



Kristiansand, 28. mai 2024

Gatebruksplan for Posebyen - områderegulering og bestemmelser for boligsone 1 til politisk behandling – MERKNADER fra Posebyen Vel

Oppdatering av vårt høringsinnspill den 15. oktober 2023

Bakgrunn, formål og prosess

I 2017 behandlet Bystyret endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1¹ – Temakart gatebruk.

Både Posebyen Vel og Foreningen Posebyen hadde våren 2017 en lang rekke innspill til gatebruksplanen som kommuneadministrasjonen fant at krevde en mer detaljert og helhetlig arbeidsprosess enn hva de hadde anledning til da. Som en følge av dette, ble Bystyrevedtak i Sak 86-2017 om «Temakart gatebruk for Kvadraturen» punkt 2h:

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

Med høringsfrist 15. oktober ble det invitert til å gi tilbakemelding på foreslått Gatebruksplan for Posebyen².

Vi støtter formålet til forslaget: Formålet med gatebruksplan for Posebyen er å utarbeide en plan for gatenettet som bidrar til å utvikle gaterommene slik at de ivaretar og forbedrer bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier og bedre trafiksikkerheten i området.

Vi så også positivt på at reviderte bestemmelser for parkering i Posebyen – Boligsone 1³ fikk samme høringsfrist 15. oktober 2023 **slik at gatebruk og parkering sees i sammenheng**. Vi har levert våre merknader til dette i et eget notat¹⁰.

¹ <https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner-vedtatte/>

² <https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/reguleringsplan/reguleringsplaner-under-arbeid/alfabetisk-liste/gatebruksplan-for-posebyen---omraderegulering/>

³ <https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/plan-og-bygg/reguleringsplan/reguleringsplaner-under-arbeid/alfabetisk-liste/posebyen--boligsone-1-horing-av-bestemmelser/>

Posebyen Vel har siden 2016⁴ gitt en lang rekke omfattende innspill til planene for gatebruk, parkering og trafiksikkerhet i Posebyen, samt til hvordan utvikle Posebyen som en vital, estetisk og familievennlig gamleby (Poseby Vel planen⁵). I november 2019 oppdaterte vi våre innspill til gatebruksplanen⁶ ifm med kommunens oppstart av ny planprosess for gatebruksplan i Posebyen.

Referanser:

- Posebyen Vels høringsinnspill per 15. oktober 2023⁷ ⁸
- Posebyen Vels innspill til Gatebruksplanen fra 2019⁹
- Tilsvar fra Posebyen vel : Forslag til endring av bestemmelser for Boligsone 1 – datert 10-10-2023¹⁰
- Posebyen Vels innstilling til bosoneparkering 28.05.2024¹¹

Vi har følgende prinsipielle merknader til den foreslåtte gatebruksplanen.

1. **Vi savner avklaring av hvilke grupper som har første prioritet når det gjelder gatebruk i Posebyen.** Vi er redd forslaget til gatebruksplan åpner for en ny debatt mellom alle interessegrupper som er brukere av Posebyen på samme måte som vi fikk i FVN i vår¹². Da reguleringsplanen for 10 kvartaler i Posebyen (RP572) ble vedtatt av Bystyret i 1990, **så gjorde Bystyret i 1990 det klart at området primært skulle benyttes til boligformål.** Bystyret åpnet likevel for at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom kunne nyttes til mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. **forutsatt at dette ikke ble til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende. Fra reguleringsplan RP572:**
 - a. § 2. Formålet med reguleringen er å sikre bevaring og utbedring av den arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdige bebyggelsen i kvartalene og av gatebildets, bygnings- og bomiljøets særegne karakter og verdi som helhet.
 - b. § 3. Bebyggelsen skal nyttes til boligformål. Når spesielle forhold tilsier det, kan bygningsrådet tillate at deler av bebyggelsen på den enkelte eiendom nyttes til mindre butikker, kontorer, sosiale institusjoner, småverksteder o.l. som ikke er til ulempe for beboerne eller særlig trafikkskapende. Hvor eldre gatehus er bygget for butikker, kan disse forlanges opprettholdt til slik bruk.

