



KONGENS GATE 54 – HOLBERGSGATE 4

Mobilitetsplan

Dato: 20.10.2023

Innhold

Bakgrunn og formål	2
Om området	2
Reguleringsplanen	3
Overordna føringer og planer	4
Kommuneplan (2011-2022)	4
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (2011-2022)	4
Gatebruksplan	5
Tilgjengelighet med ulike transportmidler	6
Lokalisering og infrastruktur	6
Til fots	6
Sykkel	7
Buss	7
Bil	8
Valg av transportmiddel	8
Bilvei og parkering	8
Barn og unge	9
Renovasjon	9
Varelevering	9
Trafikksikkerhet	10
Fremtidig trafikksituasjon	10
Estimert reisemiddelfordeling	12
Reisemiddelfordeling for handel/service	12
Dagens trafikksituasjon	14
Trafikkforhold	14
Ny situasjon	16
Mål	16
Tiltak for å oppnå ønsket mobilitet	16
Samlet vurdering	16
Kilder:	17

Bakgrunn og formål

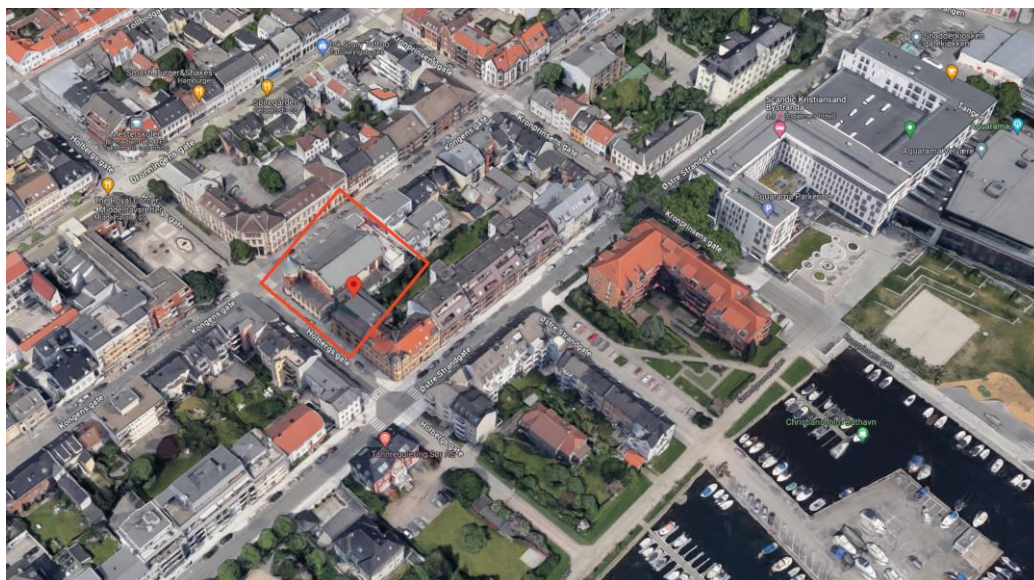
Stav Arkitekter Sør AS er engasjert av Knuden AS for å utarbeide et skisseprosjekt og detaljreguleringsplan for Kongens gate 54 og Holbergs gate 4 i Kristiansand. I forbindelse med detaljreguleringsplanen er det behov for å utarbeide en mobilitetsplan som en del av reguleringsplanarbeidet.

I Kommuneplanen for Kristiansand er det stilt krav om utarbeidelse av mobilitetsplan når det etableres virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² BRA. Mobilitetsplanen skal gjøre rede for totalt transportomfang til og fra virksomhetene og området som helhet, samt foreslå målsetting og tiltak for å nå målene. Mål og tiltak må i neste omgang avklares med utbygger og følges opp i forhold til virksomhetene i området.

Formålet med planarbeidet er å endre eksisterende reguleringsplan. Planforslaget medfører følgende endringer i vedtatt plan:

- Etablering av bolig.
- Etablering av næring.
- Etablering av nedkjøring til parkeringskjeller

Om området



Figur 1: Planområdet er markert

Musikkens hus ligger på kvartalshjørnet mellom Kongens Gate og Holbergs Gate i Kristiansand sentrum. I reguleringsplanen for Murbyen er området en del av kvartal 53.

Planavgrensningen tar med gnr. 150 bnr. 723 og 1718 i tillegg til tilstøtende vegareal.

Planområdet er på ca. 2,1 daa.

Eksisterende bebyggelse i kvartal 53 består hovedsakelig av en skolebygning som tidligere var Kristiansand Kulturskole. Bygningene ligger på kvartalshjørnet og har innganger fra både Kongens gate og Holbergs gate. Bygningen er fra tidlig på 1900-tallet og trenger renovering.

Skolebygningen som tidligere var Kristiansand Kulturskole, eies nå av Kristiansand kommune. Kommunen har imidlertid besluttet å selge bygningen og ønsker å se den benyttet til leiligheter og næring.

