

Buss i sentrum - Oppsummering av innkomne høringsuttalelser med administrasjonens kommentar

Det er kommet inn 15 høringsuttalelser. Av disse er 3 fra offentlige myndigheter, 3 fra kommunale råd, 7 fra organisasjoner og foreninger, og 2 fra private bedrifter.

Doknr.	Offentlige myndigheter:	Administrasjonens kommentar og konklusjon:
19	<p>Statsforvalteren i Agder: Statsforvalteren er generelt positiv til tiltak som kan bidra til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken i Kvadraturen. Dette vil være i tråd med føringer bl.a. i Regional plan for Kristiansandsregionen 2019-2050, og i Statlige planretningslinjer for bolig- areal- og transportplanlegging, jf. punkt 4.4 om at: «Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen».</p> <p>Vi vil samtidig påpeke at endring av trasé potensielt kan ha påvirkning på støybildet. I rapporten er det kommentert at reduksjon i biltrafikken gjennom byen kan gi redusert støy. Vi kan imidlertid ikke se at det er omtalt hvordan trasévalg og plassering av bussholdeplasser vil påvirke støybildet i de berørte gatene. I COWI rapporten er endret støybilde nevnt som en mulig ulempe ved endret trasé og det er anbefalt å lage en støymodell for valgte alternativ i det videre arbeidet.</p> <p>Vi ber derfor om at mulige støykonsekvenser ved omlegging av kollektivtraséen, vurderes og omtales i rapporten, særlig med hensyn til støyfølsom bebyggelse. Dersom kommunen vurderer at en omlegging ikke vil medføre økt støybelastning i Dronningens gate, og at det ikke er behov for en støyutredning, bør dette også begrunnes.</p>	<p>Administrasjonens kommentar og konklusjon: <u>Kommentar:</u> En støyanalyse basert på dagens situasjon vil være misvisende da flere elementer som påvirker støybildet, vil rekke å endres eller skal videre detaljeres. Støybildet vil påvirkes av flere faktorer: type kjøretøyer, hastighet, trafikkmengde og belegg.</p> <p>Endringer i type kjøretøyer, lavere hastighet, mulig redusert trafikk peker i retning av et lavere støybilde. Erfaring viser at bruk av el-busser medfører reduksjon i svevestøv og støy. Støyreduksjon fra diesel busser til el-busser er tilsvarende opp til 8 dB. Det antas at omlegging av busstraseen vil medføre at trafikkmengden i Dronningensgate vil bli redusert siden den går fra toveis til enveis kjørt. I Tollbodgata kan det antas at trafikken vil øke noe: det er mulig at biltrafikken vil øke, men samtidig vil det være færre busser på strekningen Festningsgata/Elvegata siden motgående busstrafikk flyttes til Dronningens gate. Gateutforming (inkl. belegg) er ikke ferdig detaljert og vil ha en påvirkning på det endelige støybildet.</p> <p>Det vurderes at omlegging av busstrasé inngår som «endring og utbedring av eksisterende anlegg» i støyveilederen T1442/2021. Eventuelle avbøtende tiltak bør da sikres gjennom reguleringsplan.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Støyutredning må foretas i videre detaljplanlegging. Rapporten oppdateres med samme informasjon og kommentar som står herover (se avsnitt 6.4, «Endring i støybildet»).</p>
22	<p>Agder fylkeskommune: Høringsinnspill ble politisk behandlet i samferdselsutvalget den 23. mars, og vedlagt dokument er fylkeskommunen innspill til høringen. Saken har også vært behandlet i fylkeseldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse. Deres innspill følger også saken.</p>	<p><u>Kommentar:</u> Agder fylkeskommune støtter flere av vurderingene som er gjort i rapporten. Det er viktig og nødvendig at trafiksikkerhet bearbeides i detalj og løses på en god måte i hvert enkelt kryss i alternativ 5. Denne føringen må følge prosjektet og videre detaljering i prosjekteringen/utformingen av kollektivgatene.</p>

Hovedutvalg for samferdsel har behandlet saken i møte 23.03.2021 sak 17/21. Fylkesrådmannens forslag ble vedtatt med 7 mot 2 stemmer. FrP og PP fremmet hvert et forslag som falt med 7 stemmer mot 2. Vedtak i hovedutvalget er følgende:

- *Agder fylkeskommune anser det som viktig å styrke kollektivtrafikkens fremkommelighet gjennom Kvadraturen og støtter rapportens anbefaling om omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate (alternativ 5 i rapporten).*
- *Agder fylkeskommune mener at et viktig premiss for å bedre trafiksikkerheten vil være å redusere hastighet i hele Kvadraturen til 30 km/t. Dette vil påvirke trafiksikkerheten for byen i sin helhet, og prioritere de myke trafikanters opplevelse fremfor bilens fremkommelighet.*
- *Agder fylkeskommune vil påpeke at trafiksikkerhetsutfordringene ved gangfeltene i alternativ 5 må fremgå tydelig. Det er nødvendig at prosjektet i det videre arbeidet bearbeider dette temaet i detalj for å løse trafiksikkerheten i kryss på en god måte og hensyntar situasjonen i hvert enkelt kryss og bussens fremkommelighet.*

Fylkeseldrerådet slutter seg enstemmig til fylkesrådmannens innstilling med følgende tilleggspunkt:

- *Det er viktig at alle elementer ved buss i sentrum utformes universelt.*

Råd for personer med funksjonsnedsettelse fattet følgende vedtak enstemmig. Fylkesrådmannens forslag fikk ingen stemmer.