Vi er klar over at RP572 bare gjelder ca halvparten av kvartalene i Posebyen. Imidlertid, **så er Posebyen i sin helhet definert som bo-område i alle planer og vedtak fattet av Bystyret etter 1990.**
2. **Vi opplever at administrasjonen har endret mandatet som Bystyret ga i 2017.** Bystyret bestilte i 2017 et nytt temakart gatebruk (prinsippplan) til å inngå i gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen¹³ ¹⁴. I kommunedelplanen fra 2014 (kdp1264) som gatebruksplanen for Posebyen var ment å inngå i, står det på side 10 at gjeldende reguleringsplaner gjelder foran kommunedelplanen iht plan og bygningsloven

⁴ <https://posebyenvel.no/gatebruksplan-for-posebyen/>

⁵ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2020/02/Poseby-Vel-planen-versjon-mai-2011.pdf>

⁶ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2020/01/2019-oppdater-GBP-innspill-fra-PV-18.11.2019.pdf>

⁷ <https://opengov.360online.com/Cases/KRSANDEBYGG/Case/Details/200334?documentID=1220461>

⁸ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2024/03/Horingsinnspill-fra-PV-til-Gatebruksplan-15.10.2023-v5.pdf>

⁹ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2024/03/2019-oppdater-GBP-innspill-fra-PV-18.11.2019.pdf>

¹⁰ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2024/05/Tilsvar-fra-Posebyen-vel-Saksnr-2023012894-1.pdf>

¹¹ <https://posebyenvel.no/wordpress/wp-content/uploads/2024/05/Posebyen-Vels-innstilling-til-bosoneparkering-28.05.2024.pdf>

¹² <https://www.fvn.no/mening/debattinnlegg/i/KnW1vy/posebyen-for-hvem>

¹³ <https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/bolig-kart-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner-vedtatte/>

¹⁴ https://webhotel3.gisline.no/Webplan_4204/gl_planarkiv.aspx?planid=1264

(pbl §1-5 2. ledd nr. 4) og vedtak av Bystyret den 12.02.2014 i sak nr. 23. **Bystyret forutsatte dermed at bestemmelser om gatebruk i gjeldende reguleringsplaner skulle være førende for (overstyre) forslaget til ny gatebruksplan.** Det vises her blant annet til Reguleringsplanen fra 1990 for 10 kvartaler i Posebyen (RP572) som har en egen seksjon kalt «Gatebruksplan»:

- a. § 10. Av hensyn til vern av bygnings- og bomiljøet og sikring av et trygt utemiljø for barn og voksne, forutsettes det utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende og trafikkdempende tiltak for området. Slik plan skal fremmes og behandles som bebyggelsesplan ifølge plan- og bygningslovens § 28-2¹⁵.
- b. § 11. I den utstrekning krav til utearealer for beboerne i medhold av plan- og bygningslovens § 69 og stadfestet vedtekt til denne¹⁵ er tilfredsstillende sikret på eiendommene, kan parkeringskrav etter samme tillates løst på egen grunn. Ellers forutsettes dette krav løst etter bygningsrådets nærmere bestemmelse. Når forholdene tilsier det, kan bygningsrådet dispensere fra dette krav for boliger.
- c. § 12. Fortaus belegg, armaturer for gatebelysning, gatemøblering o.l. gateutstyr samt reklameskilter skal gis en utforming og plassering som harmonerer med strøkets og bygningsmiljøets karakter. Gamle steinsatte fortau og rennesteiner må søkes bevart/restaurert.

Fra den foreslåtte gatebruksplanen oppfatter vi at administrasjonen mener gjeldende reguleringsplaner bare gjelder eiendommene og ikke gaterommet. Dette mener vi er feil, og vi er derfor uenige i at den foreslåtte gatebruksplanen fremmes som en ny reguleringsplan² – Områderegulering, gatebruksplan for Posebyen -, uten hensyntaken til gjeldende reguleringsplaner vedtatt av Bystyret. **Vi mener at forslaget til gatebruksplan må underordnes gjeldende reguleringsplaner for Posebyen og især RP572 der denne gjelder.** Da Bystyret i 1990 som i §10 forutsatte at det ble utarbeidet en detaljert plan for gatebruk og trafikkregulerende og trafikkdempende tiltak for området, og da kommunen i 2014 vedtok kommunedelplanen for Kvadraturen, og da Bystyret i 2017 bestilte forslaget til gatebruksplan for Posebyen, **så var denne rangordningen en forutsetning.**