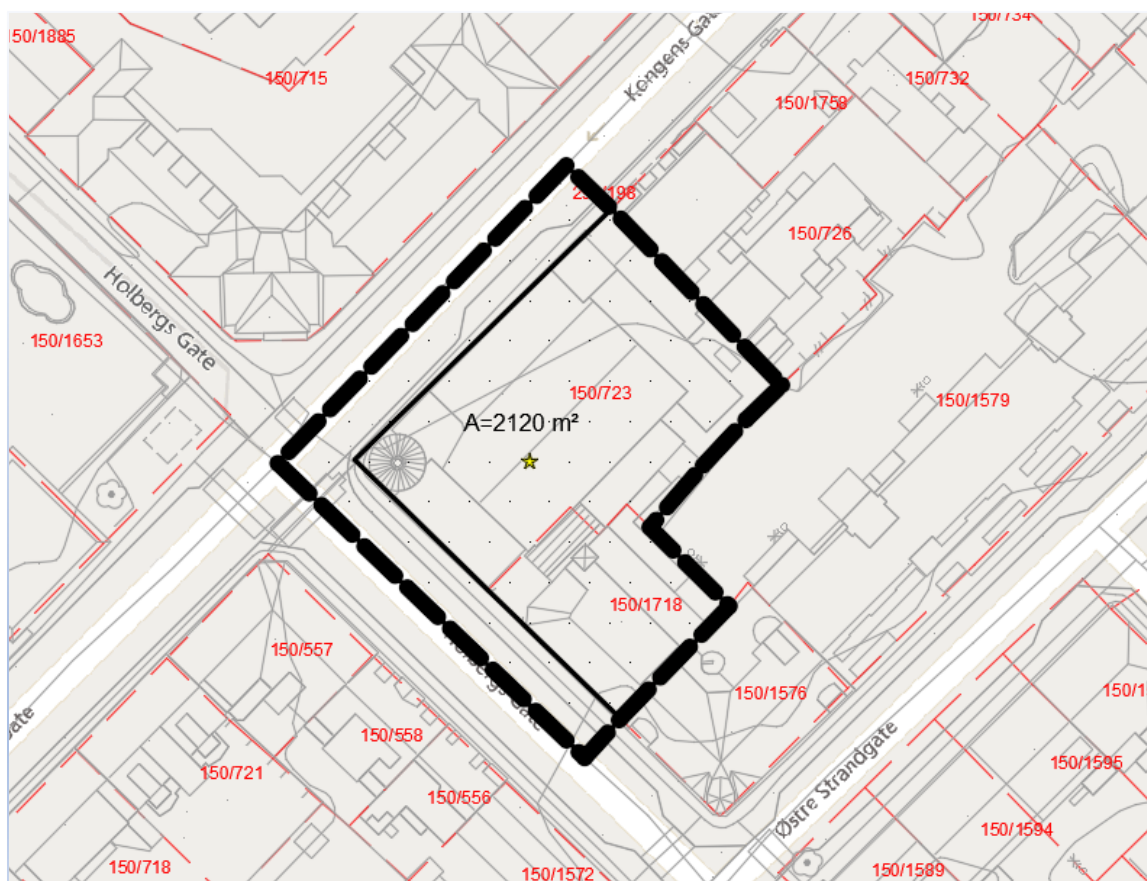
Reguleringsplanen

Hovedgrepet med planforslaget er å transformere og utvikle Kongens gate 54 og Holbergs gate 4 for å skape et moderne og attraktivt bolig- og næringsområde. Planen legger vekt på å bevare og forsterke områdets kulturhistoriske og arkitektoniske kvaliteter samtidig som det legges til rette for optimal utnyttelse av eiendommene.

Det planlagte prosjektet inkluderer nybygg og påbygg på eksisterende bygningsmasse for å øke utnyttelsen og tilrettelegge for boliger, nærings- og/eller kontorlokaler. Det vil bidra til økt aktivitet og en mer levende bydel.

I tillegg vil planen fokusere på tilgjengelighet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper, inkludert fotgjengere, syklister og kollektivreisende. Dette innebærer tiltak for å forbedre infrastrukturen, som utvidelse av fortau langs Holbergs gate og utskifting av fortau i planområdet.

Det overordnede målet med planforslaget er å skape en bærekraftig og attraktiv byutvikling i tråd med Kristiansand kommunes strategier og intensjoner. Det planlagte prosjektet vil bli gjennomført i samarbeid med kommunen, naboer og andre interessenter for å sikre at ulike behov og interesser blir ivarettatt, og forankre planen på en solid måte.



Figur 2: Planavgrensing

Overordna føringer og planer

Kommuneplan (2011–2022)

I kommuneplanen er planområdet avsatt som sentrumsformål, og kommuneplanens parkeringsbestemmelser er gjeldende. Parkeringsbestemmelsene for sone sentrum vises i tabellen.

Formål	Bilparkering	Sykkelparkering
Bolig	0,5 – 1,0 pr. boenhet. På fellesareal på egen tomt	Minst 1,0 pr. bruksenhet. Minst halvparten skal være overbygd.
Kontor	Maks 1,0 pr. 100 m2 bruksareal. På fellesareal for egen tomt eller fellesareal for flere tomter.	Minst 2,0 pr. 100 m2 bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkel-veinett og personalinngang.
Forretning	Maks 1,0 pr. 100 m2 bruksareal. på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfreds-stillende inn- og utkjøringsforhold.	Minst 1,5 pr. 100 m2. 1,0 pr. 100 m2 for arealer utover 5000 m2.

Tabell 1: Kommuneplanens parkeringsbestemmelser.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (2011–2022)

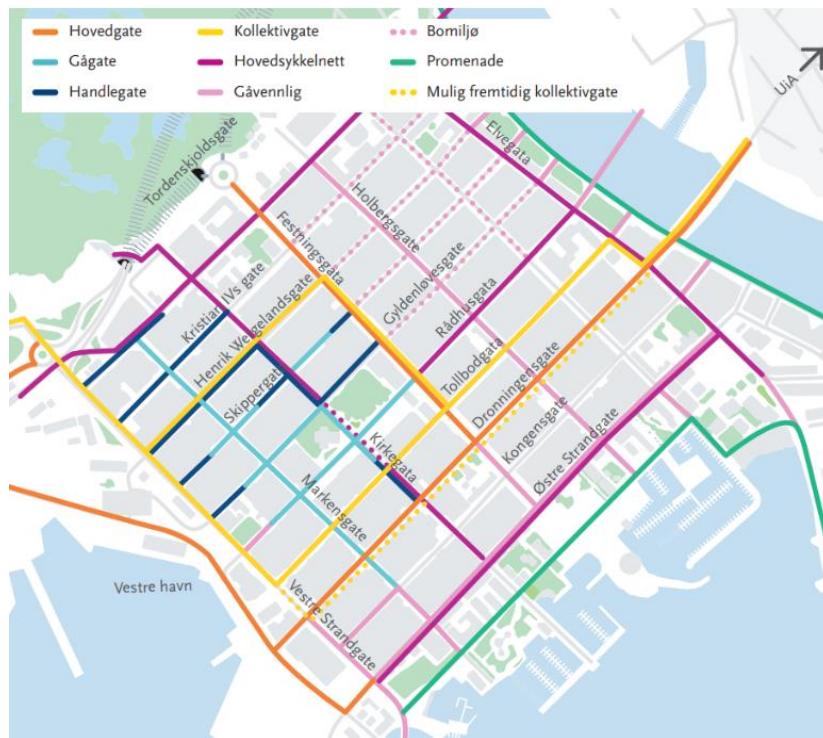
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn (planid 1264) setter flere føringer for hvilke formål som kan etableres i planområdet, og hvilken funksjon og utforming nærliggende gater skal ha.

Kommuneplanens satsing:

- Næringsområder med god tilgang til overordnet infrastruktur
- Sterk satsing på senterområdene, særlig bydelssentrene, med boliger, møteplasser, tjenestetilbud, næring og handel
- En utbyggingspolitikk som legger til rette for et fortsatt godt tilbud av boliger, men som samtidig prioriterer rasjonell infrastruktur og vern av uberørt natur og dyrka mark.
- Det prioriteres fortetting og transformasjon i eksisterende utbyggingsområder.
- Kommunen vil prioritere infrastrukturprosjekter som støtter opp om utvikling i og rundt bydelssentrene, lokalsentrene og deretter resterende utbygging (blant annet feltutbygging).

Gatebruksplan

21. juni 2017 vedtok bystyret en endring av temakart gatebruk i Kvadraturplanen (Gatebruksplan for Kvadraturen). 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 2014. Temakartet er forandret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen.