Rådet går inn for å beholde dagens buss trasse (alternativ0).

HW gate er så å sei trinn fri den er mer sentral til for byens borgere som har bruk for servicepunktene f.eks. fysioterapi, lege, tannlege, treningsentre som gir behandling og vanlige treningsentre.

Markensgate fra Slottet til Tollbodgata er oppgradert med varmekabler som brukes om vinteren og er dermed snøfri og tilgjengelig i dette halvåret og.

Dronningensgate (Alternativ 5) er vanskelig å bevege seg i da det er mye trapper som stikker ut.

Servicepunkter som legesenter men det er ikke tilgjengelig.

Alle butikker er utilgjengelige her.

Det vises til svar til *Norges handicap forbund* når det gjelder universell utforming og de momenter som *rådet for personer med funksjonsnedsettelse* påpeker i sitt vedtak.

Konklusjon:

Det foretas ingen endringer i anbefaling eller i rapporten. Det foreslås en ordlyd i vedtaket som skal sikre at trafiksikkerhet løses i det videre arbeid og prosjektering.

	<p><i>Markensgate fra Tollbodgata til Dronningens er uten varmekabler og den er dårlig vedlikeholdt. Ledelinjen slutter bare plutselig. Det er bare 10 EGs buss som skal gå fra Henrik Wergelandsgate. Strekningen fra Dronningensgate til HW gate er langt for personer som har dårlig gangfunksjon for å komme til buss 10 EG eller til servisepunktene. HW gate er og sentralt i forhold til kommunikasjon for buss, båt og tog dette betyr og mye for denne gruppen som har utfordringer med å gå denne avstanden.</i></p>	
18	<p>Statens vegvesen: Statens vegvesener er vegeier for riksvegnettet og er statlig fagmyndighet, med sektoransvar innenfor vegtransport og trafiksikkerhet, herunder også kollektivtrafikk.</p> <p>Alternativet som nå er under vurdering i forhold til dagens løsning vil gi en mer oversiktlig struktur og lette orienteringen for passasjerene. Dette kan da være med på å øke kollektivtrafikkens konkurransekraft, og være med på å oppnå målet om nullvekst i biltrafikken og reduserte klimagassutslipp. Når kollektivtraseene ikke krysser hverandre gir det mulighet for bedre prioritering av bussen, enn ved kryssende ruter.</p> <p>Ved valg av envegsregulerte gater med to felt i samme retning vil utformingen av kryss og forhold til kryssende fotgjengere være utfordrende. Dette må vurderes og beskrives nøyere før gjennomføring. Det samme må gjøres på utforming og møblering av fotgjengerareal, for at gaten skal bli innbydende for publikum.</p> <p>Dronningens gate er omkjøringsveg i de tilfeller at E18 er stengt mellom Bjørndalssletta og Gartnerløkka, dette må det tas hensyn til og vurderes ved ombygging/omlegging av trafikken i sentrum.</p>	<p>Kommentar: Det vises til kommentar og svar angående trafiksikkerhet og utforming av kryss.</p> <p>Gjennomføring er avhengig av finansiering og sammenheng med andre større byutviklings/infrastrukturprosjekter (herunder Gartnerløkka, Vestre Strandgate og Havnegata). Dette beskrives i rapporten med sist tilgjengelig informasjon. Utforming av gata skal sikre at kollektivgatene er innbydende for publikum. Prinsippene er beskrevet i rapporten. Detaljert utforming foretas ved videre prosjektering.</p> <p>Prosjektgruppa har tatt høyde for at Dronningens gate er omkjøringsvei. Hensynet må ivaretas i videre detaljering og prosjektering.</p> <p>Konklusjon: Rapporten oppdateres med sist tilgjengelig informasjon om gjennomføring (se avsnitt 7.2). Detaljert utforming av kollektivgatene med fotgjengerarealer, møblering, løsninger for varelevering, med mer foretas i videre planlegging og prosjektering</p>
Doknr.	Kommunale råd:	Administrasjonens kommentar:
16	<p>Reidar Dahlmann på vegne av rådet for funksjonshemmede: Oppfordrer prosjektet å få en så bred brukervedvirkning som mulig. Er opptatt av at det stilles krav til at det også tas med tilgjengelighet</p>	<p>Kommentar: Tilgjengelighet i kollektivgatene ivaretas i videre prosjektering, der utforming også vil bli detaljert. Prinsippene for gateutforming er omtalt i rapporten. Tilgjengelighet vil forbedres og universell utforming vektlegges ved oppgradering av Dronningensgate.</p>

