatearealene under bakken allerede.
- Fjernkjølingsledninger finnes det lite av i dag i Kristiansand, men dette kan bli mer aktuelt. Gassledninger kan også bli aktuelt.

Saneringsplan for Kvadraturen/Eg vedtatt av Byutviklingsstyret 04.04.13 gir overordnede føringer for hvordan kommunens vann og avløpsnett skal utbedres.

Hovedprinsippet for gategrunn er altså at det ikke skal bygges private anlegg på og under denne. Eventuell bygging under gate krever at man må ta nøye hensyn til eksisterende og fremtidig infrastruktur og kan kun vurderes der det er store fordeler for allmennheten/ offentlig veinett som for eksempel sanering av avkjørsler til bussgater/nye gågater mm. Dette må vurderes på reguleringsplannivå.

Paal B. Asbjørnsen, e-post datert 14.07.2016:

Eier skippergata 95 B og C samt nr. 97. Har kommentarer til planene om utvidet fortau i dette området vil vanskeliggjøre deres mulighet til å komme inn i deres gård.

Administrasjonens kommentar:

Fortausutvidelsen det henvises til er i forbindelse med etablering av nedgravde avfallsstasjoner og fortausutvidelser i Posebyen. Saken ble fremmet i By- og miljøutvalget 08.09.2016.

Posebyen vel, brev datert 12.09.2016

Posebyen vel har gjennom mange år hatt temaet gatebruk på agendaen og er i kontinuerlig dialog med beboere og brukere av Posebyen og kommunens ulike etater om dette. De imøteser en åpen prosess og deltar gjerne i relevante møter. Velforeningens innspill vil konsentrere seg om Velets virkeområde. Det henvises til Posebyplanen for en utvikling av Posebyen mot 2020, som fortsatt er aktuell, samt studiet «Posebyen mot 2040 – Fra miljøby til økoby».

Det henvises også til omtalen av Posebyen i vedtatt Kvadraturplan, deres innspill ved utvikling av Elvepromenaden, sykkelekspressvei og sikker skolevei. De har også nylig gitt et innspill i forhold til sikker kryssing av Festningsgata for fotgjengere.

Posebyen er for tiden gjenstand for mye gravearbeid, både med formål nedgravde avfallsstasjoner, strømkabelnett, fibernet og anleggelse av miljøkryss.

De tar opp en rekke utfordringer i forhold til parkering i Posebyen:

- Fremmedparkering i bosonene, ønsker en utvidelse av denne
- Tydeligere skilting av bosone
- Hvordan få folk til å flytte bilene ved driftsarbeid (feiing, brøyting)

Mister plasser ved etablering av avfallsplasser, og evt. ved ensidig parkering på sikt – trenger en plan for hvor bilene som blir til overs skal stå.

- Muligheter for å lade el-bil i Posebyen
- Unngå store betalingsautomater i gatene – gå over til smarte løsninger med app-er osv.
- Beskriver en del av problemstillingene rundt bosone og parkering.

Posebyen vel beskriver til slutt deres tanker om fremtiden:

Skeptiske til en byfortetting i Posebyen, vil være i konflikt med bevaringsverdiene i området. Men er positive til mer liv på gateplan, også i Posebyen, men likevel å ta hensyn til at dette hovedsakelig er et boligområde.

Deres innspill og vurdering av Kvartal 5 beskrives. Og de mener Posebyen har et stort potensiale som turistattraksjon. Velet er også opptatt av «Smart City»-løsninger der nye digitale verktøy vil bidra til å redusere letetekjøring osv. og anbefaler at Kristiansand også vurderer slike løsninger.

Administrasjonens kommentar:

Brevet fra Posebyen Vel inneholder mye nyttig informasjon og viktige innspill som tas med i det videre arbeidet med gatebruksplanen.

