



Dato 31. januar 2023
Saksnr.: PLAN-20/00178-29
Saksbehandler Elin Aabel Bergland
Godkjent av Venke Moe

Saksgang

Møtedato

1569 Områderegulering, Gatebruksplan for Posebyen - offentlig ettersyn

Forslag til vedtak

1. [By- og stedsutviklingsutvalget legger Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering, med plankart sist datert 23.01.2023 og bestemmelser sist datert 27.01.2023 ut til offentlig ettersyn.](#)

Sammendrag

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet av Kristiansand kommune. Planens prosjektgruppe består av Ingeniørvesenet, Parkvesenet, Plan og bygg og Byantikvaren. Samarbeidsgruppe sentrum og Posebyen vel er planens referansegruppe.

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet med utgangspunkt i bystyrets vedtak av temakart gatebruk for Kvadraturen.

Plankartet er utarbeidet slik at gatene er gitt generelt samferdselsformål, og bestemmelsene henviser til at vedlagt illustrasjonsplan skal legges til grunn for utarbeidelse av felles teknisk plan og landskapsplan for endelig detaljering.

Det er illustrasjonsplanen som viser de konkrete løsningene for opparbeidelsen av de ulike gatene. I tillegg gir kapittel 4 i planbeskrivelsen utfyllende informasjon om hvordan gatetverrsnittene er anbefalt utformet mht. inndeling av gatetverrsnitt, kryssutforming, treplanting mv. Her fremkommer det også hvilke gater som anbefales opprettholdt med dagens bruk og gatetverrsnitt.

Bestemmelsene oppsummerer føringene i planbeskrivelsen og illustrasjonsplanen som forutsettes fulgt opp i fremtidig teknisk plan og landskapsplan for de enkelte gateløpene.

Historiske fortau i ulike materialer som forutsettes bevart er i planen markert med hensynssone bevaring kulturmiljø.

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 145 parkeringsplasser fjernet. Dette har blant annet gitt mulighet til å utvide fortau til glede for fotgjengere, og å bedre fremkommelighet for sykkel i de to hovedsykkelgatene Elvegata og Rådhusgata. Det er ikke

tatt stilling til bruk av gjenværende parkeringsplasser, herunder fordeling mellom bosone- og betalingsplasser. Endelig avklaring av bruken vil bli avklart i revidert forskrift for bosoner i Kristiansand som må behandles som egen sak. Forskriften vil bli fremlagt for behandling før sommeren og vil følge prosessen til gatebruksplanen.

Reduksjon av trafikkmengden som genereres av fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen vil legge til rette for kvaliteter som kan bidra til et bedre bomiljø. I tillegg vil tilrettelegging for myke trafikanter bidra til bedre miljø- og klimakonsekvenser.

Kjøremønsteret i Posebyen foreslås opprettholdt, med unntak av Holbergs gate i kvartalet mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. For å bedre trafikkikkerheten og gi en tryggere skolevei til Tordenskjolds gate skole foreslås dette strekket av Holbergs gate enveiskjørt, med tillatt utkjøring til Tordenskjolds gate, og innkjøring forbudt fra Tordenskjolds gate. Fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate flyttes nordøst for Holbergs gate. Dette følges opp i pågående regulering av Kvartal 71.

For Rådhusgata, Holbergs gate og Kronprinsens foreslås det endringer på gatetverrsnittet i hele gatenes lengde innenfor planområdet. I Rådhusgata skal vann- og avløpsnett oppgraderes. VA-prosjektet er allerede finansiert, og ombygging av denne gata er derfor prioritert. Neste gate som opparbeides når finansiering er avklart over kommunens budsjetter er Holbergs gate. Denne er hovedatkomst for elever til Tordenskjolds gate skole og er derfor prioritert. Ut over disse to gatene vil fremtidige økonomiplaner i kommunen styre finansiering av og mulighet for ombygging av gatesnitt.

Med unntak av Rådhusgata er VA-anlegg oppgradert i resten av Posebyen i løpet av de siste årene. Gatene er gravd opp og istandsatt, og enkelte steder er fortau utvidet noe. I tillegg er nedgravde avfallskontainere etablert i henhold til plan. I de gatene hvor det nylig er gjennomført tiltak er det derfor ikke foreslått store endringer. Om det med tiden skulle bli aktuelt med ny utforming av gate på gatene hvor det i forslag til gatebruksplan ikke er foreslått tiltak, er områdereguleringen så fleksibel at det kan gjøres innenfor rammene den setter. Dette må gjøres gjennom utarbeidelse av felles teknisk plan og landskapsplan.

I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det å fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata, fjerne parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate, innsnevre kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og utvide fortauet til en plass med trær og sittemuligheter, og å omskape plassen som forbinder Rådhusgata og Elvegata med Christian Quart broa fra et kryss til et byrom.

Det er mange ulike ønsker for gatebruken i Posebyen. Det er i utarbeidelsen av planen gjennomført flere medvirkningsmøter og det har vært et stort engasjement i nærmiljøet. Kommunen har mottatt mange gode innspill både fra beboere og studenter ved UiA som har engasjert seg i arbeidet med utarbeidelse av planen. Innspill som er fremført i møter og til planoppstart av planarbeidet har pekt i ulike retninger, men felles for de er ønske om bedre tilrettelegging for et forbedret bomiljø. For å imøtekomme dette legger planforslaget opp til bredere fortau, tilrettelegging for møbleringssoner langs boligene, mulighet for mer grønt og tiltak som er skal gi mindre trafikk.