	<p>til bygg, butikker og offentlige arealer i Dronningensgate som er svært utfordrende i dag, særlig fra Kirkegata til Lundsbroa.</p>	<p>Brukermedvirkning vil da være aktuelt å følge opp i fasen hvor kollektivgatene utformes og prosjekteres i detalj.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling. Rapporten er oppdatert med en presisering om tilgjengelighet på gateplan (trinnfri adgang) (se avsnitt 6.4).</p>
21	<p>Senierrådet: Senierrådet støtter innføring av Alternativ 5. Alternativ 5 er et system for fremtiden, som vil gagne alle passasjerer og trafikanter, og som er bedre egnet enn dagens Alternativ 0.</p> <p>Bussen vil få bedre framkommelighet, noe som vil gi raskere og bedre trafikkflyt for både buss og bil. Både vente- og reiseopplevelse for det stadig økende antall kollektivtrafikanter i årene framover vil bedres ved at alle holdeplassene vil kunne få en bedre utforming enn enkelte har i dag, og av-og påstigning vil gjøres enklere med kantparkering og trinnfri adkomst. Det hadde vært ønskelig om bussruter som går på tvers av Metroaksen, som Egsbussen, også kunne bli tilknyttet traseen for enkelt skifte av buss.</p> <p>For næringslivet kan flere busspassasjerer gi økt handel i Dronningensgate, og med mulighet for korttidsparkering som nevnes i rapporten, kan også bilister enkelt handle her. I Henrik Wergelands gate vil økt tilflytting, som f.eks. I Byhaven, kunne kompensere for kollektivtrafikanter som forsvinner.</p> <p>Fra et seniorperspektiv vil vi understreke viktigheten av en form for kollektivtransport som går forbi eller nær områder der mange eldre bor, som i Kvadraturens sørlige del og i dens randsoner; Østre strandgate, Kanalbyen, Tangen osv. Også i andre deler av Kvadraturen bor det mange eldre, som i Nybyen, Tordenskjoldsgate, Kristian 4.gate og i Posebyen. Mange som bor her, har, og vil fortsatt få, relativt lang vei til bussen. Hverken nåværende eller endret alternativ løser dette. Senierrådet mener det best kan løses ved innføring av en ringbuss eller matebuss som vi ser for oss kan gå kontinuerlig i ring i Kvadraturens randsoner. Det bør anvendes</p>	<p><u>Kommentar:</u> Linje 10 Sykehuset – Kvadraturen (den såkalte 'Egsbussen') er den eneste av busslinjene i sentrum som vil gå «på tvers» av den nye busstrasé. Her er det gode muligheter for å skifte på bussholdeplassen i Vestre Strandgate hvor alle busser kjører. Alternativ 5 gir også bedre mulighet for å skifte mellom regionalbusser med oppstilling på rutebilstasjonen og bybusser i Vestre Strandgate.</p> <p>Minibuss, ringbuss i Kvadraturen og bestillingsbuss er ikke en del av dette prosjektet. Derfor nevnes det bare kort i rapporten (se avsnitt 6.4).</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling. Avsnitt om shuttlebuss og ringbuss i rapporten (se avsnitt 6.4) er oppdatert med den nyeste informasjonen som er tilgjengelig.</p>