Hvis derimot kommunen mener at den foreslåtte gatebruksplanen skal fremmes som en ny reguleringsplan for gaterommet som overstyrer gjeldende reguleringsplaner som RP572, **så mener vi at bestemmelsene i RP572 må videreføres i den nye reguleringsplanen for gaterommet (gatebruksplanen). Dette er ikke ivaretatt i de foreslåtte reguleringsbestemmelsene¹⁶ i gatebruksplanen.** Planen bærer dessuten preg av å ha fokus på kortsiktige tiltak som å fjerne parkeringsplasser, enn å være en bærekraftig områderegulering som står seg over lengre tid.

3. **Konsekvensutredning:** Når det legges opp til en ny plan for områderegulering av gaterommet i Posebyen, så er spørsmålet om konsekvensutredning^{17 18} relevant. Hvorfor er ikke dette diskutert?
4. **Samarbeidsprosess:** Intensjonen med Bystyrevedtaket i 2017 var å sikre reelt samarbeid med interessegrupper i Posebyen om utvikling av gatebruksplanen. **På tross av at det har gått 6 år, opplever vi ikke at det i tilstrekkelig grad har blitt gjennomført samarbeid som forutsatt av Bystyret.** Konsekvensen er at det i denne høringsrunden nok en gang blir sendt inn en massiv mengde med innspill fra interessegrupper.

¹⁵ Lov om plan- og bygningslov av 1985 er erstattet av Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 2008 med senere rettelsler.

¹⁶ <https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/2-gatebruksplan-for-posebyen---omraderegulering---reguleringsbestemmelser---27.01.2023.pdf>

¹⁷ https://www.regjeringen.no/contentassets/2804283df64641cea321fcdccac779f4/reguleringsplan_2022.pdf

¹⁸ <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2017-06-21-854>

5. **Skolebarnas behov for trygg skolevei:** Vi reagerer på at kommunen legger ved en rapport fra 2016 - *Gatebruk og parkering i Kvadraturen - barn og unge gir innspill*¹⁹. Den blir blant annet brukt som argumentasjon for foreslått regulering av Holbergsgate. I løpet av disse 7 årene burde kommunen ha oppdatert denne rapporten. Ingen av disse barna går lenger på verken Tordenskjolds gate eller Grim skoler. Posebyen vel har derfor bistått Foreldrearbeidsutvalget (FAU) og Tordenskjolds gate med en ny rapport over hvilke gateløp dagens skolebarn benytter, samt hva de oppfatter som utrygt på sin skolevei. FAU vil gjøre denne rapporten tilgjengelig ifm behandlingen av den foreslåtte gatebruksplanen.
6. **Trafikksikkerhet: Det er uheldig at den kommunale trafikksikkerhetsplanen ikke ble gitt samme høringsfrist som gatebruksplanen for Posebyen og den lokale boligsoneforskriften**, men i stedet ble behandlet i by- og stedsutviklingsutvalget 16.03.2023 og bystyret 22.03.2023. Vi har tidligere levert innspill til bedret trafikksikkerhet i Posebyen, og støttet FAU i deres årelange arbeid med å skape en tryggere skolevei for barna til Tordenskjolds gate skole⁴. Vi synes det er beklagelig at selv vedtatte tiltak i tidligere trafikksikkerhetsplaner ikke blir fulgt opp og ingen stilt til ansvar for dette, eksempelvis reduksjon fra 50 km/t til 30 km/t i Tordenskjolds gate som Bystyret tidligere har bestemt gjelder alle gater i Kvadraturen.
7. **Besvarelse av BSU sin tilleggsbestilling:** Gatebruksplanen ble fremmet til førstegangsbehandling i by- og stedsutviklingsutvalget (BSU) den 09.02.2023. Utvalget fattet da blant annet følgende vedtak:
- Det høres også ut et alternativ hvor Holbergs gate stenges for både inn/ og utkjørsler fra Tordenskjolds gate (samme løsning som i Kronprinsens gate).
 - Det bes spesielt om innspill på løsninger som hindrer gjennomgangstrafikk i Posebyen, inkludert enveiskjørte gater.
- Administrasjonens besvarelse av disse punktene²⁰ bestilt av BSU oppleves vi som ubalansert.** Det angis bare negative konsekvenser av å stenge Holbergs gate (punkt a.), ingen analyse av positive konsekvenser som å få tryggere skolevei for barna til Todda eller å få redusert gjennomgangstrafikk i Posebyen. Det fremlegges heller ingen ytterligere innspill på løsninger som kan redusere gjennomgangstrafikk i Posebyen (punkt b.) enn hva som allerede var foreslått i opprinnelig plan.