I tillegg prioriterer planforslaget en trafikkisikker løsning for hovedsykkelnettet i Elvegata og Rådhusgata og trafikkisikker skolevei gjennom Holbergs gate. I tillegg er det som beskrevet over lagt inn flere tiltak som samlet sett gir et triveligere og mer trafikkikkert gatemiljø.

Før sluttbehandling, etter innkomne merknader, vil gatebruksplanen bli forelagt de kommunale rådene og ungdommens bystyre. I og med prosessen har gått over så lang tid vil det være nyttig for rådene å få tilgang til høringsinnspillene før de gir sine uttalelser til sluttbehandlingen.

Plan- og bygnings sjefen vurderer at gatebruksplan for Posebyen – områderegulering svarer godt ut de overordnede målene som er satt for planarbeidet, og anbefaler at planen legges ut til offentlig ettersyn.

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef
Sign.

Eirik Heddeland Martens
Planleder
Sign.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

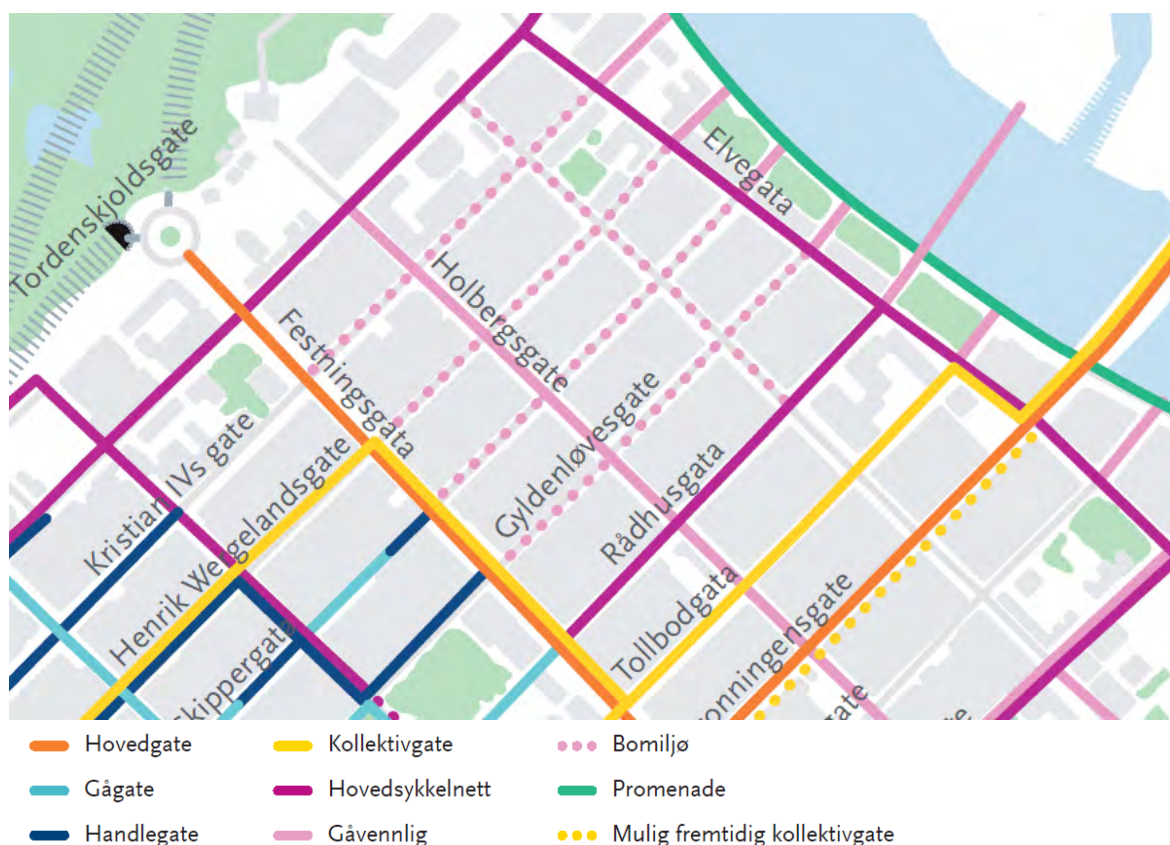
- 1 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - plankart - 23.01.2023
- 2 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - reguleringsbestemmelser - 27.01.2023
- 3 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - planbeskrivelse - 27.01.2023
- 4 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - illustrasjonsplan - 23.01.2023
- 4 Gatebruksplan for Posebyen - illustrasjonsplan 23.01.2023 - TIL UTSKRIFT A3
- 5 Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering - situasjonsplan - 28.01.2022
- 6 Gatebruksplan for Posebyen - eksisterende kjøreretninger - 02.01.2023
- 7 Gatebruksplan for Posebyen - planlagte kjøreretninger - 02.01.2023
- 8 Gatebruksplan for Posebyen - sjekkliste for risiko og sårbarhet - 09.01.2023
- 9 Oppsummering - innspill til planoppstart
- 10 Innspill til planoppstart
- 11 Oppsummering - informasjonsmøte 22.01.2020
- 12 Gatebruk og parkering i Kvadraturen - barn og unge gir innspill - 2016
- 13 Oppsummering - medvirkningsmøte 30.08.2022
- 14 Rapport - Posebyen - Treregister
- 15 Ta vare på Posebyen - hefte 1993+1998

BAKGRUNN FOR SAKEN

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering fremmes av Kristiansand kommune. Planens prosjektgruppe består av Ingeniørvesenet, Parkvesenet, Plan og bygg og byantikvar. Samarbeidsgruppe sentrum og Posebyen vel er planens referansegruppe.

