



Dato 11. mai 2017
Saksnr.: 201514353-78
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

Saksgang

By- og miljøutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

01.06.2017
07.06.2017
21.06.2017

Gatebruk i Kvadraturen. Sluttbehandling.

Endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – Temakart gatebruk

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.

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater. Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø og promenade. Hva de enkelte formål innebærer er angitt i kriterier for formålene.

For å oppnå ønsket gatebruk finnes det flere virkemidler;

- Opprusting av gategrunn
- Avgift

- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet
- Skilting

De fleste av disse virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Denne saken anbefaler iverksettelse av prosesser for noen av disse virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling. En anbefaling er at en god del av kantsteinsparkeringen, særlig i city-delen, fjernes for å tilrettelegge for andre formål. Nøyaktig hvor mange for hvor vil bli avklart gjennom en prosess med gjennomføringsplaner for de enkelte gatestrekninger.

Formannskapet vedtok å legge forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse ut på offentlig ettersyn i desember 2016. Opprinnelig høringsfrist var 17. februar. Underveis ble det lagt frem en mulighetsstudie for fremtidig omlegging av busstraseer gjennom Kvadraturen. Denne ble lagt ut på offentlig ettersyn sammen med et revidert forslag til temakart gatebruk i to alternativer, der alternativ 2 viste en omlegging av kollektivgater til Tollbodgata og Dronningens gate. Høringsfristen ble samtidig forlenget til 17. mars. Det kom 40 merknader i det offentlige ettersynet, etpar av dem etter fristen, men de er likevel referert og kommentert i saken. De fleste innspill gjelder virkemiddelbruk som avgiftstid og bosone, samt konkrete innspill på utformingen av gatene. Det er også kommet reaksjoner på alternativet om omlegging av buss-traseer.

Flytting av buss krever en stor planleggingsjobb for å få gode løsninger for alle aktører i byen. Det bør ikke legges opp til å fremtvinge en konklusjon nå. Konsekvenser og mer detaljerte vurderinger for å ivareta de ulike behov er ikke gjennomført. Tidsperspektiv spiller også inn. Veksten i busstrafikken vil skje over tid, og prognosene peker mot en fordobling i 2030.

Det foreslås at Dronningens gate reserveres som mulig fremtidig kollektivgate og at det arbeides videre med grundigere utredning av konsekvenser og muligheter av aktuelle traseer. Det skal legges vekt på medvirkning og dialog med berørte aktører. En evt. flytting av bussen skal tas opp til politisk behandling, enten som en del av revisjonen av Kvadraturplanen eller som egen sak.

Posebyen vel og Foreningen Posebyen har en lang rekke punkt i deres innspill som krever et mer detaljert arbeid enn arbeidet med dette temakartet. Administrasjonen mener det er behov for en prinsipplan for gatene i Posebyen og det foreslås at denne utarbeides i samarbeid med beboerne og andre aktører.

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. Økonomisk er det grunn til å tro at en reduksjon av gateparkering vil gi varig inntektsbortfall for kommunen.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det er laget en handlingsplan med fremdrift for foreslåtte tiltak for en periode frem til 2022 (5 år). Hvis hovedgrepet med å fjerne ordinære avgiftsplasser til fordel for andre formål, HC, varelevering eller korttidsplasser blir gjennomført jfr. handlingsplanen, kan det totalt fjernes ca. 440 avgiftsplasser.

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. Forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse anbefales vedtatt i tillegg til forslag om å igangsette en del virkemidler for gjennomføring.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar forslag til temakart gatebruk for Kvadraturen med planbeskrivelse datert 16.05.2017. Temakart gatebruk skal være førende for utviklingen av gatebruken i Kvadraturen.
2. Følgende virkemidler settes i verk med nødvendige prosesser for å oppnå ønsket utvikling:
 - a) Det etableres et prosjekt for gjennomføring av tiltak, herunder opprusting av gategrunn til endrede formål, jfr. gjennomføringsplan og handlingsplan i planbeskrivelsen. Det skal legges vekt på aktiv dialog, medvirkning og informasjon i arbeidet. Handlingsplanen evalueres og vurderes justert hvert år.
 - b) Buss i sentrum; Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate, for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafikksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører.
 - c) Det settes i gang et arbeid i samarbeid med Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune for å vurdere forkjørregulering av kollektivtraseene gjennom Kvadraturen.
 - d) Avgiftstid på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra k. 08.00-17.00 på lørdager. Det legges opp til lavere avgift i perioden mellom kl. 17.00-20.00 på hverdager.
 - e) Maksimalltid på avgiftsplasser i city-delen skal være 1-2 timer avhengig av plassering.
 - f) Bosoneavgiften økes gradvis til kr 500,- pr. måned i 2022. Kristiansand Parkering har ansvaret for å sørge for en fornuftig utvikling av avgiften på bosone. Tidsregulering av bosone synkroniseres med avgiftstiden.
 - g) Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i parkeringshuset Kilden på dagtid (kl.06-18), på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og på parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen etableres som en prøveordning på 2 år.
 - h) Det skal utarbeides en prinsipplan for gatene i Posebyen i samarbeid med beboere og andre aktører i området.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Tabell – innkomne merknader med administrasjonen kommentar, datert 16.05.2017
2. Forslag til temakart gatebruk datert 16.05.2017