Posebyen vel har i tidligere innspill til gatebruksplan for Posebyen⁶ vektlagt følgende 5 tiltaksområder som vi vil kommentere på nedenfor:

- Å få en helhetlig plan for gatedesign, ombygging, bruk og all ferdsel i Posebyen.
- Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby.
- Å redusere biltrafikk.
- Å redusere gateparkering.
- Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

1. Å få en helhetlig plan for gatedesign, ombygging, bruk og all ferdsel i Posebyen.

For oss har det vært en forutsetning at vi må få **en helhetlig plan for Posebyen**. Posebyen vel har etterlyst dette siden velforeningen ble etablert i 1977. Spørsmålet «hva vil vi med Posebyen» er ennå ikke besvart politisk. Posebyen trenger derfor en oppdatert og overordnet plan, noe som senest ble poengtert i

¹⁹ <https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/12-gatebruk-og-parkering-i-kvadraturen---barn-og-unge-gir-innspill---2016.pdf>

²⁰ <https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/18-notat---oppfolging-av-bsu-vedtak.pdf>

debattinnlegg i FVN den 20. september 2023²¹. Vi synes at det foreliggende forslaget til gatebruksplan ikke bidrar til denne forutsetningen, spesielt fordi den har kortsiktig fokus på tiltak som fjerning av parkeringsplasser og oppstart av arbeider i Rådhusgata og Holbergsgate, på bekostning av helheten. Samt at planen i liten grad bidrar til å styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier som helhet. Samt hvordan gaterommet kan utvikles kreativt til å forbedre Posebyen som bomiljø. Alt dette forutsettes i planens formål. Vi har forståelse for at dette er vanskelig siden Posebyen er sammensatt av bevaringsverdige bygninger og bygninger av nyere dato.

Vi er uenige i at gaterommet kan reguleres uavhengig av bebyggelsen som det her legges opp til, da gatesiden av bebyggelsen i høyeste grad er med å forme gaterommet og gi dette karakter og miljø, samt sette premisser for bruk av gaterommet, se f.eks. heftet «Ta vare på Posebyen»²² fra 1993/98 utarbeidet av Fylkeskonservatoren og Byarkitekten, som gir klare anbefalinger mht utforming av gaterommet i Posebyens eldre deler. I RP572 fra 1990 var man opptatt av at det å ta vare på bebyggelsens karakter, skulle ha en sentral plass. Disse hensynene ble gitt sterkest hensyn på gatesiden mot det offentlige rom, der er det krav om bevaring av fasadene, inkludert takflatene. På den siden som vender mot det indre av kvartalet, ble tilrettelegging for et godt bomiljø et vel så viktig hensyn. Dette er drøftet i NIKU's rapport om «Godt fungerende bevaringsområder»²³ i Norge.

2. Å gjøre Posebyen til en vital, estetisk, attraktiv og familievennlig gamleby.

I forbindelse med befaring og første behandling av forslaget i By- og stedsutvalget den 9. februar i år, kom det frem at det er en lang rekke kryssende hensyn å ta for å tilfredstille mange ulike brukere: beboere (i alle livets faser som barnefamilier, studenter, pensjonister), turister, næring, kultur, trafikkskoler, gratis parkering, syklist, elsparkesykler, hus-/hybelutleiere, menigheter, kommunale boliger, sosiale institusjoner, gamle- og sykehjem, kommunale og private tiltak for trengende, etc. Og at alle kjemper for sine ønsker.

Posebyen Vel mener at flest interessenter blir ivaretatt dersom **Posebyen er en familievennlig gamleby hvor bomiljø er det primære, og at gatebruken gjenspeiler dette.** Slik at gatebruken og bebyggelsen sammen skaper et stabilt, levende og mangfoldig bomiljø. Bærekraftige byer hvor det er lett å leve miljøvennlig, er høyt prioritert i FNs bærekrafts mål. **Nyere forskning viser at for å få levende, mangfoldige og stabile bomiljøer sentralt i byer, så er det avgjørende at disse områdene tilrettelegges for barnefamilier**²⁴. Dette savner vi i gatebruksplanen.

