

Notat

Konsekvenser for handelen av flytting av busstrasé i Kvadraturen

Kristiansand kommune

Rolv Lea, Kristian O. Årseth

21. september 2020

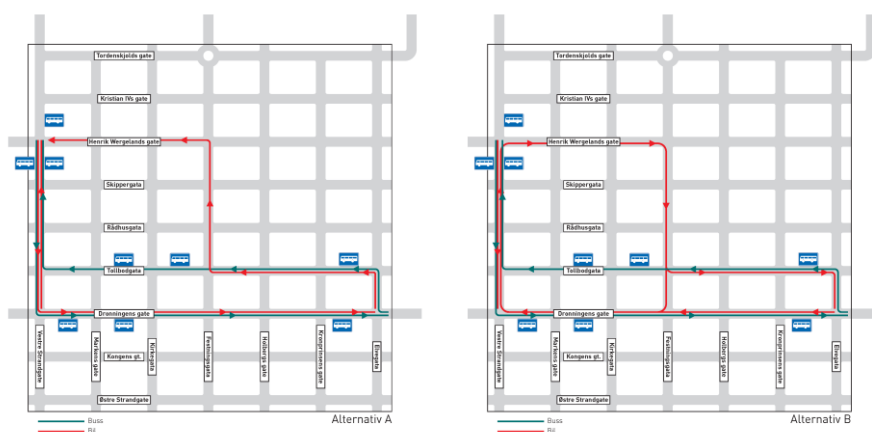
Versjon 2

1	Bakgrunn.....	2
2	Oppdraget	2
3	Dagens bussgater og handlestrøk.....	3
4	Observasjoner fra befaring.....	3
5	Passasjertall og geografisk fordeling av kollektivreisende	7
6	Byutvikling de kommende årene	10
7	Vurderte konsekvenser av flytting av busstraseen	12
8	Mulige tiltak i Dronningens gate og Henrik Wergelands gate	13
9	Tid til nødvendig omstilling	18

1 Bakgrunn

Kristiansand kommune gjennomfører prosjektet «Buss i sentrum» for å få fram beslutningsgrunnlag for å kunne velge fremtidig busstrasé gjennom Kvadraturen. I dag gjenstår to alternativ:

- Som i dag med østgående busser gjennom Henrik Wergelands gate og vestgående gjennom Tollbodgata
- Ny løsning med østgående busser gjennom Dronningens gate og vestgående gjennom Tollbodgata. I figuren under er dette vist i to under-alternativer.



Figur 1 To alternative trafikkløsninger med busstrasé i Dronningens gate.

2 Oppdraget

Oppdraget som er gitt til Civitas og Lala Tøyen er å foreta en enkel handelsanalyse for bussgatene i Kvadraturen, eksisterende (Henrik Wergelands gate og Tollbodgata) og mulig fremtidig trasé (Tollbodgata og Dronningens gate).

Det er i gjennomføringen av oppdraget gjort en befaring i Kvadraturen i perioden 12.-13. august 2020, inkludert et møte og befaring med Kvadraturforeningen og korte intervjuer med tilstedeværende personale i et tilfeldig utvalg av butikker.

Agder kollektivtrafikk har bidratt med passasjerstatistikk for holdeplassene i Kvadraturen for perioden uke 42-48 i 2019.

3 Dagens bussgater og handlestrøk

Henrik Wergelands gate er i dag en enveiskjørt gate og busstrasé for østgående busser. Bussholdeplasser dominerer det visuelle inntrykket av gateløpet på begge sider av Markens gate, langs hele kvartalet fram til krysset med Kirkegata. I tillegg er for tiden (august 2020) dette kvartalet preget av ombygging. Området med butikker er begrenset til mellom Vestre Strandgate og halvveis fram til Kirkegata. Gata er utformet med kjørefelt og kollektivfelt, der bussholdeplasser før Markens er utformet med kantstopp, og busslommer etter, for linjer som i dag regulerer her. Kjørefeltet sørger for at busser og bilister kan kjøre forbi regulerende busser.

Tollbodgata er i dag busstrasé for vestgående busser og er delvis stengt for biltrafikk, både øst for Festningsgata og vest for Kirkegata. Det er holdeplasser ved Kvadraturen videregående skole, på begge sider av krysset med Festningsgata og på begge sider av Markens gate. Gaten framstår som uten byliv. Mellom Markens gate og Vestre Strandgate er det noe detaljhandel og ellers utesteder.

Dronningens gate er i dag kun busstrasé for flybussen. Det er åpent for biltrafikk i begge retninger. Mellom Markens gate og Festningsgata er det handelsvirksomhet på begge sider av gata, med unntak av kvartalet mellom Markens gate og Kirkegata hvor kjøpesenteret Sandens har en helt lukket fasade ut mot Dronningens gate. Her er det innkjøring til varelevering og parkering for kjøpesenteret. Handelsvirksomheten for øvrig utgjøres i betydelig grad av faghandel og nisjebutikker. Byrommet fremstår som forholdsvis trivelig, men med begrenset innslag av fotgjengere.

