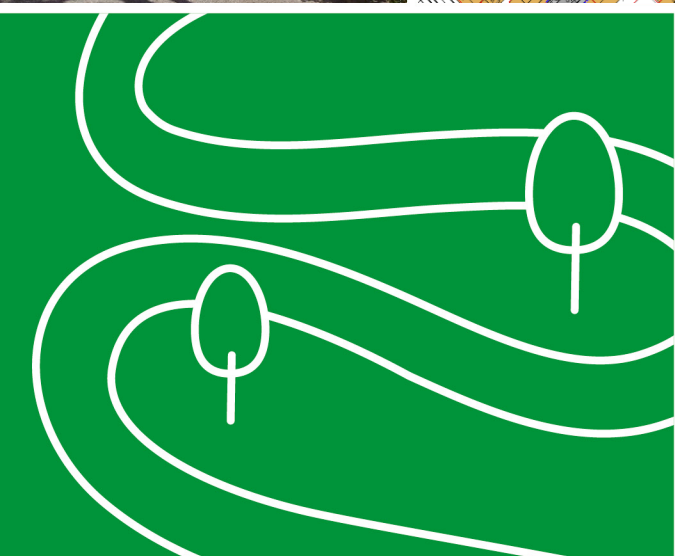




Kristiansand  
kommune

Plan id 1569

# Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering Planbeskrivelse



27.01.2023



## Innhold

Innhold .....	2
Sammendrag .....	5
1. Innledning .....	7
Bakgrunn for planarbeidet .....	7
Målsetting med planarbeidet .....	8
Tiltak i planarbeidet .....	8
Forholdet til andre prosesser .....	8
Avgrensning mot andre pågående prosesser .....	8
2. Planområdet .....	9
Planavgrensning .....	9
Beskrivelse av planområdet .....	10
Byplan og bebyggelsen – Posebyens historie .....	11
Gatedekker – materialbruk .....	14
Vegetasjon – bytrær .....	15
Gatetverrsnitt og kjøremønster .....	16
3. Rammer og premisser .....	17
Overordna føringer og planer .....	17
Rikspolitiske planretningslinjer som er særlig relevante for planarbeidet: .....	17
Riksantikvarens NB-områder .....	17
Regionale planer .....	18
Kommuneplan .....	18
Reguleringsplaner .....	20
4. Beskrivelse av planforslaget .....	22
Hovedgrep i planen .....	22
Samferdselsanlegg – mobilitet .....	22
Trafikksikkerhet .....	22
Sykling .....	23
Gange .....	23
Parkering .....	24
Kjøremønster – trafikkavvikling .....	25
Varelevering og bylogistikk – tjenesteyting og næringsinteresser .....	30
Arrangementer i gatene – midlertidig stenging .....	30
Kollektivtrafikk .....	31
Gatetverrsnitt .....	31
Rådhusgata .....	31
Gyldenløves gate .....	35



Skippergata.....	37
Henrik Wergelands gate .....	38
Kristian IVs gate .....	42
Holbergs gate .....	43
Kronprinsens gate .....	50
Elvegata .....	54
Allmenningene .....	56
Vegetasjon – bytrær .....	57
Rådhusgata .....	58
Gyldenløves gate.....	58
Skippergata.....	59
Henrik Wergelands gate .....	59
Kristian IVs gate .....	60
Holbergs gate .....	60
Kronprinsens gate .....	60
Elvegata .....	61
Kryssløsninger .....	61
Møblering.....	62
Møbleringssone .....	62
Gatebelysning.....	62
Skilt .....	63
Teknisk infrastruktur .....	63
Separering av avløp og spillvannsledninger.....	63
Nedgravde avfallskontainere og brannsikring .....	64
Overvannshåndtering og blågrønne løsninger .....	65
5. Tematiske vurderinger .....	66
Barn og unges bruk av utearealene i Posebyen .....	66
Skolevei .....	66
Lekeplasser og møtesteder .....	66
Kulturminner .....	68
Universell utforming.....	68
Risiko- og sårbarhetsanalyse .....	69
Naturmangfold .....	69
Luftkvalitet / Lyd og støy.....	70
Anleggsfasen .....	71
Forurensning .....	71
Miljøkonsekvenser .....	71
Kriminalitetsforebygging .....	72
Folkehelse .....	72



6. Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen .....	72
7. Planprosess og medvirkning.....	73
Oppstartsmøte .....	73
Varsel om oppstart av planarbeid.....	73
Ressursgrupper .....	74
Ekstern medvirkning .....	74
Informasjonsmøte 22. januar 2020.....	74
Medvirkningsmøte 30. august 2022 .....	74
8. Forslagsstillers vurdering av planforslaget .....	75
9. Vedlegg.....	76



## 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. Tilrettelegging for myke trafikanter, og reduksjon av trafikkmengden som genereres av fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen vil være to faktorer som bidrar til bedre miljø- og klimakonsekvenser, og gir et godt utgangspunkt for et bedre bomiljø.

Kjøremønsteret i Posebyen foreslås opprettholdt, med unntak av Holbergs gate i kvartalet mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. For å bedre trafikksikkerheten 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.



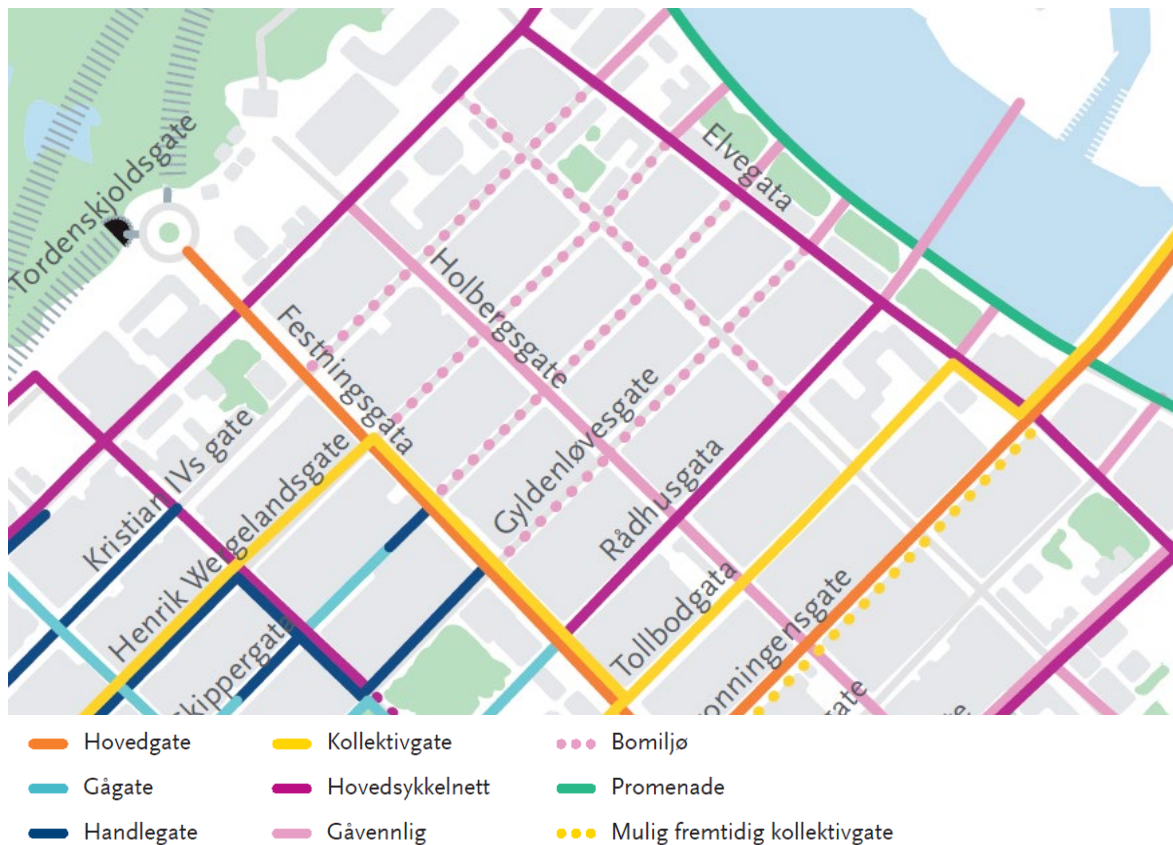
# 1. Innledning

## Bakgrunn for planarbeidet

Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering fremmes av Kristiansand kommune. Planens prosjektgruppe består av Ingeniørvesenet, Parkvesenet, Plan og bygg og Byantikvaren. 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 21.06.17. Vedtakspunkt 2 h ble vedtatt enstemmig og lød som følger:

*«Det skal utarbeides en prinsippplan 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.»*



Utsnitt av gatebruksplanen, vedtatt 2017.

Områdereguleringsplan for gatebruk i Posebyen er utarbeidet med dette vedtaket som utgangspunkt. 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.

Det er en utfordring at gjeldende reguleringsplaner viser detaljerte gateløsninger/tversnitt. 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.

### Målsetting med planarbeidet

- Utvikling av gaterommene skal bidra til et bedre bomiljø
- Planen skal bidra til å styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier
- Bedre trafikksikkerheten i området

### Tiltak i planarbeidet

- Utarbeide plan med gatetverrsnitt som fungerer som styringsredskap i videreutvikling av gaterommene i Posebyen
- Sikre hjemmel til å gjennomføre tiltak etter nye lover og forskrifter
- Ta stilling til omfang av gateparkering
- Ta stilling til kjøremønster
- Vurdere ulike trafikksikkerhetstiltak
- Vurdere utforming og materialbruk i forhold til antikvariske hensyn

### Forholdet til andre prosesser

Gatebruksplan for Posebyen med tilhørende illustrasjoner må tilpasse seg/ inkludere

- Ny bro mellom Kjøita og Rådhusgata
- Utforming av Rådhusgata og Elvegata som del av hovedsykkelnnett, jf. temakart gatebruk i kommunedelplanen
- Vedtatt prinsipplan for avfallsløsning
- Holbergs gate som gåvennlig gate som også skal ivareta trafikksikkerhet for skolebarn der også dagens bruk av skolebarn må dekkes trafikksikkerhetsmessig

### Avgrensning mot andre pågående prosesser

- Det er kun gatebruk og gateutforming som tas opp. Problemstillinger knyttet til selve kvartalene/ bebyggelsen inngår ikke i planarbeidet. Disse forholdene er ivaretatt gjennom reguleringsplan for kvartalene 16,17,18,22,23,24,28,29,30 OG 35 (bevaringsplanen for Posebyen, plan id 572)
- Buss i sentrum (Reguleringsplan/detaljplan for Tollbodgata/ Dronningens gate/ Henrik Wergelands gate) ivaretas i egen prosess.
- Kommunedelplan for sykkelekspressvei viser Tordenskjolds gate som sykkelekspressvei. I samme gate går også buss til Eg som skal videreføres som bussring til UiA via ny bro.
- Detaljregulering for Kvartal 71 er under utarbeidelse, og har med Tordenskjolds gate i sitt planområde. Trafikkløsning ved krysset Holbergs gate/ Tordenskjolds gate/ Lømslands vei må samordnes.

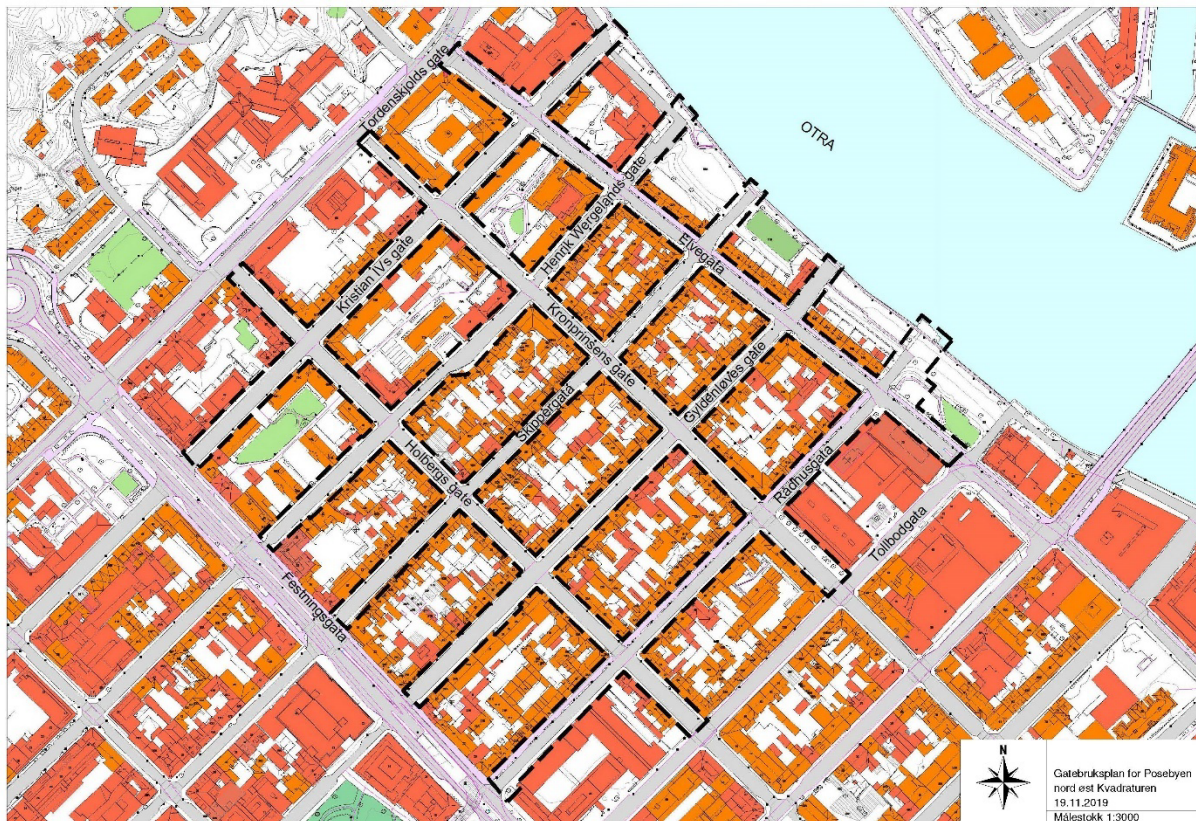




- Egen detaljregulering for sykkелеkspressvei Oddemarka – Tordenskjolds gate er under utarbeidelse.
- Kristiansand kommunes forskrift om boligsoneparkering er under revidering. I forbindelse med dette arbeidet vil man ta stilling til omfang av boligsoneparkering, HC plasser og betalingsparkering, inkludert plasser for lading av el-biler, samt tidsavgrensning av boligsonetilbudet.
- Temakart grønnstruktur i kommunedelplan for Kvadraturen skal revideres.

## 2. Planområdet

### Planavgrensning



#### Planavgrensning

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

Mot Otra inngår allmenningene og et areal som inkluderer «landing» av ny bro fra Kjøita til Rådhusgata og tilstøtende område. Allmenningene er ikke primært kjøregater, men er viktige forbindelser mellom gatenettet og Otra og Elveparken, og har historisk sett vært arealer med mange funksjoner.



Internt i området avgrenses planområdet av eksisterende veggliv, slik at hele gatelegemet fra vegg til vegg inngår. I dette planarbeidet har det ikke vært hensiktsmessig å måle inn veggliv, da det ikke skal bygges noe, og omfanget av innmåling vil være svært omfattende. Eksisterende boligtrapper og kjøreporter over fortau forutsettes opprettholdt og bevart.

Mot sør-vest avgrenses planområdet mot Festningsgata. Dette er en fylkeskommunal gate som forvaltes av Agder fylkeskommune. Tollbodgata er fylkeskommunal bussgate, og er planens avgrensning mot sør-øst.

Mot nord-vest er planen avgrenset av Tordenskjolds gate, hvor det både er biltrafikk, busstrafikk til og fra Eg, sykkelekspressvei, og gående. Ettersom krysset Holbergs gate/Tordenskjolds gate er lite trafiksikkert, og er en viktig del av skoleveien for barn til Tordenskjolds gate skole, er også ny og mer trafiksikker kryssing av Tordenskjolds gate planlagt i utarbeidelse av gatebruksplan for Posebyen. Denne løsningen innarbeides også i pågående planprosess for Kvartal 71, som har med seg både Tordenskjolds gate og Lømslands vei i planområdet.

## Beskrivelse av planområdet

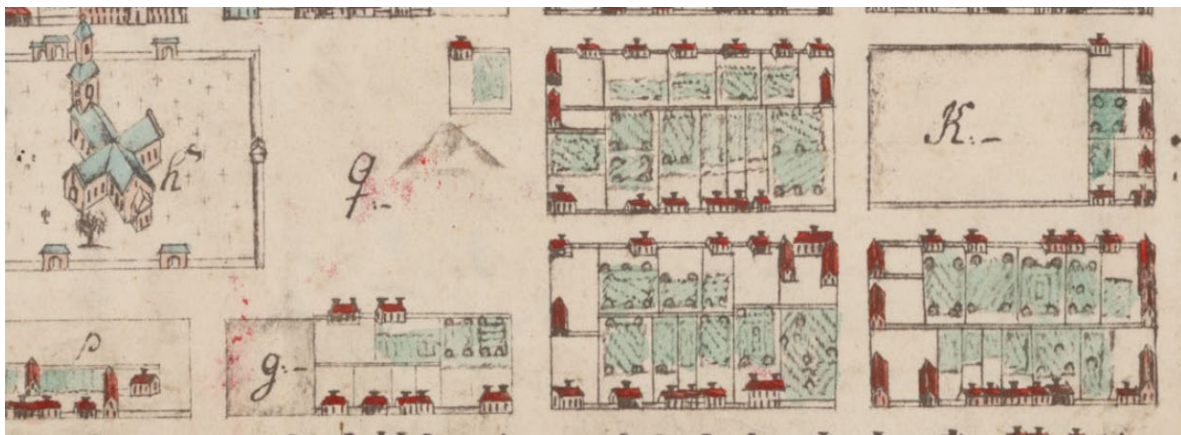


Ortofoto som viser Posebyen sett mot vest. Gatennettet innenfor oransje markering inngår i områdereguleringen.



### Byplan og bebyggelsen – Posebyens historie

Kristiansand ble anlagt som by av Christian IV i 1641. På dette tidspunktet var det kun en klynge av bebyggelse ved Øvre Fergested, og resten av det som siden ble Kvadraturen var en stor furumo på sandbunn. Kongen brakte med seg sin byplanlegger Hans Jacobsen Schiørt, som utarbeidet en byplan etter datidens renessanseidealer med inspirasjon fra greske byplaner med rette og likeverdige gater og kvartaler. Terrenget la godt til rette for en slik utbygging av byen. Kristiansand ble planlagt med et rutenett av 54 kvartaler på omlag 60 x 120 m, og 15 m brede gater. Bybebyggelsen ble etablert steg for steg innenfor gatenettet som lå fast fra første stund.