Figur 3: Gatebruksplan

Holbergsgate ved kvartal 53 definert som «gåvennlig». Kollektivgaten går i dag langs Tollbodgata, men det er gjort vedtak for «Buss i sentrum», den 27.10.2021, hvor det ble bestemt en endring i bussens kjøremønster gjennom kvadraturen. Vedtaket innebærer at kollektivgaten skal flyttes til Dronningensgate. Dronningensgate ligger mindre enn 100 meter fra planområdet. Denne endringen vil innebære at kollektivaksen vil ligge enda nærmere planområdet enn det gjør i dag. Tid kollektivgaten vil flyttes er uvisst, den 16.01.23 er det sammen med Agder fylkeskommune og Statens vegvesen besluttet at ombygging av Dronningens gate til bussgate ikke kan starte før utbyggingen av E39 Gartnerløkka-Kolsdalen er ferdigstilt.

Tilgjengelighet med ulike transportmidler

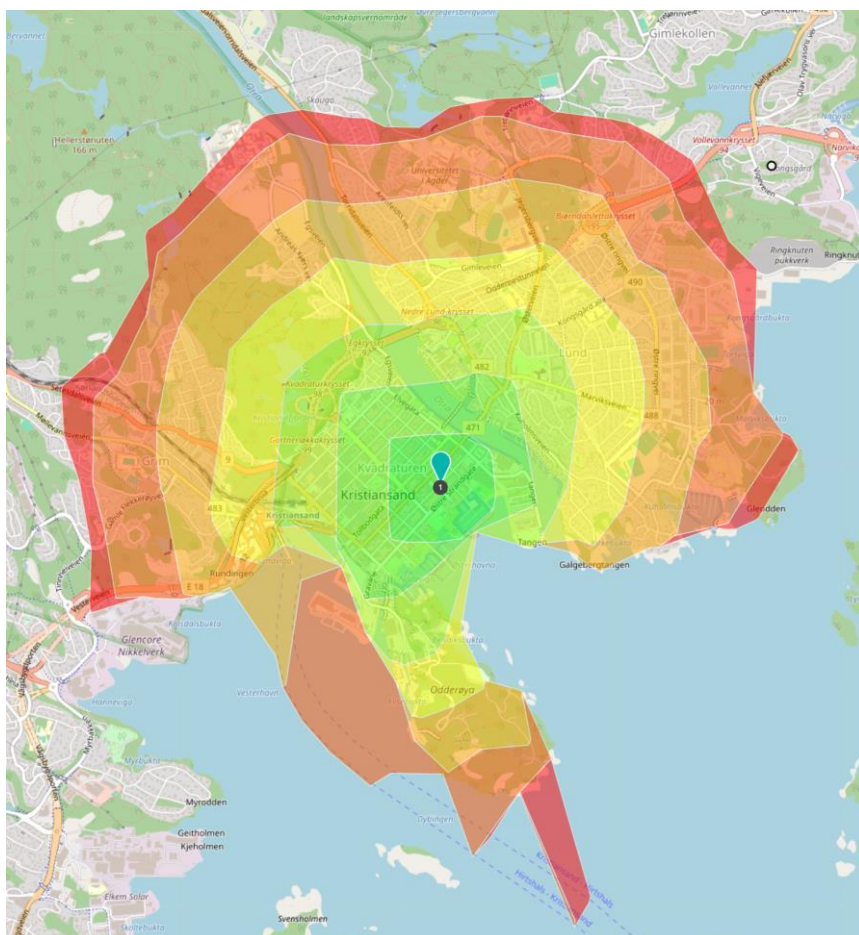
Lokalisering og infrastruktur

Kongens gate 54 og Holbergs gate 4 ligger sentralt i Kristiansand sentrum, og utgjør en del av Kvadraturen og Murbyen som gir tilgang til ulike transportformer, inkludert bil, sykkel og fotgjengere. Området er plassert nær hovedveiene for både bil- og sykkeltrafikk, og det er tilrettelagt med fortau langs alle veiene. I tillegg har planområdet nær tilknytning til bussnettverket, inkludert fellesstrekningen for busstrafikk gjennom sentrum (bussens hovedtrasé gjennom sentrum ligger også i nærheten), flere bussholdeplasser, samt gåavstand til rutebilstasjon og jernbanestasjon.

Denne sentrale beliggenheten gir beboere og besøkende enkel tilgang til ulike transportalternativer og gjør det mulig å dra nytte av de omfattende kollektivtransporttilbudene i Kristiansand sentrum.

Til fots

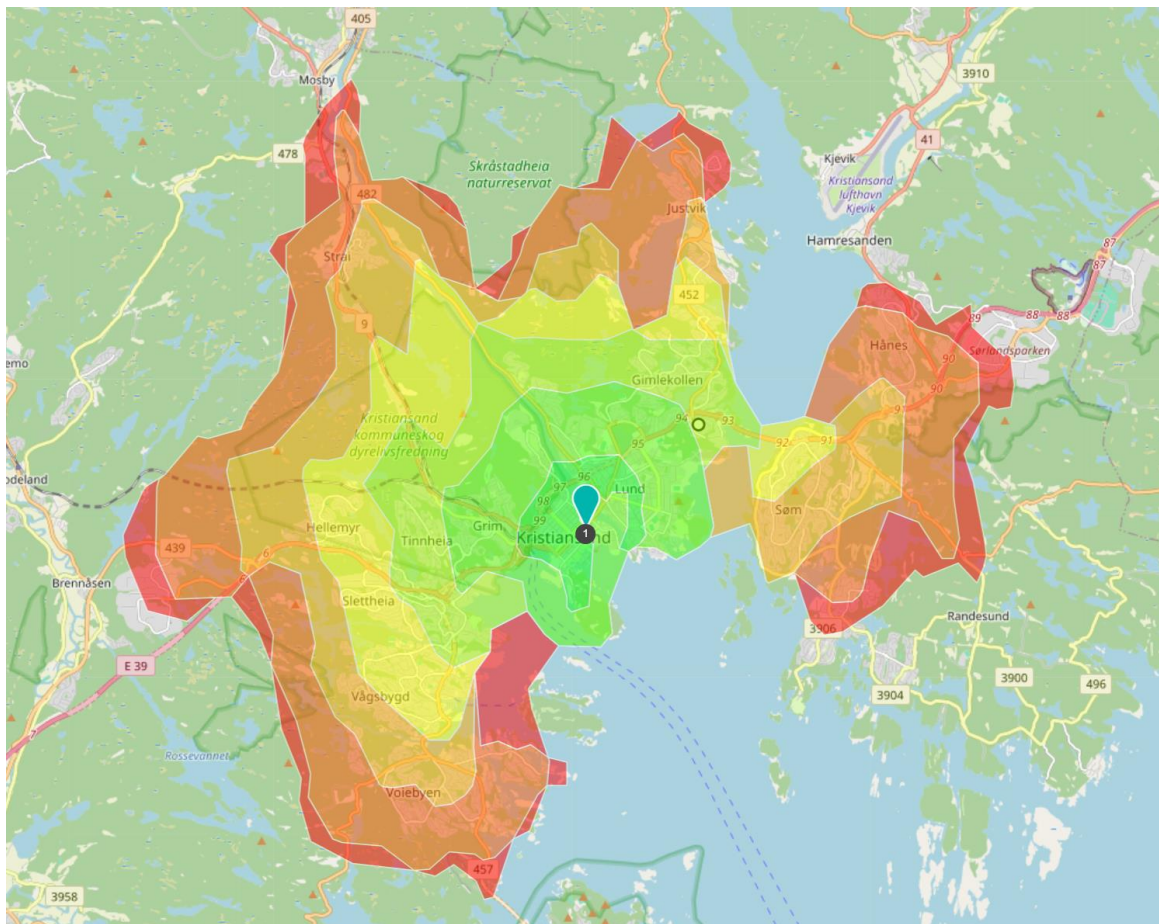
Beliggende sentralt i Kristiansand, byr Kongens gate 54 og Holbergs gate 4 på god fotgjengertilgjengelighet. Viktige daglige destinasjoner som utdanningsinstitusjoner, arbeidsteder og kjøpesentre ligger innenfor en komfortabel gåavstand. Gatene i området er også et godt utgangspunkt for fotgjengere, og tilbyr direkte og varierte ruter gjennom Kvadraturen. Med de fleste delene av bydelen Kvadraturen innen ti minutters gangavstand, og områdene Lund og Grim tilgjengelig innen en halv times gange, er området et ideelt utgangspunkt for gående. Kartanalysen under illustrerer områdets gangavstandsområder, og viser hvor sentralt området er.