Sentrumshandelen i Kvadraturen er konsentrert rundt Markens gate. Det er handel også i tverrgatene, men i de fleste tilfellene ikke langt vekk fra Markens. Generelt karakteriseres området sørvest for Festningsgata som handelsdistriktet, mens det i nordøst i mye større grad er boliger og kun spredte butikker.

4 Observasjoner fra befaring

Inntrykket fra befaring er at “indrefiletet” i handelsstrøket i Kvadraturen utgjøres av Markens gate, grovt sett mellom Henrik Wergelands gate og Dronningens gate. Sørøst for Tollbodgata synes det å være færre mennesker. Det samme gjelder Markens gate nordvest for Henrik Wergelands gate. I tverrgatene til Markens gate synes det å være betydelig færre mennesker bare et kvartal fra Markens.

I figuren på neste side er det skissert fotgjengerstrømmer i viktige punkter langs Markens gate, slik disse ble observert. Figuren viser hvordan fordelingen av henholdsvis fotgjengere og avstigende fra østgående (rosa) og vestgående (grønne) busslinjer beveger seg i en klar nordvest/sørøst-akse langs Markens gate.

I Markens nordvestlige ende beveger over halvparten av registrerte fotgjengere seg fra Markens gate og inn på Slottet. Observasjon av folks bevegelsesmønster innenfor inngangen til Slottet viste at det er parkeringshuset som er målpunktet for de aller fleste. Parkeringshuset har 394 innendørs P-plasser .

I krysset Markens gate/Henrik Wergelands gate stopper samtlige busser retning øst på holdeplass enten før eller etter Markens gate. Her er fordelingen av avstigende påfallende, de aller fleste beveger seg sørover inn Markens gate, men noen få fordeler seg til sidegatene og nordover i Markens gate.

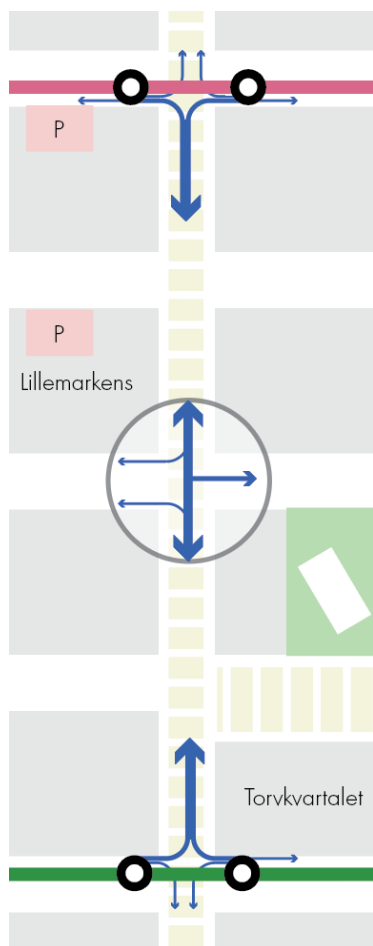
I krysset Gyldenløves gate/Markens gate er det også et tydelig flertall som beveger seg i gågata.

I krysset Tollbodgata/Markens gate stopper samtlige busser retning vest, på holdeplass enten før eller etter Markens gate. Her er fordelingen av avstigende nærmest identisk som østgående holdeplass langs Markens gate, men hovedstrømmen går motsatt vei - avstigende fortsetter i hovedsak nordvestover i Markens gate.

Informasjon som supplerer befaringen

Kvadraturforeningen har i sommer satt i gang digitale registreringer av antallet mobiltelefoner som er til stede og beveger seg gjennom sentrum. Foreløpige resultater viser at den største ansamlingen av mobiltelefoner, det vil si mennesker, er i Markens gate på strekningen Skippergata-Tollbodgata. I Dronningens gate er antallet vesentlig lavere. Lavest er det i Kristian IVs gate. Ut i tverrgatene på begge sider av Markens gate faller ansamlingen av mennesker også fort.

En overordnet beskrivelse av hvordan leieprisene i området er i forhold til hverandre beskriver det samme: Prisnivået følger menneskemengden. Også beskrivelsen av hvilke kvaliteter ved de ulike lokalene som tilbys, som potensielle leietakere er opptatt av, reflekterer det samme.



Figur 2 Den sentrale delen av Markens gate, med observert fotgjengerfordeling fra bussholdeplasser og i kryss.

Oppsummering

Busstraseene i Henrik Wergelands gate og Tollbodgata representerer ytterkantene av det mest attraktive handelsområdet. Virksomheter lokalisert til randsonen har færre gående og syklende.

Utviklingen i nordvest

I 2017 åpnet Torvet parkering med 460 plasser, og med oppganger i rådhuskvartalet, i Wergelandsparken, i biblioteket og inne i Torvkvartalet.

I nordvestre ende av Markens gate lå, fram til sommeren 2020, kjøpesenteret Slottet. I dag er Slottet stengt og de gjenværende virksomhetene består av en blomsterbutikk, en babyutstysbutikk og en veskebutikk.