3. Planbeskrivelse datert 16.05.2017
4. Alternativ bruk av gatearealet – forslag til løsninger – eksempelsamling
5. Konseptskisser

Ikke trykte vedlegg:

- Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, vedtatt 12.02.2014.
<https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/gjeldende-kommunedelplaner/#kvadraturen-og-vestre-havn-2011-2022-del-1-kvadraturen-planid-1264>
- Sammendrag av forskning på effekter av tilrettelegging for gående
Play Kvadraturen – rapport fra medvirkningsopplegg 16. juni 2016 v/Leva urban Design.
Vedlegg a-j – Skisser og verbale innspill.
- Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2016.
- Spørreundersøkelse november 2016
Link til dokumentene: <https://www.kristiansand.kommune.no/gatebruk>

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.

Formell saksgang - KU

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. 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.

Planprosessen

Som oppfølging av vedtak, gikk kommunen 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.*

Formannskapet vedtok å legge planforslaget ut på offentlig ettersyn i møtet 07.12.2016 med følgende 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. (Enst.)*
- 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. (8/5) Som et alternativ til eventuelt avgiftstid på kveldstid og i helg, vurderes regulering av parkeringstid (max.tid) i disse tidsrommene (Enst.).*
 - b) *Bosonetid synkroniseres med avgiftstid.*
 - c) *Avgiftsnivået på bosone økes over tid til kr. 500,-. Første økning kommer i 2017 til kr 350,-. (Enst.)*
- 3)
 - a) *Planens forslag til begrensning av bilkjøring og reduksjon av gateparkering er foreslått i fase 1 og 2, over en tidsperiode på 10 år. Det bør legges opp til en raskere gjennomføring av disse tiltakene. De foreslåtte tiltakene under fase 2 tas inn som en del av fase 1.*
 - b) *Følgende gatestrekninger skal være mest mulig bilfrie, endelig løsning fastsettes etter høring:*
 - i) *Kvartalet i Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Kirkegata vurderes omgjort fra enveiskjørt til mest mulig bilfritt.*
 - ii) *Kvartalene i Kirkegata mellom Gyldenløves gate og Henrik Wergelands gate*
 - iii) *Kirkegata mellom Tollbodgata og Gyldenløves gate vurderes regulert som gågate, alternativt som mest mulig bilfritt.*
 - iv) *Skippergata mellom Kirkegata og Markens gate vurderes omregulert til gågate.*
 - c) *Østre Strandgate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Vestre Strandgate til Kronprinsens gate, eventuelt til Elvegata, inkludert eget sykkelfelt. Kongens gate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Elvegata til Vestre Strandgate*
 - d) *I sidegatene til Markens gate, (Rådhusgata, Gyldenløves gate og Skippergata) vurderes det å trekke gågaten ned til parkeringsanleggenes adkomster. (Enst.)*
- 4) *Det bør legges til rette for flere muligheter til at unge kan samles og leke i gatene til randsonen av Posebyen. (Enst.)*

Høringsfrist ble satt til 17. februar.

Etter at saken var lagt ut på offentlig ettersyn ble en mulighetsstudie for aktuelle traseer for kollektivtrafikken utarbeidet av Cowi lagt frem. Rapporten var bestilt av prosjektet «Buss i sentrum», som er en del av grunnarbeidet for søknad om bymiljøavtale. Mulighetsstudien foreslo å legge om kollektivtrafikken og et av alternativene flytter østgående busser fra Henrik Wergelandsgate til Dronningens gate. Temakart gatebruk ble justert og lagt ut i to alternativer der forskjellen var traseer for kollektivtrafikken. Rapporten ble også lagt ut på offentlig ettersyn. Fristen for merknader ble forlenget til 17. mars. De to alternative kartene vises finnes på denne linken: <https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/00000-kristiansand-kommune---vedlegg-2---endret-070216---3.pdf>

Det kom inn 38 merknader innen fristen og to merknader etterpå. Alle er referert og kommentert i vedlegg 1. Det kom en del reaksjoner på en evt. omlegging av kollektivtraseen, men utover det er det ikke vesentlige merknader til selve temakart gatebruk. Mange av merknadene omhandler virkemidler som bosone, avgiftstid osv.

