



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 16/18809-27
Saksbehandler Håkon Håversen

| Utvalg | Møtedato |
|---|------------|
| Eldrerådet | 15.01.2018 |
| Ungdomsrådet | 15.01.2018 |
| Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne | 15.01.2018 |
| Teknisk utvalg | 16.01.2018 |
| Kultur- og miljøutvalget | 17.01.2018 |
| Kommuneplanutvalget | 18.01.2018 |
| Kommunestyret | 29.01.2018 |

Torg og gatebruksplan for Grimstad sentrum

Rådmannens forslag til vedtak

Forslaget til torg- og gatebruksplan legges ut på åpen høring i fire uker fra 1. februar til 1. mars 2018.

Vedlegg

Torg- og gatebruksplan Grimstad 19.12.17

Kart trafikkregulering

Kart kortsiktig løsning

Kart langsiktig løsning

Oversikt over byrommene

AIMSUN Trafikkberegninger for Grimstad Gatebruksplan_sluttrapport.16.11.17

Sammendrag

Forslag til torg- og gatebruksplan er forankret i kommunal planstrategi 2016-19 og prosjektplan for torg- og gatebruksplanen vedtatt 27.02.2017. Planforslaget omhandler forslag til regulering av trafikksystemet i sentrum og de sentrumsnære områdene, med særlig fokus på å bedre forholdene for syklende og gående uten for store ulemper for andre trafikanter og beboere. Envegsreguleringer og sykkelfelt/sykkelgate i Grooseveien, Tønnevoldsgate og Storgaten er blant disse tiltakene.

For torg og byrom i det historiske sentrum foreslås det opprustningstiltak for byløperen gjennom Storgaten, Torvet, Dyviks plass, Bietorvet, Wenzells plass, Viktoriatorvet og plassen foran Storgaten 25, alle disse med tanke på å øke attraktiviteten og styrke bylivet.

Gjennomføring av tiltakene i torg- og gatebruksplanen var opprinnelig basert på bymiljøpakke for Arendal- og Grimstadregionen. Etter Grimstad kommunes vedtak om å si nei til bompenger vil tiltak på fylkesveger måtte tas opp på ordinær måte via fylkeskommunens handlingsplan for fylkesveger, mens tiltak på kommunale plasser og torg må finansieres over kommunens egne budsjetter. Dette innebærer at gjennomføring av tiltak må gjøres over lengre tid, og etter en prioritert rekkefølge.

Forslag til tiltaksliste vil bli utarbeidet til behandlingen i januar. Tiltakslisten vil vise hvilke tiltak som er finansiert gjennom budsjettet for 2018, og hvilke tiltak som kan finansieres gjennom sykkelbymidler og eventuelle andre finansieringskilder.

Selv om ikke torg- og gatebruksplanen er en juridisk bindende plan vil den likevel være et viktig hjelpemiddel for videre utvikling av sentrum. Planen anbefales derfor lagt til grunn for dette.

Fakta

Statens vegvesen har i samarbeid med Grimstad utarbeidet forslag til torg- og gatebruksplan for Grimstad sentrum. Planleggingsarbeidet er forankret i kommunal planstrategi 2016-19 og prosjektplan for torg- og gatebruksplanen vedtatt 27.02.2017.

Torg- og gatebruksplanen er en strategisk temaplan med hensikt å styrke Grimstad bysentrum og legge til rette for en fremtidsrettet utvikling, fastlegge prinsipper for trafikksystem og gatebruk i den enkelte gate, prioritere areal mellom trafikantgruppene og fastlegge hvilke hovedfunksjoner gatene skal ha. Det følger ikke investeringsmidler med torg- og gatebruksplanen. Enkelte tiltak er finansiert gjennom budsjettet for 2018. Dette vil framgå av tiltaksliste som vil bli framlagt til behandlingen. Øvrige tiltak trenger finansiering før de kan realiseres.

Hovedprinsippene i torg- og gatebruksplanen er:

- Et levende bysentrum som innbyr til aktivitet og tilstedeværelse.
- Et godt nettverk som innbyr til gåing og sykling.
- Prioritering av kollektiv som gir flere busspassasjerer.
- Fra gjennomkjøring for biltrafikk til en by for mennesker.

Den geografiske avgrensning defineres til østsiden av fv. 420 fra kryss Hasseldalen, gjennom sentrum og opp til Gooseveien. Videre vestsiden av Gooseveien og Tønnevoldsgate til kryss Storgaten. Avgrensingen fortsetter så nedover Storgaten på nordsiden, over til Levermyr og ned til fv. 420.