Gatebruk i Kvadraturen ble behandlet som en endring av temakart gatebruk til kommunedelplan for Kvadraturen og ble vedtatt av bystyret 21.06.2017. Vedtakspunkt 2 h ble vedtatt enstemmig og lød som følger:

«Det skal utarbeides en prinsipplan for gatene i Posebyen i samarbeid med beboere og andre aktører i området. De deler av Temakart Gatebruk som berører dette området utsettes med unntak av sykkeltraseene.»



Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering er utarbeidet med dette vedtaket som utgangspunkt.

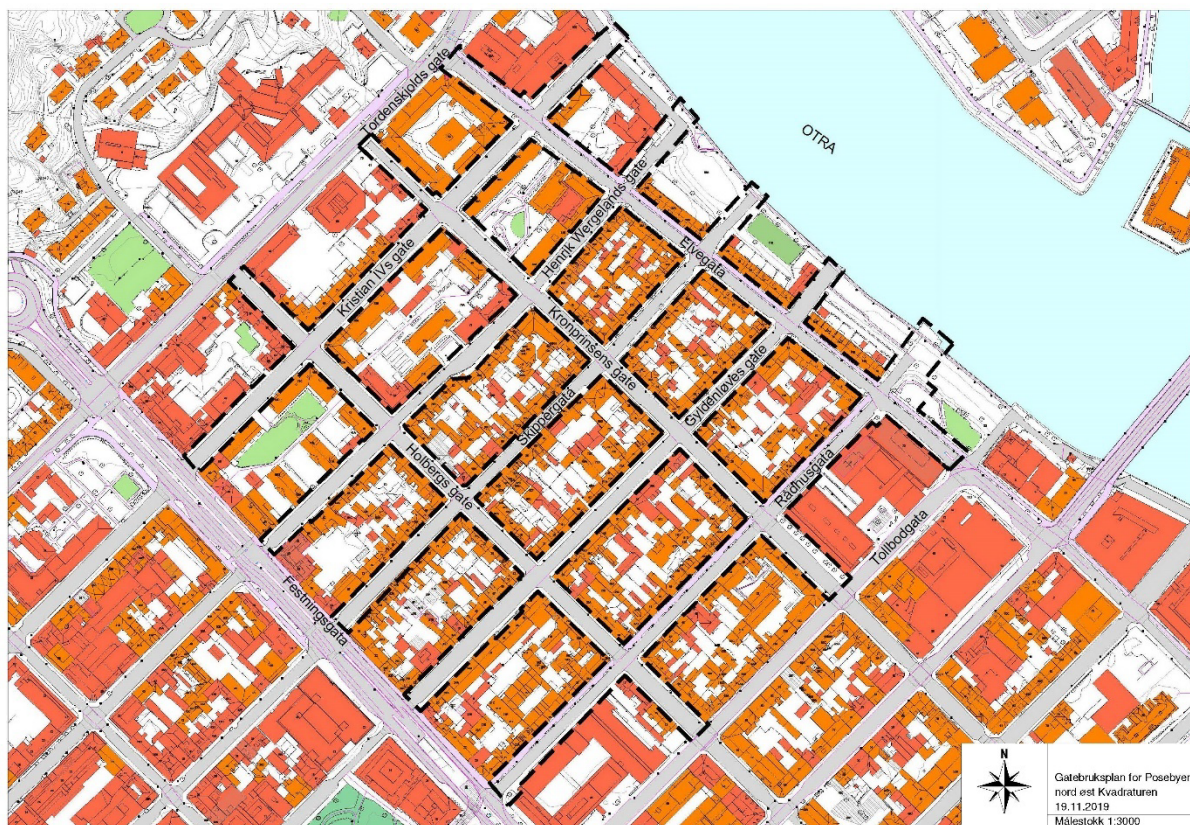
Det er en utfordring at gjeldende reguleringsplaner viser detaljerte gateløsninger/ tverrsnitt. Byens behov og anbefalte løsninger for gatebruk har endret seg med tiden. Kommunen trenger en reguleringsplan for å hjemle nye hensiktsmessige gatetverrsnitt, slik at plangrunnlaget er oppdatert før gravearbeider igangsettes.

I Rådhusgata skal vann- og avløpsnett oppgraderes. VA-prosjektet er allerede finansiert, og ombygging av denne gata er prioritert. VA-anlegg i resten av Posebyen er oppgradert i løpet av de siste årene.

Neste gate som opparbeides når finansiering er avklart over kommunens budsjetter er Holbergs gate. Denne er hovedatkomst for elever til Tordenskjolds gate skole og er derfor prioritert. Ut over disse to gatene vil fremtidige økonomiplaner i kommunen styre finansiering av og mulighet for ombygging av gatesnitt.

Dagens situasjon

Planområdet tar med seg det kommunale gatenettet avgrenset av Otra, Tordenskjolds gate, Festningsgata og Tollbodgata.



For ytterligere beskrivelse av og begrunnelse for planområdet, se planbeskrivelsen kapittel 2.

Planens innhold

Plankartet er utarbeidet slik at gatene er gitt generelt samferdselsformål, og bestemmelsene henviser til at vedlagt illustrasjonsplan skal legges til grunn for utarbeidelse av felles teknisk plan og landskapsplan. Landskapsplan erstatter begrepet utomhusplan i forslag til ny kommuneplan. Trær og fortau som skal bevares er vist med hensynssoner.