Figur 3 Torvet parkeringshus med 460 parkeringsplasser har oppgang til flere av de omkringliggende kvartalene.

Henrik Wergelands gate har i øyeblikket til dels tomme butikklokaler øst for Markens på grunn av byggingen av K8 og K14. Her finner vi typisk noen frisører, klesbutikker, sykkelbutikk og optiker. Klesbutikkene som ble spurt mener her at kundene som venter på buss eller som kommer hit med buss er viktige, og de opplever mange impuls kjøp på vei til/fra bussen.

Samtaler med innehavere og –personale i butikker i området mellom Henrik Wergelands gate og Tordenskjolds gate understreker at for disse butikkene er busspassasjerer en viktig del av kundegrunnlaget. I dette området beskrives også kundebortfallet da Slottet ikke lenger var en drager i enden av Markens som markant, og man frykter konsekvensene hvis også busspassasjerene forsvinner.

Man beskriver også at det var en merkbar nedgang i aktiviteten da Torvet parkeringshus åpnet i 2017.

Oppsummert om nordvestre del av Markens gate har utviklingen de senere årene vært at en del potensielle kunder forsvant med åpningen av Torvet parkeringshus, ytterligere potensielle kunder forsvant da Slottet ble lagt ned. I dag synes det som man står igjen med busspassasjerene som den gjenværende kilden til “import” av kjøpekraft, i tillegg til det de lokale beboere og arbeidsplasser representerer. Problemstillingen her knyttet til busstrasé er derfor om flytting av traseen vil ha alvorlige negative konsekvenser for butikkene.

Utviklingen i sørøst

Dronningens gate, som med dagens toveis adkomst for bil er en gate tilrettelagt for mer bilbasert handel, og har i dag gallerier, møbelforretning, klesbutikker og spisesteder. De fleste butikkene har vært etablert her i mange år, men noen er også nyetablerte i Dronningens gate etter blant annet flytting på grunn av bygningsarbeider i Kirkegata eller på grunn av stenging av Slottet. Av de stikkprøvesamtalene som ble gjennomført her under befaringen mente flertallet at deres primære

kunder var de som kunne kjøre til butikken. Bilister som “bare skal” hente mat fra en gatas mange spisesteder er et vanlig syn.

At butikkene her mener de er noe eller svært avhengig av at kundene kan parkere utenfor begrunnes delvis med at kundegruppen er bilbasert, delvis med at varene som selges forutsetter kort vei til et kjøretøy. Noen aktører er svært tydelig på viktigheten av tilgjengelighet med bil. Samtidig er det andre innehavere som i større grad vurderer busspassasjerer som et interessant kundepotensial.

Problemstillingen i Dronningens gate er om busstrasé her vil fortrenge en viktig kundegruppe (bilist-kundene), og om en ny kundegruppe (busspassasjerene) vil kunne erstatte denne.

5 Passasjertall og geografisk fordeling av kollektivreisende

Figuren under viser netto antall passasjerer som er avstigende i Kvadraturen, alle holdeplasser sett under ett. Tallene er levert av Agder kollektivtrafikk og gjelder ukene 42-48 i 2019.

Butikkene i Markens gate har kjernetid kl. 9-18, i sidegatene stort sett kl. 10-17. Torsdag er åpningstiden til kl. 19. Lørdager er åpningstiden kl. 10-16, kjøpesentrene Sandens og Torvkvartalet til kl. 18.

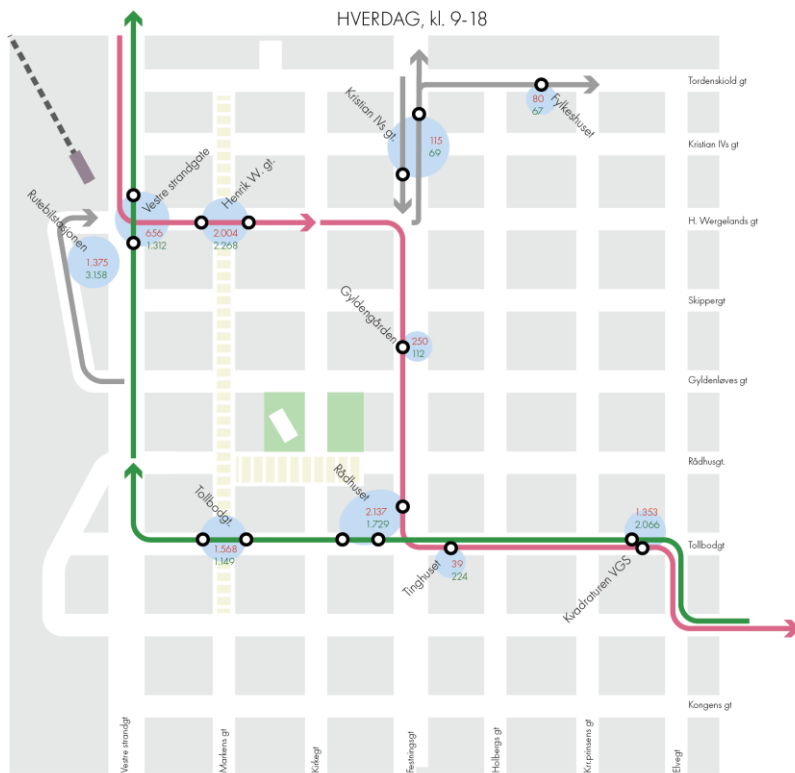
Morgenrushet før butikkenes åpningstid på hverdager kan tolkes som reiser til arbeid og skole. I butikkenes åpningstid vil innkjøpsreiser måtte antas å utgjøre en betydelig andel av passasjerene.