Syd-Kvadraturen Vel, brev datert 30.09.2016

Velet er positive til at kommunen nå ser helhetlig og planmessig på hvordan gatebruk, trafikkgjennomføring, gågatestreknings, bilfrie soner, byrom og bymiljø skal tilrettelegges best mulig for fremtiden.

De viser til eksisterende, eldre og nye virksomheter, samt all aktiviteten og utviklingen som skjer i deres område, noe som gir økt press på infrastrukturen. Dette vil kreve evne og vilje til og finne- og få på plass både tekniske, effektive og miljøvennlige løsninger.

Når det gjelder gatetraffikk er de opptatt av følgende sentrale tema:

- Fremkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Parkering
- Gatemiljø/estetisk miljø

Velet støtter intensjonene i den nye Bymiljøavtalen og mener det må legges bedre til rette for gående og syklende også i deres område. Samtidig må det finnes frem til løsninger som gjør det mulig for beboere i deres område å benytte seg av kollektivtrafikken. Det er i dag ingen holdeplasser i deres område, og med stor utbygging av både Tangen og Kanalbyen blir det langt til nærmeste holdeplass.

Bosone: Det er fortsatt boliger i området uten egen p-plass og gateplasser bør forbeholdes disse. Næringslivet må sikres gode løsninger for vareleveranser, varehenting og avfallshåndtering.

De ber om at når det skal graves i området må det skje med maksimal samkjøring med alle aktører som skal legge ting i bakken. Varsling må skje i god tid. Det må også skje en samkjøring mot renovasjonsløsninger. Velet er kjent med prosjektet i Posebyen og ønsker å bli involvert om et slikt prosjekt blir aktuelt i deres område.

Administrasjonens kommentar:

Også brevet fra Syd-Kvadraturen Vel inneholder nyttig informasjon og viktige innspill som tas med i det videre arbeidet med gatebruksplanen.

2. Andre innspill i prosessen:

2.1 Hensynet til barn og unge

Barn- og unges representant, Hallvard Auestad, har deltatt i ekstern arbeidsgruppe. Han og Rita Galteland i oppvekstsektoren har gjennomført et medvirkningsopplegg for skolebarn. Deltakerne i prosessen var elever som bor i Kvadraturen og som går på Tordenskjolds gate og Grim skole fra 5., 6., 8. og 9. trinn. 7. trinn ble invitert, men var forhindret fra å delta p.g.a. skoletur. Det er utarbeidet en rapport fra arbeidet som er vedlagt planen.

I forbindelse med medvirkningsopplegget med skolebarn så har barna en god del innspill som går på oppgradering og etablering av nye tilbud som flere fotballbaner, noe for jentene i Nybyen osv. Det har ikke kommet mange innspill i forhold til gatebruk, bortsett fra at de ønsker at de kunne leke mer og tilbringe tid i bilfrie gater. Barn og unge ønsker ikke at trærne i Wergelands parken skal fjernes.

Barn og unge har ikke så mange konkrete forslag til annen gatebruk, men er veldig positive til å ta bort biler og tilrettelegge for gående og syklende. De nevner særlig Skippergata, Gyldenløves gate, Kronprinsens gate, Nybyen og bak fylkeshuset som aktuelle gater.

Det er viktig for barn og unge å føle seg trygge når de ferdes i byen. Et eksempel de nevner er da en hule/bunkers ved Nybyen ble murt igjen. Det gjorde at stedet nå føles mye tryggere enn før. Det er ikke pekt på spesielle områder i Kvadraturen som føles utrygt, men trygge barn tar i bruk byens arealer.

Tilrettelegging for syklende og gående vil langt på vei også være en tilrettelegging for barn og unge. Mange unge tilbringer mye tid i de sentrale handlegatene i byen, og i Strandpromenaden, særlig ved Bystranda. Å komme seg trygt fra et sted til et annet er viktig.

