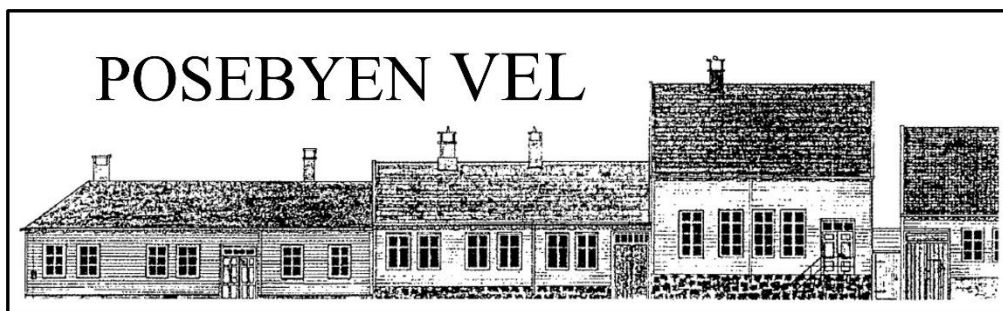


4. juni 2024



Gatebruksplan for Posebyen kommer nå til politisk behandling. Posebyen Vel skal ivareta beboernes interesser. Våre merknader fokuserer på 5 prinsipielle forhold:

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

Bystyret bestilte i 2017 et Temakart Gatebruk til å inngå i Kommunedelplanen, og underordnes gjeldende reguleringsplaner. Det er derfor viktig å beholde bestemmelsene om gaterommet i RP572 («Posebyplanen») som Bystyret vedtok i 1990. Vi ber om at dette videreføres i Gatebruksplanen, selv om den er foreslått som ny reguleringsplan.

Bystyret har bestemt at Posebyen skal være et bo-område, dvs annen bruk bør verken være til ulempe heller særlig trafikkskapende. Vi mener at gatebruk og bebyggelse sammen må skape et stabilt, levende og mangfoldig bomiljø for barnefamilier i samsvar med resultater fra nyere forskning og FNs bærekraftsmål. Vi ber om at dette perspektivet styrer de politiske prioriteringene.

Videre så må det sikres bevaring og styrking av den kulturhistoriske egenarten i Posebyen i harmoni med den nyere. Gaterom, hus og bomiljø må sees i en helhet, slik at vi tar vare på og utvikler identiteten, ikke minst som gamleby. Vi bør ikke standardisere gaterommet i Posebyen med resten av Kvadraturen.

Det finnes ikke penger til å realisere alle tiltakene i Gatebruksplanen. Pga kloakk og søppel støtter vi at Rådhusgata utbedres nå, og beboerne setter pris på at vi fortsatt får kirsebærtrær.

Å gjøre Holbergs gate til skolevei har vi forstått begrunnes i et rekkefølgekrav. FAU på Todda kartla i fjor skoleveien til barna, og fant at de bruker alle gater i Posebyen, ikke primært Holbergs gate. Hvordan få mest mulig trygg skolevei per krone bør derfor vurderes grundig.

Det finnes ingen bydel i Kristiansand hvor folk vandrer mer i gaterommet enn i Posebyen. Vi støtter derfor at allmenningene mot Otra blir gatetun. Vi har dessuten foreslått at andre konkrete gatestumper inngår i en forsøksordning for miljøgater/gatetun for å favorisere de myke trafikantene og bomiljøet. Blir dette vellykket, så bør slike tiltak kunne utvides etter hvert. Vi ber derfor om at slik dynamikk vedtas.

Posebyen plages av mye unødig gjennomkjøring av biler, varebiler og busser. Dette skyldes at fremkommeligheten oppleves bedre enn i Festningsgata. Mye unødig biltrafikk skyldes også leting etter gratis parkeringsplass. Et bo-område burde primært tillate kjøring til eiendommene. Vi foreslår slik skilting ved innkjøring til Posebyen.

4. juni 2024

Vi vil ha redusert gateparkering og unødig letekjøring. Vi ønsker velkommen at det forsvinner 140 parkerte biler i Posebyen for dermed å frigi gaterommet til triveligere og tryggere bruk. Dette forstår vi er tenkt å skje over tid. Imidlertid, man må fokusere på årsakene til parkeringsproblemene og ikke bare på det å fjerne parkering for å få byvekstmidler. Får vi bukt med at Posebyen oppfattes som en gratis parkeringsplass av de som ikke bor der og ikke betaler bosoneavgift, vil mye være løst. Vi ønsker derfor at bosonetiden skal være 24/7, men at avgiftsplassene skal følge samme tider og regler som i resten av Kvadraturen, dvs gratis på kvelden og på helligdager. Gjeldende forskrifter ser vi ikke hindrer dette, men vi må ha skilting av hvilke regler som gjelder. Det bør også vurderes tilbud om bosoneparkering i kommunale parkeringshus.