Medvirkning

Det er i planprosessen lagt opp til bred medvirkning. Administrasjonen har stilt seg positive til å delta på medlemsmøter med næringslivet, møter med velforeninger osv. Det ble tidlig opprettet en ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe med representanter fra næringsliv, kultur, Rådet for funksjonshemmede og barn- og unges representant. Det har i tillegg vært avholdt møter med div. organisasjoner, velforeninger, åpne møter, dialogmøter, møter med regionale myndigheter og privatpersoner som har bedt om det.

Det ble også holdt en åpen workshop og et dialogarbeid ute på gata like før sommerferien 2016. Det er utarbeidet en rapport fra dette arbeidet som er vedlagt saken. Det er også gjort en kort spørreundersøkelse blant befolkningen som parkerte i Skippergata og Dronningens gate i november 2016. Dette var et samarbeid mellom Kvadraturforeningen og kommunen.

I tillegg til arbeidet med gatebruksplanen er det kontinuerlig dialog med ulike aktører i Kvadraturen i forhold til midlertidige tilrettelegginger av gategrunn til ulike formål, som f.eks. sommergåate i Skippergata og gatefest i Kongens gate.

Medvirkningen har gitt gode innspill og bidratt til å belyse en rekke sider ved parkeringspolitikken i Kvadraturen.

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

Temakart gatebruk

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater. Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø, promenade. Hva de enkelte formål innebærer er angitt i kriterier for formålene. Gatenes utforming kan variere en god del innenfor hvert enkelt formål, det vil avhenge av de lokale forhold og behov i området, men formålet angir hvilke interesser som skal ha hovedfokus i de enkelte gater. Det vil f.eks. ikke være aktuelt å fjerne muligheten til å kjøre bil i alle «gåvennlige» gater, men en forbedring av de gåendes forhold i disse gatene er ønskelig. Følgende endringer i forhold til vedtatt temakart gatebruk er gjort:

1. Sykkeltrasé i Kirkegata fra Tordenskjoldsgate til Østre Strandgate.
2. Nytt formål; «Gåvennlig» lagt på aktuelle gatestrekninger der det er ønskelig å forbedre forholdene for gående.
3. **Nytt formål; «Bomiljø» på gatene i Posebyen**
4. Justering av Havnegata/Vestre Strandgate; Havnegata som hovedgate, Vestre Strandgate som kollektivgate.
5. Tatt bort sykkeltrasé i Rådhusgata mellom Vestre havn og Torvet, dette blir en forlengelse av Torvet og gågata, og markeres derfor delvis som «gågate» og «gåvennlig».
6. Fjernet formålet «blandet trafikk». Dette for å forenkle kartet. De fleste gater har blandet trafikk.
7. Lagt inn «gågate» i Skippergata mellom Kirkegata og nedkjørsel Gyldengården. Det betyr ikke at gågate ikke kan vurderes også i andre gater.

Etter offentlig ettersyn er følgende endringer gjort i temakart gatebruk:

8. Mulig fremtidig kollektivgate i Dronningens gate
9. Sykkelfelt over Torvet prikkes, her skal det tas hensyn til gående, men det skal være mulig å sykle over.
10. Allmenningene ned til Elvepromenaden markeres som «gåvennlig».
11. Østre Strandgate som både «gåvennlig» og «hovedsykkelnnett».
12. Erstattet «gågate» med «handlegate» i Tordenskjoldsgate ved Slottet. Dette gjenspeiler dagens situasjon og er ikke planlagt endret.

Forslag til endret temakart gatebruk

Datert 07.11.2016. Revidert 16.05.2017.



Forslag til nytt temakart gatebruk ligger som vedlegg 2 i saken.

Virkemidler:

For å oppnå ønsket gatebruk jfr. føringene i temakartet for gatebruk, finnes det flere virkemidler. De fleste virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Bruk av virkemidler vil være under vurdering og endring kontinuerlig. Virkemidlene er et viktig tema i gatebruksplanen da det er kombinasjonen av selve arealbruken/formålet og reguleringen ved hjelp av andre virkemidler som gir ønsket utvikling.