Holbergsgate er en viktig transportgate for skolebarn i Kvadraturen. Det er mye bosone-plasser i Kvadraturen og svært høyt belegg. En fjerning av p-plasser vil bety en reduksjon av bosoneplasser i dette området. Et aktuelt tiltak kan være å fjerne gateparkeringsplasser på en side i Holbergsgate og utvide fortau. Flere gater med ensidig parkering støttes av Posebyen Vel.

Administrasjonens kommentar

Kartleggingen har gitt nyttig informasjon om hvordan barn og unge bruker Kvadraturen. Den gir også et innblikk i hva barn og unge er opptatt av ved utforming av gater. I forhold til konkrete forslag så er innspillene tatt med i det videre arbeidet, særlig i forhold til diskusjon om skolevei gjennom Posebyen.

2.2 Innspill fra næringslivet

Notat datert 29.04.2016:

Næringsforeningen for Kristiansandregionen, Kvadraturen AS og Kvadraturen gårdeierforeningen har deltatt i en ekstern arbeidsgruppe. De tre aktørene har sammenfallende syn i saken og har sendt et samlet innspill. Det er også avholdt to frokostmøter der medlemmer i foreningene ble invitert og kommunen var til stede (15.april 2016 og 1. november 2016).

Deltagerne fra næringslivet er opptatt av at det må være en forutsetning for arbeidet at endringer har til hensikt å bygge opp under målene i kommunedelplanen om at Kvadraturen skal være det foretrukne handelssenteret i regionen. Butikker, gårdeiere og kommune må utfordres til å finne tilleggfunksjoner til salg og servering på gateplan. F.eks:

- Aktiviteter for barn og unge
- «Barnas by»
- Underholdning
- Utstillinger
- Sosiale møteplasser – også væruavhengige

Endringer må bidra til å skape stolthet og det må fokuseres på estetikk. Et forslag er å etablere et estetisk råd som bidrar med planlegging og midler. Endringer gjennom sesongen må vurderes. Det må tas helhetlige grep for hele kvartal og gatestrekninger og lages møbleringsplaner. Dette krever samarbeid. Markens gate er den viktigste handlegaten i Kvadraturen i dag. Nye tiltak må ikke bygge ned den drivkraften Markens gate har i dag.

Finansiering av tiltak

Deltagerne fra næringslivet foreslår å bruke inntektene kommunen får for utleie av gateareal i Kvadraturen til ulike formål i sentrum. Dette kan være både bedre infrastruktur, men også ulike aktiviteter som fremmer Kvadraturen som landsdelssenter.

Endringer

Nye tiltak bør ses i 10, 20 og 30- års perspektiv. På lang sikt er kanskje de aller fleste gateparkeringsplasser i citydelen tatt bort. I 10- års perspektiv er det kanskje hovedsakelig området mellom Vestre Strandgata og Kirkegata bilfri. Områder tettest på offentlige parkeringshus bør prioriteres. Det må tenkes helhet for hvert kvartal slik at man tenker på tilgjengeligheten for hvert kvartal når p-plasser fjernes.

Andre forslag til tiltak:

- redusere lengden på parkeringen, altså prioritere korttidsplasser (10-15 min).
- etablere henteplasser der man kan sette av og hente passasjerer.
- kartlegge hvilke behov kontorarbeidsplasser har og hva som gjør at arbeidsplasser synes det er attraktivt å etablere seg i Kristiansand.
- Sykkeltuileie på strategiske plasser
- Vurdere ordninger som hindrer eiere av p-hus å misbruke dette i prissetting
- Regler for varelevering må skjerpes inn og håndheves strengere.

Innspill til evt. endring av buss trasé:

- Usikkerhet om betydningen for butikker i Dronningens gate.
- Nye stopp i Vestre Strandgata; Jernbanen og Børsparken

Kvadraturens særlige kvaliteter:

- Butikkene er i friluft
- Butikktyper (både kjeder og nisjebutikker)
- Restauranter

- Kulturtilbud
- Aktivitet store deler av døgnet
- Kontorarbeidsplasser
- Sentrum av kommunen
- Kort vei for store deler av kommunens innbyggere

Brev datert 03.11.2016

Mål

Hovedmålet om å styrke Kvadraturen må ligge fast. Fjerning av gateparkeringsplasser er ikke et mål, men et virkemiddel for å nå de overordnede mål.