*Utsnitt fra kart fra 1764. Det står fortsatt en fjellknaus øst for domkirken, der «Håndverkeren» står i dag, og ikke alle eiendommer er utbygd. Bakgårdene er romslige, med uthus, kjøkkenhager, brønner og utedoer.*

Mens det var kvartalene nærmest havna, i Østre Strandgate og Vestre Strandgate som hadde de mest fornemme eiendommene, ble Posebyen bebodd av «vanlige» folk. Dette var en del av byen hvor alle funksjoner fantes; her hadde folk sine hjem, det var håndverkere, forretninger, slaktere, syersker og mye mer. Barna gikk på Tordenskjolds gate skole øverst i Festningsgata. Gaterommene var åpne og offentlige, mens bakgårdene mellom karrébebyggelsen tilhørte den private sfære. Man antar at bebyggelsens karakter i denne delen av byen oppsto ved at folk som flyttet fra landsbygda og inn til byen brakte med seg sin byggeskikk; bondegården ble plassert inn i den strengt regulerte bystrukturen. Sannsynligvis ble også en del av husene flyttet med fra landet og plassert i bymiljøet. Bolighusene ble lagt med langfasaden ut mot gata, og dannet en sluttet rekke. Inn mot gårdsrommet lå uthusene; stallen, fjøset og bryggerhuset. Eiendomsstrukturen i kvartalene er i stor grad intakt, der hver eiendom tilsvarer gatefasadens bredde inn til omtrent midten av kvartalet.

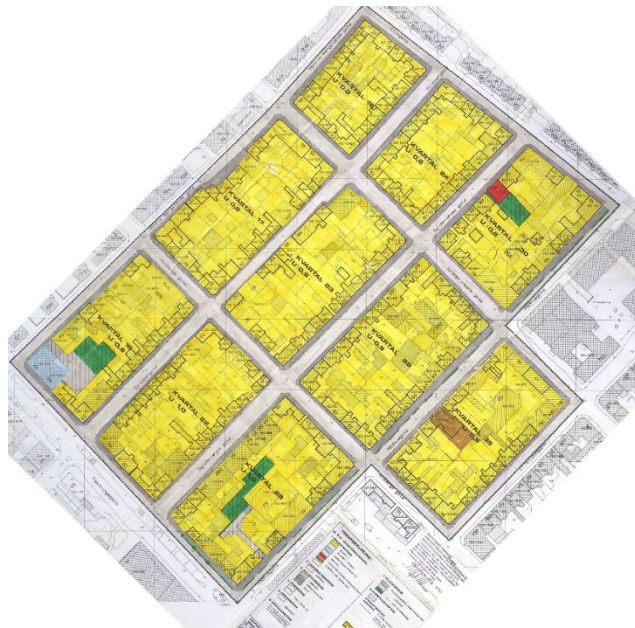


*Fra Posebyen, 1920 ca., J. L. Nerlien AS, fra Nasjonalbibliotekets billedsamling*

Etter krigen var det bolignød, de hygieniske forholdene i Posebyen var mangelfulle, og standarden på mange av boligene var dårlig. Inspirasjon ble hentet fra Europas historiske byer, og Kristiansand ble delvis en foregangsby med hensyn til sanering av det som ble definert som kummerlige boligområder. Kvartal 10, 11 og 12 ble sanert, og ble planlagt og bygget ut etter en funksjonalistisk idé; det skulle åpnes opp og byggene skulle plasseres mer fritt i det grønne. Karréstrukturen ble forlatt, men gatenettet ble beholdt.



*Sanering av bebyggelsen i Kvartal 10. Foto utlånt av Terje Lindstrøm.*



Med årene ble denne tankegangen kritisert, og det ble større fokus på å ta vare på og ruste opp det opprinnelige og bevaringsverdige. I 1990 ble reguleringsplan for kvartalene 16,17,18,22,23,24,28,29,30 og 35 (bevaringsplanen for Posebyen, plan id 572) vedtatt. Denne planen tok stilling til hvilke bygg som skal bevares, hvilke muligheter det er for fornyelse på den bevaringsverdige bebyggelsen og hvilke steder det kan bygges helt nytt. Gatearealene er detaljert tegnet inn med kjørevei, gang-/ sykkelvei, fortau og grøntrabatter.

*Plankart til reguleringsplan for kvartalene 16,17,18,22,23,24,28,29,30 og 35, plan id 572.*

Posebyen er i dag en unik del av Kvadraturen der man kan få et innblikk i hvordan byen opprinnelig så ut med de lave trehusene i en og to etasjer mot de romslige gatene.

Gatelivet og opplevelsen av gatene er en del av Posebyens identitet, og om mulig har gatene endret seg vesentlig mer enn selve bygningene. Det som var travle gater med butikker, håndverkere, beboere og besøkende, soldater og handelsreisende, med fargerike hus og bed – og for ikke så veldig lenge siden høns, kyr og geiter – er nå ganske ensformige gater med smale fortau og biler.

Utvidelsen av Festningsgata har ført til at Posebyen oppleves som en egen, adskilt del av Kvadraturen. Det finnes noen nisjebutikker og kontorer i bydelen, men de aller fleste gamle butikkene er tatt i bruk som boliger.

Posebyen er i likhet med hele Kvadraturen spesiell fordi den er landets best bevarte renessanseby. Byen ble planlagt for å gi plass til opptil 20 000 innbyggere. I de mer selvgrodde byene på Sørlandet finner vi smale gater som følger terrenget, i Kristiansand rette kvartaler og brede gater. Med lave hus, som i Posebyen, kan de oppleves som unaturlig brede. Dette gir gode solforhold, og bokvaliteten i Posebyen er høy. Men gatenes opplevelsesverdi varierer fra svært positiv (deler av Gyldenløves gate og Rådhusgata) til heller monoton (deler av Holbergs gate). Dette skyldes mange forhold som en gatebruksplan ikke kan endre, som kvalitet på bygningsdeler og graden av vedlikehold.

Mens Posebyen tidligere var en mer funksjonsblandet del av byen, er det i dag hovedsakelig boliger i husene, med noe innslag av forretning og tjenesteyting. Det er imidlertid kun de siste 40 årene at det har vært slik. I tillegg har området utfordringer med hyblifisering, der boligbebyggelsen har blitt delt opp i mindre boenheter. Dette fører til større "gjennomtrekk" av beboere, mindre grad av eierskap til og ansvar for fellesområdene/fortau.



De åpne og romslige gatene har gjennom tida tilpasset seg ulik bruk og ulike behov, og denne fleksibiliteten skal gatenettet også ha i framtida. De vil fortsatt være en viktig del av bynettet

#### Gatedekker – materialbruk

Kvadraturens gater var opprinnelig gruslagt, mens fortau og rennestein var steinlagt. I Posebyen finner vi opprinnelige fortau og rennestein fortsatt intakte i Gyldenløves gate og Skippergata. Selve kjøregatene er asfaltert. Fortauene ellers i Posebyen er opparbeidet i ulike tidsrom og i ulike materialer; noen fortau er opparbeidet med skifer, noen med betongheller, noen med asfalt og der er innslag av granitt. I kartvedlegget «situasjonsplan» er det markert hvilke materialer de ulike gatene er opparbeidet med.



*Knud Knudsen, 1875, fra Marcus samlingen ved Universitetet i Bergen*

De første faste dekkene ble lagt i Kvadraturen i Kristiansand omkring 1850 beregnet for hest og kjerre. Vognhjulene gjorde at grusdekker var uegnet. Gatene ble belagt med kuppelstein tilsvarende det en i dag kan se på Torvet. På begynnelsen av 1900-tallet ble kuppelsteinen gradvis erstattet av storgatestein som tålte tyngre trafikk og var betydelig mer komfortabel for biler og fotgjengere. Asfalt i bygatene ble gradvis anlagt fra 1920 til 1950. I Posebyen ble det i enkelte gater brukt Høvågskiver på fortau/gangbaner. I forbindelse med opprusting av fortau på 1990-tallet ble asfaltbelegg på fortau byttet ut med skiferheller i Posebyen.

I kartvedlegget «situasjonsplan» er materialbruk på fortauene vist.



### Vegetasjon – bytrær

Innenfor planområdet er det gater helt uten trær og gater der trær er plantet gjennomført i rekker. Det er til sammen rundt 105 trær innenfor planområdet. 97 av disse er plantet av kommunen eller av privatpersoner, mens 8 av trærne trolig er frøtrær som har etablert seg i overgang mellom grunnmur/gjerde og fortau.

Det er kun Rådhusgata og Elvegata som har en gjennomført og planlagt treplanting i hele gateløpet. Disse to gatene oppleves som grønne gater. I Rådhusgata er det ei rekke med prydkirsebærtrær plantet i en grønn rabatt som skiller gang- og sykkel felt fra kjørebane.



*Kirsebærtrærne i Rådhusgata i full blomstring. Foto: Elin Aabel Bergland*

I Elvegata er det plantet ei rekke med kulelønn på gatas nordøstlige side. I tillegg er kryssene markert med kulelønn også på andre siden. Kulelønnen er plantet i overgangen mellom fortau og kjørebane i et felt av smågatestein.



*Kulelønn i Elvegata mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate. Fra Google streetview.*

Skippergata mellom Kronprinsens gate og Elvegata oppleves også grønn og frodig med sin treplanting av svenskeasal, sypryss og prydkirsebærtrær.

I Kronprinsens gate, utenfor Kvadraturen videregående skole, er det 4 trær som gir frodighet til gateløpet.



Ellers er trær brukt for å markere kryss, slik som i krysset Holbergs gate/ Tordenskjolds gate. Til sammen er 5 kryss mer eller mindre tydelig markert med trær. Et kryss er markert med søylekirsebærtrær, de andre er markert med kulelønn.

De største trærne står i allmenningene ned mot Otra. Ellers er det to store lindetrær i Kronprinsens gate, og et par bjørketrær som markerer seg i gatebildet, et i Kronprinsens gate og et i krysset Rådhusgata - Festningsgata.

Det er også enkelte trær i tilgrensende parkrom som gjør opplevelsen av gateløpet mer frodig, for eksempel en syrin og en rosehagtorn i Henrik Wergelandsgate.



*Frodige trær på hjørnet av Kronprinsens gate og Skippergata.*

#### Gatetverrsnitt og kjøremønster

Bredde på gatene varierer fra 9 m på det smaleste til 16 m på det bredeste, de fleste gatene har en bredde mellom 13 og 14 m.

Mange av gatene har smale fortau som gir dårlig fremkommelighet for gående og vanskelige driftsforhold. Alle fortau brøytes, men med ulik prioritet. Ved store snøfall må snøen kjøres bort.

De fleste gatene har i dag parkering på begge sider, totalt sett er det 528 parkeringsplasser langs gatene innenfor planområdet.

Henrik Wergelandsgate er enveisregulert mellom Festningsgata og Kronprinsensgate, Skppergata er enveisregulert mellom Holbergsgate og Kronprinsensgate. De øvrige gatene har toveis trafikk.

I kartvedlegget «situasjonsplan» er det angitt hvilke bredder de ulike gatene har, og hvor mange parkeringsplasser som finnes i de ulike kvartalene. Kartvedlegget «eksisterende kjøremønster viser dagens kjøreretninger.





### 3. Rammer og premisser

#### Overordna føringer og planer

##### Rikspolitiske planretningslinjer som er særlig relevante for planarbeidet:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har følgende målsetninger som er relevante for gatebruken i Posebyen:

*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer...Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform...Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen...*

##### Riksantikvarens NB-områder

Hele området gatebruksplanen vil gjelde for, med unntak av kvartal 67 og 68 (lengst nord, mellom Otra og Elvegata), er registrert som NB-område, dvs. Nasjonale interesser i by, en liste over spesielt viktige urbane områder som føres av Riksantikvaren.

Kommunen fikk et forslag til revisjon av NB-registerets kulturmiljøer på høring i desember 2020. Den viktigste endringen er at Riksantikvaren har publisert faglige råd for forvaltning av hvert enkelt NB-område, på fire nivåer: landskaps-, kulturmiljø-, objekt- og elementnivå. Det som er mest relevant for gatebruksplanen kan oppsummeres som følger:

##### Kulturmiljønivå:

- Torgene og gatestrukturen er en viktig del av området historie og skal bevares og videreføres.

##### Objektnivå:

- Stedegen byggeskikk og håndverkstradisjon bør opprettholdes og videreføres. Der det er gjennomført uheldige tiltak som har svekket kulturmiljøets egenart bør det gjennomføres byreparasjon i form av tilbakeføring og gjenoppbygging som viderefører den lokale byggeskikken.
- Den historiske fargepaletten skal videreføres, eventuelt tilbakeføres på dokumentert grunnlag.

##### Elementnivå:

- Eksisterende gatebelegg, gatemøblering og elementer som er karakteristiske for området skal bevares eller tilbakeføres;
- Nytt gatebelegg, gatemøblering og elementer som innføres i området skal utformes i henhold til historisk forbilde som samsvarer med områdets stedegne karakter.
- Tekniske innretninger, herunder også skilt og reklame, skal gis en diskret utforming og ha en plassering, materialbruk og fargevalg som harmonerer med områdets karakter.
- Eksisterende logoer og skilt av kulturhistorisk betydning skal sikres. Nye skilt skal utformes med utgangspunkt i områdets historie.
- Eksisterende gatebelegg, utomhus- og hageanlegg, gangveier, trapper, murer og andre konstruksjoner som er karakteristiske for området skal bevares eller tilbakeføres. Utbedring skal skje ved bruk av tradisjonelle materialer og teknikker



## Regionale planer

### *Regionplan Agder 2030*

Disse målsetningene anses som relevante for gatebruken i Posebyen:

Mål mot 2030	Veien til målet
Byer, tettsteder og bygdesentre er utviklet kompakt og med kvalitet. Stedene har gode og inkluderende bomiljøer og møteplasser.	Øke kompetansen om fortetting, gjenbruk av utbygde arealer, og stedsutvikling som bygger på kvaliteter, lokale fortrinn og utviklingsmuligheter. Utvikle aktiviserende, trygge og inkluderende uterom og sosiale møteplasser. Sikre grøntområder og vassdrag, og skape gode koblinger mellom møteplasser og nærturområder. Bruke kunst, kultur, idrett, arenaer for tro og livssyn, samt kommersielle møteplasser for å øke steds kvalitet og skape folkeliv.
Transportbehovet på Agder er redusert	All utbygging skjer etter prinsippene om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
Andelen reiser som foretas til fots, med sykkel og med kollektiv er økt	Prioritere gang- og sykkelveier i areal- og transportplanlegging, slik at det blir mer attraktivt å gå og sykle.

### *Regional plan for Kristiansandsregionen 2020-2050*

Disse målsetningene anses som relevante for gatebruken i Posebyen:

#### Overordnet mål

- Legge til rette for sikker og effektiv transport
- Styrke kollektivtransporten og gang-/ sykkeltransporten

#### Effektmål

- Godt fungerende kommune, bydels- og lokalsentre
- Bedre samordnet areal- og transportpolitikk

## Kommuneplan

### *Kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt 23.09.2020)*

«Attraktiv og miljøvennlig» er et av tre satsningsområder. Det er satt opp flere målsetninger som konkretiserer hva dette innebærer. Gatebruksplan for Posebyen vil bygge opp under følgende:

Slik vil vi ha det	Slik gjør vi det
I Kristiansand oppnår kommunen og innbyggerne mer med mindre ressursbruk	Gi innbyggerne muligheter til å ta gode miljø- og klimavennlige valg.
Kristiansand har en by- og stedsutvikling som fremmer kompakte sentre med gode kvaliteter i byrom og nærmiljø	Utvikle Kristiansand slik at innbyggerne kan dekke sitt daglige transportbehov uten bruk av privatbil. Utvikle Kvadraturen til et attraktivt sentrum for alle generasjoner.



*Kommuneplanens arealstrategi (vedtatt 23.09.2020)*

Kvadraturen med randsone skal videreutvikles som et attraktivt og vitalt senter, med et stort mangfold av tilbud innen handel, kultur og tjenestetilbud for hele regionen. Det skal tilrettelegges for flere innbyggere, inkludert barnefamilier. Kvadraturen skal ha varierte byrom og parkområder med urbane, kulturhistoriske og identitetsbærende kvaliteter.

Overordnede strategier for arealplanlegging i Kristiansand kommune:

Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig, areal og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport.

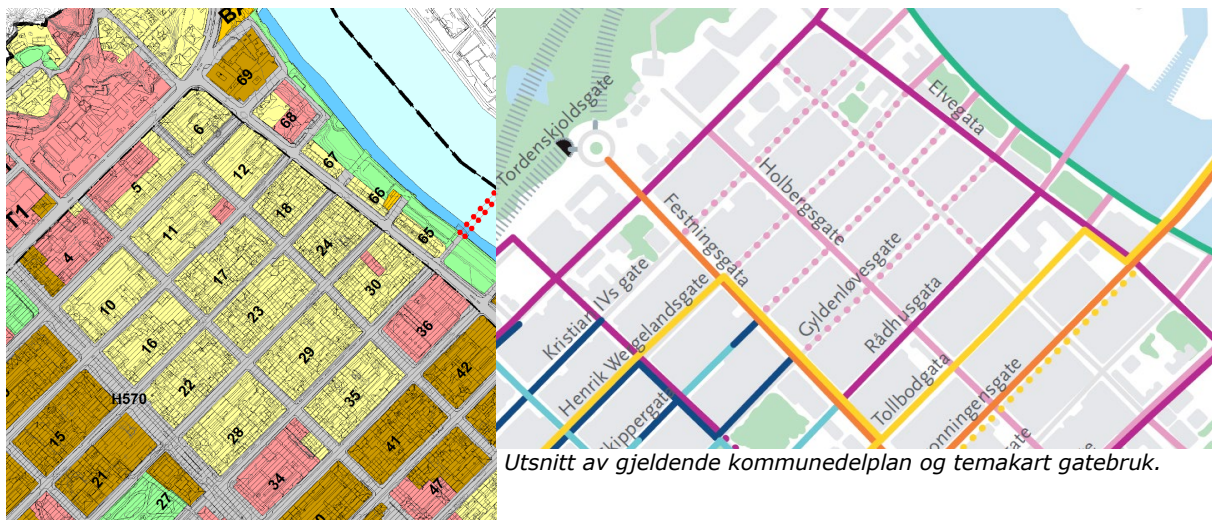
*Kommuneplanens arealdel*

Posebyen inngår i sentrumsformål og inngår i likhet med resten av Kvadraturen i hensynssone «bevaring kulturmiljø». Det er ingen bestemmelser for kulturmiljø i denne planen, men retningslinjer. Her fremgår det at formålet med hensynssonen er å ivareta renessansebyen og dens kvaliteter, større sammenhengende bygningsmiljøer og historiske elementer.

Tollbodgata og Festningsgata har status «hovedvei», mens øvrig gatenett har status «samlevei».

*Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, Kvadraturen (vedtatt 12.02.2014)*

I gjeldende kommunedelplan er gatenettet avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Det ble utarbeidet et temakart for gatebruk som ble vedtatt sammen med kommunedelplanen. Temakartet ble revidert i etterkant, og vedtatt av bystyret 21.06.17. Temakartet er vist i illustrasjon 1 og redegjort for under punktet «bakgrunn for planarbeidet».