Planbeskrivelsen beskriver virkemidlene kommunen har mulighet til å bruke for å få et ønsket resultat og konsekvenser av disse:

- Opprusting av gategrunn
- Avgifter
- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet
- Skilting

Gjennomføring

I saken anbefales det å iverksette noen av virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling. En anbefaling er at en god del av kantsteinsparkeringen, særlig i city-delen, fjernes gjennom prosesser med gjennomføringsplaner for å tilrettelegge for andre formål. Nøyaktig hvor mange og hvor vil bli avklart i disse prosessene, men som hovedregel foreslås det å ta bort de aller fleste ordinære avgiftsplasser i city-delen, da disse i stor grad kan erstattes av parkering i anlegg. Kantsteinsparkering som blir igjen i de aktuelle gatene bør beholdes HC-plasser, varelevering og korttidsplasser.

I tråd med formannskapetets vedtak 07.12.2016 er det nå foreslått en raskere gjennomføring av tiltakene. Aktuelle gatestrekninger og foreslått fremdrift er vist som en handlingsplan i kapittel 9 i planbeskrivelsen. Dagens struktur og gater vil i hovedsak være som nå frem til ombygging av Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate. Dette er et stort tiltak som blir svært førende for trafikkstrømmer osv. Da saken ble fremmet til offentlig ettersyn var tiltak beskrevet i 2 (3) faser. Tiltakene er nå samlet i en fase 1, før bygging av ny Havnegate og Vestre Strandgate. Denne fasen har et tidsperspektiv på 5 år – 2017 – 2022. Etter bygging av Gartnerløkka og Havnegata vil det trafikale bildet endre seg og det bør bli en ny gjennomgang av gatebruken i Kvadraturen.

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, f.eks. salgs- og serveringsareal og varelevering, 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

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

Administrasjonens foreslår tiltak på bakgrunn av trafikk- og parkeringsfaglige argumenter. Økonomi har ikke ligget som begrunnelse for forslagene. Det er likevel riktig å opplyse om evt. økonomiske konsekvenser av foreslåtte tiltak. Fjerning av kommunale parkeringsplasser vil gi et inntektstap for kommunen, men det foreslås regulerende tiltak for å forbedre tilgjengeligheten som også vil spille positivt inn på økonomien og dempe inntektstapet. Det er ikke gjort konkrete beregninger på effekten av foreslåtte tiltak, men foreløpige beregninger viser at tapet er håndterbart. Kristiansand parkering må innarbeide dette i sitt arbeid med budsjett og handlingsprogram.

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.

Administrasjonens vurdering

Planbeskrivelsen 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.

Buss i sentrum

Pågående prosjekt «Buss i sentrum» er en del av forarbeidet for ny Bymiljøavtale. Det er behov for å sikre bussen god fremkommelighet gjennom Kvadraturen for å håndtere en økning av busstrafikken. Det forventes en fordobling av busstrafikken frem mot 2030. Cowi har utarbeidet et mulighetsstudie og analysert en rekke mulige traseer gjennom Kvadraturen.

Midtveis i høringsperioden for gatebruksplanen ble rapporten lagt ut på offentlig ettersyn, og gatebrukskartet ble endret ved at det ble lagt ut to alternative forslag, der alternativ 2 viste en omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen i tråd med Cowis anbefaling.

Cowi anbefaler at rapporten følges opp med et videre arbeid:

1. Inkludere fotgjenger felt i Henrik Wergelandsgate / Dronningsgate /Tollbodgate i modellen for å analysere påvirkning fra myke trafikanter i Markensgate
2. Analysere effekt for strenging av Lundsbroa for de tre alternativene.
3. Simulere avvikssituasjon på grunn av bilkø på E18 eller feilparkert bil i Kvadraturen.
4. Vegteknisk utredning for begge alternativene på nivå av en detaljregulering
5. Analyse for plassering av holdeplasser for begge alternativer
6. Lage støymodell for alternativ 1 og 5
7. Vurdere utvidelse av antall trafikklys i Tollbodgata
8. Vurdere effekt av støydempende gatebelegg i både Tollbodgata og Dronningensgate
9. Analyse gangavstand for del to alternativene og dagens alternativ
10. Strategi for videre utvikling av kjøretøystandard i forhold til støy og klimagass (støydempende busser, hydrogenbusser, kjørestil)
11. Oppgradering av dagens rutebilstasjon må legge til rette for en geometrisk løsning som fungerer i to kjøringsretninger uten vesentlig vegteknisk ombygging. Rapporten foreslår en løsning som fungerer optimalt for to alternative kjøremønstre. Løsningen

vil kun være optimal dersom terminalbygget flyttes et kvartal mot nord hvor Taxibygget ligger i dag. Dette bør innarbeides i prosessene knyttet til rutebilstasjonen.