Finansiering

Planen må vise hvordan tilrettelegging kan gjennomføres. Det er ikke sagt noe om hvor mye ulike tiltak vil koste eller henvisninger på hvordan tiltakene skal finansieres. Uten at finansiering blir en del av planen risikerer man at mange gode tiltak aldri blir gjennomført. Det må vedtas en finansieringsmodell. De viser til tidligere innspill om at tiltakene kan finansieres uten at de blir avhengige av kommunens budsjettbehandling. Gårdeierne disponerer 3,5 m ut fra veggiv til gatesalg gjennom en avtale med kommunen. Disse inntektene i tillegg til mer tilfeldig utleie av gategrunn foreslås øremerket til oppgradering av gategrunn i Kvadraturen.

Samhandling

Gjennomføring av tiltakene i planen vil kreve et utstrakt og godt samarbeid. De foreslår at det etableres et fast utvalg mellom aktørene i den eksterne arbeidsgruppen og kommunen som får i oppdrag å gjennomføre tiltak vedtatt i saken. De ønsker samme organisering som er etablert i Stavanger.

Til de konkrete tiltakene:

De mener det er vanskelig å mene noe om gatene som er aktuelle for buss trasé før en evt. endring av denne er bestemt. De etterlyser undersøkelser som viser effekt av å etablere buss gate på handelen.

Nederst i Tollbodgata er det et mangfoldig byliv og der det er flest restauranter i byen. Uten buss trasé her ville denne delen bli styrket.

Det er behov for korttidsplasser i Henrik Wergelandsgate.

De er enige i forslagene for Gyldenløves gate, men vil i tillegg at gågate skal forlenges helt ned til innkjøring til Lillemarkens. Parkeringsplassen foran Handelens hus bør endres til annen gatebruk og knyttes sammen med Børsparken og gågata i Gyldenløves gate. Dette blir et interessant område og det foreslås en arkitektkonkurranse for utformingen av området. Det er viktig å knytte Torvet med rådhuset via tovene ned mot Vestre havn og sjøen via Børsparken.

Sykkeltilrettelegging i Kirkegata støttes.

Det må skje en oppgradering av Dronningens gate slik at denne blir bedre tilrettelagt for handel.

Gratis parkering etter kl. 17.00 er en utfordring. Det foreslås et samarbeid mellom private aktører og kommunen for å vurdere differensiert avgift i p-husene på kveldstid.

Tidsbegrensninger på vareleveringer i gågate blir ikke respektert og det må vurderes tiltak som f.eks. fysiske stengsler.

Det må settes opp anvisningsordninger for hvor det er ledige p-plasser i innfartsgatene til Kvadraturen. Det må også planlegges gode, sentrale sykkelparkeringsanlegg under tak.

Administrasjonens kommentar

Det har kommet mange nyttige innspill til arbeidet med planen i samarbeidet med næringslivet. De fleste tema som tas opp drøftes i planen.

Når det gjelder finansiering foreslås å øremerke kommunens inntekter på utleie av gategrunn til f.eks. uteservering til oppgradering av gatene. Administrasjonen påpeker at dette ikke er friske penger, men en del av kommunens inntekter, så det vil da være snakk om en omdisponering av midler som ellers ville gå til andre formål. Oppgradering av gategrunn vil være ulikt fra gate til gate og finansieringskildene vil variere. Det er ikke foreslått en finansieringspakke nå. Finansiering må tas opp ved hver enkelt sak og evt. diskuteres ved rullering av handlingsprogrammet.