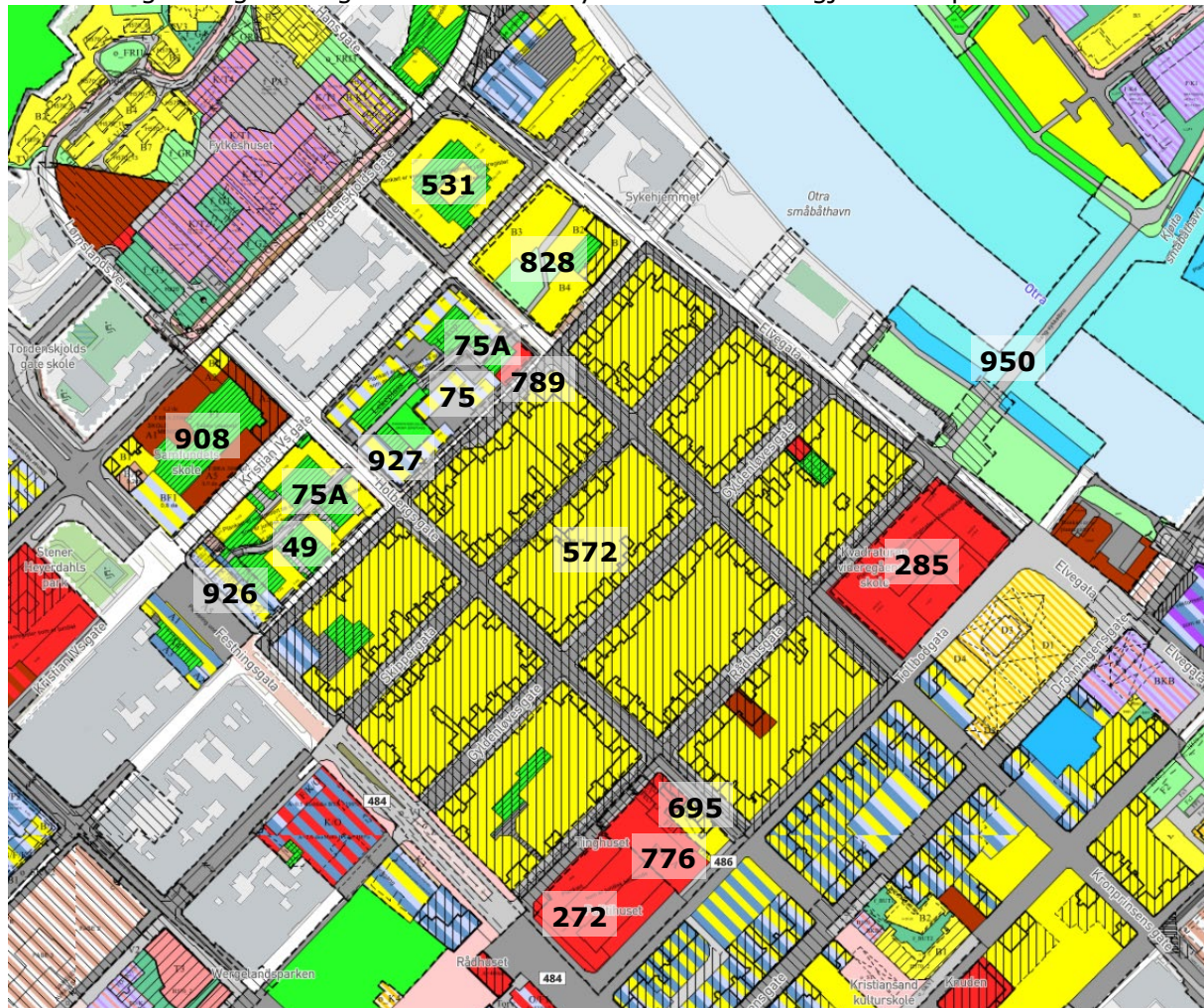


Utsnitt av gjeldende kommunedelplan og temakart gatebruk.



## Reguleringsplaner

Områdereguleringen for gatenettet i Posebyen berører flere gjeldende planer:



Gjeldende reguleringsstatus

Plan id Vedtaksdato	Plannavn Innhold i planen
908 08.09.2004	KVARTAL IV Kvartalet med Samfundet skole og menighet og øvrig bebyggelse.
531 14.12.1988	KVARTAL 6. ENDRET. REG. Høyblokka og omliggende karrébebyggelse.
75A 11.01.1982	Kvartal 10,11,12 Regulerer langsgående gang-/ sykkelvei gjennom kvartalene.
926 07.12.2005	KVARTAL 10, (Gamle Salem) Regulerer bebyggelsen mot Festningsgata.
49 27.05.1952	KVARTAL 10 Reguleringsplan for et av «saneringskvartalene» med lavblokker og åpne gårdsrom.
75 04.06.1957	KVARTAL 11 OG 12 Reguleringsplan for to av «saneringskvartalene».
927	Kvartal 11



19.10.2005	Omfatter kun en del av kvartalet, og hjemlet påbygg av blokka på hjørnet av Holbergs gate og Henrik Wergelands gate.
828 12.06.2002	KVARTAL 12 Gjelder foran plan id 75 for Kvartal 12. Regulerte inn en ny blokk mot Elvegata.
572 29.08.1990	KVARTALENE 16,17,18,22,23,24,28,29,30 OG 35 (Posebyplanen) Regulerer den gamle trehusbebyggelsen til bevaring. Gatenettet er vist detaljert inndelt i kjøregater, fortau og rabatter.
789 14.12.2000	HENRIK WERGELANDSGATE - FORTAU. BEBYGGELSESP Bebyggelsesplan med detaljert utforming av gata og Kutorvet.
272 20.06.1974	KVARTAL 34, DEL AV TINGHUSET Opprinnelig reguleringsplan for Tinghuset (vestre del).
776 14.06.2000	TINGHUSKVARTALET, RESTERENDE DEL Plan for utvidelse av Tinghuset (midtre del)
695 25.06.1997	KVARTAL 34, DEL AV Holbergs gt.13,15,17.Tollbodgt. 61 Regulerer eldre bebyggelse i østre del av tinghuskvartalet til bevaring.
285 12.03.1975	KVARTAL 36. KRISTIANSAND YRKESKOLER Nåværende Kvadraturen videregående skole.
950 17.11.2004	CHRISTIAN QUARTBROA-OTRA GANG- OG SYKKELBRO Regulerer gang- og sykkelbro og parkareal.

Områdereguleringsplanen vil legge seg over og gjelde foran deler av eksisterende reguleringsplaner. Det er i prosessen vurdert om (deler av) reguleringsplaner skal oppheves. Bebyggelsesplan for fortau i Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate (plan id 789) ble vedtatt i 2000, og viser en detaljløsning for gatestrekket med parkering og kjørefelt som aldri har blitt opparbeidet. Planen må oppheves, slik at gatebruken styres gjennom gatebruksplan for Posebyen - områderegulering og tilhørende illustrasjonsplan.



Kartutsnitt som viser beliggenheten av plan id 789 og detaljert plankart.



## 4. Beskrivelse av planforslaget

### Hovedgrep i planen

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

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.

### Samferdselsanlegg – mobilitet

#### Trafikksikkerhet

I forbindelse med kommunens trafikksikkerhetsplan er det kommet innspill fra Posebyen vel:

- Tiltak som gjør Holbergsgate mindre attraktiv for gjennomgangstrafikk.
- Tryggere fotgjengerkrysning i Tollbodgata ved Holbergs gate og Kronprinsens gate
- Fotgjengerfelt Tordenskjolds gate/ Kronprinsens gate
- Utvidelse av boligsonetiden slik at den varer hele døgnet
- Vurdering av sikkerheten for myke trafikanter i krysset Elvegata/ Rådhusgata

For å redusere gjennomgangstrafikk i Posebyen foreslås det å enveisregulere Holbergs gate mellom Tordenskjolds gate og Kristian IVs gate, se mer om dette under beskrivelse av gata og under punkt om kjøremønster og trafikkavvikling. Enveiskjøring og ombygging av krysset med Tordenskjolds gate vil gjøre situasjonen mer oversiktlig og trafikksikker for gående.

Det foreslås å anlegge krysset Elvegata/Rådhusgata inklusiv forbindelse til ny bro som en plass der alle trafikantergrupper må ta hensyn og tilpasse seg til hverandre, se mer om dette under beskrivelsen av gata.

Fotgjengerfelt i Tordenskjolds gate samt tryggere fotgjengerkryssninger av Tollbodgata er utenfor planområdet og behandles som egen saker.

Utvidelse av boligsonetiden behandles som egen sak i revidering av lokal forskrift for boligsoneparkering. Dette vil være et egnet tiltak for å redusere parkeringen i Posebyen og flytte parkeringen for de som ikke bor i Posebyen inn i parkeringshusene.

I kommunens trafikksikkerhetsplan har 30-sone i hele Kvadraturen lenge vært et ønsket tiltak. Når farten er lavere enn 30 km/t reduseres ulykkesrisiko ved at man øker mulighet for positiv samhandling – man ser hverandre. Når farten holdes lavere enn 30 km/t reduseres også ulykkes alvorlighetsgrad betydelig. Deler av Posebyen har fartsgrense 30 km/t i dag, men sonen vil bli utvidet slik at den omfatter alle gatene innenfor



planområdet inkludert Tordenskjolds gate. Før skiltplan kan utarbeides er kommunen avhengig av en avklaring om hele Kvadraturen skal inngå i en 30-sone. Kristiansand kommune venter på tilbakemelding fra Statens vegvesen og Agder fylkeskommune.

Planforslaget legger opp til bredere fortau og færre parkeringsplasser i gatene, og trær plasseres slik at de ikke er i konflikt med siktsoner i kryss. Dette er tiltak som vil bedre trafikksikkerheten etter hvert som gatene blir opparbeidet.

### Sykling

I Posebyen er Rådhusgata og Elvegata markert som hovedsykkelnett på gatebruksplanen vist på illustrasjon 1. Det innebærer at de skal tilrettelegges spesielt for sykling. I tillegg ligger Tordenskjolds gate i ytterkant av området. Denne gata inngår også som del av hovedsykkelnettet og er vedtatt trasé for sykkelekspressveien.

I Vegvesenets håndbøker var det tidligere angitt at hovednett for sykkel skal utformes med sykkelfelt. Håndbok N100 er nå endret slik at den angir at lenker i sykkelnett i sentrumsområder kan bestå av sykkelfelt eller blandet trafikk. Blandet trafikk benyttes i gater med lav fart og liten biltrafikk. Løsning med brede fortau for gående og blandet trafikk for syklister og bilister foreslås som løsning for Rådhusgata og Elvegata. For å redusere trafikkmengde og fare for konflikt bil/sykkel foreslås det å fjerne alle parkeringsplasser i Rådhusgata, korte stopp for på-/avlesning i forbindelse med varelevering, flyttelass, levering av ved/møbler mm vil være mulig.



For å markere tydelig at kjørebane skal deles kan gata markeres med delesymbol. Mer om løsningen er angitt i beskrivelse av gatene.

*Sharrow-symbol som markerer at sykler og biler skal dele gata.  
Foto hentet fra <https://www.baytoday.ca/local-news/city-gets-sharrow-minded-when-it-comes-to-active-transportation-2702309>*

Løsningen med å flytte syklisterne ut i gata vil redusere konflikter mellom boligenes inngangsdører og syklister og mellom gående og syklende. I kryssene vil syklisterne bli mer synlige for bilene, ved at det blir større avstand mellom biler og kryssende syklister.

Det er lovlig å sykle på de brede fortauene om man sykler med barn, eller om man ikke opplever det trygt å sykle i gata – men da må syklingen foregå på de gåendes premisser.

### Gange

I gjeldende gatebruksplan for Kvadraturen er Holbergs gate markert som gåvennlig. Dette følger opp avklaring på skolevei som ble gjort i forbindelse med reguleringsplan for Silokaia. I den prosessen ble skolevei til Tordenskjolds gate skole vurdert i samarbeid med oppvekstsektoren. Skoleveien ble konkludert i Holbergs gate, og utbygging av Silokaia fikk rekkefølgekrav til utbedring av Holbergs gates kryss med Kongens gate og Tollbodgata. I gatebruksplanen for Posebyen følges dette videre opp ved å utvide fortau på gatas nordøstside og å redusere antall parkeringsplasser fra 94 til 41. I tillegg utbedres kryssing av Tordenskjolds gate ved Holbergs gate for gående. Se beskrivelse av Holbergs gate i kapittel om gatetverrsnitt.



Også i gater markert som bomiljø og hovedsykkelnett skal gående hensyntas og kunne ferdes trafiksikkert. I gater med sykkeltrafikk foreslås transportsyklisterne flyttet ut i kjøregata, slik at fortau nærmest husene forbeholdes gående. Fjerning av parkeringsplasser og utvidelse av fortau er tiltak som kommer gående til gode.

Gangfelt markeres normalt sett ikke i 30-soner, det vil være naturlig å markere gangfelt ved kryssing av Tordenskjolds gate og Rådhusgata som har mest trafikk av syklister. Kryssene opparbeides med felt med storgatestein som skal markere kryssområdet for bilister/syklister.

### Parkering

I planforslaget inngår fjerning av parkeringsplasser for å prioritere fremkommelighet for gående og syklende, øke trafiksikkerheten, redusere fremmedparkering og for å bedre gatemiljøet. Tabellen under viser antall parkeringsplasser i gatene, og hvor mange som beholdes og fjernes.

Gate	Eksisterende p-pl	Planlagt p-pl	Endring
Holbergsgate	94	40	-54
Kronprinsens gate	74	47	-27
Rådhusgata	38	0	-38
Elvegata	35	35	0
Gyldenløves gate	88	74	-14
Skippergata	65	65	0
HW gate	62	50	-12
Kristian IVs gate	72	72	0
<b>Total</b>	<b>528</b>	<b>383</b>	<b>-145</b>

*Tabell som viser antall parkeringsplasser som beholdes og fjernes i gatene*

Det er ikke utarbeidet en oversikt på hva som skal være boligsoner 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 boligsoner og betalingsparkering, tidspunkter for boligsoner, antall og fordeling av ladeplasser samt HC-plasser vil inngå i denne saken.





### Kjøremønster – trafikkavvikling

Henrik Wergelands gate er i dag enveisregulert mellom Festningsgata og Kronprinsens gate. Skippergata er enveisregulert mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Disse gatestrekningene er de smaleste gatene med bredder ned i 8,6 m. Øvrige gater i Posebyen har toveis trafikk.



*Eksisterende kjøremønster. Blå pil = enveis trafikk, rosa pil = toveis trafikk.*

Tellinger viser at det er mange som kjører inn i Holbergs gate fra Tordenskjolds gate om morgenen samtidig som det er mange barn som har denne gata som skolevei. Det er antatt at mye av denne trafikken er gjennomgangstrafikk som ønsker å unngå kø/lyskryss i Festningsgata. Ved å enveisregulere gata slik at det ikke er tillatt å kjøre inn i Holbergs gate fra Tordenskjolds gate til Kristian IVs gate vil vi hindre konflikt mellom trafikk og skolebarna og tvinge bilistene til å bruke Festningsgata. Bilister som må inn fra Tordenskjolds gate må bruke Elvegata. Det er antatt at dette vil oppfattes som en større omvei slik at gatene ikke vil brukt til gjennomgangstrafikk i samme omfang.



Foreslått kjøremønster. Blå pil = enveis trafikk, rosa pil = toveis trafikk.

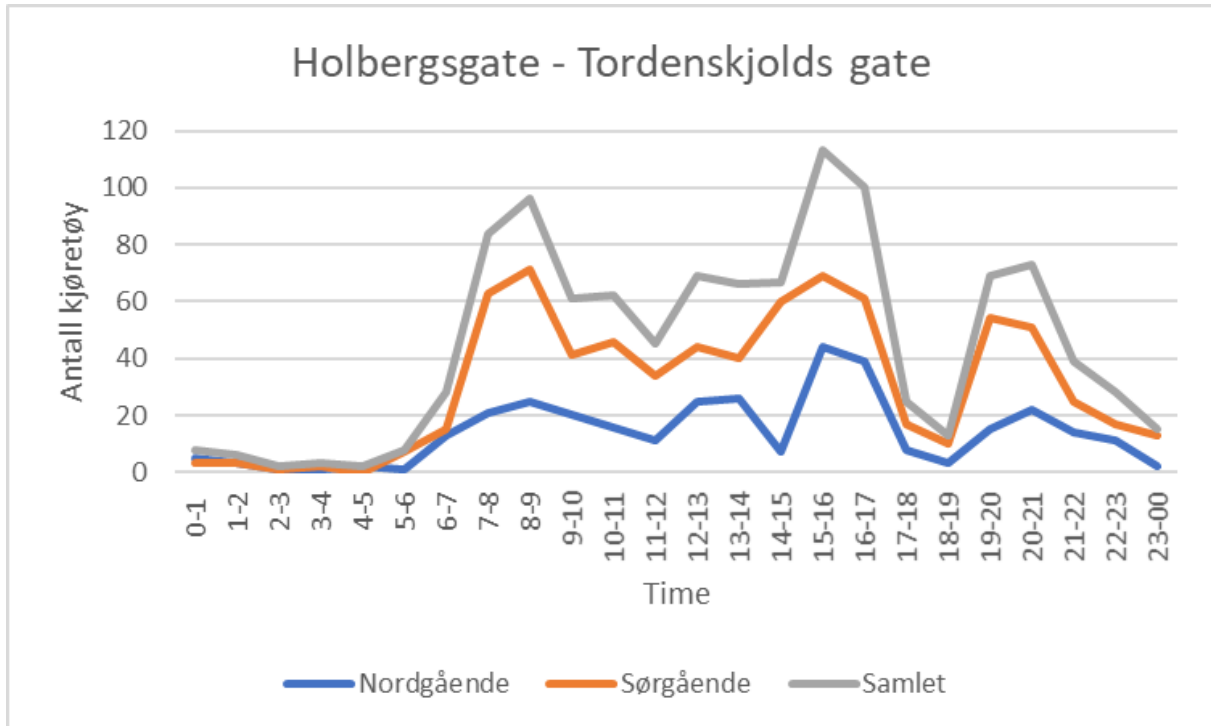
Utover dette er det ikke foreslått å enveisregulere gater ytterligere, da enveisregulering også fører til økt trafikkarbeid/ lengre kjørelengder for de som bor i/ skal til og fra Posebyen.

I forbindelse med planarbeidet for Rådhusgata i 2018 kom det innspill med ønske om enveisregulering av Rådhusgata for å kunne gi plass til mer parkering samtidig som det også var innspill som ikke ønsket enveisregulerte gater. Enveisregulering forutsetter skiltvedtak fra Statens vegvesen der Politiet er en viktig høringsinstans. Enveisregulering er et forbudsskilt som bare benyttes når reguleringen er nødvendig for trafikksikkerhet, trafikkavvikling eller veiens omgivelser, når det blir forstått og respektert og kan håndheves. Politiet har begrensede ressurser til å håndheve slik skilting. Det er ikke ønskelig å enveisregulere for å kunne opprettholde antall parkeringsplasser.