12. Samarbeid med byutvikling for å finne den beste estetiske løsningen for utforming av Dronningensgate som kombinert bil og bussgate.

Det er i realiteten to planarbeid som har møtt hverandre i en høring og som i høy grad henger sammen. Men prosessene er svært ulike. Gatebruksplanen har vært gjennom et grundig arbeid på relativt detaljert nivå, og med et fortrinnsvis kortsiktig perspektiv, mens Buss i sentrum har sett på noen muligheter på et overordnet nivå og med forslag om løsninger sannsynligvis på lengre sikt. Et viktig resultat av prosessen Cowi har gjort er at en god del traseer er silt bort slik at det nå i realiteten gjenstår 3 alternativer for fremtidig busstrasé.

1. Dagens trasé
2. Toveis busstrafikk i Tollbodgata, og toveis busstrafikk i Vestre Strandgate.
3. Enveis buss- og biltrafikk i Dronningens gate og i Tollbodgata, toveis i Vestre Strandgate.

Flytting av buss krever en stor planleggingsjobb for å få gode løsninger for alle aktører i byen. Det bør ikke legges opp til å fremtvinge en konklusjon nå. Konsekvenser og mer detaljerte vurderinger for å ivareta de ulike behov er ikke gjennomført.

Tidsperspektiv spiller også inn. Veksten i busstrafikken vil skje over tid, og prognosene viser mot en fordobling i 2030. Aller helst bør Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate være på plass ved en eventuell omlegging av busstraseer, men det er ikke en absolutt forutsetning. Det er likevel slik at en avlastning og kollektivprioritering av Vestre Strandgate vil gi best effekt ved en omlegging. Finansiering av en forbedring av busstilbudet gjennom fysiske tiltak vil bli gjennom en Bymiljøavtale. En evt. opprusting og flytting av bussgater er derfor avhengig av at Bymiljøavtalen er på plass.

De fleste konkrete tiltakene i aktuelle gater som foreslås gjennomført i planperioden for Kommunedelplanen for Kvadraturen (frem til 2022) vil bli gjennomført før Gartnerløkka og Havnegate er bygd. Gatebruksplanen har dermed et konkret perspektiv på ca. 5 år.

Det foreslås at Dronningens gate reserveres som mulig fremtidig kollektivgate. Dette vil forhindre at det gjøres tiltak som kan hindre en slik omlegging i fremtiden. En slik løsning gir noen begrensinger både i dagens trasé og fremtidig, men dette må aksepteres for å kunne drive langsiktig og strategisk planlegging.

Videre arbeid med buss i sentrum:

- Når en Bymiljøavtale er avklart settes det i gang en grundigere utredning og et analysearbeid av de 2 nye alternativene der konsekvenser og muligheter synliggjøres. Ansvaret for arbeidet legges til areal- og transportsamarbeidet i regionen. Det skal i arbeidet legges vekt på medvirkning og dialog med berørte aktører.
- En evt. flytting av bussen skal tas opp til politisk behandling, enten som en del av revisjonen av Kvadraturplanen eller som egen sak.

Shuttle-buss

Temaet shuttle-buss i Kvadraturen er spilt inn av flere og i forbindelse med formannskapets behandling av saken 07.12.2016 kom det også et oversendelsesforslag:

Administrasjonen bes vurdere muligheter for å tilrettelegge for og innføre el-shuttle-busser i Kvadraturen.

Det er sendt et svar på oversendelsesforslaget som behandles i formannskapet 24.05.17.

Link: <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Agendaltems/Details/15006442>

Administrasjonens vurdering av denne saken er følgende:

Det nye anbudet fra AKT på rutekjøringen i regionen har i seg muligheter og elementer som gjør at administrasjonen vurderer at med den nye kontrakten for Kristiansandsregionen vil det kunne etableres ruter med el-busser forholdsvis raskt. Den nye kontrakten vil også innebære endringer i rutene, særlig forbindelsen til/fra Kvadraturen og Eg. Før det tas en beslutning om etablering av shuttle-buss må det gjøres en grundig analyse av formålet og kjøretrasé. I tillegg må det gjøres en evaluering av erfaringer med den nye kontrakten og det bør vurderes om behovet påvirkes av en eventuell omlegging av fellestraseen gjennom Kvadraturen. Dette arbeidet kan f.eks. tillegges ATP-samarbeidet i regionen.