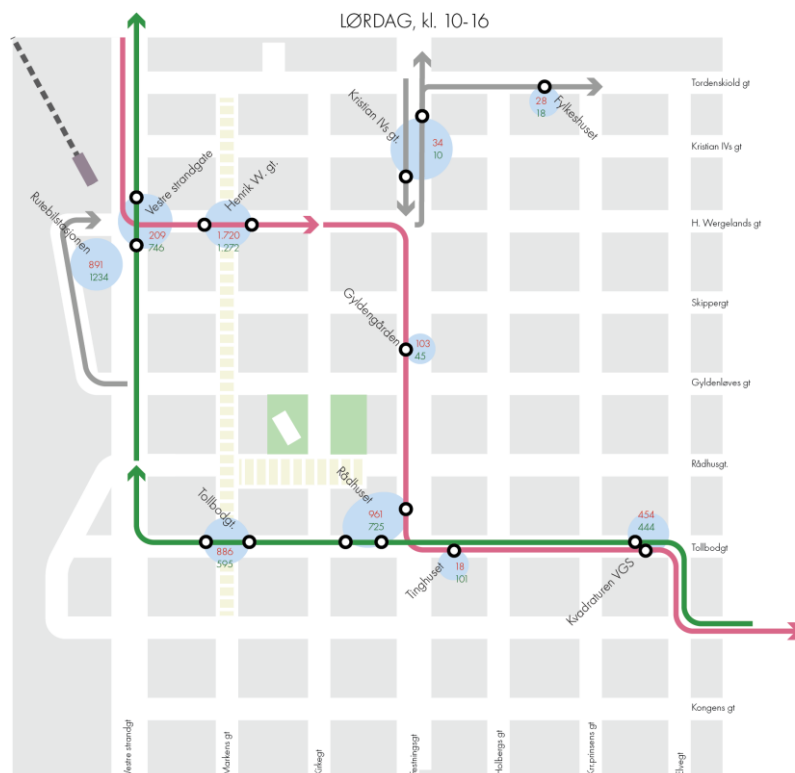
Figur 4 Netto avstigende busspassasjerer i Kvadraturen, alle holdeplasser sett under ett.

Antall av- og påstigende ved bussholdeplassene i kvadraturen gir oss et godt bilde på bruksmønstret av kollektivtrafikken i Kristiansand sentrum. Figurene på neste side viser henholdsvis gjennomsnittlig antall avstigende (røde tall) og påstigende (grønne tall) passasjerer på hver holdeplass i butikkenes åpningstid.

Figurene understreker at bussholdeplassene bidrar til å sende ganske store folkemengder inn i handelsområdet, og fra hver sin side. Tallene inkluderer passasjerer som både går av og på bussen i Kvadraturen. Grovt sett er det i butikktiden på hverdager om lag 3.500 avstigende passasjerer i øvre del av Markens gate (holdeplassene Henrik Wergelands gate og Vestre Strandgate), om lag 4.000 hvis Rutebilstasjonen inkluderes. I nedre del er det om lag 3.600 avstigende. Antallet påstigende er tilsvarende henholdsvis 3.500 (6.600) i øvre del og 2.900 i nedre del. Dette beviser neppe at passasjerene beveger seg gjennom handelsområdet mellom avstigning og påstigning, men det er konsistent med en slik struktur. Og uansett viser tallene at det er betydelige menneskemengder som er i bevegelse i hver ende av Markens gate. Det er rimelig at disse er viktige kunder for handelsstanden.



7
0



Figur 5 Avstigende (røde tall) og påstigende (grønne tall) passasjerer. Gjennomsnitt over uke 42-48 i 2019.

6 Byutvikling de kommende årene

Trender

Kjøpesentre lokalisert utenfor bysentret representerte i sin tid en utvidelse av produktspekteret og tilgjengeligheten for forbrukerne, og hadde i tillegg også andre kvaliteter. Slike sentre tok markedsandeler fra bysentrum, og mindre butikker i byene kjemper fortsatt mot denne konkurransen.

Økende netthandel er en annen grunn til at sentrumsbutikker ofte sliter økonomisk. En overordnet grunn til at netthandel tar markedsandeler er at den representerer en utvidelse av tilbudet til og øker kunnskapsnivået om tilgjengelige produkter hos forbruker, svært likt det kjøpesentrene langt tidligere gjorde. I tillegg kan netthandel ofte tilby lavere priser, selv om mange sikkert er blitt overrasket når frakt, merverdiavgift og tollbehandling kommer på toppen av prisen i nettbutikken. Selv om det for mange er fordeler ved å handle lokalt veier ikke dette totalt sett opp for fordelene ved netthandel. Dermed tar netthandelen markedsandeler fra både sentrumsbutikker og kjøpesentre.