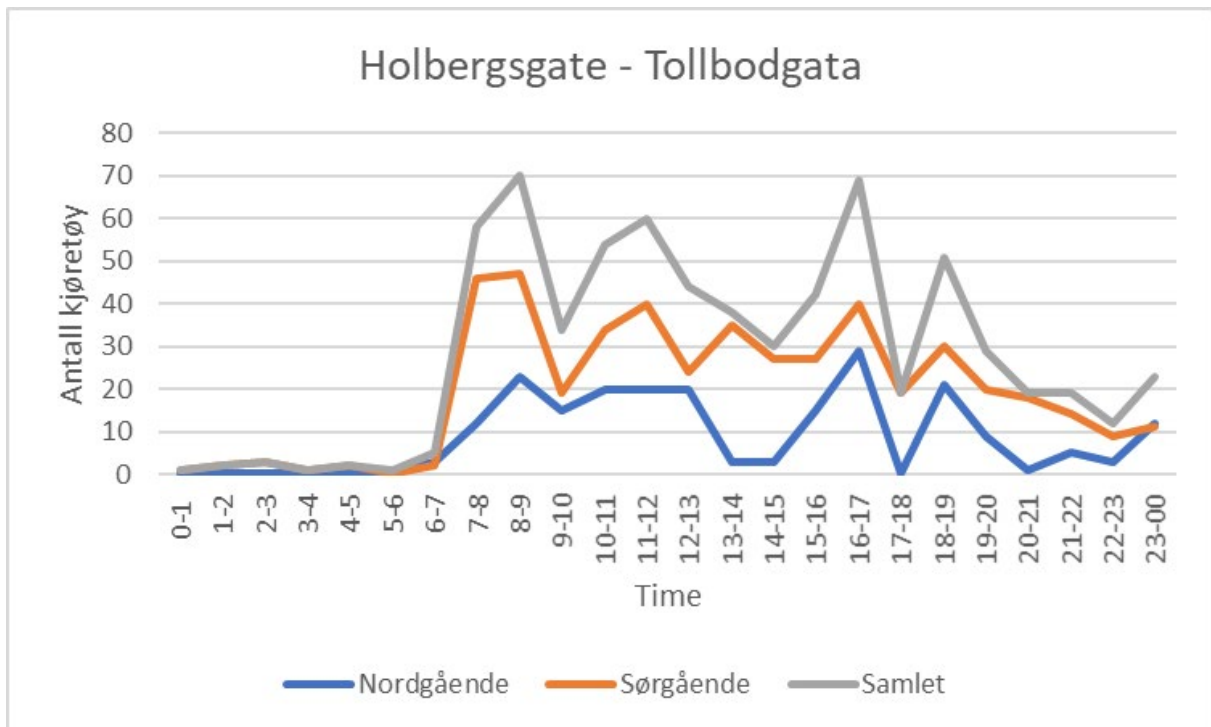
En reduksjon av parkeringsplasser vil føre til redusert biltrafikk, men det er samtidig viktig å legge til rette for nok boligsoneplasser slik at det ikke blir unødvendig letekjøring i gatene.



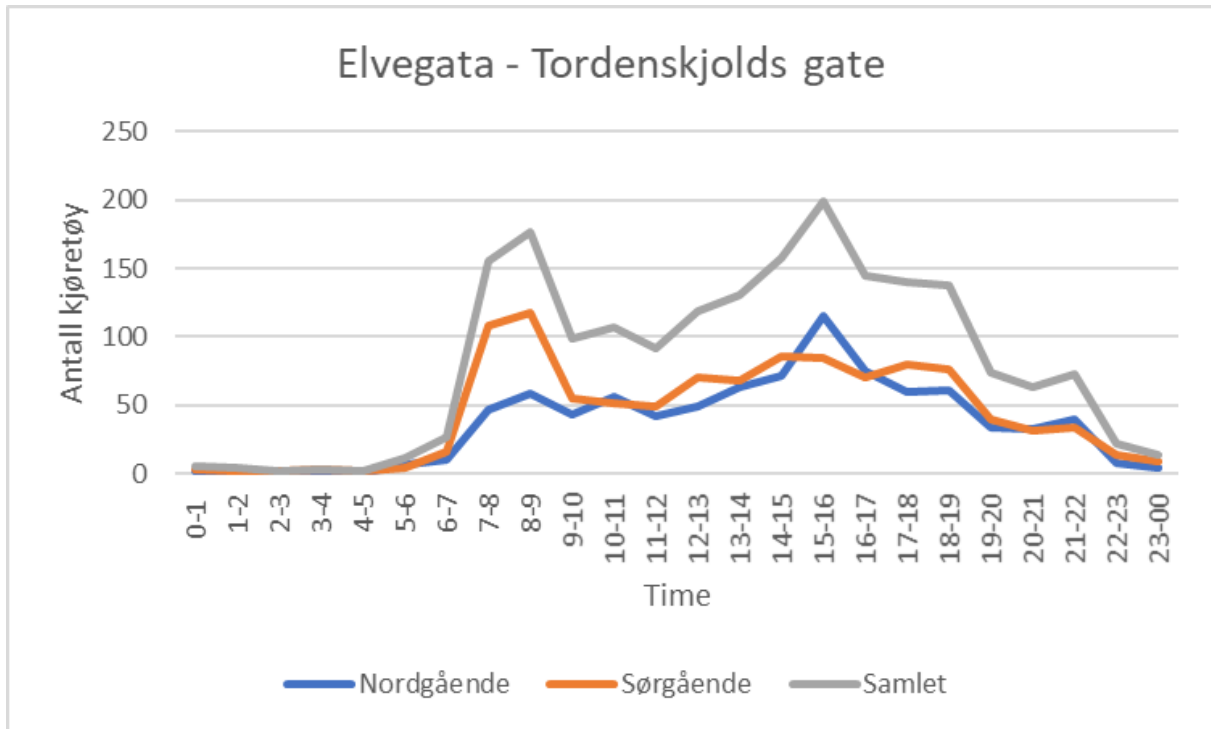
Det er foretatt flere tellinger av trafikken i Posebyen. Trafikkmengdene som er vist på illustrasjon under viser gjennomsnitt trafikkmengde i et døgn (ÅDT)



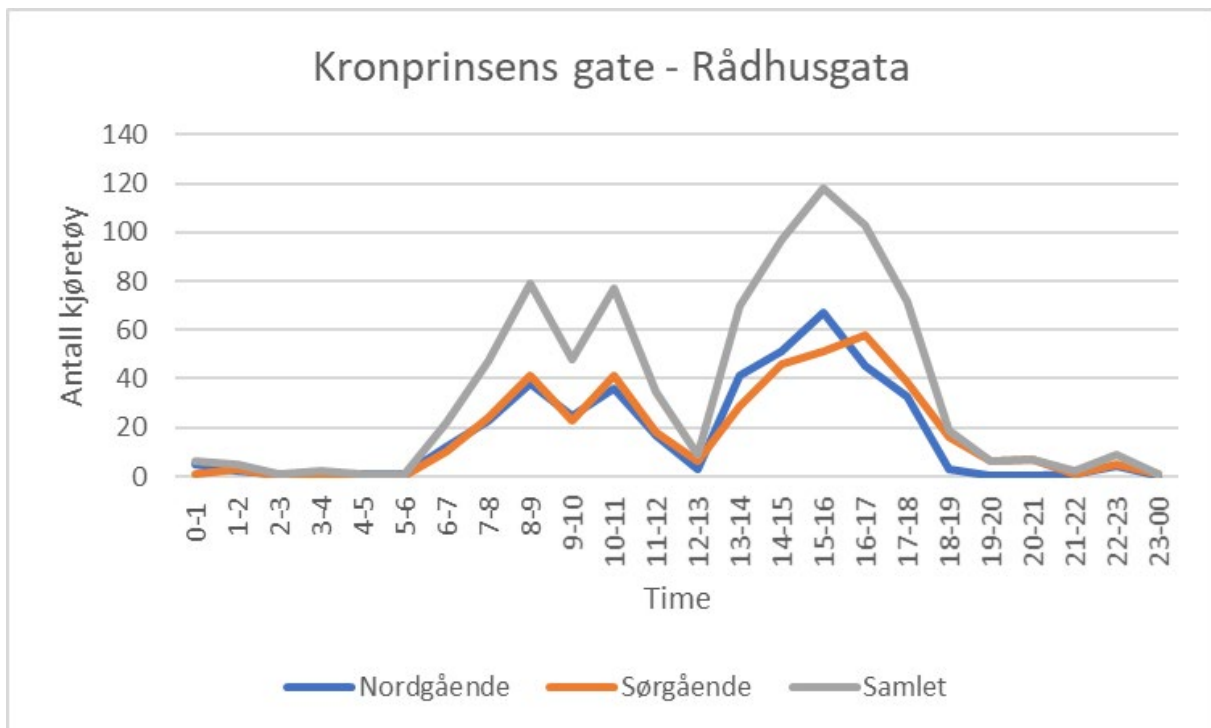
Trafikktelling 01.09.2022



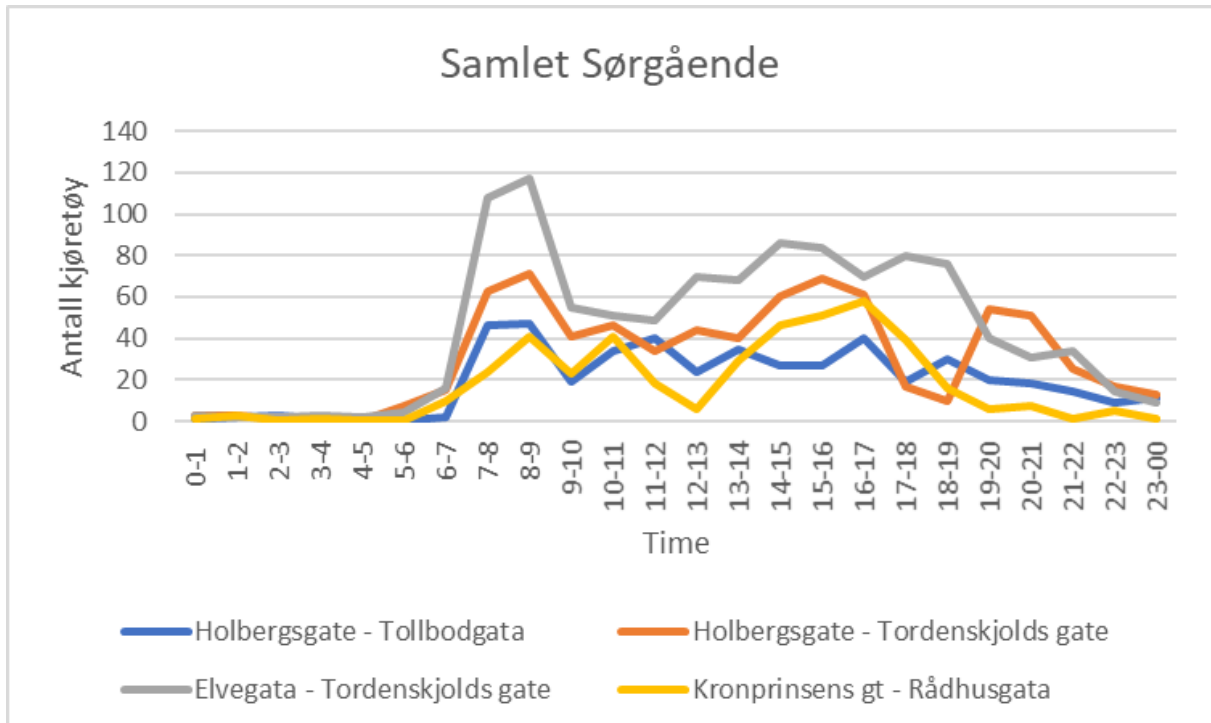
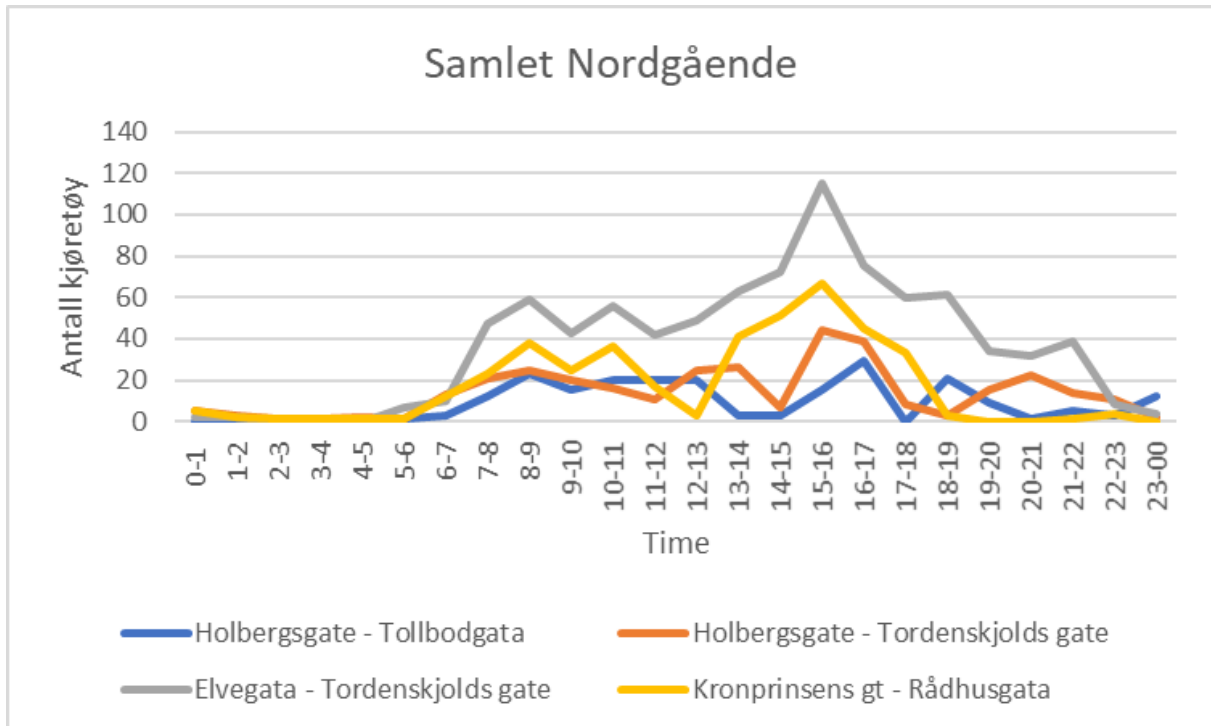
Trafikktelling 29.08.2022



Trafikktelling 11.10.2022



Trafikktelling 05.10.2022



Sammenstilte trafikktegninger for nordgående og sørgående trafikk i tellepunkter.



### Varelevering og bylogistikk – tjenesteyting og næringsinteresser

I Posebyen er det generelt få virksomheter som har behov for varelevering. Varelevering ivaretas ved skilting slik at det ikke anlegges parkeringsplasser som er i konflikt med varelevering. Ved eksisterende butikker opprettholdes parkeringsplasser for å ivareta behov for noe kundeparkering.

Posebyen har ulike tjenesteytingsfunksjoner som har behov for noe besøksparkering. Dette håndteres innenfor tilgjengelig gateparkering og parkeringshus i Elvegata. Fordeling av betalingsplasser og boligsoneplasser inngår i revidering av Kristiansand kommunes boligsoneforskrift.

### Arrangementer i gatene – midlertidig stenging

I forbindelse med arrangementer kan gater stenges helt eller delvis stenges kortvarig. Arrangør må da sørge for å ha de nødvendige tillatelser på plass og sørge for god informasjon til berørte naboer i forhold til parkering og nødvendig atkomst til eiendommene.

Det må utarbeides arbeidsvarslingsplan som viser nødvendig skilting og sperremateriell, skiltplan sendes først til kommunen for gjennomsyn før den sendes til politiet for godkjenning. Arrangør kan låne skiltmaterieill av kommunen, men må selv sørge for å sette opp og ta ned skilt/sperrematerieill

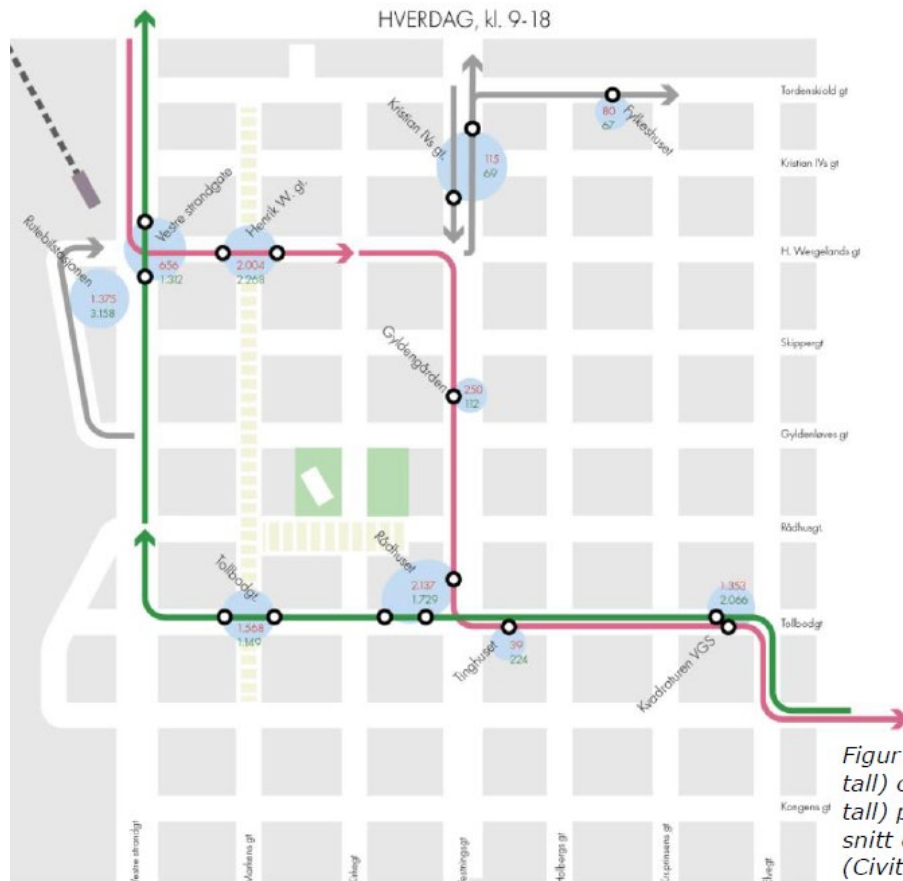


Midlertidig stenging av Gyldenløves gate i forbindelse med Barnas arkitekturdag. Foto: Rando Martinson



### Kollektivtrafikk

Øst- og vestgående busser går i dag i Tollbodgata, som ligger like sør-øst for planområdet. I nord-vest grenser planområdet til Tordenskjolds gate, hvor Egsbussen går.



Eksisterende busstopp i Kvadraturen. Hentet fra rapporten «Buss i sentrum».

## Gatetverrsnitt

### Rådhusgata

I gatebruksplan for Kvadraturen er Rådhusgata markert som hovedsykkelnett.

Bebyggelse på Rådhusgatas nordvestside er hovedsakelig boliger. På motsatt side av gata ligger Tinghuset og Kvadraturen videregående skole i hver sin ende, med lav boligbebyggelse mellom. Det er mange kryssende hensyn som skal ivaretas i gata; her skal gående ferdes, gata skal fungere som del av byens hovedsykkelnett, beboere/næringsdrivende skal ha tilgang til egne parkeringsplasser og kunne utføre praktiske gjøremål som for eksempel varelevering, levering av møbler, ved, av- og påstigning, og det hele skal foregå på en trafiksikker måte.