Videre så må det sikres bevaring og utbedring av den arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdige bebyggelsen som fortsatt finnes, og av gatebildets, bygnings- og bomiljøets særegne karakter og verdi som helhet. Se punkt 1 under prinsipielle merknader.

3. Å redusere biltrafikk

²¹ <https://www.fvn.no/mening/debattinnlegg/i/eJo449/la-posebyen-leve>

²² <https://www.kristiansand.kommune.no/contentassets/e3e39d6428de4ce79a872af893082691/15-ta-vare-pa-posebyen---hefte-19931998.pdf>

²³ <https://niku.brage.unit.no/niku-xmlui/handle/11250/2561435>

²⁴ https://www.sintefbok.no/book/index/1354/barn_i_byen_gode_oppvekstmiljoer_for_barn_i_sentrale_bydeler_i_trondheim

Posebyen plages av unødig biltrafikk og unødig gjennomkjøring⁶.

- 1) Mye av biltrafikken i Posebyen skyldes at fremkommeligheten i Posebyen oppleves som raskere enn på hovedveiene for trafikk i og gjennom Kvadraturen som Festningsgata. Dette benyttes av både privatbiler og tungtrafikk.
- 2) Mye av biltrafikken skyldes leting etter parkeringsplass i Posebyen, noe som særlig gjør seg gjeldende utenom bosonetiden.
- 3) Det er også mye øvelses kjøring i Posebyen, også av utenbys kjøreskoler.
- 4) Det er tidvis også mye turistbusser og tomme rutebusser som kjører Elvegata fordi busser har lov å kjøre den hele veien fra Tordenskjolds gate til Dronningens gate.

For å løse dette, så anbefaler vi som mulige tiltak, se også⁶:

- Synkronisering av lyskryssene i Festningsgata for å få bedre trafikkflyt der.
- Det skiltes med kun kjøring til eiendommene i Posebyen.
- Bosonetiden utvides til 24/7, slik at Posebyen ikke blir en gratis parkeringsplass. Byen har fått anlagt parkeringshus for dette formålet, og gateparkering med avgiftstider.
- Turistbusser og tomme rutebusser henvises til å kjøre på hovedveiene. Samme gjelder øvelseskjøring.
- Det gjøres tiltak for å få ned farten på bilene i Posebyen til under lovlige 30 km/t.
- Holbergsgate stenges fullstendig for både innkjøring og utkjøring til Tordenskjolds gate som gjort i Kronprinsens gate, dvs ikke tillate enveiskjøring av biltrafikk fra Holbergs gate til Tordenskjolds gate..
- Det tas i bruk enveiskjøring i øket grad.

4. Å redusere gateparkering.

For at Posebyen skal kunne utvikles som kulturminne og bomiljø, er det nødvendig å bruke mindre av gaterommet til parkering⁶. Det vil gjøre Posebyen mer gåvennlig, trafikksikker og åpne for annen og bedre bruk av gaterommet.

Som vi har uttrykt før⁶, så er vår anbefaling bosone 24/7 som vi tror ville styrket forståelsen og respekten for at bosoneparkering er noe beboerne har betalt for, og ikke et gratistilbud til andre. Vi opplever f.eks. at yrkessjåfører parkerer kjøretøy for natten i Posebyen. Og at kveldsarrangementer i Posebyen er fra kl 21 og utover.

Å tallfeste og stedfeste fjerning av 145 parkeringsplasser i Posebyen²⁵ som nå planlegges i gatebruksplanen, opplever vi litt som å behandle symptomer i stedet for årsak. I 2019⁶ beskrev vi vårt forslag til løsning for å få bukt med fremmedparkeringen i Posebyen, og 24/7, med fokus på årsak. **Når den nye parkeringsforskriften bestemmer at det skal være en parkeringstillatelse per godkjent boenhet, så må dette regnestykket være med å styre hvor mange parkeringsplasser man kan fjerne.**

Bileiere og beboere i Posebyen er tydelige på at de ønsker mulighet til å parkere i rimelig nærheten til boligen sin. Ved å se antallet gitt parkeringstillatelser (bosoneparkering) i sammenheng med antallet parkeringsplasser som fjernes, kan begge disse hensyn ivaretas på en god måte. Dette vil forutsette at nye parkeringstillatelser ikke blir gitt ifm nye boligseksjoner og lignende.