Utviklingen i netthandel i Norge ligger etter utviklingen i for eksempel USA, noe som gir grunn til å anta at netthandelen fortsatt har et stort potensiale for vekst i Norge. I følge fagavisen Ehandel.no skjer nå det meste av vekst i varehandelen i USA og Kina innenfor plattformsselskap som Amazon, og slike selskap omtales som en like stor trussel for detaljhandelen som den mer individuelle netthandelen har vært hittil. Leksen for butikker i Kvadraturen synes derfor å være at det kommer ikke til å bli enklere å drive tradisjonell varehandel. For å opprettholde et bysentrum med byliv og varehandel vil det være nødvendig å «spille på mange strenger», for næringslivet og kommunen.

En trend på et helt annet område er utbredelsen av elektriske sparkesykler som på sensommeren er blitt introdusert i Kristiansand. Disse kan endre publikums bevegelsesmønster ved at rekkevidden «til fots» blir lenger, og det på en mer individuell måte enn med tradisjonell kollektivtransport. Blant annet kan sparkesykkelen tenkes å føre til at Kvadraturens oppland av forbrukere blir større, men også at bussenes stoppmønster i Kvadraturen vil ha mindre betydning for publikumsstrømmene. At en tur med en elektrisk sparkesykkel må betales i tillegg til en bussbillett vil trekke i retning av å legge en demper på at forbrukere kobler sammen de to transportmidlene til en lengre reise.

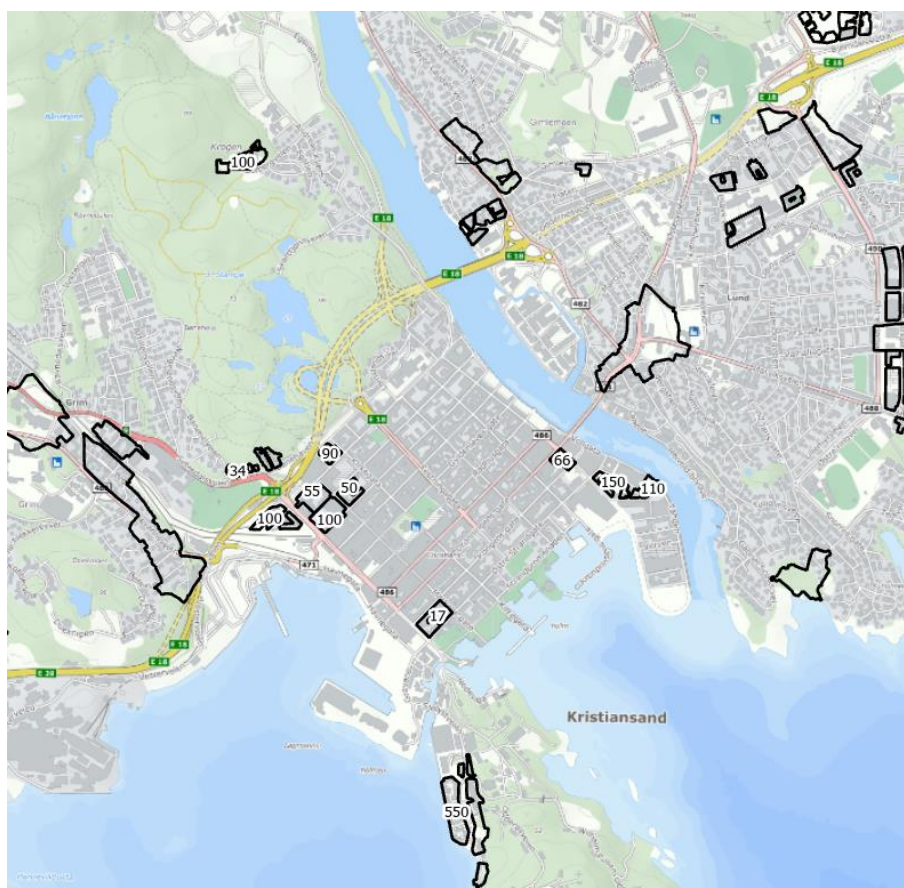
I 2020 er det nødvendig å peke på at den pågående pandemien kan tenkes å snu opp ned på eksisterende trender. Utviklingen hittil er riktignok at pandemien heller fører til mer enn mindre netthandel. Påtvungne eller

frivillige begrensninger på mobilitet, og den inntil nylig ukjente sykdomstrusselen, kan imidlertid tenkes å påvirke folks verdisyn og handleatferd på uventede måter. Sommeren 2020 har sportsbutikker opplevd et betydelig økt salg av friluftslivprodukter, ganske enkelt fordi det ikke har vært mulig å feriere i utlandet. Det er for tidlig å trekke konklusjoner om varighet av slike endringer i handlemønstre.