Dagens gatetverrsnitt har fra nordvest mot sørøst en gang- og sykkelvei på 4,5 m, en ca 1m bred grønn rabatt med trær, ca 7 m bred kjørebane med ensidig parkering og fortau



på ca 2,5 m. Syklende og gående er skilt med hvit stripe. Konfliktnivået mellom gående og syklende er høyt, og trapper innskrenker punktvis den reelle bredden på gangbanen.

Gatetverrsnittet som foreslås i planen er bygget opp slik fra nordvest mot sørøst:

- 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 og 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.



Foreslått gatetverrsnitt i Rådhusgata.



Utsnitt av illustrasjonsplan for Rådhusgata.

I gater med lite trafikk åpner Statens vegvesens Håndbok N100 for at sykkel og bil kan dele kjørefelt, forutsatt at fartsgrense er 30 km/t. Egne sykkelfelt er derfor ikke nødvendig. Det vil det være tillatt for korte stopp med bil for praktiske gjøremål langs gate.

I dag er det 38 parkeringsplasser i gata i tillegg til mopedparkering utenfor Kvadraturen videregående skole. I ny løsning foreslås all gateparkering i Rådhusgata fjernet.



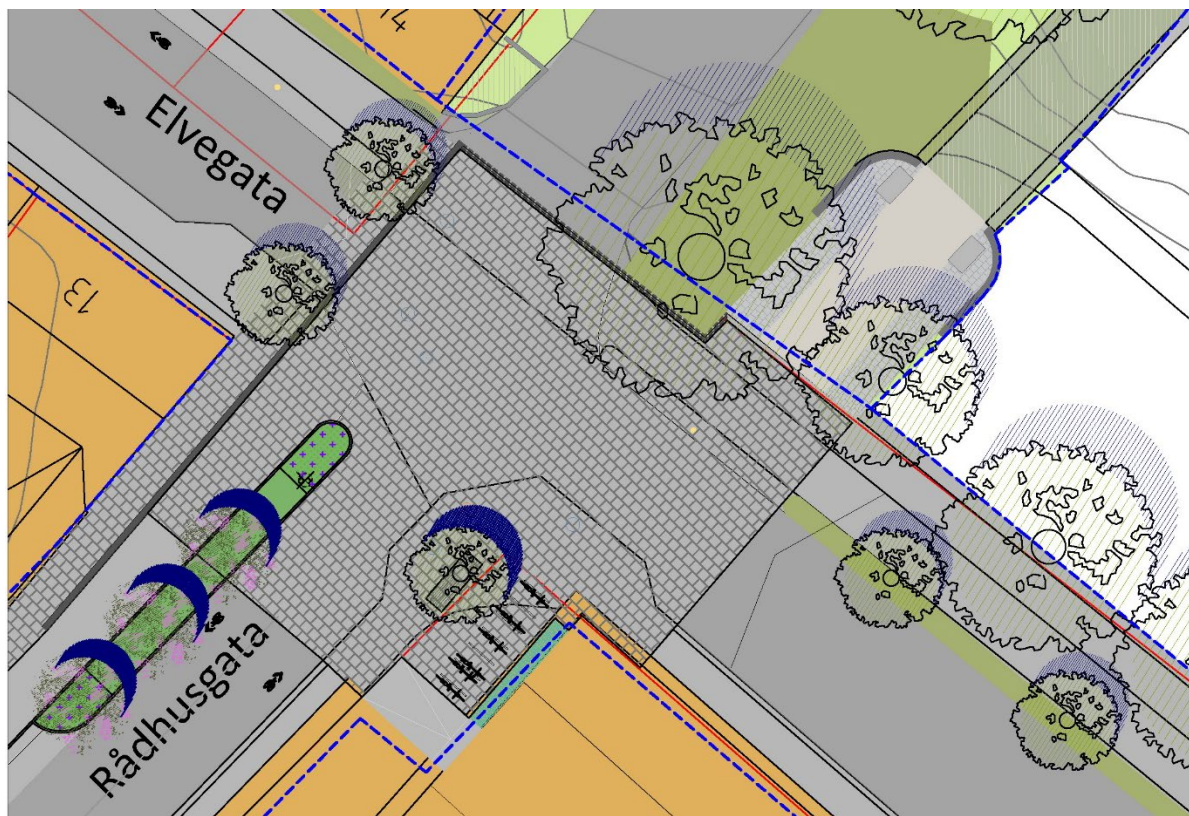


Syklende og gående prioriteres. Uten parkerte biler langs gata vil konflikt mellom syklende og biler/inn ut fra parkeringsplasser reduseres, og dermed vil også trafikksikkerheten øke for alle trafikantgrupper. Parkeringsplasser, inkludert HC plasser og plasser for moped ved skolen legges til sidegatene.

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. Som beskrevet over, blir Elvegata og Rådhusgata markert med delesymbol, slik at det blir lett lesbart for syklisterne 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 tydeliggjør 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 vil være med å omskape denne passagen fra et kryss til et byrom.



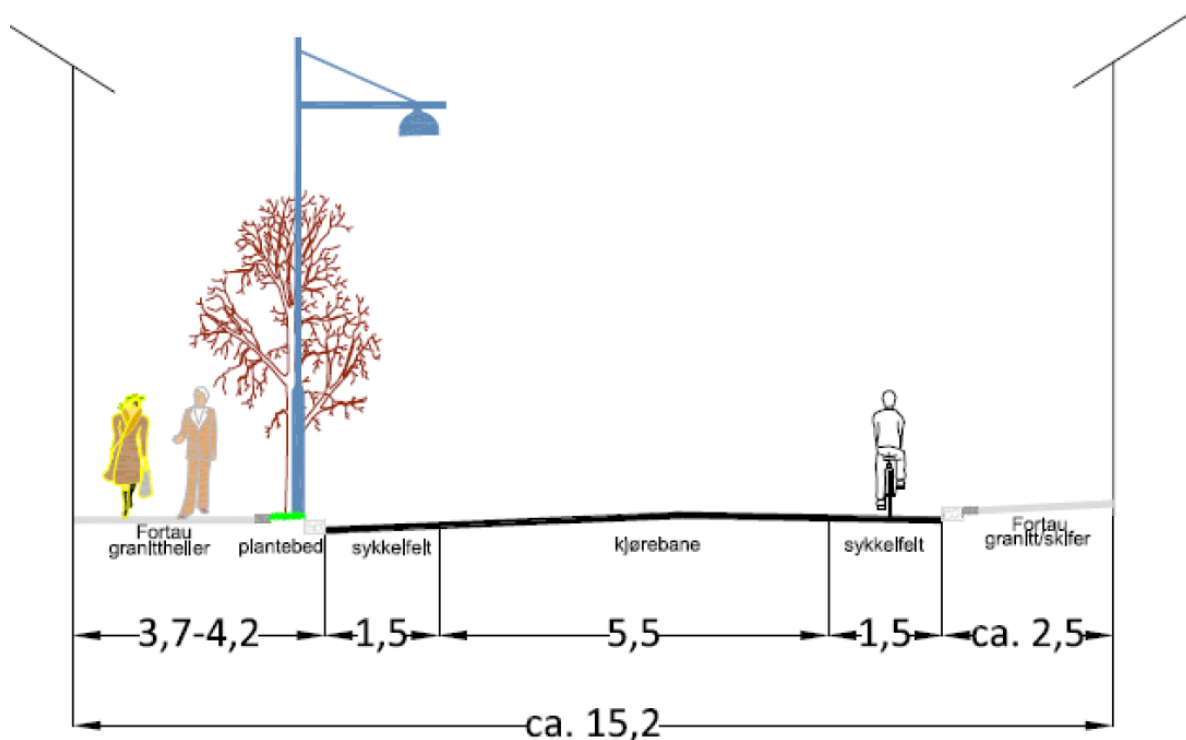
Illustrasjonsplanen viser hvordan krysset Rådhusgata – Elvegata omdefineres fra kryss til byrom ved hjelp av et helhetlig gategulv og nye trær. Ledelinje vil fremkomme tydelig fra fortau i Rådhusgata til ny bro.



### Tidligere forslag til plan for Rådhusgata

Plan for Rådhusgata ble vedtatt av By- og miljøutvalget 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.

Planen fra 2018 viser en bred fortausløsning mot vest og tosidig sykkelfelt. Denne løsningen er den som gir best fremkommelighet for syklistene, men det blir smalere kjørebane og varelevering/stopp for praktiske gjøremål vil hindre trafikken i større grad. Endringer i vegvesenets håndbøker i 2021 åpner i større grad opp for sambruk av gate mellom bilister og syklende.



Tidligere forslag fra normalprofil med sykkelfelt (2018).

### Andre løsninger som er vurdert for Rådhusgata

Skilting som sykkelgate: Denne løsningen vil ikke ivareta beboere i tilstrekkelig grad da det i henhold til skiltforskriften kun kan tillates kjøring i forbindelse med varelevering. I Rådhusgata er det også en del mindre private parkeringsanlegg som må tas hensyn til.

Gang og sykkelvei med opphøyet fortau: Denne løsningen vil gi dårlig fremkommelighet og større risiko for ulykker mellom biler og syklister, da syklende vil ha vikeplikt for biler i begge kjøreretninger. Potensialet for konflikt imellom gående og syklende vil fremdeles være høyt. Arealbehovet for tilrettelegging for sykler og grøntrabatt vil være lik for å få tilstrekkelig bredde for gående, syklister og trær, slik at parkeringsplasser må fjernes. Løsningen er ikke anbefalt i sentrumsgater i vegvesenets håndbøker.



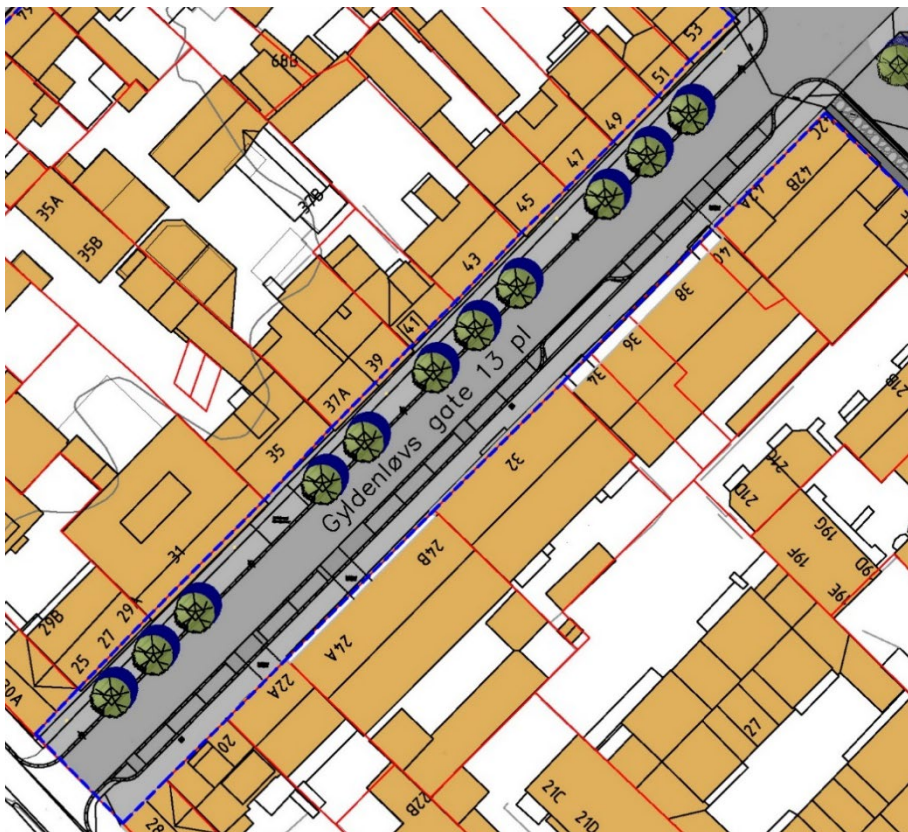
### Gyldenløves gate

I kvartalet nærmest Festningsgata finnes noen næringsvirksomheter, ellers er det hovedsakelig boliggate. Blåkors sine virksomheter dominerer i kvartalet mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate.

Det er i dag 88 parkeringsplasser i gata. Det foreslås å fjerne 16 plasser i kvartalet mellom Festningsgata og Holbergs gate langs gatas nordvestside, og utvide fortauet tilsvarende og tilføre trær. Det er etablert nedgravde avfallskontainere i kvartalet mellom Festningsgata og Holbergs gate.



*Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Fra Google streetview.*



*Utsnitt av illustrasjonsplanen viser ny gateprofil for Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Holbergs gate.*



Strekningen mellom Holbergs gate og Elvegata er bredere enn mellom Holbergs gate og Festningsgata. Dette strekket beholdes som den er med dobbeltsidig parkering og eksisterende fortausbredde. Gata har originale fortau med k alrabistein innerst mot husene, skifer i gangsoner og rennestein mot kj regate som av bevaringsmessige hensyn skal bevares.



*Gyldenløves gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Fra Google streetview.*



*Gyldenløves gate mellom Kronprinsens gate og Elvegata. Fra Google streetview.*



### Skippergata

Skippergata er hovedsakelig ei boliggate. I planforslaget foreslås ingen endringer for Skippergata. 65 eksisterende parkeringsplasser foreslås opprettholdt.

Kvartalet nærmest Festningsgata har tosidig parkering og toveis trafikk. Fortau er opparbeida med skiferbelegg, som skal bevares.



*Skippergata mellom Festningsgata og Holbergs gate. Fra Google streetview.*

Mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate er parkering fjernet på gatas sørøstside, og fortauet på samme side er utvidet. Dette strekket er enveiskjørt fra nordøst mot sørvest. Her foreslås ingen endringer.



*Skippergata mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Fra Google streetview.*



Øverste kvartal mot Elvegata har toveis trafikk, og dobbeltsidig parkering. Gatesnittet beholdes, og opprinnelige fortau og rennestein skal bevares.



*Skippergata mellom Kronprinsens gate og Elvegata Fra Google streetview.*

#### Henrik Wergelands gate

Henrik Wergelands gate markerer skillet mellom den historiske trehusbebyggelsen i tett karréstruktur mot gate i øst og saneringskvartalene i vest, med åpen blokkbebyggelse fra 50-/60-tallet hvor oppholds- og lekearealer ligger i de åpne gårdsrommene med gangforbindelser til gata.

Henrik Wergelands gate er hovedsakelig ei boliggate, med innslag av næring ved Holbergs gate. Ved Kutorvet finnes et forsamlingslokale.



Gata er enveiskjørt fra Festningsgata til Kronprinsens gate. Mellom Festningsgata og Holbergs gate er gata relativt bred og har tosidig parkering. Nedgravde avfallskontainere er etablert her. Det foreslås ingen endringer på dette strekket.



Henrik Wergelands gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Fra Google streetview.

Fra Holbergs gate til Kronprinsens gate smalner gata inn noe, og det er kun ensidig parkering, langs gatas nordvestside. Dette opprettholdes.



Henrik Wergelands gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Fra Google streetview.



Kutorvet er i dag preget av parkerte biler og gjennomgående kjøregate. I planen foreslås Kutorvet opparbeidet som et torv med trær som knytter torvet opp mot det private utearealet på gatas nordvestside.



Kutorvet i Henrik Wergelands gate. Fra Google streetview.



Utsnitt av illustrasjonsplanen viser hvordan Kutorvet kan opparbeides fra et gateløp til en plass det er trivelig å oppholde seg eller ta en pause.





Byrommet vil gi identitet til Henrik Wergelands gate. Tanken er at de som ferdes gjennom, skal få en annen opplevelse enn det man får i andre gater.

Kutorvet skal være et grønt byrom der det er hyggelig å mingle, ta en pause eller lage et arrangement. Grøntrabatten med trær og staudefelt vil gi boligene i bakkant en grønnere utsikt, og trafikken vil trekkes lengre unna inngangsdørene.

Dette medfører at 12 parkeringsplasser fjernes. Noen av disse plassene er skiltet med private skilt. I henhold til parkeringsforskrift er det ikke tillatt med privat parkering i direkte tilknytning til vei. Det vil opprettholdes mulighet for varelevering og kundeparkering for Møbelverkstedet i nr. 84B.

Fortau med dekke av skifer, smågatestein og betongheller langs bebyggelsen mot sørøst bevares. Fortau langs bebyggelsen mot nordvest, utvides og opparbeides med skifer som skissen viser, slik at byrommet oppleves som en helhet på begge sider av kjørebanelen. Det blir også større plass til å mingle utenfor forsamlingslokalet i nr. 79.

Det er et ønske at parken mot nord åpnes opp, hekk mot vei fjernes, og at det i stedet etableres et prydkirsebærtre med rosa blomster, f.eks. *Prunus serrulata* 'Kanzan'. Ellers på torvet foreslås prydkirsebærtrær med hvite blomster, f.eks. *Prunus* 'Umineko' med undervegetasjon av en markdekkende staude.

Kvartalet øverst mot Elvegata er nylig opparbeida med utvida fortau med granittheller langs gatas vestside. Fortauet på gatas østsida er utført i skifer. Tosidig parkering og toveis trafikk beholdes i nytt planforslag.



*Henrik Wergelands gate mellom Kronprinsens gate og Elvegata Fra Google streetview.*



### Kristian IVs gate

Langs gata er det en variert bebyggelse med både lav trehusbebyggelse og blokkbebyggelse. Det er hovedsakelig boliger. Kvartalet nærmest Festningsgata er preget av skolebebyggelsen, mot Holbergs gate er det noe næringsvirksomheter, og nærmest Elvegata finnes offentlige institusjoner og botilbud.

Det er etablert nedgravde avfallskontainere i kvartalene mellom Festningsgata og Holbergs gate og mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Det er ellers toveis biltrafikk og tosidig parkering. Gata er istandsatt i forbindelse med VA-arbeider, og eksisterende løsning foreslås opprettholdt.



*Kristian IVs gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Fra Google streetview.*



*Kristian IVs gate mellom Holbergs gate og Kronprinsens gate. Fra Google streetview.*



*Kristian IVs gate mellom Kronprinsens gate og Elvegata Fra Google streetview.*

### Holbergs gate

Langs Holbergs gate er det hovedsakelig lav trehusbebyggelse med boliger. Kun ved kryssene med Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate er det blokkbebyggelse med innslag av næring.

I forbindelse med reguleringsplan for Silokaia ble skolevei til Tordenskjolds gate skole vurdert i samarbeid med oppvekstsektoren. Skoleveien ble konkludert i Holbergs gate, og utbygging av Silokaia fikk rekkefølgekrav til utbedring av Holbergs gates kryss med Kongens gate og Tollbodgata. På grunnlag av gatas status ble den også lagt inn som gåvennlig i gatebruksplan for Kvadraturen, vedtatt i 2017. Dette følges nå opp i forslaget til gatebruksplan for Posebyen ved å utvide fortau på gatas nordøstside og å redusere antall parkeringsplasser fra 94 til 40.

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. Det vil etter høring vurderes om det skal innpasses noen flere trær enn det som er vist på illustrasjonsplanen. Dette vil gå på bekostning av antall parkeringsplasser.