	<p>minibusser med lav innstigning, slik at folk med rullator enkelt kan gå av og på, og bussen bør ikke utelukkende ha faste stoppested. En må kunne gå av og på der det passer uten ruteplan. Bestillingstransport er et konsept som er under utprøving i Vågsbygd.</p> <p>Seniorrådet er klar over at ringbuss i utgangspunktet ikke er en del av prosjektet Buss i sentrum. Vi ønsker likevel å ha våre synspunkter med i en uttalelse som følger saken. Buss i sentrum er en ambisiøs tittel på prosjektet. Hvis ideen om ringbuss tas med, i det minste som et kommende delprosjekt, vil navnet Buss i sentrum kunne forsvares og tiljubles.</p>	
25	<p>Studentrådet: Studentrådet har gjort vurderinger på hvilket av de to alternativene som treffer studentene best, og støtter en omlegging til alternativ 5. Begrunnelsen er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klima og miljø: For å få flere studenter til å velge buss som fremkomstmiddel, er tidsaspektet er avgjørende faktor. Studentrådet ser en stor verdi for tid og klimahensyn ved en omlegging. Det er større sannsynlighet for at flere reiser med bussen. • Tilrettelegging for sykkel: Mange studenter bruker sykkel, gange eller buss. Det blir mindre distraksjon i sykkelveien og gangstien ved en omlegging av bussen. Det gir også en fordel for å komme seg raskere frem med sykkel. • Tilgang til nedre del av Kvadraturen: På sommerhalvåret er studentene storforbrukere av bystranda, Odderøya og brygga. Det er også turistene i Kristiansand. Omlegging av bussen gir kortere avstand til disse områdene. • Universell utforming: Ved omlegging er det viktig med tilrettelegging og universell utforming slik at alle brukergrupper får riktig tilpassing. 	<p>Kommentar: Studentrådet støtter anbefalingen i saken. Prosjektgruppa kan kommentere på noen av momentene som løftes i høringsinnspillet.</p> <p>Angående tilrettelegging for sykling og områdene som studentene bruker (bystranda, Odderøya og brygga): det jobbes med å kartlegge løsninger for å kunne innføre en bysykkelordning, og muligheten for å regulere el-sparkesyklene. Dersom en slik bysykkelordning innføres, vil UiA og sentrale punkter i Kvadraturen vurderes som stasjon.</p> <p>Tilgjengelighet og universell utforming vil vektlegges ved oppgradering av Dronningensgate.</p> <p>Konklusjon: Det foretas ingen endringer i anbefaling eller i rapporten.</p>
Doknr.	Organisasjoner og foreninger:	Administrasjonens kommentar:
17	<p>Universell utformingsgruppen i Norges handikapforbund Agder, v/ Astrid Tvedten: Ønsker å beholde dagens busstrasé (alternativ 0). Mange funksjoner som benyttes av personer med funksjonsnedsettelse ligger langs/nær dagens busstrase. Henrik Wergelandsgate er trinnfri og mer sentral for de som bruker servicepunkter som f.eks. fysioterapi,</p>	<p>Kommentarer: Henrik Wergelandsgate vil fremdeles være tilgjengelig, enten fra holdeplass i Vestre Strandgate og holdeplasser i Henrik Wergelandsgate (for busspassasjerer som skifter til/tar Egsbussen).</p>

	<p>lege, tannlege, treningsentre. Henrik Wergelandsgate er sentral for buss, båt og tog.</p> <p>Dronningens gate er vanskelig å bevege seg i pga mye trapper som stikker ut. Servicepunkter som legesenter og butikker er ikke tilgjengelig. Det er ikke varmekabler fra Tollbodgata til Dronningensgate og dårlig vedlikehold. Ledelinjer slutter plutselig. Strekning fra Dronningensgate til Henrik Wergelandsgate er lang for personer med dårlig gangfunksjon.</p>	<p>Tilgjengelighet og universell utforming vil vektlegges ved oppgradering av Dronningensgate. Tidspunkt for oppgradering av Markensgate mellom Tollbodgata og Dronningens gate er ikke fastsatt men ligger inne i ingeniørvesenets planer.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling. Rapporten er oppdatert med en presisering om tilgjengelighet på gateplan (trinnfri adgang) (se avsnitt 6.4). Det foreslås en ordlyd i vedtaket som skal sikre at universell tilgjengelighet i Dronningens gate løses i det videre arbeid.</p>
20	<p>Jürgen Berger på vegne av LUKS: LUKS støtter 0 alternativet og mener at dette er den løsningen som best ivaretar alle parter.</p>	<p><u>Kommentar:</u> LUKS deltok på en befaring i Kvadraturen og har vært med å belyse både utfordringer og muligheter for varelevering i begge alternativene. Det er også avklart i dialog med LUKS at det er viktig at LUKS involveres ved detaljering av løsninger for varelevering i videre planlegging.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling eller i rapporten.</p>
23	<p>Næringsforeningen i Kristiansandsregionen: For konkurransekraften til et samlet næringsliv i regionen, er et godt kollektivtilbud svært viktig. Peker på mål og bakgrunn for saken, og at tiltakene gjennom Kvadraturen ikke isolert løser saken. Det er viktig at bemerkningene om betydningen av etableringer nordvest i Kvadraturen tas med videre.</p> <p>Fremføring av buss i østlig og vestlig retning fra Kvadraturen vil bli avgjørende: ønsket om å reservere Lundsbrua for busser (og utrykningskjøretøy) samt oppruste havnegata og Vestre strandgate i tråd med reguleringen fra 2018. Begge tiltakene forutsetter at Gartnerløkka er slutført: Havnegata og Vestre strandgate bygger på infrastrukturen Gartnerløkka legger opp til, mens stengning av Lundsbrua før byggingen er ferdig, gir unødig press på en stamvei under kritisk byggearbeid. Skal vi sikre god fremkommelighet for næringslivet i perioden, er det altså helt avgjørende at alle tiltak ses under ett.</p>	<p><u>Kommentar:</u> Vedtaket om omlegging av busstrasé vil foreløpig være et prinsippvedtak som må følges opp med detaljplanlegging. Sammenheng med andre tiltak er sikret gjennom samarbeidet i prosjektgruppa mellom fylkeskommunen, kommunen, AKT og SVV.</p> <p>Prosjektet Gartnerløkka – Kolsdalen henger sammen med prosjekt «Havnegata». Disse to prosjektene bør ferdigstilles noenlunde likt i tid for å få den ønskede effekten ved å skille kollektivtrafikk og biltrafikk. Av den grunn er Havnegata, Vestre Strandgate og busstrasé i Dronningens gate høyt prioritert i forslag til portefølje for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen. Endelig portefølje og prioritering blir ferdigstilt etter at regionen har vært i forhandlinger med staten. I tråd med de nye retningslinjene for porteføljestyrt bypakker, er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunene skal bidra med en egenandel på minst 20 % av investeringskostnaden (eks. merverdiavgift) ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei.</p>