Kommunen er positiv til et samarbeid for å utvikle byen videre. Oppgradering av den enkelte gate vil kreve ulik grad av samarbeid og dialog med ulike aktører. Hvordan det videre samarbeidet skal etableres blir en gjennomføringssak og er ikke tatt opp konkret i planen.

2.3 Rådet for funksjonshemmede – forholdene for forflytningshemmede

Rådet for funksjonshemmede har deltatt i ekstern arbeidsgruppe. Det har vært relativt tett dialog med representanten, samt at kommunen har deltatt på et rådsmøte. De største endringene for tilbudet til denne gruppa er rundt Torvet der eksisterende HC-plasser på overflaten i Gyldenløves gate og på Torvet erstattes av HC-plasser i det nye parkeringsanlegget samt noe supplering av HC-plasser i Kirkegata og i Skippergata. Gruppa aksepterer løsningen forutsatt at de får en hensiktsmessig fordeling av HC-plasser i det nye parkeringsanlegget. I skisser for det nye parkeringsanlegget er det til sammen for begge plan 2 plasser ved biblioteket, 7 ved parken, 6 ved kvartal 32 og 3 ved Rådhuskvartalet. RFF ønsker at noen av plassene ved parken flyttes til biblioteket, da behovet vil være størst der. RFF har dialog med utbygger om dette, men hvis de ikke får den fordelingen de ønsker vil de be kommunen tilrettelegge for plasser i Gyldenløves gate eller Kirkegata (jfr. notat datert 01.11.2016).

I Østre Strandgate ønsker de at det etableres HC-plasser mellom Markens gate og Vestre Strandgate.

Administrasjonens kommentar

Reguleringsplanen for torvparkeringen har bestemmelser om antall HC-plasser det skal legges til rette for, men det er ingen bestemmelser om fordelingen. Kommunen har derfor ikke hjemmel til å kreve en bestemt fordeling. I Gyldenløves gate ved museumskvartalet og Domkirkeparken planlegges det

gågate, og HC-plasser her er ikke forenelig med disse planene. I Kirkegata er det mye lettere å legge til rette for HC-plasser.

Det vil være mulig å tilrettelegge for HC-plasser i Østre Strandgate på den siden der parkeringsplassene beholdes.