*Holbergs gate mellom Tollbodgata og Rådhusgata. Fra Google streetview.*



*Utsnitt av illustrasjonsplan viser Holbergs gate mellom Tollbodgata og Rådhusgata..*



Mellom Rådhusgata og Kristian IVs gate foreslås parkeringsplassene på sørvestsiden av gata fjernet, samtidig som fortauet på gatas nordøstside 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. Illustrasjonsplanen viser et noe begrenset areal til treplanting, og det vil i etterkant av høring vurderes om det skal avsettes et større areal til trær, på bekostning av parkeringsplasser.



*Holbergs gate mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate. Fra Google streetview.*



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



Utsnitt av illustrasjonsplan viser Holbergs gate mellom Rådhusgata og Skippergata.



Holbergs gate mellom Gyldenløves gate og Skippergata. Fra Google streetview.



Kristiansand  
kommune



*Holbergs gate mellom Skippergata og Henrik Wergelands gate. Fra Google streetview.*



*Holbergs gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate. Fra Google streetview.*



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.



*Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Fra Google streetview.*



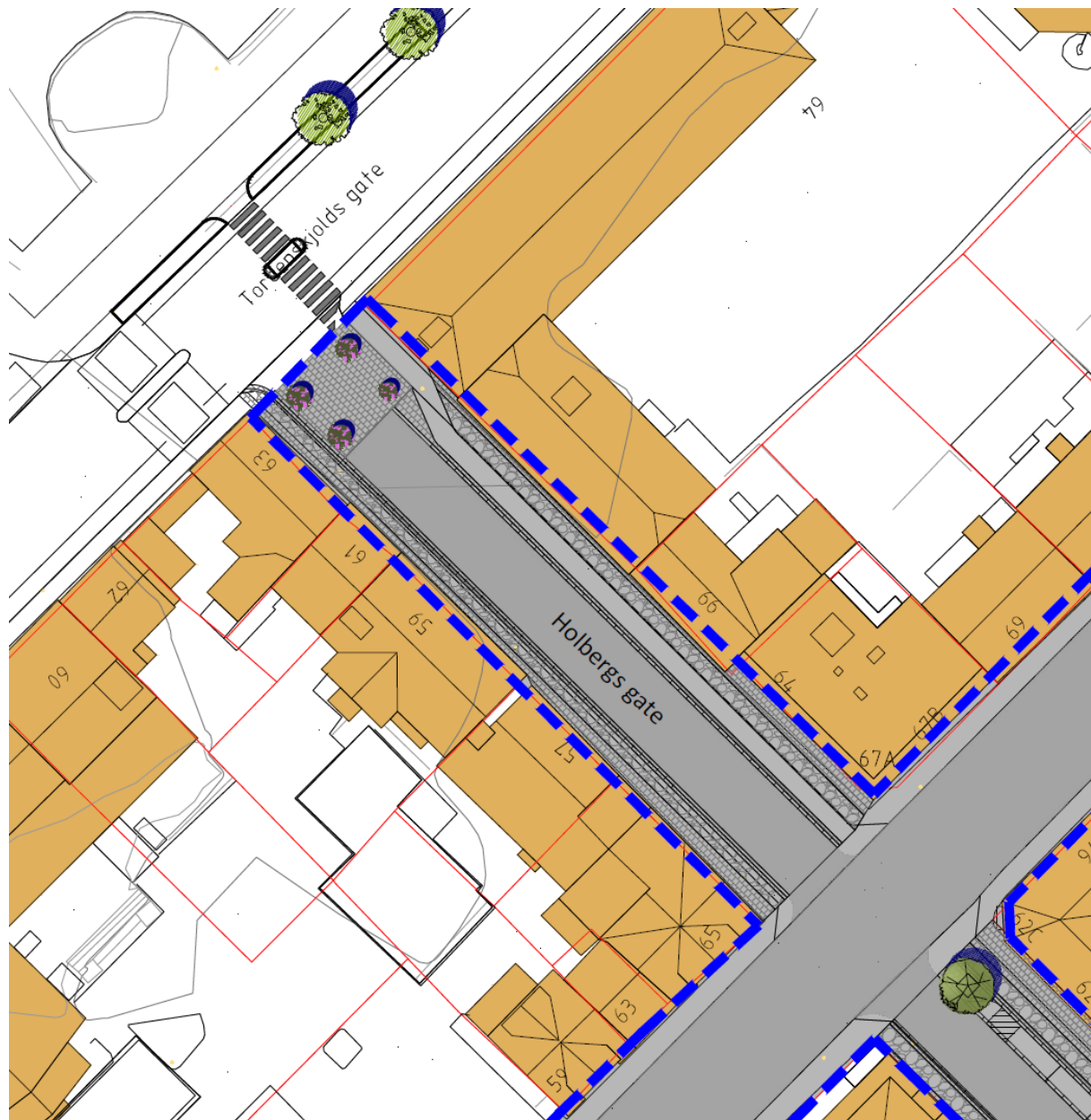
*Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate, sett fra sistnevnte. Fra Google streetview.*

I dette kvartalet foreslås parkering fjernet på begge sider av Holbergs gate, slik at det blir mer oversiktlig 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 fortauets 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.

Å gjøre det øverste kvartalet av Holbergs gate enveiskjørt vil gi stor effekt på trafikkmengden. Trafikktelling for krysset Tordenskjolds gate/ Holbergs gate høsten 2022 viser 1000 ÅDT, hvorav 700 er biler fra Tordenskjolds gate inn i Holbergs gate.



### Kronprinsens gate

I Kronprinsens gate er det hovedsakelig lav trehusbebyggelse med boliger. Kvartalet nærmest Tollbodgata grenser til Kvadraturen videregående skole. Her er gata relativt bred, og skolebygget har flere kjøreporter/verkstedinnganger mot gata som må ivaretas. I dette kvartalet foreslås eksisterende gatesnitt beholdt med ensidig parkering på gatas sørvestside.



*Kronprinsens gate mellom Tollbodgata og Rådhusgata. Fra Google streetview.*

I de tre neste kvartalene foreslås det å fjerne parkering og utvide fortauet på gatas nordøstside. Ensidig parkering på gatas sørvestside beholdes.



*Utsnitt av illustrasjonsplan for hele Kronprinsens gate.*

Fortauene i Kronprinsens gate har innslag av ulike materialer, hovedsakelig skifer og gatestein. Disse foreslås opprettholdt. Ved utvidelse av fortau bør det legges til fortausareal som gir bedre tilgjengelighet «rullbart» fortau på den sida som ikke har rennestein/historisk fortau. Dette vil bidra til enklere brøyteforhold og bedre tilgjengelighet vinterstid.



*Kronprinsens gate mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate. Fra Google streetview.*



*Kronprinsens gate mellom Gyldenløves gate og Skippergata. Fra Google streetview.*

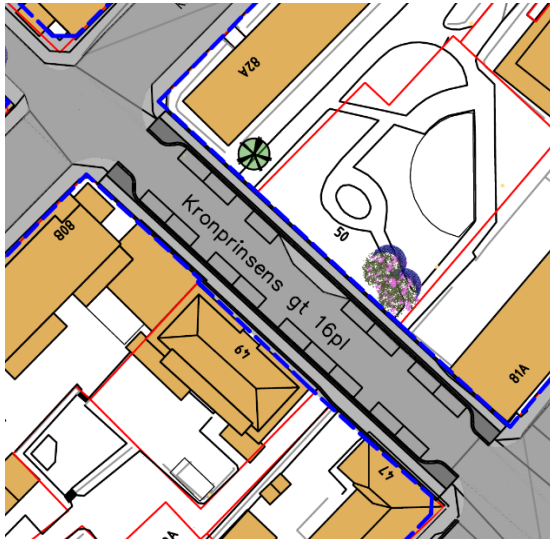


*Kronprinsens gate mellom Skippergata og Henrik Wergelands gate. Fra Google streetview.*

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 hensynte kundeparkering til dagligvaren.



*Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate. Fra Google streetview.*



Utsnitt av illustrasjonsplanen som viser utforming av Kronprinsens gate mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate.

I øverste kvartal mot Tordenskjolds gate foreslås ingen omarbeiding av gata. Opprinnelige fortau og rennestein skal bevares. Gateparkering beholdes, og overgangen til fortau langs Tordenskjolds gate rettes ut med en rampe. Dette vil gjøre det lettere å ferdes for myke trafikanter med hjul.

Til sammen fjernes 27 parkeringsplasser fra Kronprinsens gate.



Kronprinsens gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Fra Google streetview.



### Elvegata

I kvartalet mellom Tollbodgata og Rådhusgata ligger gata mellom Elveparken og Kvadraturen videregående skole. Fra Rådhusgata til Henrik Wergelands gate er Elvegata hovedsakelig boliggate. I de neste kvartalene mot Tordenskjolds gate ligger Elvegata omsorgssenter, bensinstasjon/ parkeringshus og leilighetsbygg.

Gata er i dag opparbeidet med ensidig parkering på gatas sørvestside. Gata har toveis trafikk. Gang- og sykkeltrafikk går på kombinert fortau/gang-/sykkelvei på gatas nordøstside. Dette er ca 4 m bredt og er atskilt fra kjøregata av en 1 m bred rabatt med treplanting.

Gatebruksplanen for Kvadraturen har markert Elvegata som sykkelgate, på samme måte som Rådhusgata. For å ha et likt system for sykkel og gange i de to hovedsykkelgatene, foreslås det også i Elvegata å flytte sykkeltrafikk ut i kjøregata. Ved å flytte sykkeltrafikk ut i kjøregata unngås konfliktpunkt med utgangsdører direkte til fortau med gang-/sykkelveitrafikk. I tillegg vil det bli et enklere forståelig system når de to sykkelgatene har samme system.



*Elvegata mellom Rådhusgata og Gyldenløves gate. Fra Google streetview.*

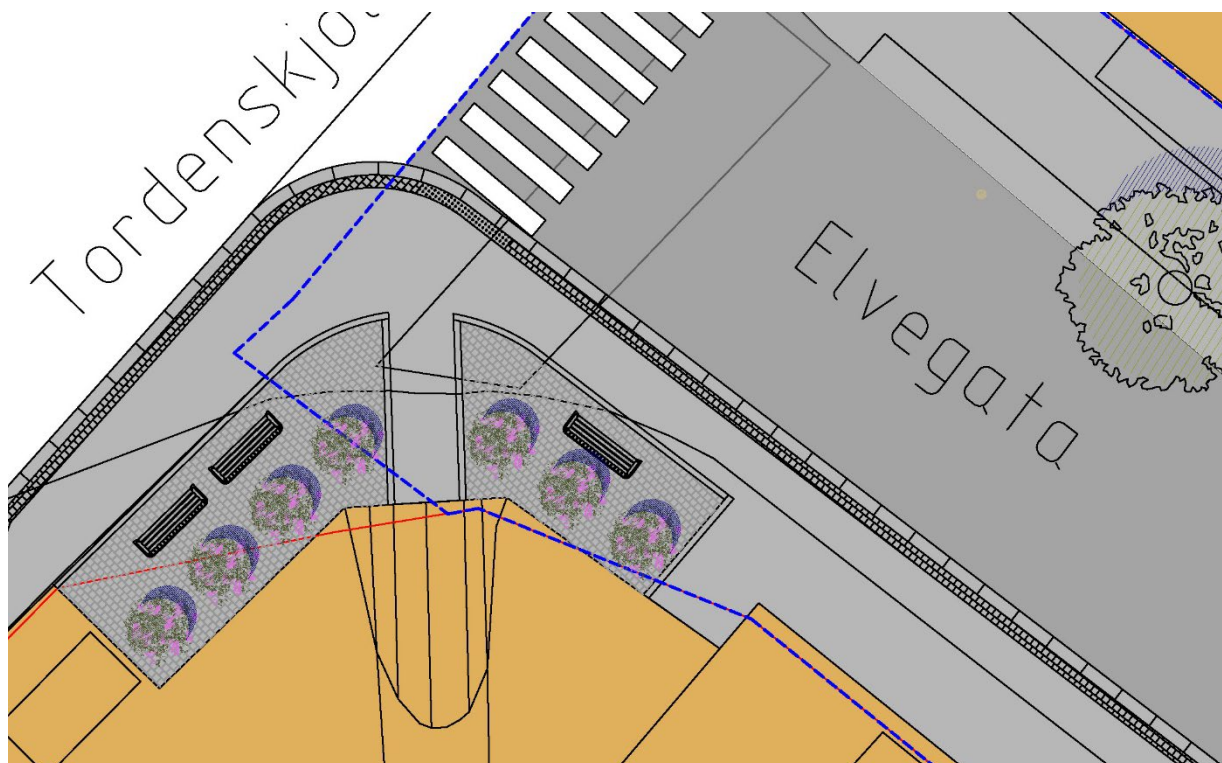
Plassen i krysset Elvegata/Rådhusgata skal opparbeides som beskrevet under punkt om Rådhusgata.



Elvegatas kryss med Tordenskjolds gate oppleves i dag som til dels utflytende, og fortauet langs Elvegatas sørvestside er på dette kvartalet er relativt smalt. Det foreslås å stramme opp krysset ved å smalle inn kjørebane og utvide fortau langs gatas sørvestside. Fotgjengerkryssing av Elvegata blir vesentlig kortere og mer oversiktlig, det blir bedre plass for gående på fortau, og det blir plass til trær og sittemuligheter.



Elvegata mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate. Fra Google streetview.



Utsnitt av illustrasjonsplanen viser at det blir mulig å etablere en plass med små trær og benker ved krysset Elvegata/ Tordenskjolds gate.



### Allmenningene

Gatenes allmenninger fra Elvegata og ned til Otra er tatt med i planen og er foreslått regulert til gatetun. Disse arealene er viktige både for kommunikasjon mellom elva og byen, som atkomster til elva, elveparken og byggene ned mot elva. De er viktige i en historisk sammenheng, og flere har sin egen identitet, som slakterbrygga og fergeleie, hvor mye av kommunikasjonen med bygdene rundt byen foregikk. Allmenningene har potensial til å bli noe mer enn det de er i dag. Utforming, innhold og opparbeidelse av disse må ses i sammenheng med tilstøtende funksjoner og behov i området.



*Gyldenløves gates allmenning mot Otra.*



*Allmenningene mot Otra i full virksomhet, tidlig 1900-tall. Thygesons minde i forgrunnen. Foto: Axel Lindahl/  
digitalmuseum.no*





## Vegetasjon – bytrær

By- og gatetrær har mange ulike funksjoner. Trær kan understreke gater og være orienteringspunkt i byen. Med sin organiske form, gir trærne en god kontrast og variasjon til bygninger og harde flater. Trær øker bokvaliteten, hindrer innsyn og kan skjermes boliger visuelt fra trafikk. Trær kan også benyttes for å skille gående fra kjørende.

Trær beriker det biologiske mangfoldet, renser luften og er viktig i lokal håndtering av overvann. I tillegg øker trær trivselen. Trær gir positiv bevegelse og lyd, de understreker årstidsvekslingen og kan være attraksjonselement i gaterommet de er en del av.

Ulike arter gir ulike sansemessige opplevelser. Rådhusgatas kirsebærblomstring om våren er en prydd for øyet, mens lindeblomstringen sprer en nydelig duft senere på sommeren.

Parkvesenets arborist har registrert alle trær i planområdet høsten 2022. De fleste trærne er plantet. Det er tatt et bevisst valg av tresort, plassering og valg av stammevern. Noen få trær innenfor planområdet er trær som ikke nødvendigvis er planlagt. Det kan være frøformerte trær, og de vokser gjerne tett på murer eller gjerder og i sone mellom fortau og bebyggelse.

Innenfor planområdet er det gater helt uten trær, og gater der trær er plantet gjennomført i rekker som i Rådhusgata og Elvegata.

Trær er også brukt for å markere kryss, slik som i krysset Holbergsgate-Tordenskjoldsgate. Til sammen er 5 kryss mer eller mindre tydelig markert med trær.

De største trærne står ned mot allmenningene langs Otra. Ellers er det to store lindetrær i Kronprinsens gate, og et par bjørketrær som markerer seg i gatebildet - et i Kronprinsens gate og et i Rådhusgata.

Det er også enkelte trær i tilgrensende parkrom som gjør opplevelsen av gateløpet mer frodig, for eksempel en syrin og en rosehagtorn i Henrik Wergelands gate.

I Posebyen går eiendomsgrenser stort sett i veggiliv. De aller fleste trær innenfor planområder er derfor på kommunal grunn.



*Syrin i Henrik Wergelands gate. Fra Google streetview.*



### Rådhusgata

#### *Dagens situasjon:*

I Rådhusgata mellom Festningsgata og Elvegata er det prydkirsebærtrær av sorten *Prunus serrulata* 'Kanzan'. Disse trærne er en attraksjon når de blomstrer, til stor glede både for beboerne i gata, de som ferdes i gata og turister.

I krysset Rådhusgata/Holbergs gate er det 8 kulelønn av sorten *Acer platanoides* 'Globosum'. Trærne har bred kroneform og lav stamme. De kan derfor hindre sikt og fri ferdsel i krysset, vokse seg tett inn på tilliggende fasader og være i konflikt med skilt og lysmaster.

I krysset Rådhusgata/Elvegata er det 2 kulelønn. Disse er mindre i vekst, og viser tegn til mindre trivsel enn kulelønnene i krysset med Holbergsgate.

Fra Elvegata mot Otra er det 4 godt etablerte trær i parken innenfor planområdet. Tre lind, *Tilia ssp* og en spisslønn, *Acer platanoides*.

Eller er det en bjørk, *Betula pubescens*, som markerer hjørnet mot Festningsgata.

#### *Forslag:*

Rådhusgata er en av hovedsykkelveiene inn til bysentrum. Hele gateløpet skal opparbeides på nytt med nytt gatetverrsnitt. Eksisterende prydkirsebærtrær må derfor fjernes. Det er viktig at disse erstattes med nye blomstrende trær. Den grønne rabatten som skiller gående fra kjørende blir utvida til 2 meter. Nye trær vil dermed få bedre voksevilkår. Det foreslås å gjenplante en sammenhengende trerekke av sorten *Prunus serrulata* 'Kanzan'. Under trærne foreslås plen med felt av busker innimellom. Den nye trerekka vil være en attraksjon i gateløpet, og skille syklende fra gående.

Krysset Rådhusgata – Holbergs gate er markert med 8 kulelønn. Lønnetrærne i Rådhusgata må fjernes når ny gateprofil etableres. To av lønnetrærne i Holbergs gate bevares.

Eksisterende trær i Elveparken er store solitærtrær som reguleres til hensynssone bevaring i plan. Eksisterende bjørk mot Festningsgata er flott og bør bevares.

Når ny plass etableres der Christian Quart broa, Elvegata og Rådhusgata møtes, kan eksisterende små kulelønn i dette krysset erstattes med trær som gir identitet til plassen. De nye trærne må gis gode vekstvilkår. På plassen skal det også etableres et helt nytt tre ved inngangen til Kvadraturen videregående skole.

### Gyldenløves gate

#### *Dagens situasjon:*

Langs Gyldenløves gate er det ingen etablerte, planlagte gatetrær. Det er heller ikke trær som markerer kryssene, foruten krysset med Elvegata.