Vi ønsker å gi alle som bor i Posebyen et trygt bomiljø, et trygt uteområde og en trygg skolevei. Det er vår visjon å se våre barn leke i gata i Posebyen som før i tiden. Vi støtter FAU på Todda sin innsats for å skape en tryggere skolevei. Derfor vil vi ha Holbergs gate stengt for både inn- og utkjøring til Tordenskjolds gate. All kartlegging viser at dette må til fordi gatekryssingen her er altfor komplisert for små barn. Å stenge Holbergs gate helt vil dessuten redusere gjennomkjøringen i Posebyen. Dette kan gjøres på samme enkle måte som i Kronprinsens gate med sнопlass innerst. Vi har målt gatebredden, og det er mer plass til sнопlass i Holbergs gate enn i Kronprinsens gate.

Vi setter pris på at farten nå er redusert fra 50 til 30 km/t i Tordenskjolds gate. Det er bra at det planlegges fotgjengerfelt ved bussholdeplassen ved Abels Hus. Tryggere skolevei betyr også at bruk og parkering av sykler og sparkesykler må følges opp.

Det foreslåtte gatebruksplanen er omfattende, og mange har blitt hørt som er bra. Men vi savner noe mer visjon, dynamikk, helhet og samsvar med det som angis som Formålet med Gatebruksplanen: *Å utvikle gaterommet til å ivareta og forbedre bomiljøet i Posebyen, styrke Posebyens identitet og kulturhistoriske verdier, og bedre trafikkikkerheten i området.* Dette kan ivaretas ved de politiske tilleggsvedtak vi her ber om.

Posebyen Vel

4. juni 2024

Familiefiendtlig vedtak å fjerne parkeringsplasser?

I ordskifte omkring fjerning av parkeringsplasser i bo- og kulturmiljøet Posebyen trekker en gjerne frem at dette vil være til hinder for etablering av flere barnefamilier, som er et uttalt mål. F.eks. i artikkelen i fvn ([31. mai](#)). Men er en prioritering av myke trafikanter, trafiksikkerhet og triveligere byrom til hinder for at flere barnefamilier etablerer seg i Posebyen? Og hva med barnefamiliene som allerede bor i Posebyen? Vil trafiksikkerhet og triveligere byrom ivareta eller hemme barnefamiliene som allerede bor i Posebyen? Begrenser omsorgen for barnefamiliene seg til barnefamilier med bil?

At et bomiljø preget av biltrafikk og bilparkering skal fremme etablering av flere barnefamilier, fremfor en byutvikling i retning av økt trafiksikkerhet og triveligere byrom, er en argumentasjon det er verdt å stille spørsmålstegn ved.

Når alle endringene administrasjonen foreslår i Posebyen er gjennomført, blir det 299 bosoneplasser. I 2023 ble det solgt 293 beboerkort. Utfordringen er med andre ord ikke å få plass til de som bor i Posebyen, unge som gamle, aleneboende eller familier. Ei heller til eksisterende næring, som det er satt av parkeringsplasser til. Utfordringen er utstrakt fremmedparkering, samtidig som parkeringshusene står tomme.

Posebyen består av en demografisk sammensatt gruppe, deriblant mange barnefamilier som ønsker redusert fremmedparkering velkommen. Vi tror ikke at det å forvalte bomiljøet og trehusbebyggelsen Posebyen som Nord-Europas største sammenhengende parkeringsplass er i tråd med tida vi lever i.

Bilen er framkomstmiddelet som bruker mest areal per person, og derfor er personbiler en dårlig bruk av det begrensede arealet man har til rådighet. En byutvikling som legger til rette for et tryggere og grønt bomiljø i Posebyen, vil skape et attraktivt og levende kulturhistorisk miljø å både bo og oppholde seg i, der barn leker ute og eldre kan samles på en benk. Ved å skape hyggelige flerfunksjonelle møteplasser, der mennesker møter hverandre, tar vi ett skritt mot sosialt rettferdig lavutslipp samfunn. Til gode for flere.

Barnefamilier i Posebyen,