Forkjøringsregulering av kollektivgater

Fylkeskommunen har spilt inn at de mener kollektivgater bør være forkjøringsregulert. Flere av kollektivgatene i Kvadraturen er fylkesveier og dermed fylkeskommunens og statens vegvesens ansvar. Det foreslås at kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen i samarbeid tar en gjennomgang av kollektivgatene for å vurdere å innføre forkjøringsrett.

Gatene ved Domkirken og Wergelandsparken

Det er tidligere vedtatt planer for Domkirkeparken, Gyldenløves gate og Museumskvartalet. Disse forutsetter fjerning av rampa til parkeringskjeller i Gyldenløves gate og dette arbeidet er i gang. Arbeidet med å bygge om denne delen av Gyldenløves gate og tilstøtende del av Kirkegata mot Torvet til gågate går i gang høsten 2017. Det ligger et stort potensiale i planen til å omskape området til et attraktivt byrom med mange aktiviteter knyttet opp mot biblioteket, Kunsthallen, Domkirken og museumskvartalet. Dette forutsetter at dagens HC-plasser i området fjernes. Det har i tillegg vært lov å parkere i Gyldenløves gate på søndager. Dette er ikke forenelig med gågate, så denne muligheten vil bli fjernet når gata bygges om og skiltes til gågate. Både det nye parkeringsanlegget under Torvet og Gyldengården er svært sentralt lokalisert i forhold til Domkirken.

Ansatte i Domkirken har tidligere parkert gratis i bakgården i museumskvartalet, samt ved Domkirken. Domkirken menighetsråd, Kristiansand kirkelige fellesråd og Agder og Telemark biskop har alle bedt om at deres behov for parkering og transport ivaretas. De har en del transportbehov i forbindelse med begravelser o.l. og varelevering med arrangement og konserter. Dette er ikke problematisk i forhold til ny situasjon i området. De har i tillegg ønske om 5 parkeringsplasser for tjenestebiler ved Kirkens nordvegg, noe som ikke er forenelig med formålet gågate som kommunen legger opp til i dette området. Det finnes en rekke muligheter for å parkere i anlegg, og også å leie fast plass, i området; Gyldengården, Dalandgården og det nye parkeringsanlegget under Torvet. Det skjer nå en byfornyning i dette området, noe som gir konsekvenser for noen aktørers etablerte goder. Administrasjonen mener at alternative løsninger for parkering av tjenestebiler i anlegg bør kunne aksepteres av aktørene i et så sentralt byområde.

I Gyldenløves gate ved parken (mellom Kirkegata og Festningsgata) er det funksjoner i dag som har behov for biltilgang. Dette gjelder først og fremst vaktapoteket. Gyldenløves gate og Kirkegata gir også tilgang for varelevering til museet og parkeringsanlegget i Dalandgården. En stenging av trafikken i disse gatene vil få en del trafikale konsekvenser, særlig med mer privatbilisme i kollektivgata Henrik Wergelandsgate. Det foreslås derfor å opprettholde enveiskjøring her og beholde HC-plasser og kortidsplasser på apotek-siden. For å gjøre gata mer tilgjengelig for gående og åpne opp mot parken kan gateparkeringsplassene mot parken fjernes. Dette gir bedre sammenheng og overgang mellom torv, park og gate. På lengre sikt kan det vurderes om det skal bli gågate her.

Parkeringsutfordringer kveldstid

Det er i høringa kommet innspill fra både Kristiansand frikirke og beboere om parkeringsforholdene på kveldstid og på søndager, særlig øst i Kvadraturen, i områdene nær Q42. Det er en god del målpunkt i området med mye kveldsaktivitet, bl.a. Aquarama, kulturskole og flere menigheter. Etter kl. 17.00 på hverdager, kl. 13.00 på lørdager og på søndager kan alle parkere gratis i bosonen i Posebyen. Dette gjør at det blir svært høyt

belegg i disse områdene på enkelte tidspunkt og beboerne har problemer med å finne plasser.