Nye boliger og arbeidsplasser

I Kvadraturen er det regulert 1422 boliger som vil bli realisert de kommende årene. I nordvest er det i tillegg allerede betydelig byggeaktivitet med Byhaven (152 boenheter), og det er 250 boenheter på Tangen. Ved fylkeshuset er det aktuelt å bygge 600-700 boliger. Til sammen dreier dette seg om inntil om lag 2.500 nye boliger.

Med utgangspunkt i gjennomsnittlig husholdningsstørrelse i Kristiansand kommune i 2020 (2,17 personer pr. husholdning), kan den kommende økningen i antallet bosatte i Kvadraturen anslås til nesten 5.500 personer, herav 3.400 i nordvestre del. Mens bosettingstettheten i Kvadraturen i



Figur 6 Nye boliger i følge utbyggingsprogrammet, juli 2020. Kilde: Kristiansand kommune.

dag er størst i nordøst (Posebyen og sørover), vil den øke betydelig i nordvest og sør for Kvadraturen på Odderøya.

Det ble nylig kjent at Noroff, i følge nettsiden «School of technology and digital media», flytter fra Elvegata 2 til Slottet. Dette representerer 350 studenter fra høsten 2021, med mulighet til økning til 400-500 på sikt. Kvartal 14, i krysset Henrik Wergelands gate og Markens gate, er under ombygging til kontor, handel og annen næringsvirksomhet.

Boliger og arbeidsplasser kan tenkes på som forholdsvis permanent lokalisering av «punkter med kjøpekraft», og som gjennom folks atferdsmønstre og handlevaner har et handelsmessig influensområde. Bussenes holdeplasser er start- eller endepunkt for lignende «strømmer av kjøpekraft» når passasjerene beveger seg gjennom byen. Begge disse kjøpekraft-variablene endres over tid, som følge av trender og av og til mer brå skift («disruptive» hendelser). Midlertidige hendelser som byggearbeid i bygg eller infrastruktur vil i de fleste tilfellene påvirke handelsmønsteret i begrenset grad. Det er derfor de to førstnevnte forholdene som vurderes å være av størst betydning for den geografiske fordelingen av etterspørselen.

7 Vurderte konsekvenser av flytting av busstraseen

Selv om flytting av busstraseen fra Henrik Wergelands gate medfører at bussholdeplassen der forsvinner, innebærer ikke dette nødvendigvis at passasjerstrømmen gjennom området også forsvinner. Dagens passasjerer som går av bussen i Henrik Wergelands gate gjør jo dette fordi det er hensiktsmessig for deres formål med reisen, og det målpunktet de har i dag kan bestå også i framtiden. I så fall vil det være rimelig å anta at en stor andel av disse passasjerene i framtiden vil gå av i Vestre Strandgate og derfra bevege seg gjennom området. Det helt detaljerte bevegelsesmønsteret til disse passasjerene vil kunne bli noe endret, og en viss andel må antas å forsvinne fra området.

Vi vurderer det som svært sannsynlig at flytting av busstraseen fra Henrik Wergelands gate til Dronningens gate isolert sett og over noe tid vil svekke handelen i dette området noe, fordi noe kjøpekraft flyttes ut av området. Grovt sett kan dette sies å være en ikke nærmere bestemt andel av 2.600 passasjerer. På den annen side kan det over tid anslagsvis flytte inn 3.400 mennesker i det samme området. Vi vurderer det slik at disse to bevegelsene – tap av busspassasjerer og tilførsel av bosatte – i stor grad vil oppveie hverandre. Netto endring i kjøpekraft som er til stede, vil derfor ikke nødvendigvis være så stort, og kan øke, men kundesegmentet vil med sannsynlighet bli noe annet, noe som over tid vil kunne føre til en viss vridning av det helt lokale handelstilbudet.

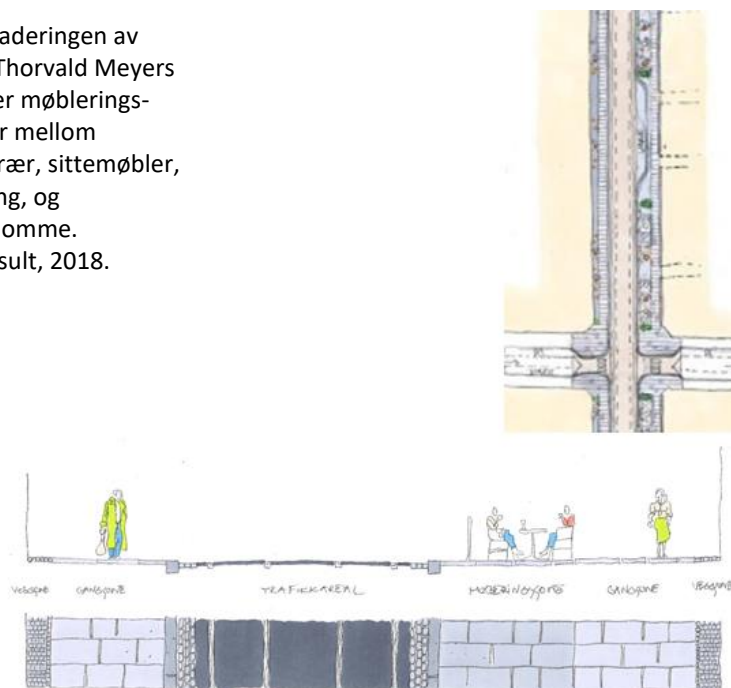
I Dronningens gate vil den tilstedeværende kjøpekraften øke, noe som vil kunne styrke virksomhetene i dette området. Trafikkomleggingen som vil måtte skje, og spesielt (eventuell) fjerning av gateparkering, vil endre inntrykket av gaten, og vil over tid kunne føre til en tilpassing av handelstilbudet til nye rammebetingelser. Det kan ikke unnsås at for en del av virksomhetene i Dronningens gate kan kundenes avhengighet av parkering være høyst reell. For disse virksomhetene kan konsekvensene være store, det vil si at det ikke er usannsynlig at de vil måtte finne andre lokaler. Det er også en risiko for at virksomheter som finner at det ikke er grunnlag for videre drift i Dronningens gate ikke endrer lokalisering, men omgjøres til nettbutikk eller legges ned.