Figur 4: Tilgjengelighetsanalyse for reiser til fots (www.openrouteservice.org). Tallene angir reisetid i minutter med 5 minutters intervaller.

Sykkel

Med sin sentrale beliggenhet i Kristiansand, tilbyr Kongens gate 54 og Holbergs gate 4 gode forutsetninger for sykkeltransport. Området har enkel tilgang til viktige sykkelruter som effektivt forbinder det med resten av byen. Planlagte sykkelparkeringer vil imøtekomme både beboere og besøkendes behov. Kirkegata, som er en del av byens hovedsykkelnettverk, er bare en kort sykkeltur unna. Denne hovedveien sikrer lett tilgang til andre bydeler og gjør det mulig å nå viktige områder i Kristiansand, som Voiebyen og Søm, på rundt 30 minutter med sykkel. Kartet nedenfor gir en oversikt over sykkeltilgjengeligheten og viser hvor lett det er å nå ulike deler av byen fra dette sentrale punktet.



Figur 5: Tilgjengelighetsanalyse for reiser med sykkel (www.openrouteservice.org). Tallene angir reisetid i minutter med 5 minutters intervaller.

Buss

Planområdet er ideelt plassert for tilgang til kollektivtransport, noe som gjør reiser med buss både enkle og komfortable. En kort spasertur på 5 minutter fører deg til holdeplasser som betjener alle hovedbussrutene i Kristiansand, og en 10-15 minutters gange gir tilgang til rutebilstasjonen for regionale reiser. Selv med eventuelle endringer i busstraseene, forblir den sentrale beliggenheten en nøkkel til enkel tilgang til hele byen. Med hyppige avganger langs hovedbussrutene, er buss et attraktivt alternativ for både korte og lengre turer. Planområdet ligger også i nærheten av jernbanestasjonen og fergeterminalen, som ligger innenfor en 10-15 minutters gange. Dette gir gode forbindelser til både nasjonale og regionale transportnettverk, og åpner for en rekke reisemuligheter for både innbyggere og besøkende.

Bil

Planområdets beliggenhet nær hovedveinettet, spesielt Festningsgata og E18 Baneheittunnelen, gjør det lett tilgjengelig med bil. Det er verdt å merke seg at det kan forekomme trafikkork i rushtiden. Selv om området ikke har mye parkeringsplass, er det tilgjengelig parkering i nærheten, inkludert gateparkering og Q-Park kasernen. En kort spasertur fra disse parkeringsplassene gjør det enkelt å nå planområdet. Generelt anses tilgjengeligheten for bilister som tilfredsstillende.

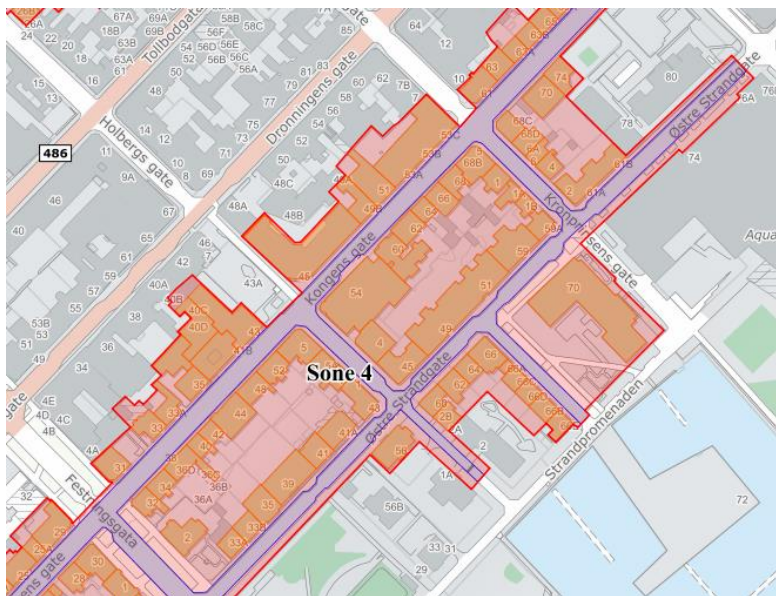
Valg av transportmiddel

Planområdets sentrale plassering sikrer god tilgjengelighet for fotgjengere, syklister og bussbrukere. Selv om biltilgjengeligheten er tilstrekkelig, passer den best for områdets beboere. Valg av transportmiddel påvirkes av flere faktorer som reiselengde og -tid, samt tilgang til parkering. I mange tilfeller vil gåing være mer praktisk for korte reiser i sentrum på grunn av parkeringsutfordringer. Sykling er forventet å være populært for mellomlange distanser, mens busstilgjengelighet gjør det til et godt alternativ selv på lengre reiser. Det antas at flertallet av reiser til og fra området vil skje til fots, med sykkel eller buss, mens biltransport hovedsakelig vil være begrenset til boligområdet og varelevering.

Bilvei og parkering

Kongens gate og Holbergs gate er gater som er åpne for personbiltrafikk i dag. Tollbodgata er kollektivgate og hoved trasé for kollektivtrafikken. Dette kan endres i fremtiden da kommunen har et ønske om å flytte kollektivtrafikken over til Dronningens gate. I dag er Dronningens gate og Vestre Strandgate de to hovedgatene inn og ut av Kvadraturen mot vest og øst.