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 145 parkeringsplasser fjernet, fortau utvides for fotgjengere, og fremkommelighet for sykkel bedres i hovedsykkelnettet. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.

Hovedprinsippene som skal legges til grunn for fremtidige planer og opparbeidelse er vist i vedlagt illustrasjonsplan og nedfelt i forslag til bestemmelser. For Rådhusgata, Holbergs gate og Kronprinsens foreslås det endringer på gatetverrsnittet i hele gatenes lengde innenfor planområdet. Rådhusgata og Holbergs gate er de gatene som prioriteres for opparbeidelse. I Rådhusgata skal VA-anlegg skiftes ut, og det er nødvendig med forbedringer for både gående, syklende og beboere. Holbergs gate er prioritert skolevei til Tordenskjolds gate skole. For de øvrige gatene viser illustrasjonsplanen mulige løsninger, men dette er opparbeidelser som ligger et stykke fram i tid. Fremtidig felles landskapsplan og teknisk plan må avklare endelig løsning.

I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det å:

- fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata,

- fjerne parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate,
- innsnevre kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og etablere en plass med trær og sittemuligheter.

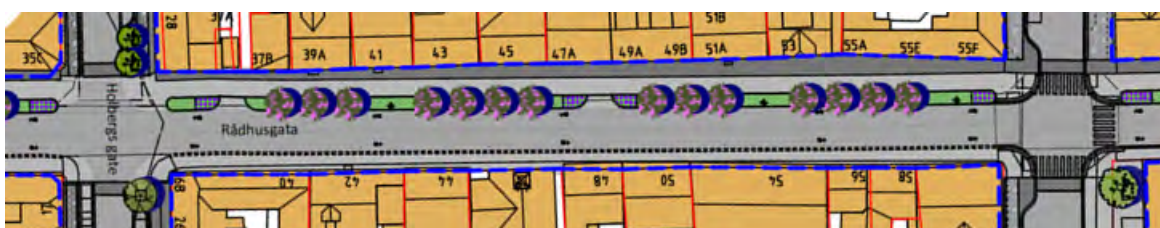
Rådhusgata

Gatetverrsnittet som foreslås i planen er bygget opp slik fra vest mot øst:

- Møbleringssone av varierende bredde nærmest husvegg. Alle eksisterende trapper ligger innenfor møbleringssonen.
- 2,5 m bredt fortau for gående der det i dag er gang/sykkel. Det vil her være tillatt å sykle for barn/de som føler seg utrygge.
- 2 m bred grønn rabatt hvor det plantes nye kirsebærtrær. Ellers i rabatten vil det plantes felt med lave busker innimellom større felt med gress.
- 6 m bred kjørebane for toveis trafikk for bil og sykkel.
- Fortau i varierende bredde, eksisterende fortau beholdes.
- For å tydeliggjøre sambruk av kjørearealet vil gata markeres med delesymbol.



Utsnitt av illustrasjonsplan for Rådhusgata.

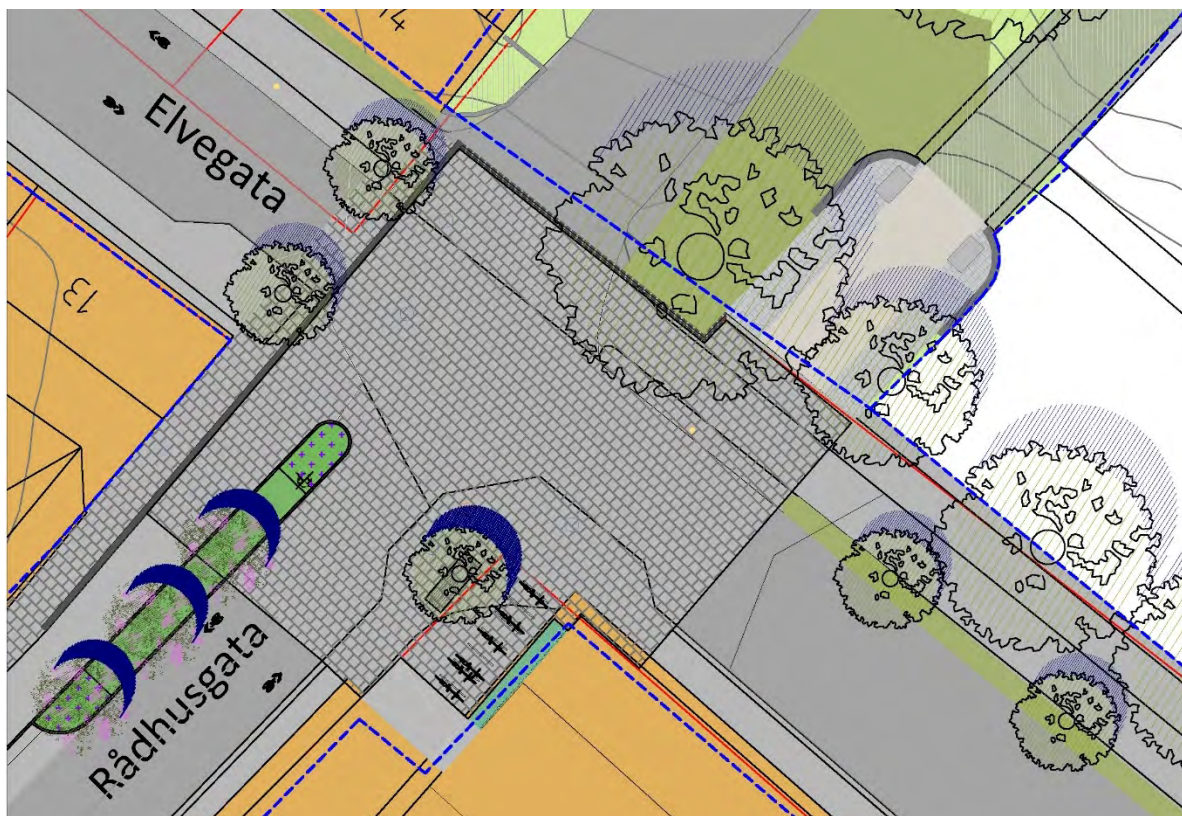


Utsnitt av illustrasjonsplan for Rådhusgata for kvartalet mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate.