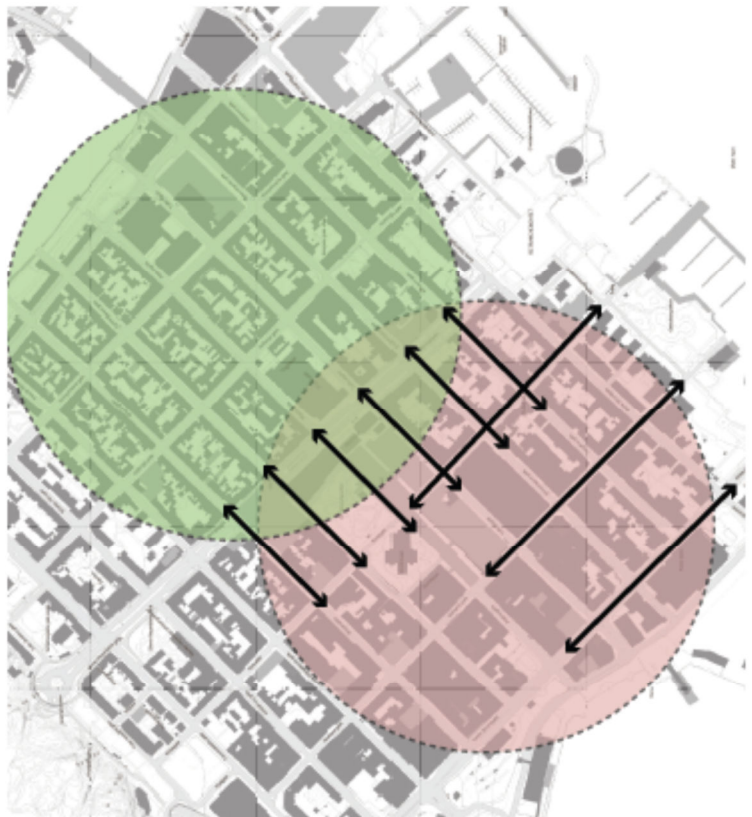
2.4 Play Kvadraturen

Leva Urban design bistod kommunen i å arrangere en aktivitetsdag der befolkningen ble invitert til å komme med innspill. Den 16. juni ble det først avholdt et arbeidsseminar fra morgenen av der representanter fra næringsliv, frivillighet og bygge- og arkitektbransjen var invitert til å skissere sine tanker om gatebruk. Ca. 100 personer deltok. Etter dette ble skissene som ble utarbeidet tatt med ut på gata der Kvadraturen var tegnet opp i krysset Kirkegata/Gyldenløves gate og befolkningen ble invitert til å si sin mening. Det er utarbeidet en rapport etter denne dagen. Denne ligger ved planen som uttrykt vedlegg.

«Kvadraturen har både historisk og i dag en klar inndeling i ulike delområder. Inndelingene er både knyttet til arkitekturen, funksjonene og aktivitetene. Den viktigste tydelige inndelingen gjelder deling mellom bolig (grønn) og handel/næring (rød). De trafikale barrierene deler opp områdene ytterligere. Den nye gatebruksplanen burde håndtere og løse oppdelingen og binde sammen hele Kvadraturen som et helhetlig område tilrettelagt for myke trafikanter.

De trafikale barrierer kan i dag bli sett på som den åpenbare mest sentrale problemstillingen, men mangel på aktivitet, og tildels uinteressante tverrforbindelser gjør at den mentale avstanden internt i kvadraturen blir svært lange. Bare 50m med fasader som er uinteressante uten aktivitet verken på gaten eller i 1. etasjer gjør at bevegelsen i sentrum svekkes betydelig.

Det bør derfor være minst like høyt fokus på de tverrgående gatene som binder sammen Kvadraturen som å tilrettelegge for myke trafikanter i samlegatene som nå er trafikale barrierer. Boliggater kan også ha interessante fasader å bevege seg langs, som gir en god opplevelse for den gående. En gate kan også ha biler uten å skape mye støy eller hindringer for myke trafikanter, men helheten er avgjørende. «



Rapporten anbefaler 3 viktige parametere for implementering av ny gateplan i byen:

- Fokus på det helhetlige miljø fremfor enkeltelementer (tre, kunst, lek). Det grønne, fargerik og opplevelsesrike er ofte savnet, men det er viktig og ikke behandle disse elementene hver for seg i grupperinger, men se på hver gate som oppgraderes som en helhet. Det er viktig å ha bevisste valg for plassering og valg av materialer m.m.
- Involvering/påvirkning gjennom hele prosessen og forberedelse på endring. Endring av gatebruk kan skape utfordringer for noen, men det har et stort potensiale for involvering. Involvering skaper vilje til å delta i å skape endringen. Det bør lages en enkelstrategi for det videre dialogarbeidet – kommunen bør ha et mottaksapparat/koordinator-rolle.
- Behandle nyanser i demografi og brukergrupper i Kvadraturen. De ulike områdene i Kvadraturen, som Posebyen, «City» og Murbyen, samt andre inndelinger, er tydelige i bymiljøet både sosialt og mentalt. Dette er et utgangspunkt til både å styrke identitet, samt avdekke behov i de ulike områdene.

Administrasjonens kommentar

Medvirkningsarbeidet var nyttig, både fordi det kom mange gode innspill og fordi arbeidet ble gjort kjent ved kommunens tilstedeværelse i gata, samt diverse medieoppslag. Rapporten gir også gode innspill og bidrar til bevisstgjøring om Kvadraturens markerte oppdeling, og dens styrker og utfordringer. Rapporten gir også gode innspill særlig i forhold til gjennomføringen av endret gatebruk og evt. bruk av midlertidige byrom.