Anleggsperioden for ombygging av Dronningens gate vil også kunne ha betydelige negative konsekvenser for butikkene. Det er sannsynligvis viktig for virksomhetene at denne perioden er så kort som mulig og at det tas nødvendige hensyn til dem.

8 Mulige tiltak i Dronningens gate og Henrik Wergelands gate

Av de to alternative trafikkløsningene i Dronningens gate med buss anser vi alternativet med enveis trafikk som det beste for handelen. Denne løsningen vil kunne gi best plass for fotgjengere og bruk av byrommet for å skape et trivelig miljø, og kan kanskje også gi mulighet for noen få parkeringslommer. Skissen under (figur 7) illustrerer et mulig utformingsprinsipp.

Figur 7 Oppgraderingen av handlegaten Thorvald Meyers gate i Oslo, der møbleringssonen varierer mellom grøntrabatt/trær, sittemøbler, sykkelparkering, og vareleveringslomme. Kilde: Norconsult, 2018.



Utforming av en gate, og hvilke tiltak som kan fremme handel (og byliv), henger naturligvis sammen med hvilke funksjoner som finnes i umiddelbar nærhet, og hvordan publikums bevegelsesmønster er. Noen viktige spørsmål kan være:

- Ligger det viktige funksjoner lenger bort i gata? Kan jeg parkere sykkelen her? Fungerer gata som en del av min gangakse? Målpunktet kan også være bussholdeplassen, naturligvis.
- Opplevs gata som en estetisk god gate å bevege seg gjennom, eller er det finere i nabogata? Er det varierte butikker og fasader, eller lange, monotone fasader?

Det kan vurderes en oppstramming av veigeometri og kryssutforming (smal kjørebane, rause fortau, grønne kvaliteter). Følgende momenter kan vurderes, og er illustrert med de etterfølgende bildene (figur 8-10):



Figur 8 Eksempel fra Rådhusgata i Kristiansand – flotte gatetrær gjør det ekstra fint å gå her om våren!



Figur 9 Eksempel på oppstrammet veigeometri, parkering, møbleringssone og allétrær, Sandefjord

- Bytrær
- Vareleveringslommer, f.eks. opphøyet på nivå med fortau, eller med minimale nivåforskjeller som gjør at vareleveringen oppleves som på fotgjengernes premisser.
- Parkeringsplasser utformet etter samme prinsipp.
- Møbleringssone, gjerne i kombinasjon med bytrær. Sonen kan inneholde sitteplasser, serveringsområde for næringsaktører, plantekasser, sykkelparkering, sykkelluft/-fiks og kombinasjoner av disse.