Q42 er bygd uten parkeringskjeller med allmenn tilgang. Argumentasjonen da reguleringsplanen for dette kvartalet ble vedtatt, var at bygget ligger svært sentralt i forhold til bussmetroen og at det finnes en god del parkeringsmuligheter i området. Dette vil også gjelde for Frikirken som ligger i samme kvartal. Det finnes parkeringsmuligheter i Reinertbygget, Kasernen, Aquarama, ved Snadderkiosken og utover på Tangen. En utvidelse av reservasjonen til bosone frem til kl. 20.00 på hverdager og til kl. 17.00 på lørdag vil avhjelpe situasjonen for beboerne. Administrasjonen mener dette tiltaket er helt nødvendig. Det vil gjøre at flere velger å parkere i et av parkeringsanleggene eller benytter andre transportmidler.

Avgiftstid – bosonetid

Merknader fra beboerne støtter en utvidelse av avgiftstida, med synkronisering av bosonetida, på kveldstid. Noen ønsker til og med at det skal være bosone døgnet rundt i noen områder. Bosone er til en viss grad privatisering av offentlig areal og behovet for regulering må alltid vurderes i forhold til graden av privatisering dette medfører, da hovedregelen er at vei åpen for alminnelig ferdsel skal være tilgjengelig for publikum på like vilkår. Regulering til bosone døgnet rundt er unødvendig, vil være krevende å håndheve og bidra til en uønsket privatisering. Administrasjonen foreslår en utvidelse av avgiftstid og bosonetid til kl. 08.00-20.00 på hverdager og 08.00-17.00 på lørdager. Det er ikke foreslått avgiftstid på søndager. I følge beboerne, særlig i Posebyen, er det ofte på søndager det er et behov for å regulere da det er mye aktivitet i kvartal 42 og Aquarama. Administrasjonen mener at foreslåtte utvidelse av avgifts- og bosonetid innføres først for å se om det kan ha en ønsket effekt. Om nødvendig bør det vurderes tiltak for å regulere parkeringen på søndager også. Kristiansand parkering har ansvaret for å følge opp situasjonen og vurdere tiltak.

Det er kommet innspill på at avgiften etter kl. 17.00 bør være lavere enn på dagtid. Det er større belegg på kveldstid så sann sett bør det heller være høyere avgift da. Men som en overgangsordning til ny regulering vil Kristiansand parkering vurdere en differensiert avgift mellom kl. 17.00-20.00 som er lavere enn på dagtid.

Bosone

Bosoneavgiften har ligget på et relativt lavt nivå over flere år; kr 195,- pr. måned. I forbindelse med budsjettbehandling høsten 2016 vedtok Bystyret å øke avgiften til kr. 350,- pr. måned. I denne saken foreslås det at avgiften økes opp til kr 500,- pr. måned frem til 2022. Kristiansand parkering melder at det pr. 9. mars i år vært en tilbakegang i forhold til samme tidspunkt i 2016 totalt i Kvadraturen på 26 %. Størst nedgang har det vært i Posebyen. Dette kan variere litt over året, noe som trolig skyldes at enkelte beboere sjonglerer mellom parkeringshus om vinteren og bosone om sommeren. I juni vil det sannsynligvis bli en ny tilbakegang når studentene sier opp bosoneplassen ved studieslutt for så å få ny økning når nye studenter kommer til byen i august. Tallene viser at en prisøkning gir en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel på bosoneplasser.

Posebyen

Posebyen vel og Foreningen Posebyen har en lang rekke punkt i deres innspill som krever et mer detaljert arbeid enn arbeidet med dette temakartet. Administrasjonen mener det er behov for en prinsipplan for gatene i Posebyen og det foreslås at denne utarbeides i samarbeid med beboerne og andre aktører.

De to foreningene har også spilt inn at de mener Kronprinsens gate er mer egnet som skolevei gjennom Posebyen enn Holbergsgate, som er administrasjonens forslag. Holbergsgate ble pekt ut som den best egnede skoleveien til Tordenskjolds gate skole i forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for Silokaia. Dette valget ble gjort etter en trafikal vurdering og dialog med skolen. Det er denne gata som ligger nærmest skolen. Administrasjonen mener derfor at den gata som skal legges bedre til rette for gående som en

kobling mellom Strandpromenaden og Tordenskjoldsgate skole må bli Holbergs gate. De øvrige gatene i Posebyen er markert som «bomiljø» og i dette ligger også en bedre tilrettelegging for gående i disse gatene, inkludert Kronprinsens gate.