Kollektiv og taxi:

Utfordringer for buss er lav frekvens, dårlig framkommelighet i rushtidene, høy tetthet mellom busstoppene som gir mange stopp og lite effektiv reisetid. Mangler busstopp øst i Grimstad sentrum.

Løsninger for buss er å gi bussen prioritet fremfor bil på fv. 420 gjennom sentrum, redusere antall rundkjøringer på fv. 420, tilrettelegge for effektive og nødvendige busstopp, etablere pendellinje og flytte ventetiden fra sentrum til endeholdeplassene. Det foreslås å etablere kantstopp, samt å slå sammen holdeplassene ved rådhuset og kirken til et nytt felles litt lenger opp i bakken der det er flatere. Busslommene på Odden beholdes som i dag, da bussene bruker disse til å regulere i forhold til rutetidene.

Drosjene har i dag fast plass ved Torskeholmen. Plasseringen er noe bortgjemt, og har sine utfordringer på brukervennligheten. Videre opplegg og organisering må drøftes videre med drosjenæringen, og en løsning kan være at det etableres flere mindre holdeplasser fordelt rundt i sentrum.

Gående og byliv:

Utfordringer for gående er at det er trangt og liten plass når en møter andre, det er mange biler tett på de gående, utflytende kryss, dårlig sikt i avkjørsler, biler rygger ut i fortau/gate. Snø, is og grus på fortau og veg. Manglende steder å sette seg for en hvil, manglende skilting og mørke smug, stedvis vanskelig for bevegelseshemmede og synshemmede å komme seg rundt i sentrum.

Foreslåtte løsninger for gående:

- Envegsregulering av Gooseveien, Tønnevoldsgate, Storgaten og Nygaten, dette forenkler trafikkbilde og frigjør areal til syklist og fotgjengere.
- Sykkelfelt og sykkelgate vil få syklist vekk fra fortauet slik at gående får bedre plass.
- Brede fortau i Nygaten.
- Storgaten får et belegg som på en synlig måte adskiller gåsonen og handlesonen.
- Bedre og helhetlig skilting, merking og belysning.
- Økt fokus og oppfølging av kontrakter/entreprenører for å sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold av avkjørsler og fortau.
- Kommunen vurderer behov for flere benker på vegger med mange gående.

- Fjerne lyskrysset over fv. 420 vil bedre fremkommeligheten for gående.

I nedre del av Storgaten og over torvet er det lagt opp til en sambruksgate på vinteren og gågate på sommeren. Gågaten vil bli regulert slik at varelevering og kjøring til eiendommene er tillatt. Planen legger ikke opp til et bilfritt sentrum, men et sentrum der bilene får en mindre dominant rolle for å gi mer rom for menneskene som skal oppholde seg der.

Grimstad er en by som har mange spennende og særpregede smug og bakgater. Det er viktig å ta vare på, belyse og merke snarveger og smug slik at det er trivelig å gå der.

Sykkel:

Utfordringer for syklister er manglende sykkelanlegg, varierende standard og systemskifter på vegsystemet, trange gater med mange biler og gående, få sykkelparkeringer sentralt og ingen mulighet til å låse inn sykkel. Snø, is og grus i vegbanen vinterstid.

Foreslåtte løsninger for sykkel:

- Envegsregulering av sentrale gater inn mot og i sentrum med sykling tillatt mot kjøreretningen.
- Etablere sykkelfelt i Tønnevoldsgate og sykkelgate i Storgaten.
- Etablere sykkelparkeringsplasser på sentrale steder i sentrum.
- Etablere sykkelparkering med mulighet for å låse inn sykkel i Arresten p-hus.
- Økt fokus og oppfølging av kontrakter med entreprenører for å sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold av sykkelanlegg.

Sykkelgate er en løsning hvor en tilrettelegger for sykling i gaten, mens gående går på fortauet. Så lenge gata er envegsregulert er det tillatt for bilene å kjøre på samme kjørebane som syklende. Denne løsningen prøves nå ut i Norge, og det forventes at vegdirektoratet i løpet av relativt kort tid vil godkjenne slike løsninger.

For fv. 420 gjennom sentrum er det per i dag for mye uklarhet og usikkerhet til at gatebruksplanen kan anbefale en sykkeløsning. Dette må modnes og diskuteres videre. Spesielt vil ny E18, som sannsynligvis vil gi mindre trafikk langs fv. 420, påvirke valg av tiltak.