Det er oppslag av små trær langs grunnmurer til bolighus, og et større trolig plantet sypressstre utenfor Gyldenløves gate 85.



*Forslag:*

Det skal gjøres tiltak i Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Holbergs gate. Parkering fjernes på en side og fortau utvides. Når ny gateprofil etableres, skal det plantes nye gatetrær langs denne strekningen. Plassering av trær og type trær må tas stilling til i detaljplanleggingen.

I krysset med Elvegata er det 3 kulelønn. Ved anledning, anbefales det at disse erstattes med 4 nye trær som egner seg bedre i gateløpet, og som kan bli et fondmotiv ned mot Otra. Trærne må gis gode vekstvilkår, men ikke hindre sikt.

Skippergata

*Dagens situasjon:*

I Skippergata mellom Kronprinsens gate og Elvegata er det til sammen 9 trær som er plantet i sone mellom husvegg og skiferbelagt gangfelt: Fem Svenskeasal, Sorbus x intermedia, som er godt etablert med stor krone. Tre prydkirsebærtrær og et sypresstre. Variasjonen av treslag gjør at gateløpet mellom Kronprinsens gate og Elvegata skiller seg ut og oppleves frodig og grønt.

I krysset med Elvegata er det 4 kulelønn, Acer platanoides 'Globosum'.

*Forslag:*

Dersom det skal gjøres tiltak i gateløpet mellom Festningsgata og Kronprinsens gate, kan etablering av trær vurderes.

Krysset med Elvegata har fått ny opparbeidelse og utforming, og eksisterende kulelønn ble bevart. Ved anledning, anbefales det at disse 4 trærne byttes ut med nye trær som kan markere krysset og være et fondmotiv ned mot Otra. Frisikt må ivaretas.

Henrik Wergelands gate

*Dagens situasjon:*

Det er ingen etablerte gatetrær i dette gateløpet, foruten de som er etablert i privat regi: På Kutorvet er det ei bjørk, Betula pubescens, som har etablert seg inntil grunnmur på et hus. Ellers er det plantet noen små trær på Kutorvet. Det er også plantet et prydkirsebærtre mot fasaden på nr. 81b.

I hagerommene som grenser ut mot gateløpet er det enkelt trær og bukser som gir opplevelse og frodighet, blant annet en stor syrin, syringa vulgaris, og et rosehagtorntre, Crataegus.

I krysset med Elvegata er det to kulelønn, Acer platanoides 'Globosum'. Det ene er svakt og uten trivsel.

*Forslag:*

Kutorvet opparbeides til et grønt byrom med nye trær mot bebyggelsen mot sørøst. Det foreslås prydkirsebærtrær med smal og opprett vekst, f.eks. Prunus 'Umineko'.

Ved anledning, anbefales det at krysset med Elvegata markeres med nye trær som gis gode vekstvilkår. Frisikt må ivaretas.



### Kristian IVs gate

#### *Dagens situasjon:*

Det er ingen trær i gateløpet foruten 6 trær som markerer krysset med Elvegata, 4 kulelønn, Acer platanoides 'Globosum' og to lindetrær, Tilia ssp. Lindetrærne viser god trivsel, mens kulelønnene er små med liten og lav krone.

#### *Forslag:*

Det anbefales at det plantes trær i gateløpet ved en eventuell utbedring. Trær vil berike gata som boliggate.

Ved anledning kan kulelønnene i krysset med Elvegata byttes ut med lindetrær. Frisikt ivaretas.

### Holbergs gate

#### *Dagens situasjon:*

Krysset med Tordenskjoldsgate er markert med 4 søylekirsebærtrær, Prunus serrulata 'Amanogawa'. Krysset med Rådhusgata er markert med kulelønn, Acer platanoides 'Globosum'. Disse er omtalt ovenfor under Rådhusgata.

Ellers er det 4 bjørketrær i gateløpet. Tre av disse har etablert seg inntil grunnmur i Skippergata 80A, og et har etablert seg inntil grunnmur i Holbergs gate 20.

#### *Forslag:*

Holbergs gate skal være en gåvennlig gate slik at denne gata kan velges som en trygg skolevei for barn som skal til Tordenskjoldsgate skole eller Samfundet skole. Når fortau mot øst utvides for å tilrettelegge for trygg skolevei, skal trær innpasses i gateløpet. Det er variert boligbebyggelsen på østsiden i dette gateløpet. Treslag kan derfor velges ut ifra plass og høyde på tilgrensende bebyggelse.

De fire søylekirsebærtrærne i krysset med Tordenskjoldsgate er i god vekst, og bevares.

### Kronprinsens gate

#### *Dagens situasjon:*

Det er et stort etablert bjørketre, Betula pubescens, mellom gjerde og skiferbelagt fortau utenfor Posebyhaven.

I kvartalet mellom Henrik Wergelandsgate og Kristian IVs gate grenser gata mot en åpen park. Trærne ut mot gateløpet er viktige for opplevelsen av gata. Det er to rosehagtorn, Crataegus laevigata, og et sypressstre.

Utenfor Kronprinsens gate 41 er det to store lindetrær, Tilia cordata, som er viktig for gatebildet.

Ellers er det 4 neverhegg, Prunus maackii 'Galla' utenfor Kvadraturen videregående skole.

#### *Forslag:*

Dersom det østligste fortauet skal utvides, må det vurderes om trær kan innpasses i gateløpet. Plassering og type trær tas stilling til i detaljplanlegging og frisikt ivaretas.



Utenfor Kvadraturen videregående skole er gaterommet bredt. Eksisterende trær viser tegn på lite trivsel. Det anbefales at gaterommet har en grønn profil. Eksisterende trær kan byttes ut til søyleforma trær som er mindre i konflikt med kjøreportene, eks. *Prunus serrulata* 'Amanogawa'.

### Elvegata

#### *Dagens situasjon:*

I Elvegata er det plantet kulelønn, *Acer platanoides* 'Globosum', langs hele gatas nordøstside, i tillegg til markering av kryss. Ved krysset med Kristian IVs gate er den ene kulelønna erstattet av et lindetre, *Tilia cordata*.

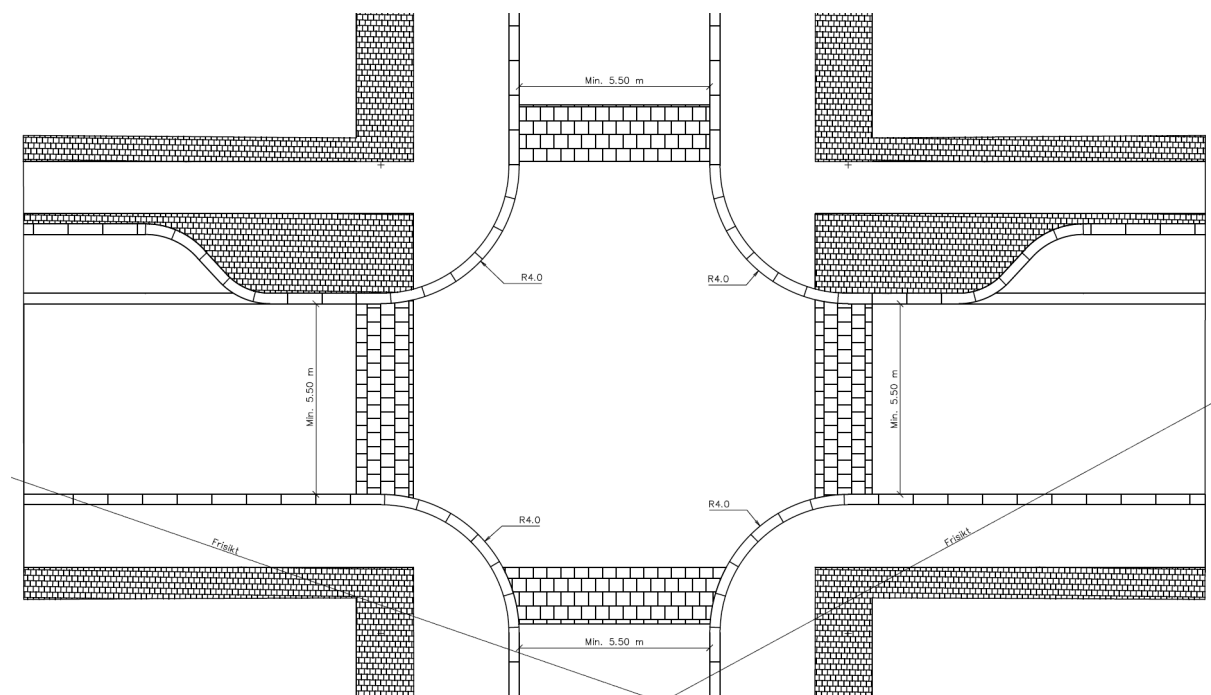
Langs den nye opparbeida Elveparken ved Christian Quart broa er det godt etablerte lindetrær, *Tilia cordata*.

#### *Forslag:*

Elvegata er en av hovedsykkelveiene i Kvadraturen. Det anbefales at kulelønnene som er plantet for å markere kryss, byttes ut med mer egna trær; høystamma trær med smalere krone. Trærne skal gi identitet til gateløpet og berike opplevelsen av gata mot allmenningene og Otra.

## Kryssløsninger

Ved omarbeiding av eksisterende kryss skal prinsippet for utforming vist på illustrasjonen under benyttes. Etersom gatene har noe ulike bredder, må detaljert løsning «skreddersys» ved utarbeidelse av teknisk plan og landskapsplan.



*Prinsippløsning for kryss*



## Møblering

### Møbleringssone

Der illustrasjonsplanen viser møbleringssone mellom fortauenes gangsone og husvegg kan private huseiere ta i bruk arealet til eksempelvis plantekasser, benker mv. Arealet inngår som del av den offentlige eide gategrunnen, men bruken av det vil fleksibelt.



*Eksempler på eksisterende møbleringssoner i Posebyen. Fra Google streetview.*



### Gatebelysning

Det er tidligere bestemt at lysmaster i Posebyen skal være av typen Københavnerarmatur med Rittmast, se bilde under. Lysmaster og armatur skal være pulverlakkerte grå (RAL7016)



*Københavnerarmatur med rittmast på foto til venstre. Dagens situasjon i Rådhusgata på foto over. Foto: Rune Stray*

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet lysplan for Rådhusgata. Denne tar utgangspunkt i Københavnerarmatur med Rittmast, for å gi godt nok lys i gate med kombinert sykkel- og biltrafikk. Lysplanen er lagt inn i illustrasjonsplanen, og plassering av nye trær i Rådhusgata er tilpasset lysmastene. Det vil jobbes mer med plassering av



lysarmaturer og trær i Rådhusgata før planen fremmes til sluttbehandling, slik at det blir en mer fullstendig trerekke.

### Skilt

Ved utarbeidelse av skiltplaner skal det legges vekt på å bruke så få skilt som mulig for å unngå skiltjungel i det historiske bymiljøet. Minste tillate størrelse på skilt benyttes. Tidligere brukte skiltportaler er så lave at de gir dårlige synlighet for bilister. Disse vil etter hvert bli byttet ut med ordinære skiltstolper. Der det passer vil lysstolpen kunne brukes for skilt. Reklameskilt er søknadspliktig etter plan og bygningsloven.

### Stammevern og tregruberister

Dersom trær kan være utsatt for påkjørsler, anbefales stammevern. Stammevern skal være i pulverlakkert stål, RAL7016, og skal være tilpassa treets størrelse over tid. Modell velges for hvert anlegg.

På trange arealer vurderer kommunen om det er behov for tregruberister. Rist må være tilpassa treets stammediameter over tid og kunne tilpasses på enkel måte.

Der gatetrær står i grøntrabatter er det ikke behov for stammevern eller tregruberister.

## Teknisk infrastruktur

### Separering av avløp og spillvannsledninger

I 2013 besluttet byutviklingsstyret at ledningsnett i Posebyen som besto av fellesnett for spillvann (kloakk) og overvann skulle separeres. Arbeidet nærmer seg nå slutten. Siste prosjekt som gjenstår er Rådhusgata, dette arbeidet er planlagt gjennomført i 2024. I forbindelse med VA-arbeidene er gatene istandsatt slik at belysning og dekke er nytt. I noen av gatene har fortau blitt utvidet.



2009 – røde linjer viser felles avløp og spillvann



2022 – grønne linjer viser hvor det er gjennomført separering av avløp og spillvann



### Nedgravde avfallskontainere og brannsikring

By- og miljøutvalget vedtok i september 2016 plan for nedgravde avfallskontainere i Posebyen som er vist på neste side. Alle nedkast, med unntak av ett i Holbergs gate, er etablert. Denne har fått en ny plassering i forslag til ny illustrasjonsplan, mot Tinghuskvartalet. Plasseringen er avklart med Statsbygg. Med ny plassering unngås unngår konflikt med trær og sykkeltrafikk i Rådhusgata.



Plan for nedgravde avfallskontainere som ble vedtatt av by- og miljøutvalget i 2016.

De nedgravde avfallskontainerne har gitt en vesentlig bedre framkommelighet på fortauene, samtidig som brannfare er redusert.





Kommunen har i samarbeid med Kristiansandregionens brannvesen, Riksantikvaren og Agder fylkeskommune opprettet et brannvarslingsanlegg for den delen av Posebyen som er definert som verneverdig tett trehusbebyggelse med brannsmitteområde. Beboere i dette området kan motta tilskudd til installasjon av alarmer, og direktekobling til brannvesenet er kostnadsfritt for huseiere. Kommunen har også installert varmekameraer som overvåker dette området.

*Området som er definert som verneverdig tett trehusbebyggelse med brannsmitteområde, der brannvarslingsanlegg er opprettet*



### Overvannshåndtering og blågrønne løsninger



*Krysset Elvegata/ Gyldenløves gate. Nedsenket midtparti ivaretar overvannshåndtering. Fra Google streetview.*

Elvegatas kryss med Gyldenløves gate, Skippergata og Henrik Wergelands gate og Kronprinsens gates kryss med Gyldenløves gate og Henrik Wergelands gate er de senere år bygget om i forbindelse med separering av avløp- og spillvannsledninger i denne delen av byen. Kryssene er da bygget om slik at de også bedre ivaretar funksjonen som flomvei mot Otra; i stedet for tradisjonell oppbygging med høybrekk i midten av krysset, er det utformet som en «renne», med lavbrekk i midten av krysset, slik at overvann føres ut mot Otra.

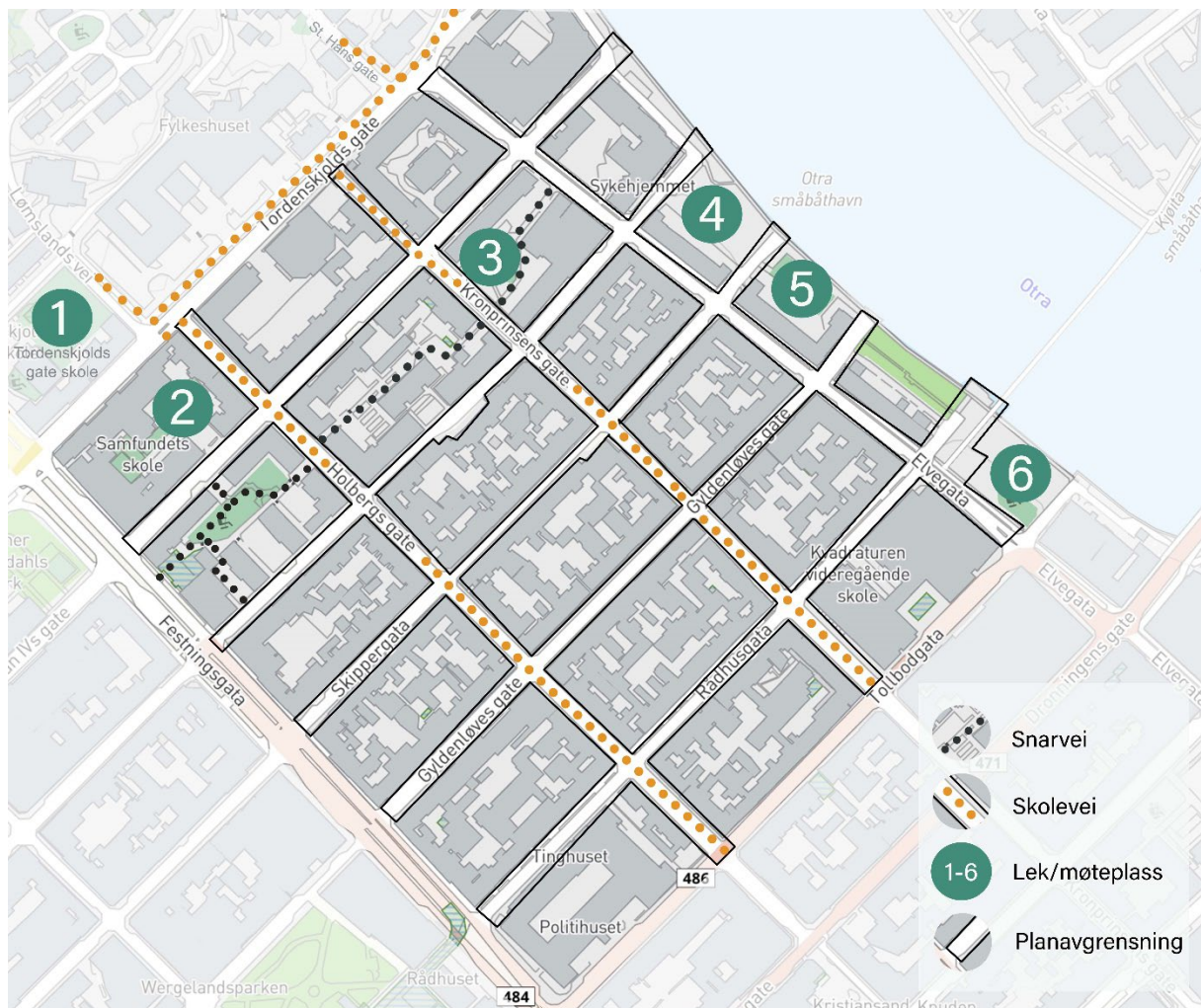
Det tilrettelegges også for bedre overvannshåndtering og infiltrasjon til vegetasjonsflater ved å utvide dagens grøntrabatt i Rådhusgata, sette inn trær i Holbergs gate, og ny plan for Kutorvet med nye trær og grønne flater som vil hjelpe på fordrøyning og håndtering av overvann.

Overvannshåndtering og flomveier skal håndteres som del av tekniske planer.



## 5. Tematiske vurderinger

### Barn og unges bruk av utearealene i Posebyen



1. Tordenskjolds gate skole «Todda», 2. Samfundet skole, 3. «Jokerparken», 4. Akebakken ved Elvegata omsorgssenter), 5. Fotballbanen/lekeplass og 6. Elveparken.

#### Skolevei

Skoleveiene som brukes hyppigst til Tordenskjolds gate skole er Holbergs gate og Kronprinsens gate. Elever fra Eg kommer via Tordenskjolds gate og elever fra Fergefjellet kommer via Lømslands vei og St. Hans gate. Det er også noen elever som kommer via Elvegata og Festningsgata, men majoriteten av barna bruker stiplede linjer på kartet over. Lømslands vei og St. Hans gate er også adkomstvei til Fergefjellet barnehage, nord for fylkeshuset.