Plassen som forbinder Rådhusgata og Elvegata med Christian Quart broa er et viktig omdreiningspunkt for gående og syklende. Syklister som kommer fra broa skal enten videre i hovedsykkelveinettet i Elvegata eller Rådhusgata. Elvegata og Rådhusgata blir markert med delesymbol, slik at det blir lett lesbart for syklistene hvor de skal ferdes. Gående fra broa beveger seg videre på fortau i byens gatenett.

Plassen vil bli opparbeidet med gategulv av overflatebehandlet storgatestein. Et helhetlig gategulv tydeliggjøre at trafikantene er likeverdige og må samhandle (shared space). Storgatestein vil være med på å senke farten over byrommet. Tilgrensende grønne

rabatter blir tilpasset slik at ferdselslinjene blir logiske. Ved inngangen til Kvadraturen skolesenter fra Rådhusgata, blir det plantet et nytt bytre som også vil være med å omskape denne passen fra et kryss til et byrom.



Illustrasjonsplanen viser hvordan krysset Rådhusgata – Elvegata omdefineres fra kryss til byrom ved hjelp av et helhetlig gategulv og nye trær.

Holbergs gate

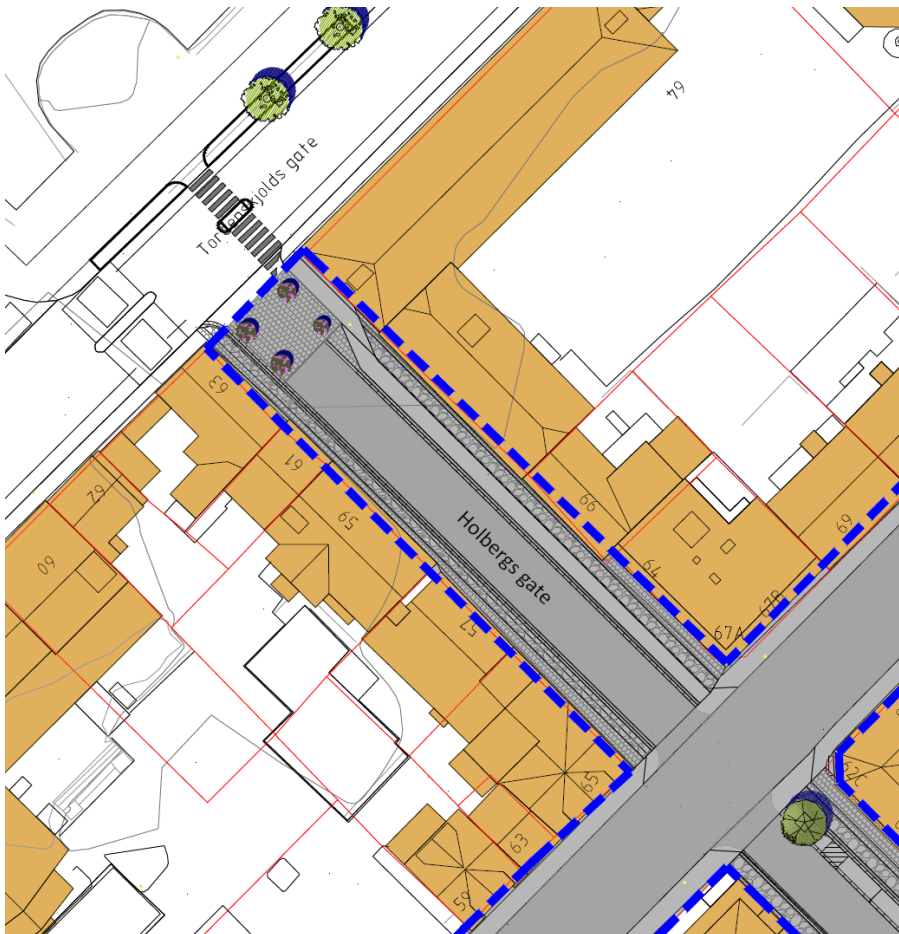
I kvartalet mellom Tollbodgata og Rådhusgata foreslås det å beholde tosidig parkering. Her har gata god bredde, så det er likevel plass til å utvide fortauet noe. Ved hjørnet mot Rådhusgata erstattes to parkeringsplasser med nedgravde avfallskontainere.

Mellom Rådhusgata og Kristian IVs gate foreslås parkeringsplassene på vestsiden av gata fjernet, samtidig som fortauet på gatas østside utvides til 3,5-4 m. Dette bedrer forholdene for gående, huseierne får en større møbleringssone mot husene, det blir plass til trær i fortausutvidelsene, og gata vil oppleves mindre trafikkert og triveligere.



Nytt forslag til utforming av Holbergs gate. Utsnitt vist mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate.