	<p>Finansiering av tiltakene blir en nøkkel videre og vedtak for busstrase må få direkte konsekvenser for prioriteringer i byvekstavtalen, slik at finansiering av nødvendige tiltak (inkludert Vestre strandgate og havnegate) er på plass. Finansiering må følge vedtak.</p> <p>Buss er viktig for handel i de øvre delene av Kvadraturen. Timingen er derfor avgjørende, slik også rapporten beskriver. Flere planlagte utbygginger i øvre del må være operative før traseen flyttes. Vedtatt utbedring av Vestre Strandgate vil være viktig for å sikre en god nærhet til bussen for store deler av Markensgate.</p> <p>Vil rette opp en faktafeil: Har ikke vært involvert i sakens avslutning. Møtet det henvises til 27. september 2020 kjenner vi ikke til. 27. september 2020 var en søndag.</p> <p>Vi kan om ønskelig sørge for involvering i det videre arbeid der man får frem synspunkter både knyttet sentrum og behovene man har utenfor for å et busstilbud med god regularitet. Vi har en egen ressursgruppe som jobber med byutvikling og infrastruktur som kan fasilitere møter med næringslivet når det trengs videre i prosessen.</p>	<p>Ny Havnegate vil avlaste Vestre Strandgate og dermed bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten, samt bedre forholdene for gående og syklende og byutvikling i Vestre havn. Mye av biltrafikken i Vestre Strandgate skal overføres til Ny havnegate, som blir hovedadkomst til Kvadraturen fra byens vestsida. Ved å overføre biltrafikken til ny havnegate, vil Vestre Strandgate bli bedre egnet som kollektivgate. Havnegata skal også gi effektiv adkomst til containerhavna for næringstrafikken, samtidig som den sikrer gode atkomstforhold til indre deler av sentrum for biltrafikk og ivaretar myke trafikanter. Omlegging av busstraséen fra Henrik Wergelandsgate til Dronningens gate for østgående trafikk, vil sammen med nye løsninger for Gartnerløkka, Vestre Strandgate og ny Havnegate gi et mer oversiktlig kjøremønster.</p> <p>Møte mellom kommunens prosjektleder, daglig leder av Kvadraturforeningen, representant fra gårdeierforeningen og representant fra næringsforeningen var berammet den 27.9.19. Representant fra næringsforeningen meldte frafall. Feil rettes opp i rapport.</p> <p>Fasilitering med næringslivet i det videre arbeid vil være aktuelt i videre detaljeringsfase.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Rapporten oppdateres med ytterligere informasjon om finansiering og gjennomføring, som er gitt i kommentaren herover (se avsnitt 7.2). Feil er rettet opp.</p>
24	<p>Kvadraturen gårdeierforeningen AS og Kvadraturforeningen: Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen representerer 40 gårdeiere og 250 virksomheter innen handel, servering, opplevelser, tjenesteyting og service i Kristiansand sentrum.</p> <p>Fremtidig busstrase gjennom sentrum er mer enn en sak om fremkommelighet for bussen. Busstrasé er en viktig del av strukturen i bysentrum. En flytting av traseen har stor betydning og konsekvenser for næringslivet i sentrum. Fremtidig busstrasé gjennom sentrum må vurderes ut fra mer enn kriterier for</p>	<p><u>Kommentar:</u> Prosjektet <i>Buss i sentrum</i> har betydning for oppfølging av målene om nullvekst i personbiltrafikken og lavutslippssamfunn. Det følger også opp mål om hinderfri fremføring på hovedveien for metrolinjene på strekningen Hannevika - Rona innen 2030. Kollektivtransportens fremkommelighet er avhengig av flere infrastrukturtiltak (se Kollektivkonsept 2030). Samtidig påvirkes bussens fremkommelighet og attraktivitet også av utforming av kollektivgatene, smarte billettløsninger, gode forhold for andre trafikanter og effektiv bylogistikk, alt dette påvirker fremkommeligheten og tilgjengeligheten. Det er derfor ikke mulig å gi noen enkle tall for å sammenligne hastighet og busskunder i de ulike alternativene.</p>

trafikkavvikling og fremkommelighet for bussen. **Busstrase er et viktig strategisk virkemiddel for planlegging av ønsket fremtidig utvikling i sentrum. Dette gjelder tilgjengelighet og fremkommelighet, men også tilførsel av kunder.**