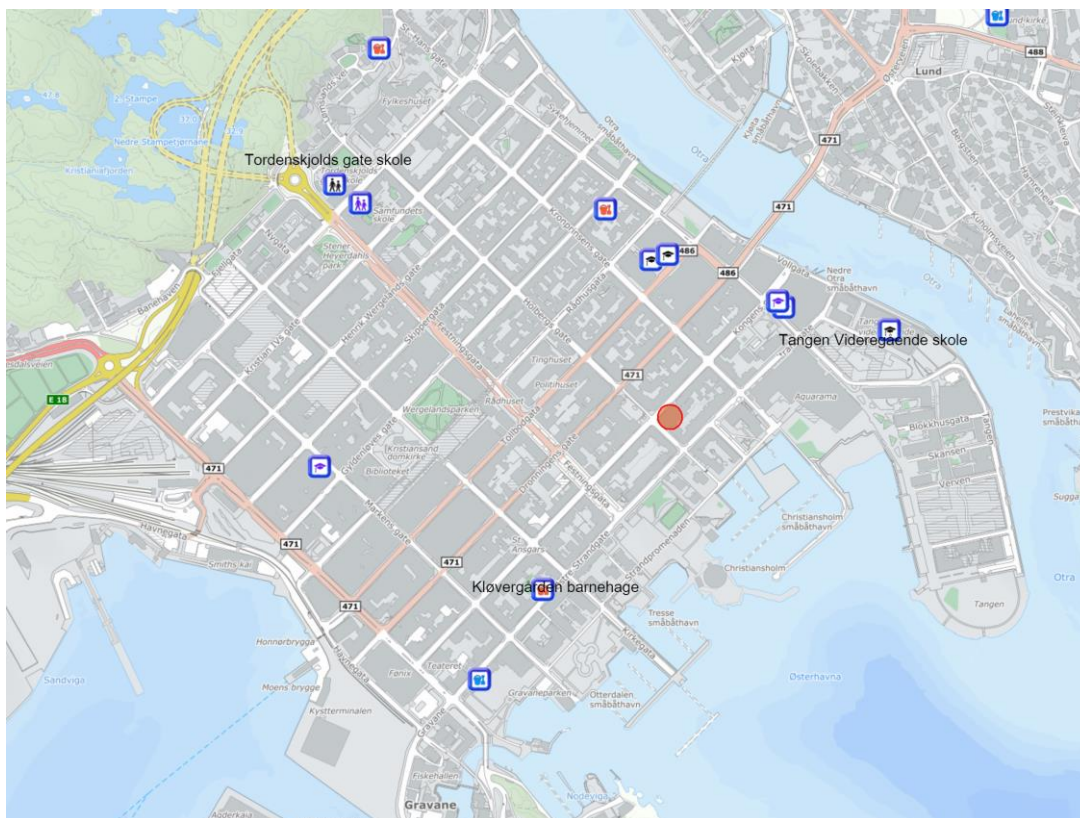
Vestre Strandgate er i tillegg en viktig kollektivgate. Markens gate er gågate med regulert varetransport. Ved selve kvartalet er det gateparkering. I nærheten til planområdet er det flere muligheter med gateparkering eller i parkeringshus. Planområdet ligger også i bosoneparkering 4. I bosone 4 gjelder reserveringen kl. 08-17 fra mandag til fredag og kl. 08-17 på lørdag. Parkering utenfor bosonetidene er avgiftsfri og kan benyttes av alle.



Figur 6: Bosone 4

Barn og unge

Kløvergården barnehage, som befinner seg i Østre Strandgate i Kvadraturen, er den nærmeste kommunale barnehagen og ligger omtrent 340 meter fra det planområdet. Når det gjelder grunnskoleutdanning, er Tordenskjolds gate skole barneskolen i sentrum, mens Oddemarka ungdomsskole er den nærmeste for eldre elever. I forbindelse med Kvadraturen, finner man to videregående skoler som er plassert ganske nær hverandre: Kvadraturen videregående skole og Tangen videregående skole. Veien til skolene er sikker, med fortau ved siden av kjørebanelen og gang- og sykkelveier, inkludert fotgjengerfelt og regulerte kryss. I tillegg har man etablert en ny gangbro fra Kjøita til Elvegata i øst, noe som forbedrer tilgjengeligheten fra denne retningen.



Figur 7: Oversikt barnehage og skole

Renovasjon

Renovasjonsløsning skal etableres etter enhver tid gjeldende avfallstekniske norm. Avfallsteknisk norm for kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla definerer at utbyggingsområder med flere enn 30 boenheter skal ha nedgravd løsning dersom avstandskravet på maksimum 100 meter fra boenhet til avfallspunkt og det er minimum 20 boenheter per avfallspunkt. Avfallspunkt skal etableres ved eksisterende anlegg ved Kongens gate skole.

Varelevering

Når det gjelder varelevering til Kongens gate 54 og Holbergs gate 4, er det viktige hensyn å ta med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Her er en oversikt over tilgjengelige alternativer for varelevering:

Kongens gate:

I Kongens gate er det viktig å merke seg at det er en smalere gate enn Holbergs gate. Varelevering kan foregå langs denne gaten, men hovedinngangen til bygget vil være i Holbergsgate, og det er dersom mest aktuelt med eventuell varelevering herifra.

Holbergs gate:

Holbergs gate gir bedre muligheten for varelevering til planområdet. Inngangen fra Holbergsgate vil kunne gi tilgang til næringslokaler i første etasje for begge adressene. Det er viktig å koordinere varelevering med andre aktiviteter og trafikkstrømmer i denne gaten for å minimere forstyrrelser og sikre at vareleveringen foregår effektivt og trygt. Parkering for varelevering må planlegges slik at det ikke hindrer trafikkflyten i denne gaten. Det er derfor nødvendig å planlegge og tilrettelegge for varelevering på en måte som ikke hindrer tilgangen til eller fra dette området, og som ivaretar trafikksikkerheten og fremkommeligheten for andre trafikanter i gaten.

Trafikksikkerhet

Området, spesielt i Holbergs gate, er ikke det mest trafikkerte basert på radarmålinger hentet fra Kristiansand kommune. Det er lite trafikk i flere av de nærmeste gatene, og det er tilrettelagt for myke trafikanter med fortau og gangfelt. Avkjørsel utformes i henhold til Kristiansand kommunens veinormal. Trafikksikkerheten vurderes derfor å være ivaretatt i en fremtidig situasjon.

Fremtidig trafiksituasjon

Planområdet har svært god tilgjengelighet for reiser til fots, med sykkel og med buss, og det er begrensede muligheter til å parkere bil i planområdet, forutenom parkeringskjelleren som er tiltenkt beboerne i byggene. De fleste daglige reisemål for fremtidige beboere vil være innenfor gangavstand, og fremtidige besøkende og ansatte til næringsdelen vil ha gode muligheter til å reise til fots, med sykkel eller buss. Dette medfører at reiser til og fra planområdet i liten grad vil utføres som bilfører.