Det foreslås flere små parkeringsplasser for sykkel i sentrumsgatene framfor få og store. Plassene må ha stativer hvor det er enkelt å få låst fast ramma. Videre bør det legges opp til flere enkle anlegg utenfor butikker, og arbeidsplasser bør etablere god sykkelparkering til sine ansatte.

Handel og attraktivitet:

Utfordringene for handel og attraktivitet er at det er til tider få mennesker i sentrum. Det er mange biler som kjører gjennom sentrum, biler opptar plass på attraktive og sentrale plasser, kjøpesentre og netthandel overtar for handel i sentrum. Det er små butikker og korte åpningstider, og det er utfordring med tilgjengelighet for alle grupper.

Forslag til løsninger for handel og attraktivitet ligger i å utarbeide kommunedelplan for sentrum som bygger opp under prinsipper med å få mer næring og boliger inn i sentrum. Videre opparbeide grønne møteplasser som innbyr til menneskelig aktivitet og kontakt, skilte, merke og belyse sentrums gater, torg snarveger og smug bedre. Kampanjer, festivaler og tilbud som tiltrekker folk til sentrum, gjennomtenkt materialbruk som sikrer tilgjengelighet for alle.

Lyskrysset over fv. 420 foreslås fjernet for å binde øvre og nedre del av sentrum bedre sammen.

Torg og byrom:

Utfordringer for torg og byrom er parkerte biler, biltrafikk gjennom sentrum, mange av torgene innbyr ikke til aktivitet og ønske om å oppholde seg der, det er stor forskjell på sommer og vinter, og det er varierende materialbruk og mange midlertidige anlegg.

For å bedre på dette foreslås følgende tiltak:

- Torvet utformes som et sted for opphold og lek.
- Dyviks plass utformes som en staudehage med benker.
- Wenzells plass utformes som en frukthage med kafébord.

- Gågaten med de tilhørende byrommene Bietorvet, Viktoriatorvet og plassen foran Storgaten 25 utformes med møbleringssone langs fasadene for plassering av cafebord, skilt og ulike objekter.

Forslag til form og design av disse og flere plasser er beskrevet i torg- og gatebruksplanen. Gatene og smugene mellom byrommene foreslås belyst for å øke attraktiviteten og gjøre dem mer tilgjengelige. Hele torvet gjøres om til gågate om sommeren.

Form og design for byrommene i torg- og gatebruksplanen:

Forslag til form og design er beskrevet i torg- og gatebruksplanen. Byrom- og formingsveileder for sjønære områder i Grimstad vedtatt i kommunestyret 23.05.2016 vil i stor grad også være gjeldene for byrommene i torg og gatebruksplanen.

Byløperen trekkes i torg- og gatebruksplanen over fv. 420, inn i det historiske sentrum, videre gjennom gågaten og helt opp til trappen ved kulturhuset.

Det legges stor vekt på å skape gode og varierte plasser for opphold i det historiske sentrum. Sosiale byrom krever gode og ulike sittemuligheter som plasseres på en måte som inviterer til sosiale møter der menneskene er i fokus.

Også vegetasjon er et viktig element i byrommene. Mens det for Byhaven satses på roser foreslås det for en satsning på stauder i det historiske sentrum, noe som kan gi blomstring fra snøen forsvinner om våren til julegrana tennes i desember.

Veger og gater:

Utfordringer for trafikksikkerhet er at det er trangt og liten plass når en møter andre, det er mange biler tett på de gående og syklende, det er utflytende kryss, dårlig sikt i avkjørsler, biler som rygger ut i fortau/gate, og det er knapphet på arealer.

Tiltak som foreslås er envegsregulering av Storgaten, Nygaten, Tønnevoldsgate og Grooseveien, etablering av sykkelfelt, sykkelgate og bredere fortau, øke fokuset på og oppfølging av kontrakter med entreprenører for å sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold, begrense gjennomkjøringen over torvet, og begrense gjennomkjøringen på fv. 420 når ny E18 er etablert.

Envegsreguleringen foreslås for å redusere mengden biler som kjører gjennom sentrum og for å frigjøre areal til nytte for gående og syklende. I Storgaten er det ca. 1000 biler som passerer i døgnet. Tellingene viser at det i perioden fra kl. 08-10 er nesten 200 biler som kun kjører gjennom uten å stoppe i selve sentrum. Samtidig er det mellom kl. 07 – 09 nesten 350 gående og rundt 80 syklende i Storgaten. Mange av de gående og syklende er barn og unge som skal til Jappa skole, Frivoll skole og Grimstad ungdomsskole.