Det øverste kvartalet mot Tordenskjolds gate og kryssing av denne oppleves i dag som svært utrygt og lite trafiksikkert. Samtidig er krysset svært mye brukt av elever til Tordenskjolds gate skole. I dette kvartalet foreslås parkering fjernet på begge sider av Holbergs gate, slik at det blir mer oversiktig inn mot kryssing av Tordenskjolds gate. I tillegg foreslås dette strekket av Holbergs gate enveiskjørt med tillatt utkjøring til Tordenskjolds gate, og innkjøring forbudt fra Tordenskjolds gate. Fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate flyttes nordøst for Holbergs gate, slik gående på fortauet langs Holbergs gates nordøstside kan fortsette rett frem, over Tordenskjolds gate. Dette følges også opp i detaljregulering av Kvartal 71, som har med seg Lømslands vei og videre atkomst til Tordenskjolds gate skole i sitt planområde. Tiltakene kan gjennomføres etter skiltvedtak uten øvrig opparbeidelse av Holbergs gate. Med grepene som foreslås, vil situasjonen bedres vesentlig.



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

Kronprinsens gate

I Kronprinsens gate foreslås det å fjerne parkering og utvide fortauet på gatas nordøstside. Ensidig parkering på gatas sørvestside beholdes. I kvartalet mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate åpner gata seg mot parkrommet mellom bebyggelsen. Her foreslås det å beholde tosidig parkering langs gata for blant annet å hensynta kundeparkering til dagligvaren.



Utsnitt av illustrasjonsplan for hele Kronprinsens gate.

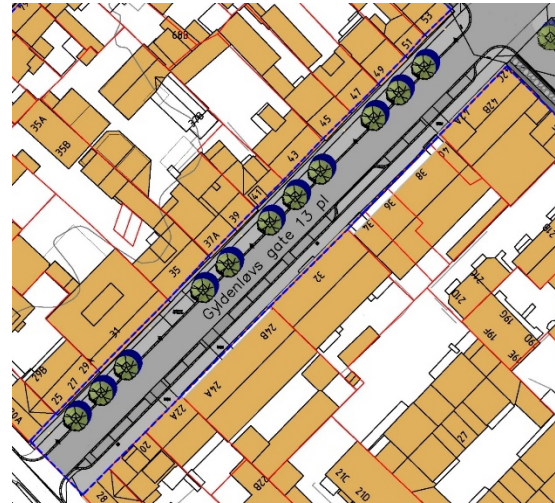
I tillegg til tiltak på gatene nevnt over, foreslås det å fjerne parkering, utvide fortau og plante trær langs Gyldenløves gate i kvartalet nærmest Festningsgata, fjerne

parkeringsplasser og etablere et mer grøntpreget og trivelig torv på Kutorvet i Henrik Wergelands gate, samt innsnevring av kjøreareal i krysset Elvegata/Tordenskjolds gate og tilhørende etablering av en plass med trær og sittemuligheter.

Gyldenløves gate



Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Foto fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for ny gateprofil til høyre.



Kutorvet – Henrik Wergelands gate



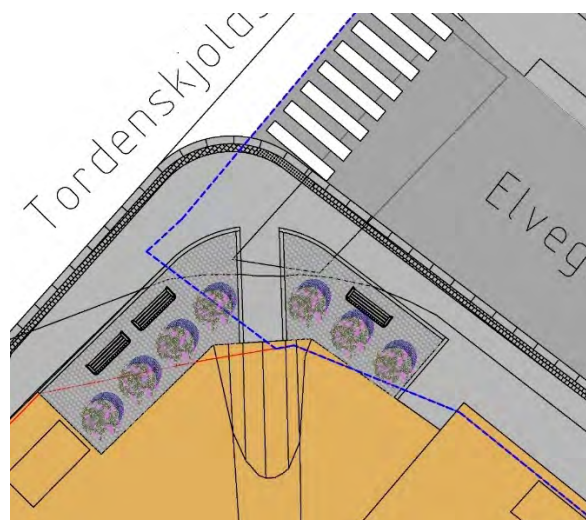
Kutorvet i Henrik Wergelands gate. Foto fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for ny opparbeidelse av Kutorvet til høyre.



Elvegata/Tordenskjolds gate.



Elvegata mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Fra Google streetview. Utsnitt av illustrasjonsplan for opparbeidelse av krysset og ny plassdannelse til høyre.



PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

For vurdering av planarbeidet opp mot overordnede planer vises det til planbeskrivelsen kapittel 3.

Tidligere saksgang

Temakart gatebruk til kommunedelplan for Kvadraturen ble vedtatt av bystyret 21.06.2017. Dette ligger til grunn for utarbeidelsen av gatebruksplan for Posebyen.

By- og miljøutvalget vedtok plan for Rådhusgata 19.04.2018. Posebyen vel klaget på vedtaket og begrunnet klagen med at det først måtte lages en helhetlig plan for Posebyen i tråd med Bystyrets vedtak ved behandling av Gatebruksplan for Kvadraturen 21.06.2017. Det ble besluttet å ta velets klage til følge og planen ble satt på vent i påvente av denne planen.

Andre aktuelle saker i området

Kvartal 71 er under planlegging, og har med Tordenskjolds gate i sitt planområde. Kryss Holbergs gate/ Tordenskjolds gate/ Lømslands vei er en viktig del av skoleveien til Tordenskjolds gate skole. Det er viktig at løsningen for kryssing av Tordenskjolds gate og kobling til videre gatenett på begge sider samordnes.