Boligene i planområdet vil få en parkeringsdekning rundt 0,5-1 parkeringsplasser pr. boenhet. Mulighetene for å reise med bil, men å parkere langs planområdet er til stede, men det er kun gateparkering langs planområdet som vil være tilgjengelig.

Estimert turproduksjon

I denne sammenhengen refererer "turproduksjon" til alle forflytninger til og fra planområdet med ulike transportmidler, inkludert gange. Det betyr at hver besøkende genererer to turer, en inn til og en ut fra området.

Turproduksjon fra virksomhet/bolig



Figur 8: Rodekart

Antall besøkende næringsdel:

Det er vanskelig å estimere et antall besøkende til næringsarealet ettersom det ikke er bestemt hvilken type næring dette vil være. For å allikevel estimere et antall besøkende tas det utgangspunkt i gjennomsnittlige handel og servicereiser i løpet av en dag som er 0,8 i Kristiansand. Planområdet ligger i Rode K29. For å estimere antall besøkende til næringsdelen tas de tilgrensende områdene med i beregningen.

I området er det ca. 910 boenheter i K23, K28, K29 og K30 til sammen. Det estimeres at det i snitt bor 2 personer i hver boenhet.

- K29 = 230 boenheter
- K23 = 305 boenheter
- K30 = 266 boenheter
- K28 = 109 boenheter
- Totalt = 910 boenheter * 2 personer * 0,8 turer til handel/service = 1456 turer

Antall ansattes reise:

Antall ansatte vil avhenge av type virksomhet som etableres i bygget. Dersom det er en f.eks dagligvarebutikk kan vi beregne tallet ut ifra antall skift og antall ansatte på en dag. Dersom det skal være kontorer avhenger tallet av antall kontorplasser.

- Dagligvare: 12 Ansatte hver dag (3 skift, med 4 ansatte i hvert skift)=12*2= 24 turer.
- Kontorlokaler: 20 kontorer=20*2= 40 turer.

Det tas utgangspunkt i det høyeste tallet for videre beregninger.

Antall beboere:

Tall hentet fra rapporten «Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/19»: I snitt foretok befolkningen i Kristiansandregionen 2,9 reiser per person per dag. (Side 8 i rapport)

Det tillates maksimalt 35 boenheter i området.

Antall turer beboere: 35 boenheter*2 personer*3 turer per dag= 210 turer

Varelevering/renovasjon :

Det er beregnet gjennomsnittlig 4 besøk knyttet til varelevering og renovasjon til dagligvarebutikk, og 2 besøk til bolig.

Reisemiddel	Prosent	Turer
Bil (Næring)	100	8
Bil (bolig)	100	2

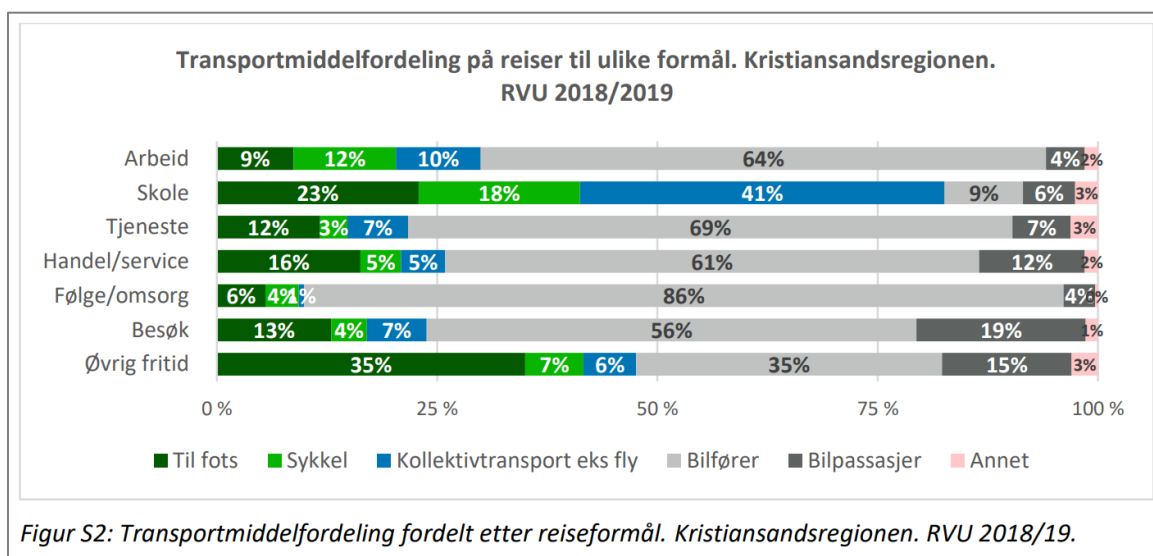
Turproduksjon		
	Næringsdel (f.eks dagligvare)	Boliger
Besøkende	1456	
Ansattes reiser	40	
Varelevering/renovasjon	8	2
Beboere		210
Total	1504	212

Estimert reisemiddelfordeling

RVU 2018/19 for Kristiansandsregionen inneholder statistikk over hvordan folk reiser i forbindelse med arbeid og handel/service. Dette inkluderer detaljer om reisemiddelfordeling for shoppingrelaterte turer, som turer til dagligvarebutikker. Analyser dekker også reiser til innkjøp av andre varer og tjenester, samt pendling til og fra jobb.

Reisemiddelfordeling for handel/service

For besøksreiser, er det utarbeidet spesifikke fordelinger for de som besøker dagligvarebutikker og industri-/næringsområder. Reisemiddelfordelingen for handelsrelaterte reiser i Kristiansand, samt en generell oversikt over reisemåter for daglige turer i regionen fra RVU 2018/19, er presentert i tabellene nedenfor. Disse tabellene viser også fordeling av transportmidler og antallet av personreiser, basert på tilgjengeligheten i området



Figur 9: Hentet fra rapport RVU 2018/19 s. 10

Reisemiddel	RVU Kristiansand kommune	Til planområdet (reiser=1456)
Til Fots	16 %	233
Sykkel	5 %	72,8
Kollektivt	5 %	72,8
Bilfører	61 %	888,2
Bilpassasjer	12 %	174,7
Annet	1 %	14,6
Total	100 %	1456