²⁵ <https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/GMw0w4/145-parkeringsplasser-skal-fjernes>

5. Å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende.

Vi har støttet opp om FAU ved Tordenskjolds gate skole og deres arbeid gjennom en årrekke for tryggere skolevei til skolen⁴ samt støtter FAU sitt høringsinnspill, merknader og tiltak ift gatebruksplanen²⁶. Vi er som skolen skuffet over manglende tiltak, og manglende oppfølging av tiltak som er vedtatt²⁷. Og er svært bekymret om tiltak utsettes ytterligere. Vi støtter derfor de tiltak som FAU ber om for å trygge skoleveien for våre barn. Det er her svært viktig å få ned farten på biler i Tordenskjoldsgate, forenkle krysset Holbergsgate-Tordenskjoldsgate, trygge fotgjengerfeltene i Tordenskjoldsgate, og ta hensyn til barnas skolevei ifm sykkelekspressvei i Tordenskjoldsgate. **Posebyen vel støtter forbud mot både innkjøring og utkjøring til Holbergsgate fra Tordenskjoldsgate som anbefalt av FAU ved Todda skole, men ser også behovet for andre tiltak for tilstrekkelig reduksjon av gjennomfartstrafikk gjennom Posebyen. Det er viktig at tiltakene og trafikkbildet ses under ett, når tiltakene utformes.**

Vi ser at elsparkesykler er i ferd med å bli et stort problem i Posebyen og etterlyser tiltak. Det kjøres fort på fortau, og undersøkelsen utført av FAU Todda skole viser at skolebarn er redde for både elsparkesykler og elsykler pga farten.

Våre skolebarn tvinges ofte bort fra fortauene om vinteren pga dårlig brøyting og fare for takras. Da går de i gaten.

I undersøkelsen til FAU Todda skole ser man at barnas valg av skolevei ser ut til å være styrt av hvor de bor ift skolen, omveier for å slå følge med skolekamerater, hvor de opplever at det er trygt å gå (f.eks unngår de enkelte institusjoner med ansamling av folk utenfor), hvor det er spennende å gå, hvor det er brøytet om vinteren og ikke er fare for takras, hvor det ikke er for mange parkerte biler, hvor de ikke kan møte elsparkesykler, hunder eller skumle folk, etc. Flere barn velger forskjellig vei til og fra skolen, om de sykler eller går, om de går alene eller med venner eller foreldre, og om det er sommer eller vinter.

I gatebruksplanen foreslås å anlegge utvidet fortau på nordøstsiden av Holbergsgate helt fra Tollbodgata til Tordenskjolds gate for å tilrettelegge Holbergsgate som skolevei. I undersøkelsen til FAU Todda skole ser man at det primært er i kvartalene nær Tordenskjolds gate at barn benytter Holbergs gate som skolevei, men vi ser også at mange går i de andre gatene i Posebyen, som Elvegata, Kronprinsens gate og Festningsgata.

Vi spør derfor om det lar seg gjøre å definere Holbergsgate som skolevei? Vi spør videre om det å lage bredere fortau helt fra Tollbodgata, kanskje bare vil øke trafiksikkerheten for et begrenset antall av våre barn? Dette tiltaket bør derfor vurderes ift andre tiltak som å redusere den totale biltrafikken og redusere hastigheten på biler og elsykler slik at gatebruken i Posebyen som helhet blir tryggere for alle myke trafikanter.

Det finnes neppe noen bydel i Kristiansand hvor gaterommet benyttes mer av gående voksne og barn enn Posebyen. Hele året observeres det gående i gaten i stedet for på fortauene. Uføre benytter gatene. Turistene går i gatene. Dette kan ha flere årsaker som fremkommelighet på fortauene, men også manglende brøyting eller fare for takras. Kanskje også at i et bomiljø er det behov for uteområder til trygg aktivitet for barn, unge, og voksne. Vi har mangel på lekeplasser og fellesområder i Posebyen. Da er det relevant å spørre seg hvem gaterommet skal tilrettelegges for, er det biltrafikk, kjøreskoler, parkeringsplass, syklist, sparkesykler eller de myke brukerne blant voksne og barn?