Melding om oppstart

Planarbeid ble varslet igangsatt 03.12.2019 med frist for innspill 31.01.2020. Det kom inn 25 innspill, som er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Følgende tema gikk igjen i innspillene:

Gatemiljø

- Ønskelig at myke trafikanter prioriteres i flest mulige gater
- Generelt ønske om mest mulig grønt.
- Gjøre Posebyen til en livlig bydel.
- Beplantning, benker ol. foreslås.
- Kulestein skaper utfordringer for sparkesykler, barnevogner, rullestolbrukere m.fl,
- Generelt ønske at dagens belegg opprettholdes.

Trafikksikkerhet generelt i Posebyen

- Mye fremmedparkering reduserer trafikksikkerheten på ettermiddag/kveldstid.
- Behov for bedre trafikksikkerhet i krysset Holbergs gate/Rådhusgata.
- Fartsdempende tiltak ønskes.
- Stenging av innkjøring til Posebyen er foreslått; innkjøring til eiendommene, eller begrenset til innkjøring fra Festningsgata

Trafikksikkerhet for skolebarn på Todda

- Skoleveien gjennom Posebyen via Holbergs gate er i dag ikke tilfredsstillende.
- Krysset Holbergs gate/Tordenskjolds gate/Lømslands vei er trafikkfarlig i rushtiden.
- Forslag om opphøyd fotgjengerfelt på Tordenskjolds gate v/ Kronprinsens gate.
- Forslag om å stenge Holbergs gate fra Tordenskjolds gate.
- Forslag om lysregulering av krysset Tordenskjolds gate/Lømslands vei.

Enveiskjøring

- Enveiskjøring foreslås på flere gater for å begrense gjennomgangstrafikk.
- Enveiskjøring foreslås også som et tiltak for å skape bedre plass til gange og sykkel samt bosoneparkering.

Parkering

- Ønskelig å begrense fremmedparkering og letekjøring i Posebyen.
- Forslag om at håndverkere som er på oppdrag i Posebyen bør kunne parkere gratis.
- 24/7 bosoneparkering foreslås.

- Parkering på egen tomt og underjordisk parkering foreslås for å begrense parkering på gateplan for å frigjøre areal til gange og sykkel.

Sykkelløsninger

- Ønske om egne sykkelfelt framfor parkeringsplasser.
- Ønske om å ha separat gang- og sykkelveiløsning i Rådhusgata som i Elvegata, for å unngå konflikt i krysset Rådhusgata/Festningsgata.
- Konflikt mellom gående skolebarn og syklister i sykkelfelt.

Avfallshåndtering

- Avfall Sør – tilgang til nedgravde avfallskontainere
- Ønskelig med bedre belysning rundt avfallskontainerne.
- Flere reagerer på lukt.

Ladestasjon for El-biler

- Ønske om lademuligheter for noen av bosoneparkeringsplassene

Ekstern medvirkning

Det er avholdt tre møter med Posebyen vel, i tillegg til åpent informasjonsmøte (2020) og åpent medvirkningsmøte (2022). Møtene er oppsummert i egne vedlegg og planbeskrivelsen kapittel 7.

Intern medvirkning

Planen er utarbeidet i samarbeid mellom Plan og bygg, Ingeniørvesenet, Parkvesenet og Byantikvaren. I tillegg er samarbeidsgruppa orientert i forbindelse med planoppstart.

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Plan og bygg vurderer at forslag til gatebruksplan viser gode løsninger for de gatene hvor det er foreslått konkrete tiltak.

En reduksjon av 145 parkeringsplasser gir plass til utvidelse av fortau og bedre fremkommelighet for sykkel.

Færre parkeringsplasser vil redusere trafikkmengden og gjennomkjøring i Posebyen. Dette gir et godt utgangspunkt for et bedre bomiljø.

En utvidet møbleringssone mot boligene gir bedre plass og fleksibilitet for beboere til å bruke og pynte opp langs egen husvegg med møbler og beplantning.

Å flytte sykklister fra fortau til kjørebane i Rådhusgata og Elvegata tar bort konflikt mellom boligenes inngangspartier og sykkeltrafikk.

Tiltakene som er foreslått i Holbergs gate med utvidet fortau, vesentlig redusert antall parkeringsplasser og enveiskjøring av øverste kvartal mot Tordenskjolds gate vil gi en mer gåvennlig gate og trafiksikker skolevei.

Øvrige tiltak som er foreslått ved Kutorvet, plassen ved Christian Quart broa og ny plass ved Elvegata og Tordenskjolds gate er både hensiktsmessige for trafikkbildet og trafiksikkerheten og vil gi byrom med gode kvaliteter som er prioritert for folk og ikke biler. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.

Det er mange ulike ønsker for gatebruken i Posebyen. Det er i utarbeidelsen av planen gjennomført flere medvirkningsmøter og det har vært et stort engasjement i nærmiljøet. Kommunen har mottatt mange gode innspill både fra beboere og studenter ved UiA som har engasjert seg i arbeidet med utarbeidelse av planen. Innspill som er fremført i møter og til planoppstart av planarbeidet har pekt i ulike retninger, men felles for de er ønske

om bedre tilrettelegging for et forbedret bomiljø. For å imøtekomme dette legger planforslaget opp til bredere fortau, tilrettelegging for møbleringssoner langs boligene, mulighet for mer grønt og tiltak som er skal gi mindre trafikk.

I tillegg prioriterer planforslaget en trafikksikker løsning for hovedsykkelnettet i Elvegata og Rådhusgata og trafikksikker skolevei gjennom Holbergs gate. I tillegg er det som beskrevet over lagt inn flere tiltak som samlet sett gir et triveligere og mer trafikksikkert gatemiljø.