I arbeidet som er gjort så langt har man fra administrasjonens side konsentrert seg om vurdering Dronningensgate som aktuell ny trasé. I januar 2020 adresserte Gårdeierforeningen og Kvadraturforeningen nødvendigheten av en grundig vurdering og analyse av konsekvenser for næringslivet og strukturen i sentrum i forhold til de traseer som vurderes. Her oppfattet vi at politikerne så viktigheten av dette, og det ble fattet vedtak om at man skulle følge opp saken. Dessverre ble munnet dette ut i en svært avgrenset analyse som er oppsummert i et «notat».

Etter vår vurdering gir dette notatet et ufullstendig og svakt grunnlag for å konkludere med flytting av busstrasé fra Henrik Wergelandsgate til Dronningensgate ikke vil påvirke næringslivet og strukturen i bysentrum i vesentlig grad.

Strukturen i bysentrum er sårbar. Markensgate er byens viktigste handlegate, og gateløpet er sentral drivkraft i bylivet i Kvadraturen. Opprettholdelse og videreutvikling av Markensgate som byens hovedhandlegate er kritisk faktor for hvordan utviklingen av øvrige gateløp i City-delen av Kvadraturen forløper seg. Vi har over flere år hatt en negativ utvikling i handelsliv og utadrettet virksomhet i nordvestre del av Kvadraturen, inkludert øvre del av Markensgate. Dette er en utvikling som byens næringsdrivende nå legger ned betydelig innsats i for å snu. Det er iverksatt flere store prosjekt og investeringer med formål å revitalisere nordvestre del av Kvadraturen. Gårdeierforeningen får klare tilbakemeldinger fra sine medlemmer om at man er avhengig av en totalitet for å snu utviklingen. Skal man lykkes med å skape et levende byliv med variert utadrettet virksomhet i første etasje må man ha tilfang av brukere/kundetilstrømmning via boliger, kontorer og busstrasé. Fremlagt plan tar bussen bort fra et område hvor det etableres betydelig med nye arbeidsplasser og boliger.

Ønsker svar på følgende:

- **Savner tydelige måltall og effekter** av omleggingen: Hvor mye raskere vil bussen komme gjennom sentrum, og hvor mange flere

Rapporten viser til konkret eksempel der forsinkelser på M1-linjen påvirker hele bussruten. En annen måte å synliggjøre viktigheten av god fremkommelighet på, er å sammenligne vanlig kjøretid med kjøretid i rushtiden. På strekningen Rona – Hannevika er kjøretiden nær 50% lengre i rushtidene. Analyse av kjøretider peker på hvor de største forsinkelser skjer på ruta, og det er disse som søkes forbedret gjennom en omlegging av busstraséen.

Når det gjelder **finansiering** av omleggingen vises det til svar til høringsuttalelsen fra næringsforeningen.

Omlegging av busstraséen skal finansiere **oppgradering** av Dronningens gate og Henrik Wergelandsgate. Revitalisering og utvikling av utadrettet virksomhet på gateplan i nordvestre del av Kvadraturen vil skje - og skjer allerede - gjennom planprosesser og transformasjon. Det vises til kap. 6.4 i rapporten.

Holdeplass ved Vestre strandgate vil sikre nærhet til kollektivtrasé for nordvestre del av Kvadraturen. Oppgradering av Vestre strandgate med Havnegate og Gartnerløkka – hele utviklingen som skjer i dette område – vil bidra til å redusere barriere mellom togstasjon og rutebilstasjonen på den ene siden, og byen på den andre.

Vurdering av oppgradering av Henrik Wergelandsgate ble foretatt gjennom et grundig arbeid i 2013. Oppgradering er foretatt i nye illustrasjoner der mindre justeringer foreslås med bl.a. smalere kjørefeltsbredde. Oppgradering av Henrik Wergelandsgate løser ikke utfordringene i dagens busstrasé da hovedutfordringen ikke ligger i gatas utforming. I arbeidet med handelsanalysen har Civitas gjennomført enkle intervju/samtaler med næringsdrivende i både Henrik Wergelandsgate og Dronningens gate. En videre involvering av næringsdrivende vil være aktuell i videre detaljering og prosjektering.