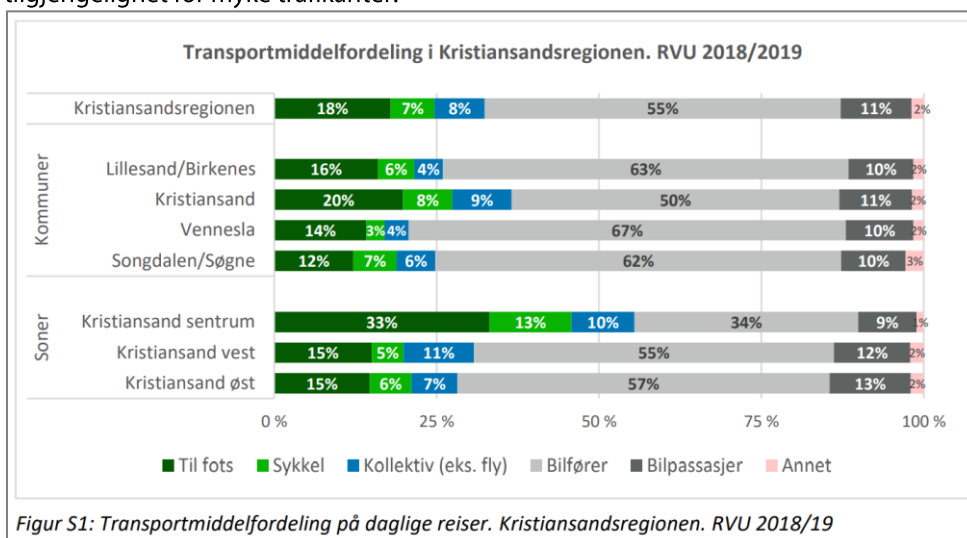
Reisemiddelfordeling ansattreiser

Tabellen som følger viser fordelingen av transportmidler for arbeidsreiser i Kristiansandsregionen, basert på RVU 2018/19. Denne informasjonen inkluderer også estimater for reisemiddelfordeling og antall personreiser, som er avhengig av tilgjengeligheten i området. Planområdet er godt plassert i forhold til kollektivtransport, med nærhet til bussholdeplasser og hyppige avganger. I tillegg gjør gode gang- og sykkelveier i området det lett for fotgjengere og syklister å bevege seg rundt.

Reisemiddel	RVU Kristiansand kommune	Til planområdet (Reiser er 40)
Til Fots	9 %	3,6
Sykkel	12 %	4,8
Kollektivt	10 %	4
Bilfører	64 %	25,6
Bilpassasjer	4 %	1,6
Annet	1 %	0,4
Total	100 %	40

Reisemiddelfordeling beboere

Tabellen som presenteres illustrerer fordelingen av forskjellige transportmidler for arbeidsreiser i Kristiansandsregionen, basert på data fra RVU 2018/19. Denne gir også et innblikk i antatt fordeling av reisemåter og antall personreiser, som er knyttet til tilgjengeligheten i området. Med sin nærhet til bussholdeplasser og hyppige avganger, samt gode gang- og sykkelveier, tilbyr planområdet god tilgjengelighet for mange trafikanter.



Figur S1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

Figur 10: Hentet fra rapport RVU 2018/19 s. 9

Reisemiddel	RVU Kristiansand kommune	Til planområdet (Antall reiser = 210)
Til Fots	33 %	69,3
Sykkel	13 %	27,3
Kollektivt	10 %	21
Bilfører	34 %	71,4
Bilpassasjer	9 %	18,9
Annet	1 %	2,1
Total	100 %	210

Reisemiddelfordeling renovasjon/varelevering

All levering av varer og renovasjon vil være med bil.

Reisemiddel	Næringsdel	Boligdel
Bilfører	8	4
Total	8	4

Oppsummering

Totalt beregnet reisemiddelfordeling for dagligvarebutikk og bolig:

Reisemiddel	Næringsdel	Boligdel
Til Fots	236,6	69,3
Sykkel	77,6	27,3
Kollektivt	76,8	21
Bilfører	921,8	75,4
Bilpassasjer	176,3	18,9
Annet	15	2,1
Total	1504	214

Ønsket reisemiddelfordeling

Regional plan for Kristiansandsregionen 2020 - 2050

Regionalplanen for Kristiansandsregionen tjener som en veiledende plan for areal- og transportutvikling i de fem Agder-kommunene; Lillesand, Kristiansand, Birkenes, Vennesla og Iveland. Vedtatt i 2011 og oppdatert i 2020, sikter denne planen mot nullvekst i personbiltrafikk, i tråd med Norges klimapolitikk og målene om å redusere transportbehovet gjennom smartere arealbruk. Sentralt i dette ligger et fokus på å fremme kollektivtransport, sykling og gåing i urbane områder, noe som er grunnlaget for en mulig byvekstavgift med staten, og et skritt mot bærekraftig utvikling i regionen.

Målene for planen inkluderer effektivisering av både transportarbeid og arealbruk i regionen. Planen fokuserer også på å tilrettelegge for trygg og effektiv transport, samtidig som den har som mål å styrke bruken av kollektivtransport samt transportalternativer som sykling og gange.

Virksomhetene/Tiltakene

Gjennom planarbeidet bidrar man til å realisere nullvekstmålet ved at fremtidige innbyggere kan håndtere sine daglige aktiviteter uten å være avhengige av privatbil. Planområdet, som ligger i Kvadraturen, er godt plassert i nærheten av sosiale fasiliteter og etablerte transportnett. Planen inkluderer en begrensning på 0,5 parkeringsplasser per boligenhet og tilbyr også noen parkeringsmuligheter for gjester.

Trafikkøkning

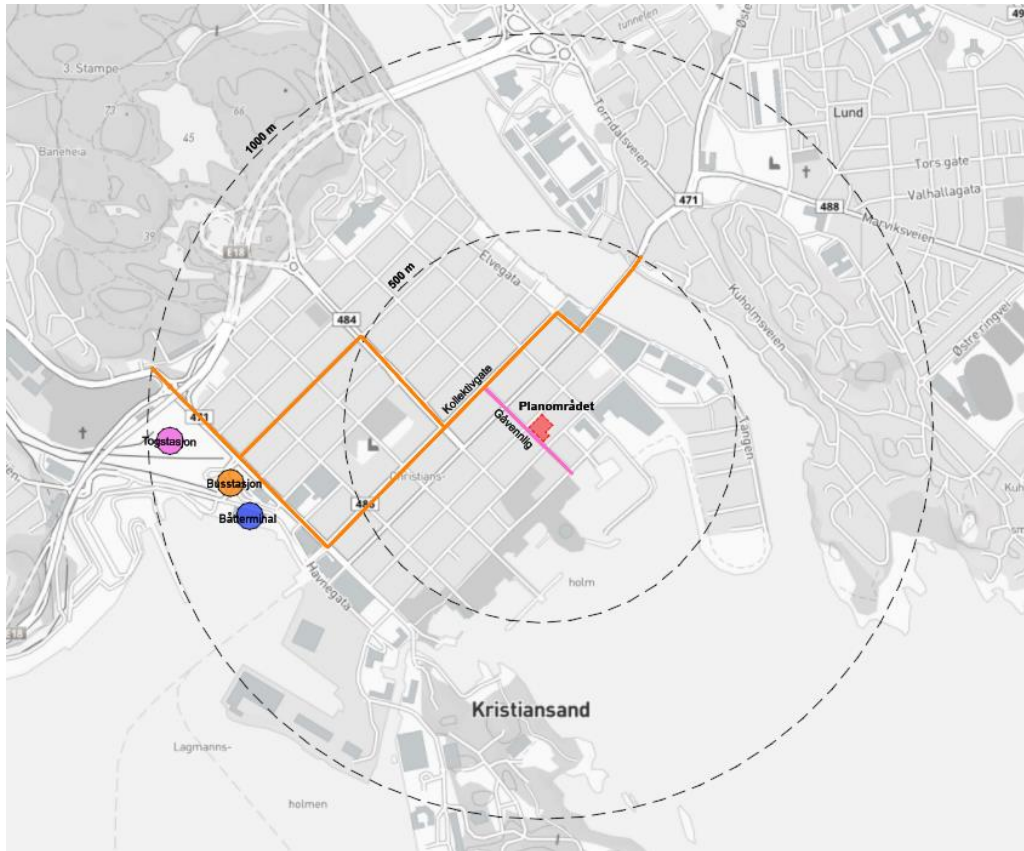
For å kunne vurdere hvordan gjennomføring av tiltaket vil påvirke trafikksituasjonen, er det tatt utgangspunkt i beregnede trafikkmengder for tilgrensende gater til planområdet. Kjøremønsteret til planområdet vil ikke bli endret.