Det henvises til planbeskrivelsen kapittel 5 hvor følgende tema er utfyllende beskrevet:

Kulturminner; Gatebruksplanen for Posebyen bidrar til å forsterke de kulturhistoriske kvalitetene som kjennetegner Posebyen.

Barn og unges interesser; barn og unges bruk av gatene som atkomst til skole- og fritidsaktiviteter er omtalt og vist på kart, sammen med mye brukte lek- og rekreasjonsarealer.

Universell utforming; Det kan være utfordrende å finne en gyllen middelvei mellom historisk riktige fortau og gatebelegg og krav til universell utforming. Løsningene må jobbes med i tekniske planer, og det må gjøres konkrete vurderinger.

Risiko- og sårbarhetsanalyse; sjekklister er fylt ut og punkt om trafikksikkerhet, forurensning og luftsonekvalitet er omtalt i planbeskrivelsen

Naturmangfoldloven §§ 8-12; Det er i hovedsak eksisterende gateareal som blir regulert. Gatene vil bygges om innenfor eksisterende gategrunn. Planforslaget er vurdert opp mot Naturmangfoldloven §§ 8-12:

- § 8 Kunnskapsgrunnlaget: Området er tidligere undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase.
- § 9 Føre-var prinsippet: Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget. Enkelte trær er sikret med hensynssone bevaring.
- § 10 Samlet belastning: Denne lokaliteten er en av flere områder som brukes av artene. Samlet belastning for artene i distriktet vil ikke bli skadelidende.
- § 11 Kostnader: Kostnadene bæres av tiltakshaver. Det er kommunen selv som står som ansvarlig i videre detaljering og gjennomføring.
- § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode: Det forutsettes at dersom det iverksettes tiltak innenfor områdene med registreringer kreves ytterligere vurdering. Det gjelder spesielt i kantområdene til Otra som er markert som viktig, og også der en enkelt art er registrert. Det samme gjelder området der det er registrert fremmede arter, slik at disse ikke spres ved graving og flytting av løsmasser.

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

Klima- og miljøkonsekvenser

I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 145 parkeringsplasser fjernet, fortau utvides til glede for fotgjengere, og fremkommelighet for sykkel bedres. Tilrettelegging for myke trafikkanter, og reduksjon av trafikkmengden som genereres av fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen vil være to faktorer som bidrar til bedre miljø- og klimakonsekvenser.

Det tilrettelegges også for bedring i overvannshåndteringen med flere flater for vegetasjon som forbedrer fordrøyning.

Parkering

Det foreslås å fjerne 145 gateparkeringsplasser innenfor planområdet. Det er ikke utarbeidet en oversikt på hva som skal være boligsoneplasser og betalingsplasser. Fordelingen av plassene håndteres i sak om forskrift om boligsoneparkering. Denne er

under revisjon i regi av parkeringsenheten i ingeniørvesenet, og vil fremmes til endelig vedtak i bystyret. Tildelingskriterier, fordeling av parkeringsplasser for boligsone og betalingsparkering, tidspunkter for boligsone, antall og fordeling av ladeplasser samt HC-plasser vil inngå i denne saken.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Alle gater innenfor planområdet er kommunale, og det er kommunen som er ansvarlig for gjennomføring. Før ombygging av gater kan igangsettes skal det utarbeides felles teknisk plan og landskapsplan for hver enkelt gate. Vedlagt illustrasjonsplan skal danne utgangspunkt for planene.

I de siste 10 årene er vann- og avløpsledninger byttet ut i store deler av planområdet og gatene er satt i stand med noen utbedringer av fortau. I tillegg er nedgravd løsning for renovasjon etablert i henhold til plan godkjent av By- og miljøutvalget i 2016.

I kommunens handlingsplan for 2023 og 2024 er det bevilget midler til oppgradering av vann- og avløpsnett i Rådhusgata. Det er videre bevilget 5 millioner til oppfølging av gatebruksplan. Disse midlene er planlagt benyttet til oppgradering av Rådhusgata i forbindelse med VA-arbeidene.

Midler til videre oppgradering av gatene vil være avhengig av bevilgninger. Mindre tiltak som skilting kan gjennomføres uten egne bevilgninger.

Bortfall av inntekter knyttet til fjerning av 145 parkeringsplasser vil også ha økonomiske konsekvenser for kommunen. I bosone 1 (Posebyen) er det i dag 131 p-plasser reservert til bosone og 376 p-plasser til avgift. Videre er det 2 HC plasser og 4 ladeplasser i bosone 1. Inntekt for 2022 for Bosoneparkeringsplasser tilsvarer kr. 6.360 per plass i året. Inntekt for 2022 på avgiftsparkering i Kvadraturen tilsvarer i gjennomsnitt kr. 29.234.- per plass i året.

Inntekstbortfallet vil komme over lang tid, i takt med opparbeidelse av gaterommene.

Endelig beregning av konsekvenser knyttet til parkeringsløsninger vil avklares etter valg av bruk av gjenværende parkeringsplasser og fremtidig bruk av Elvegata parkeringshus. Dette avklares gjennom revisjon av forskrift om bosone i Kristiansand. Saken må også avklare om bosoneplasser skal erstattes ved tilbud andre steder eks. Elvegata parkeringshus.

Oppsummering

Plan- og bygningssjefen vurderer at gatebruksplan for Posebyen – områderegulering svarer godt ut de overordnede målene som er satt for planarbeidet, og anbefaler at planen legges ut til offentlig ettersyn.

Elin Aabel Bergland, 27.01.2023