Forslag om å se på andre bussruter som kan legges til Henrik Wergelandsgate vil direkte svekke de fremkommelighetsforbedringene som alternativ 5 har som hensikt.

passasjerer vil komme til å velge bussen som følge av dette? Hvilke andre virkemidler er man avhengige av for nå måltall? Er flytting av busstraseen eneste virkemiddel som er avgjørende for å nå mål? Med kostnadene og inngripen som prosjektet representerer, er det en forventning om kritisk forbedring i forhold til dagens situasjon.

- **Savner finansiering og fremdriftsplan:** Politikerne kan ikke fatte vedtak om flytting av busstrasé uten at det foreligger en godkjent plan for finansiering og fremdrift. Vi frykter at man får et vedtak på flytting av busstrasé som ikke følges opp med finansiering og gjennomføring. Det vil i så fall få kritiske konsekvenser for næringslivet i sentrum: usikkerhet vil påvirke investeringer og etableringer svært negativt. Næringslivet er avhengig av forutsigbarhet og klare rammebetingelser.
- **En flytting av busstrasé kan ikke gjøres uten at man har vedtak om plan og finansiering av tiltak for revitalisering og utvikling av utadrettet virksomhet på gateplan i nordvestre del av Kvadraturen:** Dette inkluderer utvikling av nåværende bussgate i Henrik Wergelandsgate, øvre del av Markens samt kvartalene fra Henrik Wergelandsgate til og med Gyldenløvesgate. En flytting av busstraséen vil bidra ytterligere til å flytte tyngdepunkt i City-delen mot Dronningensgate. Det vil resultere i at kvartaler som i dag er attraktive som følge av eksisterende busstrasé, mister noe av sin attraktivitet.

Vi klarer ikke helt å se hvordan den «nye bydelen» Quadrum skal kobles og integreres med Kvadraturen på en god måte. Det må være enkelt og trafikksikkert å komme over Vestre Strandgate og inn i gatenettet i Kvadraturen. Denne koblingen må også inn som en del av en total plan.

Vi mener det er en mangel med fremlagt forslag at man ikke har involvert næringslivet i Henrik Wergelandsgate og tilhørende kvartaler i prosessen. Vi mener også at det er en mangel at man som del av fremlagt plan ikke har prioritert å utarbeide et oppdatert grunnlag på hvordan Henrik Wergelandsgate kan fungere som busstrase for østgående ruter etter en oppgradering/tilpasning.

Angående sammenheng med Gartnerløkka-prosjektet, vises det til svar til næringsforeningen.

Konklusjon:

Det foretas ingen endringer i anbefaling. Rapporten oppdateres med ytterlig informasjon om fremkommelighet (se avsnitt 6.1), og om finansiering og gjennomføring (se avsnitt 7.2).

	<p>Dersom Henrik Wergelandsgate fungere som en attraktiv sekundær busstrase gjennom byen slik man foreslår i planen, må bro til bussen fra Eg over Otra til Lund realiseres. Vi mener også man bør se på hvilke andre rutetilbud som med fordel kan legges til Henrik Wergelandsgate i ledd av å utvikle dette som en fullverdig sekundær trasé for buss gjennom byen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sentrum er avhengig av Gartnerløkka for at flytting av busstrase skal være realistisk å vurdere gjennomført: Vestre Strandgate og Havnegaten bygger på infrastruktur i Gartnerløkka prosjektet. Så vidt vi kan forstå så vil det ikke være mulig å realisere ny havnegate eller opprusting i Vestre Strandgate før Gartnerløkka er slutført. Finansiering er avgjørende. Flytting av busstrase og tilhørende nødvendige tiltak vi har pekt på her, må få direkte konsekvenser for prioriteringer i byveksttalen. 	
26	<p>Posebyen vel: Har innspill til utførelse ved en omlegging. Holbergs gate, Kronprinsens gate og Elvegata er skolevei for barna som bor i søndre del av Kvadraturen. Det må prioriteres trygge og oversiktlige kryss som bidrar til at barna får en trygg skolevei.</p> <p>I enden av Tollbodgata mot elven er det en park med lekeplass for barn i området som vil forringes av den foreslåtte trafikkomleggingen. Det må gjennomføres tiltak som skjermer området mot trafikk og trafikkstøy, og unngå at barn forviller seg ut i gata.</p> <p>Trafikkomleggingen kan føre til økt trafikklekkasje/ gjennomkjøring i Posebyen. Det bør gjennomføres tiltak for å hindre det. Det bør tilrettelegges for at mange gående og syklende velger en mindre trafikkert gate som Rådhusgaten, og et forslag er å skjerme denne for kryssende biltrafikk.</p>	<p><u>Kommentar:</u> Trygg skolevei er viktig å sikre for barna i Kvadraturen. Trygge og oversiktlige kryss vil inngå i videre detaljering og planlegging.</p> <p>Det pågår en del endringer med nytt parkanlegg. Det er vanskelig å lande nå hva som er nødvendig av tiltak. Det vises til svar til Statsforvalteren i Agder om støybilde og støyberegninger. Eventuelle tiltak for å skjerme områder for trafikk og trafikkstøy vil vurderes i videre planlegging og prosjektering.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling eller rapport.</p>
27	<p>Universitetet i Agder: Det er svært positivt at det arbeides for en kollektivinfrastruktur for økt fremkommelighet og forutsigbarhet og at bussen gis prioritet gjennom Kvadraturen og til UiA. Hyppighet, regularitet og tidsbruk</p>	<p><u>Kommentar:</u> Ønske om medvirkning om bussringen er videreformidlet til AKT. Det er helt naturlig at universitetet konsulteres i denne sammenhengen.</p>