Dagens trafikksituasjon

Trafikkforhold

Tollbodgata fungerer som hovedtrasé for kollektivtransport og ligger i umiddelbar nærhet til planområdet. Dette gir Kvartal 53 en gunstig tilknytning til kollektivtilbudet med en kort gangavstand. Tog- og rutebilstasjonen befinner seg i den øvre delen av Vestre Strandgate. Videre ligger også båtterminalen for

forbindelser til Danmark og øyene utenfor Kristiansand innenfor en radius på 1000 meter. Kartet nedenfor illustrerer planområdene samt de ulike transportmulighetene som inkluderer buss, tog og ferje.



Figur 11: transportmulighetene som inkluderer buss, tog og ferje

Trafikktall med årsdøgntrafikk (ÅDT) er hentet fra Kristiansand kommune sine trafikktellinger som er tilgjengelig på internett. Enkelte av tellingene er relativt gamle og det finnes ikke tellinger for gatestrekningen for Kongensgate som passerer tomten. Det vil derfor være en viss usikkerhet i beregningene som følge av manglende underlag.

Anslåtte data for vegtrafikk i fremtidig situasjon er vist i Tabell 3.

Tabell 3: Anslått trafikktall for vegtrafikk basert på tellinger fra Kristiansand kommune. For alle gater er døgnfordeling Gruppe 2 antatt.

Veg	ÅDT	Tungtrafikkandel	Fartsgrense
Holbergs gate	500	5%	30 km/t
Kongens gate	1 800	5%	50 km/t
Østre strandgate	4 000	5%	50 km/t

Figur 12: Hentet fra støyrapport

Ny situasjon

Trafikkmengden i Holbergs gate og Kongens gate har en samlet ÅTD på ca. 2300 basert på tall fra støyrapport. Totalt beregnet reisemiddelfordeling for dagligvarebutikk og bolig er beregnet til å generere en ÅTD på ca. 1718 bilturer i døgnet til planområdet.

Planlagt utbygging vil trolig ikke generere en økning i trafikkmengden i området.

Mål

Et hovedmål er å minske biltrafikken, i samsvar med Nasjonal transportplan, som understreker at veksten i persontransport i større byområder skal håndteres gjennom kollektivtransport, sykling og gange. Dette målet, kjent som nullvekstmålet, sikter mot å stabilisere biltrafikken på dagens nivå, selv med forventet befolkningsvekst i urbane områder. Kristiansand, som en av Norges største byer, inkluderer dette målet i sine lokale planer. Utbygging i planområdet er ment å støtte nullvekstmålet ved å fremme miljøvennlige transportalternativer.

Tiltak for å oppnå ønsket mobilitet

For å nå målet om ønsket reisemiddelfordeling spiller planområdets lokalisering en nøkkelrolle. Med sin beliggenhet nær Kvadraturens kollektivnettverk, hvor alle ruter i Kristiansand er tilgjengelige, er kollektivtilbudet vurdert som godt.

Planen fremmer også forbedringer for fotgjengere og syklister, som inkluderer oppgraderinger av gangvei langs Holbergs gate, for å forbedre tilgjengeligheten for myke trafikanter.

I reguleringsarbeidet er det tatt grep for å hindre at personbiltrafikken øker. Tiltak som underbygger dette er:

- Parkeringsdekningen for boliger er lav
- Det er ikke tilrettelagt parkeringsplasser for ansatte og besøkende ved næringsdelen
- Det skal etableres sykkelparkering.
- Oppgradering av fortau langs Holbergs gate

Samlet vurdering

Formålet med mobilitetsplanen er å fremheve transportbehovet tilknyttet prosjektet, håndtere dette behovet, samt anbefale strategier for å endre reisevaner for å minske bruken av personbiler.

Basert på turproduksjon og reisemiddelfordeling, forventes det ikke økt reiseaktivitet i området som følge av prosjektet.

Reguleringsplanen støtter målet om nullvekst i biltransport ved å:

- Tilby begrenset parkering per boligenhet, under det kommunale kravet.
- Ha en gunstig lokalisering i forhold til sosial infrastruktur.
- Høy arealutnyttelse.
- Ligge nær kollektivaksen.
- Være tilknyttet eksisterende nettverk av gang- og sykkelveier.

Næringsetablering i området vil møte et eksisterende behov og skape kortere reiseavstander for folk utenfor planområdet.

Boligetablering i området vil muliggjøre at beboerne kan utføre daglige aktiviteter innenfor sitt nærmiljø, med tilgang til restauranter, kulturtilbud, torg, uteområder og dagligvarer i umiddelbar nærhet.

Disse elementene forbedrer muligheten for å nå målet om en ønsket fordeling av transportmidler i planområdet.

Kilder:

- Kristiansand kommune – Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022 – reguleringsbestemmelser
- Sintef (2013) Rapport - Erfaringstall for turproduksjon
- Statens Vegvesen (2014). Håndbok V713 – Trafikkberegninger.
- Statens Vegvesen (2014) Håndbok V126 – Byen og varetransporten
- Rapport 157/2021, Asplan Viak - Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/19
- Agder fylkeskommune (2022), Befolkningstetthet kommune og grunnkrets
- Byveksttalen for Kristiansandsregionen, Kollektivkonsept 2030, Kollektivstrategi til Byveksttalen for Kristiansandsregionen.
- <https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/kart/nedlastbare-kart/>