Grooseveien og Tønnevoldsgate foreslås regulert nordover, mens Storgaten foreslås regulert i østgående retning og Nygaten i sørgående retning. Gitt disse reguleringene foreslås Jørgen Bangs gate gjenåpnet for to-veis trafikk, og bommen i Midtskips foreslås fjernes - i første omgang som en forsøksordning.

Fv. 420 har i dag transportfunksjon og fungerer også som omkjøringsveg for E18. Vegen er en barriere mellom sentrum og havneområdene. En del trafikk er kun gjennomkjøring, noe som ønskes begrenset for å knytte byen tettere sammen. I gatebruksplanen er det et langsiktig mål om å redusere gjennomgangstrafikken. Dersom man får til en løsning for ny E18 hvor dagens E18 blir omkjøringsveg åpnes det muligheter for dette.

Parkering:

Grimstad sentrum har mye privat gratis parkering, særlig på Oddensenteret. Det er også mange private parkeringsplasser i gater og byrom, og dette fører til at det er generelt lite belegg i Arresten p-hus. Videre er det normer for minimum antall parkeringsplasser ved utbygging, noe som ytterligere svekker bruken av Arresten og beslaglegger verdifulle byrom som kunne vært utnyttet bedre.

Utbygging av Oddensenteret vil hjelpe på dette, ved at det blir langt færre gratis parkeringsplasser utendørs. Dette vil trolig fremme bruken av Arresten.

Andre tiltak er at parkeringsplasser for forflytningshemmede vurderes fortløpende, og at det bør etableres visningsskilt på fv. 420 som viser antall ledige plasser i Arresten.

Torg- og gatebruksplanen anbefaler også kommunen å jobbe for å få realisert et parkeringshus i Kirkeheia eller Møllerheia. Dette vil gi rom for frikjøp av p-plasser for gårdeiere som vil tilrettelegge for økt bolig og næring i sentrumskjernen. I dette parkeringshuset vil en ha en enkel tilgjengelighet til torvet og østre deler av sentrum. Ved å etablere et p-hus i Kirkeheia/Møllerheia vil en kunne betjene byen fra østsiden og lede biler rett inn i et p-hus. Dette vil særlig kunne bli aktuelt med ny E18 og begrensning av gjennomkjøring på fv. 420.

Samfunnssikkerhet, drift og varelevering:

Utfordringer for samfunnssikkerhet, drift og varelevering er knyttet til trange gater og knapphet på areal, åpne plasser som blir bygd om til boliger, verandaer og terrasser, store lastebiler og utstyr med stor svingradius og stor blindsoner, og gateparkering som er utfordrende for driftsoppgaver som feiing og snørydding, og ikke minst for brannvesenet.

Det er derfor viktig å sikre bredde nok på gatene og å ha egnede steder hvor det er mulig for brannbilen å svinge og å kunne sette opp lift. En må passe på at ikke disse stedene blir gjenbygd. Disse stedene er samtidig attraktive for sentrumsaktivitet, slik at det vil være en arealkonflikt. Når eksempelvis det planlagte nedgravde søppelanlegget ved kulturhuset blir bygd vil en ikke ha plass til å sette opp lift på dette stedet. Denne type konflikter bør unngås ved at en lages gode beredskapsplaner og at de ulike etatene har en god dialog.

Områder og gater i Grimstad sentrum som er svært viktige å holde åpne er plassene foran Storgaten 25 og Skolegaten 6, gågaten, Skolegården, Kirkegaten og Levermyrveien.

Varelevering handler om frakt av varer, utstyr, og avfall innen, til eller gjennom byområdet. Et godt handelstilbud er en viktig attraksjon ved bysentrum og, det er viktig at handel og annet næringsliv kan fungere. Varene må leveres og avfall hentet på best mulig måte. Det er viktig å vurdere dette når det utarbeides areal- og detaljplaner i sentrum for å sikre en effektiv og trafiksikker varelevering.

Kortsiktig løsning (se vedlagt kart):

I forslag til kortsiktig løsning etableres envegsreguleringer og sykkelfelt i Grooseveien og Tønnevoldsgate, envegsreguleringer i Storgaten, over Torvet, Henrik Ibsensgate og i Nygaten, samt nytt fortau i Nygaten, åpning for toveistrafikk nederst i Jørgen Bangs gate, fjerning av bom i Midtskips. Videre fjerning av noen busstopp og etablering av noen nye. I kortsiktig løsning foreslås også fjerning av lyskrysset og etablering av trygt kryssingspunkt her samt opparbeidelse av Torvet.