#### Lekeplasser og møtesteder

Tordenskjolds gate skole (1) sitt uteareal er brukt etter skoletid, særlig fotball- og basketbanen. Skolegården er i ferd med å oppgraderes med flere nye lekelementer og



arbeidet skal bli ferdigstilt i løpet av våren 2023. Det vil blant annet komme nytt klatrestativ, trampoline og husker. Skolegårdens areal blir også utvidet.

Samfundet skole (2) har en stor skolegård med flere ulike elementer; klatrestativ, sklie og fotball- og basketbane. Skolens uteareal er brukt etter skoletid, særlig fotball og basketbanen.

«Jokerparken» (3) er en sandlekeplass med meget gode solforhold som brukes mest av mindre barn. Den lille parken er omkranset av bebyggelse og inneholder sandkasse, klatrestativ og lekeskulpturer i betong. Mot gaten er det små terrengvoller som skaper et lite rom på baksiden og skjermer delvis av trafikken. Ved juletid pynter Posebyen velforening parken med juletrær. Jokerbutikken på motsatt side av veien tiltrekker også mange som bidrar til litt liv og røre i den delen av Kronprinsens gate.

Plenen øst for Elvegata omsorgssenter (4) er vinterstid godt brukt som akebakke. Like sør for plenen er det også benker og grillmuligheter. Fotballbanen (5) er nylig oppgradert med kunstgress og ny belysning. Det er også noen lekelementer og benker ved siden av fotballbanen. På våren og sommeren er plassen mye brukt, og plassen fungerer som et møtested for barn og unge i Posebyen. Skippergata er hovedadkomst til akebakken og fotballbanen. Stentrappene i Otra (i allmenningene i forlengelsen av Skippergata og Gyldenløves gate) brukes for bad av voksne og barn sommerstid. Plenen/ «akebakken» brukes som rekreasjon i sommerhalvåret.



Elveparken (6) er hyppig brukt av flere målgrupper; ungdommer som står på skateboard, og små barn som sklier ned skrenten og klatrer tilbake. Karusellen er også populær.

*Lek i karusellen «The Way» i Elveparken. Foto: Nina Malo*

St. Hans gate, øst for Fylkeshuset er en viktig adkomst til Baneheia. Langs veien er en sandlekeplass med lekestativ i tre, benker og en liten akebakke som er mest brukt av mindre barn. Det er også en liten lek- og møteplass i Lømslandsvei. Bebyggelsen danner et tun som utgjør selve lekeplassen med sandkasse, fugleredehuske og klatrestativ. Barna bruker i hovedsak fortauene når de beveger seg i Posebyen. Vinterstid brukes veien litt mer hvis det er mye snø og vanskelig og ta seg frem på fortauet. Sparkesykling/skateboard foregår på veien.

Det går en snarvei/trafikkfri gangforbindelse mellom Festningsgata og Elvegata gjennom bebyggelsen i kvartal 10,11 og 12, se sort markering på kartet. Langs med snarveien (kvartal 10) er det plassert noen lekeelementer; huskestativ, sandkasse, og karuseller.



I forslag til gatebruksplan for Posebyen prioriteres Holbergs gate som trafikkssikker skolevei. Her økes fortausbredde, siktforhold bedres ved å fjerne parkeringsplasser, det øverste kvartalet mot Tordenskjolds gate enveiskjøres slik at man reduserer konflikt mellom skolebarn og biler, og fotgjengerkryssing av Tordenskjolds gate flyttes. Samlet vil dette bidra til å øke trafikkssikkerheten og øke trygghet og trivsel for barn og unge.

## Kulturminner

Gatebruksplanen for Posebyen kan bidra til å forsterke de kulturhistoriske kvalitetene som kjennetegner Posebyen. Bredere fortau og mer vegetasjon vil gi beboere en anledning til å ta fortauet i bruk på en annen måte enn før. Smalere gater og færre parkeringsplasser vil motvirke gjennomgangstrafikk og unødvendig parkering.

Kvaliteten på bygningsdetaljer som trapper, heller, gatelys på husene, steinlegning og brolegning vil være avgjørende, og gir opplevelsesmessige kvaliteter.

Det er viktig at Posebyen fortsatt skiller seg ut fra resten av Kvadraturen og kommunen. En bør derfor ha fokus på elementer som utemøbler, armatur og skilt.

## Universell utforming

Ved planlegging og prosjektering av byens gater skal i utgangspunktet kommunens utomhusnormal og veinormal legges til grunn for utforming. De kommunale normalene har krav som ivaretar tilgjengelighet og universell utforming. Detaljløsningene som er vist i normalen, f.eks høyder på kantstein ved overganger, ledelinjer, bredder på gangveier/fortau, plassering av fotgjengerkryssinger mv. ble i sin tid utarbeidet i nært samarbeid med Rådet for funksjonshemmede, og ivaretar ulike behov på en god måte.

I Posebyen er det imidlertid flere kvartaler med bevaringsverdige fortau med opprinnelig steinlegging (brostein og skifer) som ikke tilfredsstiller normkravene, og der er trapper som stikker ut i fortau som kan gjøre fremkommeligheten vanskelig. Det kan være utfordrende å finne en gylden 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. Dersom det er behov for et jevnt fortau av hensyn til rullestolbrukere kan en løsning være å beholde fortau historisk korrekt på den ene siden av gaten, og tilrettelegge for fortau med mer rullevennlig dekke på den andre siden. Alternativt kan utvidelse av et bevaringsverdig fortau utføres med rullevennlig dekke.

Andre viktige punkter er plassering av fotgjengerfelt for logisk og lettfattelig veifinning, oppkant ved fotgjengerkryssinger som er mulig å forsere med rullestol, samtidig som den markerer en kant for blinde og svaksynte, ledelinjer langs fortau og ev. varselfelt ved fotgjengerkryssinger.

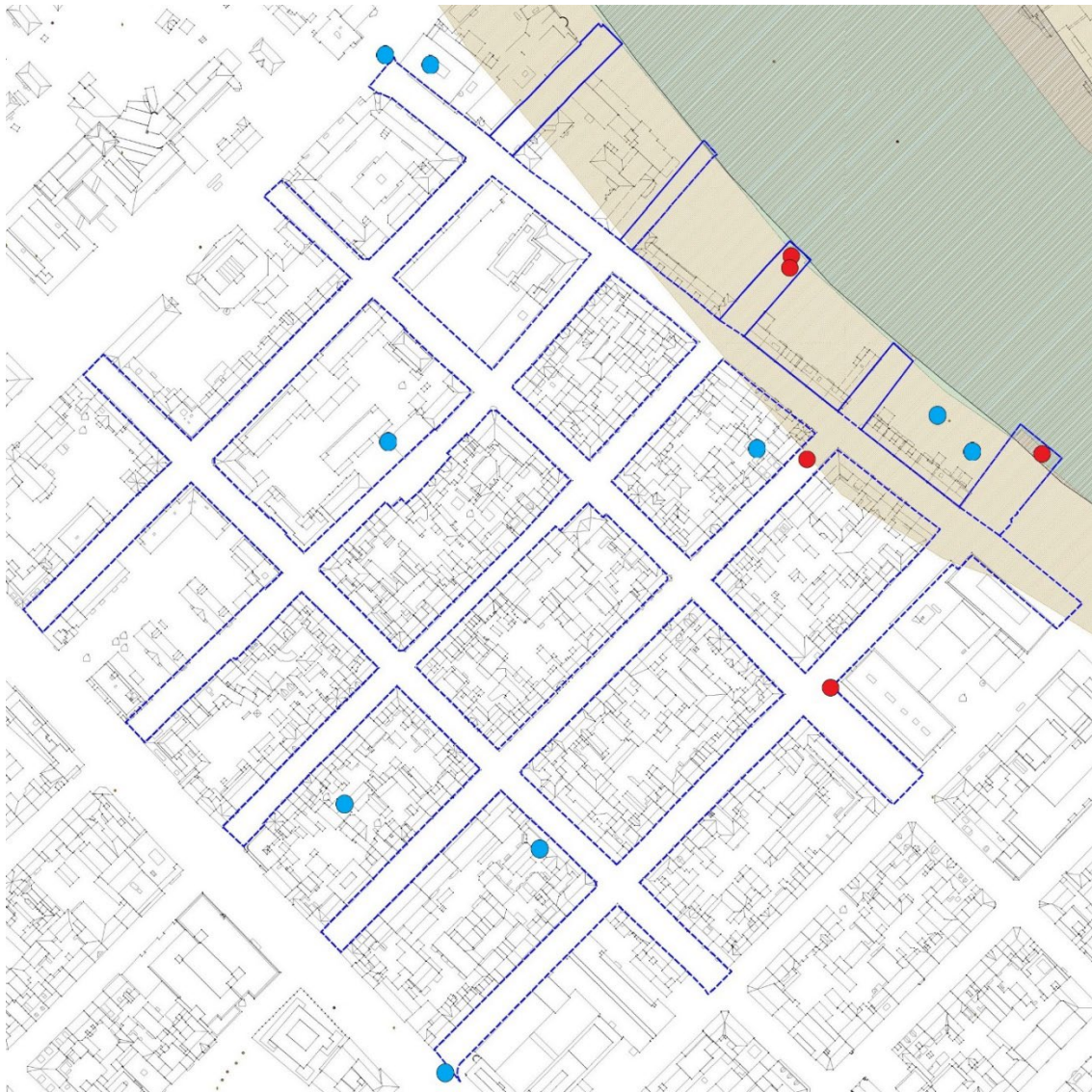


## Risiko- og sårbarhetsanalyse

Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse er fylt ut og er lagt ved. Det er ikke avdekket forhold som følge av gatebruksplanen som krever egen fagutredning. Trafikksikkerhet omtales i planbeskrivelsen under kapittel om samferdselsanlegg og mobilitet.

## Naturmangfold

Det er registrert 6 forekomster av naturmangfold innenfor planområdet på kommunens temakart.



*Naturmangfoldregistreringer innenfor og rett utenfor planområde.*

Forekomstene innenfor planområdet er:

- Nedre Otra, både elv og tilhørende kantsone er registrert som et viktig beite-, overvintrings-, trekkområde for våtmarksfugl, ender og/eller sjøfugl.
- Langs elvepromenaden er det observert 2 fugler som er rødlista.
- Ved den ene allmenningen er det registrert en art av nasjonal forvaltningsinteresse i vannkanten.



- Det er også registrert to forekomster av fremmede arter. Den ene er kategorisert med svært høy risiko og den andre med høy risiko.

Det er i tillegg 9 forekomster i tilgrensende kvartal, blant annet rødlista fugler, rødlista planter og svartelista planter.

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 Førre-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.

## Luftkvalitet / Lyd og støy

På kommunens luftsonekart er tunnelåpningen ved Festningsgata markert i rød sone, mens en del av tilstøtende område er markert i gul sone. På temakart i forslag til ny kommuneplan er røde og gule støysoner markert langs Kvadraturens hovedinnfartsårer og bussgater.



Utsnitt av kommunens luftsonekart.



Utsnitt av støysoner i nytt forslag til kommuneplan.



I forslag til gatebruksplan for Posebyen foreslås 145 parkeringsplasser fjernet, og Holbergs gate mellom Kristian IVs gate og Tordenskjolds gate foreslås enveiskjørt. Dette mener vi vil bidra til å redusere trafikkmengden som genereres av fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen, og bidra til bedre forhold med hensyn til støy og luftkvalitet. Det er ikke gjennomført ytterligere utredning på temaene i områdereguleringen.

## Anleggsfasen

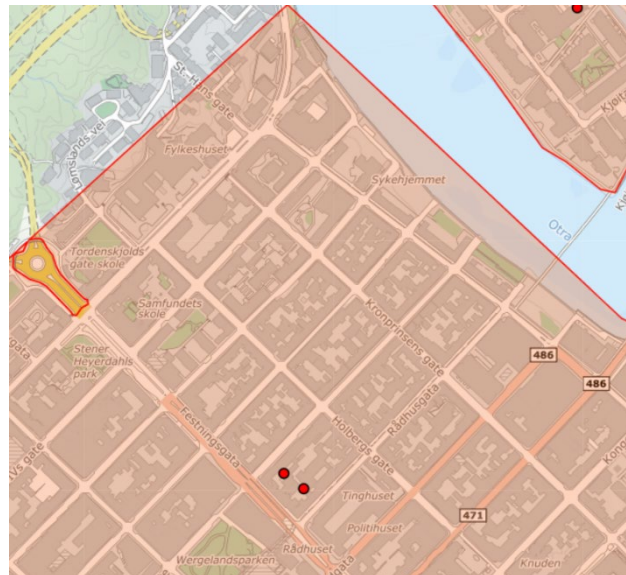
Ombygging av gater i Posebyen vil gjennomføres av Ingeniørvesenet, som har gode rutiner for hvordan dette håndteres mht. nabovarsling, arbeidsplaner mv. Fremkommelighet for alle trafikantgrupper må ivaretas underveis i anleggsperioden. Gjennomføring av arbeid må skje innenfor tidspunkt som fastsatt i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.

Informasjon om kommunens bygge- og gravearbeider skal være tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

Eksisterende planta trær som er vist i illustrasjonsplanen, skal ivaretas gjennom anleggsfasen. Det gjelder både treets stamme, krone og rotsone. For trær som er sikret med hensynssone bevaring i reguleringsplanen, skal det utarbeides en sikringsplan som viser hvordan trærne bevares dersom det skal gjøres tiltak på tilgrensende areal.

## Forurensning

På kommunens temakart er hele Kvadraturen markert som mulig forurenset. Ingeniørvesenet har rutiner for håndtering av masser i forbindelse med graveprosjekter i Kvadraturen, og dette ivaretas ved ombygging av gater i Posebyen.



*Utsnitt av kommunens temakart, tema «forurenset grunn»*

## 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 trafikanter, og reduksjon av trafikkmengden som genereres av



fremmedparkering og gjennomkjøring i Posebyen vil være to faktorer som bidrar til bedre miljø- og klimakonsekvenser.

### Kriminalitetsforebygging

I planforslaget inngår fjerning av parkeringsplasser og ombygging av fortau med bedre gatebelysning og etablering av trær. God gatebelysning gjør at ferdsel langs byens gater oppleves tryggere. Godt vedlikeholdte områder med god standard på materialbruk og utforming gir triveligere gatemiljø, som igjen vil bidra til plass for sosiale møter og at folk ferdes i og gjennom området. Oversiktighet og tilstedeværelse av folk vil bidra til at gatemiljøet i Posebyen vil oppleves tryggere.

### Folkehelse

I gatebruksplan for Posebyen foreslås det å fjerne 145 parkeringsplasser og kjøringen de medfører, og å utvide fortau og bedre sykkelforhold i hovedsykkelnettet. Dette er tiltak som vi mener vil ha positiv innvirkning på befolkningens helse. Gaterom med opparbeidelse av høy kvalitet og gode forbindelser til parkarealer med møteplasser langs Otra vil bidra til god opplevelsesverdi.

## 6. Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen

Alle gater innenfor planområdet er kommunale, og det er kommunen som er ansvarlig for gjennomføring.

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.

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.





## 7. Planprosess og medvirkning

### Oppstartsmøte

Planen utarbeides av kommunen i samarbeid mellom Plan og bygg, Ingeniørvesenet, Parkvesenet og byantikvaren, og det er ikke avholdt ordinært oppstartsmøte. Samarbeidsgruppa for sentrum ble informert om planarbeidet i møte 27.11.2019.

### Varsel om oppstart av planarbeid

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.
- Underjordisk parkering foreslås som et ledd i 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.

#### *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

## Ressursgrupper

Posebyen vel og samarbeidsgruppa for sentrum er ressursgrupper for planarbeidet.

Kommunens representanter i planarbeidet har hatt møte med Posebyen vel

- 20. november 2019; om kommende planprosess
- 12. januar 2020; om fremdrift og innhold i planen
- 23. august 2022; gjennomgang av kommunens forslag så langt, og forberedelse av medvirkningsmøte 30. august 2022

Samarbeidsgruppa for sentrum har blitt informert om planarbeidet i forbindelse med oppstart av planarbeidet.

## Ekstern medvirkning

### Informasjonsmøte 22. januar 2020

Kommunen arrangerte informasjonsmøte i Niels Henrik Abels hus. Rammene for planprosessen, sammen med eksisterende kunnskapsgrunnlag ble presentert. Det var godt oppmøte. Oppsummering fra møtet er vedlagt.

### Medvirkningsmøte 30. august 2022

Kommunen inviterte grunneiere, beboere, naboer og berørte parter til medvirkningsmøte i Rådhuskvartalet. Plan og bygg innledet kort om reguleringsplan og hva den skal løse og innspill til planoppstart. Deretter presenterte ingeniørvesenet foreløpige gatesnitt i 3D-modell, som ble diskutert og stilt spørsmål til. Til sist presenterte Paulina E. Nordstrøm v/ UiA masterstudentenes oppgave om Dialog i utvikling av byrommene i Posebyen. Det var godt oppmøte, med ca 60-70 deltakere. Oppsummering fra møtet er vedlagt.

Ut over dette vil andre eksterne medvirkningsparter som Foreningen Posebyen, Tordenskjolds gate skole, Samfundet skole, Grim skole, Kvadraturen videregående skole og kommunale råd involveres i forbindelse med offentlig ettersyn av planen.



## 8. Forslagsstillers vurdering av planforslaget

Kristiansand kommune har utarbeidet forslag til Gatebruksplan for Posebyen – områderegulering. Planarbeidet er gjort som et samarbeid mellom Plan og bygg, Ingeniørvesenet, Parkvesenet og Byantikvaren.

Plan- og bygningssjefen 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 vil bidra til bedre miljø- og klimakonsekvenser, og 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 syklistene 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 i utarbeidelsen av planen gjennomført flere medvirkningsmøter. Innspillene som er fremført i disse og i skriftlige innspill til planoppstarten peker i mange retninger. Det er mange ulike ønsker for gatebruken i Posebyen. Løsningene som er lagt inn i planforslaget prioriterer en trafiksikker løsning for hovedsykkelnettet i Elvegata og Rådhusgata og trafiksikker skolevei gjennom Holbergs gate. I tillegg er det som beskrevet over lagt inn flere tiltak som samlet sett gir et triveligere og mer trafiksikkert gatemiljø.

Plan- og bygningssjefen vurderer at planen svarer godt ut de overordnede målene som er satt for planarbeidet.



## 9. Vedlegg

Gatebruksplan for Posebyen – illustrasjonsplan – 23.01.2023

Gatebruksplan for Posebyen – situasjonsplan – 28.01.2022

Gatebruksplan for Posebyen – eksisterende kjøreretninger – 02.01.2023

Gatebruksplan for Posebyen – planlagte kjøreretninger – 02.01.2023

Sjekkliste for risiko og sårbarhet – 09.01.2023

Oppsummering, innspill til planoppstart

Oppsummering, informasjonsmøte 22.01.2020

Oppsummering, medvirkningsmøte 30.08.2022

Gatebruk og parkering i Kvadraturen – barn og unge gir innspill – 2016

Rapport – Posebyen – trerregister

Ta vare på Posebyen – hefte 1993/1998