	<p>for kollektivtilbudet er viktig for å stimulere til redusert bilbruk til og fra universitetscampusen. Det er bra at det tas hensyn til gående, syklende og et godt by- og gateliv.</p> <p>UiA tar ikke stilling til løsningen, men oppfatter utredningen av alternativene som tillitsvekkende.</p> <p>Under kapittelet om Byutvikling og gateliv nevnes «indringingen mellom Kvadraturen, Eg, UiA og Lund», uten at dette omtales nærmere. Vi ber om å bli involvert i vurderinger av ulike alternativer for ringtraséen gjennom campus og å bli orientert om status og tidshorisont for realisering av denne nye kollektivsatsingen. Den må være et supplement til hyppige og raske direktebusser mellom UiA og Kvadraturen.</p>	<p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling eller rapport.</p>
28	<p>Studentorganisasjonen i Agder: Studentorganisasjonen i Agder stiller seg bak høringsuttalelsen til studentrådet, og har sendt inn studentrådets uttalelse i vedlegg.</p>	<p><u>Kommentar og konklusjon:</u> Det vises til svar på høringsuttalelsen fra studentrådet.</p>
Doknr.	Privatpersoner og bedrifter:	Administrasjonens kommentar:
15	<p>Bodil Aanundsen på vegne av Prana yoga studio, Dronningensgate 75: Prana yoga studio er en arbeidsplass med 3-400 registrerte kunder. Mange sykler eller tar kollektivtransport. Det er vanskelig med sykkelparkering i nærheten. Støtter flytting av vestgående busser til Dronningensgate på vegen av Prana yoga studio. Vil være en fordel for bedriften å få busstopp i Dronningens gate. Ber om at gate gjøres triveligere og tryggere for myke trafikanter, med bredere fortau og sykkelparkeringsplasser. Håper at det gjennomføres så snart som mulig. Har tidligere henvendt seg til byingeniøren for å be om sykkelparkering i nærheten. Henvendelsen er videresendt Agder fylkeskommune.</p>	<p><u>Kommentar:</u> Utforming av fortauene og plassering av sykkelparkering vil være en naturlig del av videre planlegging og prosjektering. Prinsippene for gateutforming er omtalt i rapporten (se kap. 6.4 og 7.1), og vurderes i tråd med høringsinnspillet. Det påpekes likevel at gjennomføring vil skje overtid, og ikke i nærmeste fremtid.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling eller rapport.</p>
29	<p>Kilden teater og konserthus: Kultursvirksomhetene og boligområdet på Silokaia vil etter hvert få et betydelig volum av besøkende og beboere. Allerede i dag er det ca 200.000 personer som besøker Kilden årlig, og i Kanalbyen bor det ca 450 mennesker. Høsten 2022 åpner Kulturskolen med anslagsvis 1000 elever pluss pårørende på besøk ukentlig og i begynnelsen av</p>	<p><u>Kommentar:</u> Uttalelsen kom etter fastsatt høringsfrist. Frist for denne type saker er ikke definert av lovverk, og uttalelsen er dermed tatt med inn i saken. Uttalelsen støtter opp om administrasjonens anbefaling og tas til orientering.</p>

	<p>januar 2023 åpner Kunstsiloen med et forventet årlig på besøk på 150.000 publikummere.</p> <p>Alle aktørene på Siloakaia er opptatt av at det skal være både lett og miljøvennlig å komme seg til og fra vårt område. Vi støtter på denne bakgrunn forslaget om å flytte bustraseen gjennom Kvadraturen til Tollbodgaten og Dronningensgate. Dersom dette gjøres, vil det bli kortere avstand mellom buss-rutene og Silokaia, noe som gjør at sannsynligheten for at publikum, brukere og beboere hos oss benytter seg av kollektivtransport.</p>	<p>Flere aktører i området inkl. Kilden har tatt initiativ til et fellesprosjekt som skal utrede fremtidsrettede løsninger for kollektiv transport mellom sentrum og Odderøya, Kulturkvartalet og Kanalbyen. Denne får en egen oppfølging.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Det foretas ingen endringer i anbefaling eller rapport.</p>
--	--	--