Smart-by

Næringslivet etterlyser fokus på smart-by og fremtidsrettede løsninger. Det er innarbeidet et eget kapittel om smart-by i forhold til gatebruksplanen i planbeskrivelsen.

Gjennomføring – samarbeid

Noen av tiltakene krever en gateopprustning for at gatene skal fungere for formålet. De største kostnadene til gateopprustning er der gategrunnen bygges om til f.eks. flatt gategulv som i dagens gågate. Det forslås at gjennomføringen av tiltakene foretas over tid i prioritert rekkefølge nettopp for å kunne gjennomføre en byopprustning av gategulv i tråd med mål og føringer i planen. Det er viktig at den frigitte gategrunnen får en fornuftig alternativ bruk med en gang slik at det er tydelig hva det nye formålet er. Slik unngås misforståelser og parkeringsfeller. Handlingsplan for tiltak i de enkelte gatestrekninger er listet opp i kapittel 9 i planbeskrivelsen.

Å få gjennomført endringer av gatebruken i en by krever gode prosesser. Ved gjennomføring av ulike tiltak må det legges vekt på dialog og samarbeid, både med næringsliv, beboere og andre brukere. Dette er også ressurskrevende. Det foreslås at det etableres et gjennomføringsprosjekt som sikrer god prosess, fremdrift og koordinering når handlingsplanen skal settes i verk.

Næringslivet har etterlyst en fastere samarbeidsform og en finansieringsplan for et samarbeid med dem om gjennomføringen. Det finnes flere modeller for mer forpliktende samarbeid mellom kommune og andreaktører som næringslivet, f.eks. samarbeidsprosjektet «Byen vår Drammen» og CID-prosjektet i Stavanger (City Impact District). Denne saken tar ikke stilling til modell for samarbeid eller finansieringsmodell, det må bli tema ved etablering av gjennomføringsprosjektet.

El-biler

Elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy bidrar til miljøvennlig transport og derfor er det etablert gunstige ordninger for anskaffelse og bruk av denne type kjøretøy. Frem til 01.01.2017 var det et nasjonalt fritak for parkeringsavgift for el-biler. Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser.

Kristiansand Parkering fremmet en sak om dette temaet høsten 2016 (saksnr: 201612397, F.skap 126/16, link: <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Agendaltema/Details/15005522>).

Det ble da vedtatt at dagens ordning skulle videreføres inntil videre. Administrasjonen vurderer det slik at det var ønskelig å avvente saken om gatebruken i Kvadraturen før spørsmålet om evt. gratis parkering for el-biler ble endelig avgjort.

Dagens ordning med betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffikk. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektivtransport, sykkel og gange.

- Det er ønskelig å legge bedre til rette for handels- og besøksparkering og for de forflytningshemmede, ved at arbeidsreiseparkering begrenses, samt at parkeringstilbudet preges av god sirkulasjon for alle ordninger.

- Elbiler krever også areal i tettbygde strøk som er et knapphetsgode og som reguleres ved ulike ordninger, herunder parkeringsregulering ved bruk av avgift.
- Betalingsplikt for elbiler innebærer lik ordning for all avgiftsparkering uavhengig av tilbyder og er enkelt å kommunisere og forstå, med påfølgende færre misforståelser, samt krever mindre tilpasninger, oppfølging og kontroll.

Betalingsfritak anbefales ikke for gateparkeringen og de øvrige sentrale parkeringsanleggene i Kvadraturen, da det erfaringsmessig medfører en opphopning av elbiler i disse områdene og svekket tilgjengelighet for andre brukere. Dessuten må det skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. For gateparkeringen er det ønskelig med stor grad av sirkulasjon. Også sett i lys av det pågående arbeidet med å redusere gateparkeringen kan det være et fornuftig standpunkt. Det foreslås at generelt betalingsfritak for el-biler oppheves. Det etableres en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur og egen sikker sykkelparkering. I tillegg foreslås det å legge til rette for gratis parkering for el-biler på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen evalueres med jevne mellomrom av Kristiansand parkering.

Konklusjon

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. Hvis det er ønskelig med en endring av folks vaner må det ofte ikke være et alternativ tilgjengelig. Situasjonen ved Slottet viser dette i praksis. Den midlertidige parkeringsplassen utenfor parkeringshuset Slottet er dyrere å parkere på enn inne i Slottet parkeringshus. Likevel velger mange å parkere utenfor.

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.

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. Forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse anbefales vedtatt i tillegg til forslag om å igangsette en del virkemidler for gjennomføring.

16.05.2017, Anne S. Lislevand