²⁶ <https://opengov.360online.com/Cases/KRSANDEBYGG/Case/Details/200334?documentID=1220468>

²⁷ <https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/abEmMa/har-blitt-enige-om-30-sone-men-skiltene-kommer-aldri-opp>

For å skape en trygg skolevei og et trygt bomiljø, uterom for aktiviteter, samt bedre fremkommelighet for gående, uføre og syklende, så må gaterommet tilrettelegges for felles bruk. TØI^{28 29} beskriver ulike virkemidler til trafikkregulering for at ulike brukere tryggere kan bruke samme gaterom – sambruksareal (Shared space). Siden man må erkjenne at folk faktisk går i gatene, ikke på fortauene, så ville dette gjøre felles bruk av gaterommet tryggere for alle trafikanter, og gi et bedre bomiljø, og gi bedre fremkommelighet. Vi støtter forslaget om gatetun i allmenningene og forslag om å prøve ut f.eks. gatetun med mulighet for parkering andre steder som f.eks. i Gyldenløves gate mellom Kronprinsens gate og Elvegata. Der hovedårene for syklister blir, dvs Rådhusgata, Elvegata og Tordenskjoldsgate, er det også fornuftig at syklistene blir bortvist fra fortauet.

I 2022 fikk kommunen en egen forskrift for utleie av sparkesykler på offentlig grunn. Dette har ført til at det er påbudt parkering på anviste steder. Dette gjelder ikke for deler av Posebyen. Vi opplever at brukere av elsparkesykkel kjører inn i Posebyen hvor det ikke er restriksjoner, parkerer elsparkesykkelen og går tilbake til deres sluttdestinasjon som ofte befinner seg innenfor restriksjonsområdet. Dette gjør at vi får en unaturlig opphoping av elsparkesykler i Posebyen. Brukere av elsparkesykler tenker ikke alltid på fremkommelighet for andre og vi opplever at elsparkesyklene skaper et problem for fri ferdsel.

Ved utforming av ny gatebruksplan er det derfor ønskelig med påbudt elsparkesykkel parkering på anviste steder i Kvadraturen inklusive hele Posebyen. Det bør derfor sette av parkeringssoner for elsparkesykler i gatebruksplanen.

Vi ser at en endret forskrift for elsparkesykler i Kristiansand har høringsfrist 20. november 2023³⁰. Våre merknader vil også gjelde denne forskriften.

Oppsummering

Det er mye bra i den foreslåtte gatebruksplanen, men den har også flere mangler. Våre merknader går også på å presisere hva vi anser er viktig ut fra Posebyen vel sitt perspektiv på vegne av beboerne i Posebyen.

For å oppnå en helhetlig plan for Posebyen må gatebruksplanen ses i sammenheng med løsninger for fremmedparkering, gjennomfartstrafikk, sikker skolevei, bomiljø, bruk av gaterom, bosoneparkering, m.m. Videre savnes at gjeldende reguleringsplaner har forrang. Intensjonen med vedtaket i 2017 var å sikre samarbeid med interessegrupper i Posebyen og en helhetlig plan, Dette synes vi ikke har vært så vellykket som ønskelig, derfor er det viktig at høringsprosessen og den politiske behandlingen retter opp i dette.

Vi berømmer at det er utført et omfattende arbeid bak den foreslåtte gatebruksplanen. Men vi savner mer visjon, helhet og samsvar mellom det faktiske forslaget og det som angis som *Formålet med gatebruksplan for Posebyen*, nemlig å utvikle gaterommet til å ivareta og forbedre bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier, og bedre trafiksikkerheten i området. Dette har vi prøvd å få frem i dette notatet uten å gå i for mye detalj.

²⁸ <https://www.tshandbok.no/innhold/del-2/3-trafikkregulering/>

²⁹ <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/>

³⁰ <https://www.kristiansand.kommune.no/elsparkesykler>

Posebyen vel ble i sin tid oppnevnt som ressursgruppe i prosjektdirektivet for utarbeidelse av ny gatebruksplan for Posebyen. Vi gleder oss derfor til å følge opp den videre prosessen rundt høringsinnspillene og den politiske behandlingen i utvalg og Bystyret.

Med hilsen
Posebyen vel