Langsiktig løsning (se vedlagt kart):

I langsiktig løsning er Grooseveien og Tønnevoldsgate etablert med envegsregulering og tosidig sykkelfelt, Storgaten til Nygaten som envegsregulert gate med sykkelfelt, Nygaten envegsregulert med ensidig fortau, Storgaten gjennom øvre sentrum og over Torvet envegsregulert sambroingsgate – og gågate om sommeren. Det samme gjelder etablering av byløperen opp til kulturhuset og opparbeidelse av byrommene som er beskrevet i torg- og gatebruksplanen.

Fv. 420 tenkes brukt som hoved kollektivgate med sterkt begrenset biltrafikk mellom Storgaten og Voss gate, og det tenkes etablert parkeringshus i fjell i Kirkeheia/Mølleheia.

Gjennomføring og oppfølging:

Torg- og gatebruksplanen er en prinsipplan som peker på tiltak som vil kunne bidra til at Grimstad kan nå sine mål. Planen er ikke juridisk bindende og det følger ingen konkrete midler med til gjennomføring av de ulike tiltakene som er beskrevet i planen.

Det er naturlig at tiltak som krever en arealregulering tas med og vurderes nærmere i kommunedelplan for sentrum. Arealutvikling er et viktig virkemiddel for å påvirke fremtidens transportmønster og styrke et levende sentrum.

Vurderinger:

Et levende bysentrum krever både at det er en grunn til å være der, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Et bysentrum skal by på opplevelse, mangfold og utfoldelse. Her skal mange mennesker bo, jobbe, handle og leve. Et attraktivt bysentrum må derfor ha boliger, arbeidsplasser, handel, service, rekreasjon, som tilrettelegger for et yrende menneskeliv. Torg- og gatebruksplanen synliggjør en rekke gode tiltak for å heve kvalitetene ved gater og torg i sentrum som vil gjøre dem mer attraktive og forhåpentligvis trekke flere til byen både til hverdags og til fest.

Et levende bysentrum gjør byen verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» sentrum. Transportbehovet i byen må dekkes, og for at dette ikke skal komme i for stor konflikt med trivsel bør transportbehovet i størst mulig grad dekkes uten bruk av privatbil, men heller ved å tilrettelegge for at folk kan gå og sykle. De foreslåtte tiltakene med sykkelfelt i Grooseveien og Tønnevoldsgate, sambruksgate, sykkelgate og gågater i sentrum bygger opp under dette. Erfaringer fra testperioder i Grimstad viser også at slike tiltak har positiv virkning på handel i sentrum. Etableringen av byløperen videre opp gjennom gågaten og opp til kulturhuset, vil tilrettelegge for en «handelszone» mellom butikklokalene og selve byløperen. Dette vurderes som et viktig handelsfremmende tiltak.

De foreslåtte envegsreguleringene er nødvendige for å kunne få til gode sykkelfelt i begge retninger i Grooseveien og Tønnevoldsgate uten arealinngrep utenfor dagens vei. Dagens system med toveis trafikk innebærer at bilene må bruke sykkelfeltene for å kunne møtes, noe som reduserer sikkerheten for sykklistene betydelig. Trafikkanalysen som Statens vegvesen har gjennomført viser at det endrede kjøremønsteret medfører kun små endringer i trafikkvolum og forsinkelser i området.

Åpning for toveis trafikk i Jørgen Bangs gate og fjerning av bommen i Midtskips har vært etterspurt lokalt. Trafikkanalysen viser bare små utslag som følge av disse tiltakene, som derfor foreslås gjennomført.

Gjennomføring av tiltak både på kommunale veier og på fylkesveger var opprinnelig basert på bymiljøpakke for Arendal- og Grimstadregionen. Etter Grimstad kommunes vedtak om å si nei til bompenger vil tiltak på fylkesveger tas opp på ordinær måte via fylkeskommunens handlingsplan for fylkesveger, mens tiltak på kommunale plasser og torg må finansieres over kommunens egne budsjetter. Dette innebærer at gjennomføring av tiltak må gjøres over lengre tid, og etter en prioritert rekkefølge.

Forslag til tiltaksliste vil bli utarbeidet til behandlingen i januar. Tiltakslisten vil vise hvilke tiltak som er finansiert gjennom budsjettet for 2018, og hvilke tiltak som kan finansieres gjennom sykkelbymidler og eventuelle andre finansieringskilder.

Selv om ikke torg- og gatebruksplanen er en juridisk bindende plan vil den likevel være et viktig hjelpemiddel for videre utvikling av sentrum. Planen anbefales derfor lagt til grunn for dette.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at torg- og gatebruksplanen legges ut på åpen høring i perioden 1. februar til 1. mars 2018.