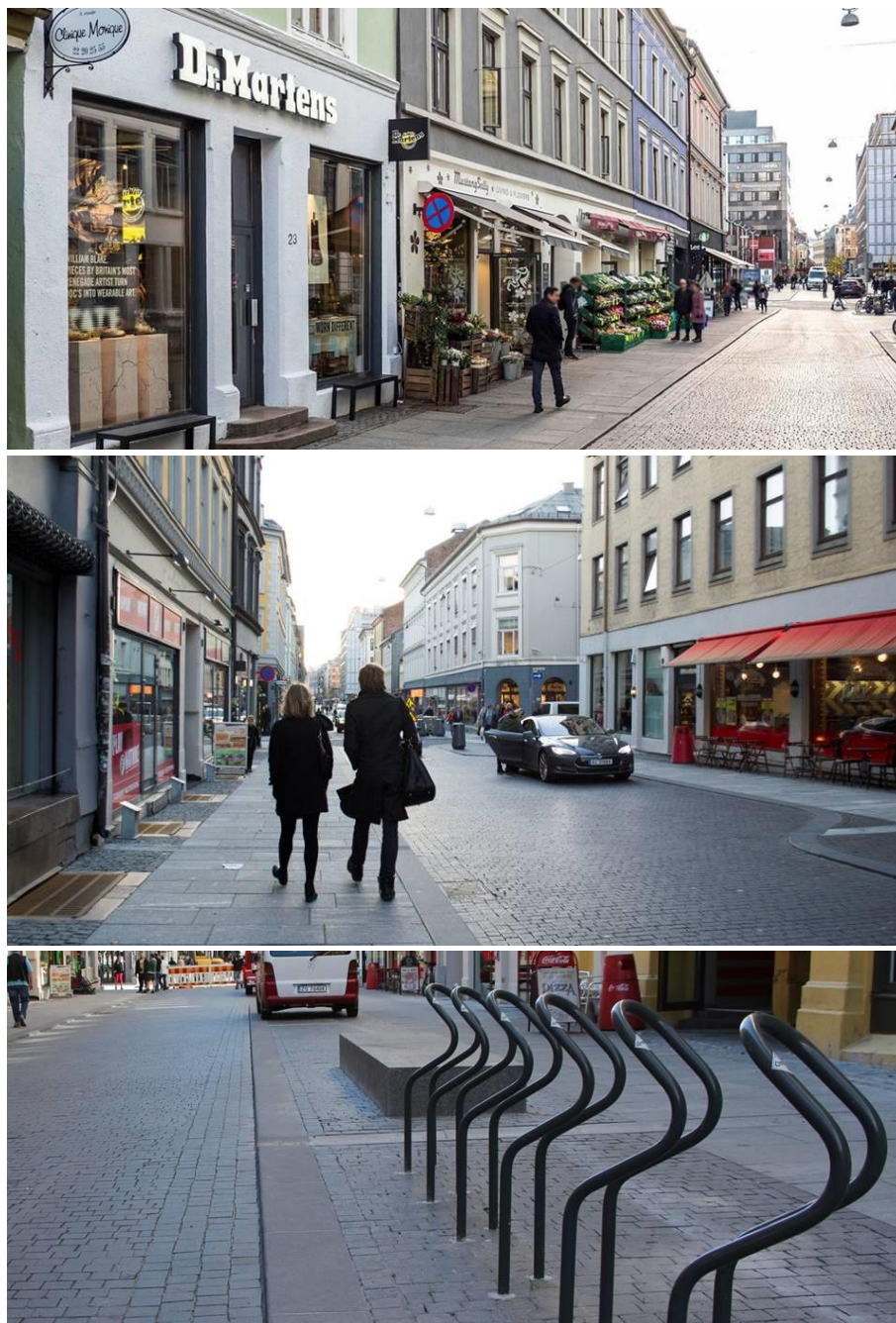
Det er i tillegg andre tiltak som bidrar til byliv gjennom å legge til rette for et større mangfold av handels-, tjeneste-, og kulturopplevelser, i den hensikt å øke etterspørselen etter disse tilbudene.

I planprogrammet for bilfritt byliv i Oslo, fra 2017, er disse konkrete tiltakene for handel nevnt:

- Skape flere og bedre samarbeidsmodeller mellom offentlige og private bylivsaktører.
- Gjøre egnede deler av bygulvet tilgjengelig for næringslivet og andre aktuelle aktører.
- Utvikle prinsipper for miljøvennlig varetransport i sentrum og gode løsninger for vareleveringslommer og -punkter.

- Tilrettelegge for arrangementer og midlertidige aktiviteter, f.eks. med tilkoblingsmuligheter for strøm og VVS.
- Etablere god, tilgjengelig og sikker parkering for sykkel og lastesykkel på steder for handel, tjeneste og kultur.

Konkrete tiltak kan være opprustning av gater og byrom ved å utvide gågatenettet, etablere sambruksarealer, bredere fortau og etablere sykkelanlegg i flere gater.



Figur 10 Eksempel på liten nivåforskjell på fortau, varelevering, sykkelparkering og møbleringssone langs fasade, Oslo

Dronningens gate er i dag utformet med gode materialer, gatetrær, parkeringslommer og varelevering, men gata har i dag en bredde som kunne vært strammet opp. Varelevering og parkering kan gjøres på nivå



med fortau, eller med små nivåforskjeller. Noen prinsipper er illustrert i bildene under.

Henrik Wergelands gate kan også strammes opp, med egne soner for varelevering, møblering og enklere soner for buss som regulerer. Det bør også vurderes om alle bussene som i dag regulerer akkurat her bør gjøre det i fremtiden. Holdeplassen Henrik Wergelandsgate har i dag veldig mange busslommer og har derfor lang utstrekning, utformet med sagtannprinsippet, som under observasjon sjelden var i bruk samtidig.



9 Tid til nødvendig omstilling

Vi oppfatter virksomhetene i nordvest som å være kritisk avhengig av busspassasjerene. Dermed framstår det som risikabelt å skulle endre busstraseen «over natten». Hensyn tatt til nødvendig tilrettelegging i Dronningens gate vil selve traseflytting ligge et stykke fram i tid. Vi vil anbefale at den eventuelle traseflytting sees i sammenheng med ferdigstillelse og innflytting av nye beboere i dette området, slik at økningen nye arbeidsplasser og lokalt bosatte i størst mulig grad kan kompensere for bortfallet av busspassasjerer.

