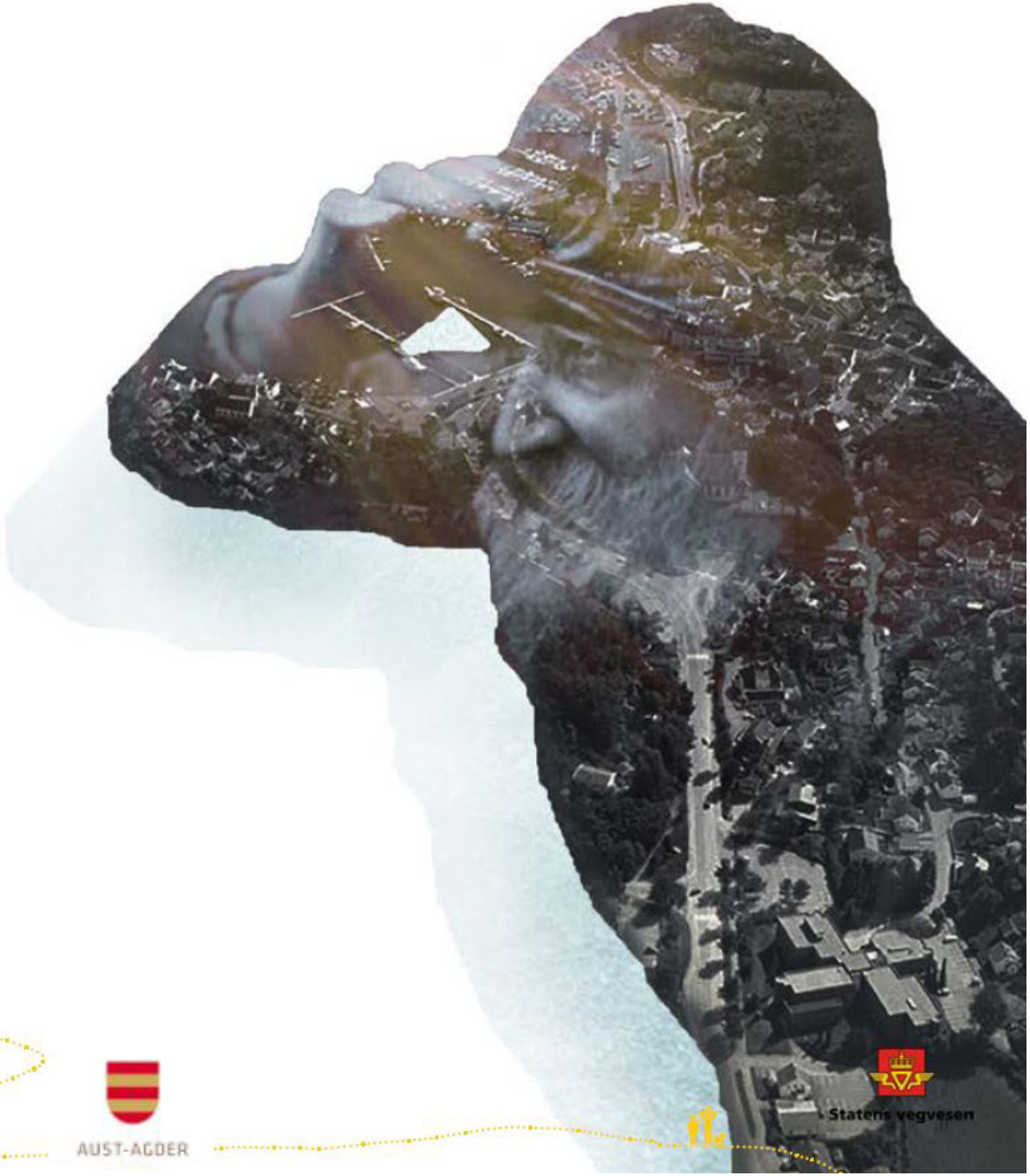
TORG OG GATEBRUKSPLAN

GRIMSTAD SENTRUM

2018

TORG- OG GATEBRUKSPLAN

GRIMSTAD
2017



Grimstad kommune

AUST-AGDER

Statens vegvesen

FORORD

Torg- og gatebruksplanen har status som en temaplan og legger føringer for torg, gatebruk og trafikksystem i Grimstad sentrum. En temaplan er ikke juridisk bindende, men peker ut hvilken retning byen ønsker å bevege seg. Planen vil danne grunnlag for videre arbeid med kommunedelplan for sentrum.

I sentrumsområdene er det mange grupper som skal ha plass på knapt areal. Hensikten med torg- og gatebruksplanen er å prioritere traseer for buss, bil, sykkel og gange. Planen skal legge til rette for god fremkommelighet og sikkerhet for alle.

I tråd med planens målsettinger er det lagt særlig vekt på gode og attraktive løsninger for de miljøvennlige transportformene. Videre skal planen også utvikle et attraktivt og levende handelssentrum. Planen illustrerer hvordan fem byrom kan utvikles for å fremme byliv og rekreasjon.

En styringsgruppe bestående av Grimstad kommune, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen har hatt hovedansvaret for arbeidet.

Deltagere i styringsgruppen har vært:
Grimstad kommune: Heidi Sten-Halvorsen, Hans Stormo og Håkon Håversen.
Aust-Agder fylkeskommune: Arild Syvertsen
Statens vegvesen: Harald Tobiassen, Erling Jonassen, Siri Skagestein og Ingvild Møgster Lindaas

Even Bakken fra Norconsult har utarbeidet skisser og løsninger for torgplassene.

I arbeidet med torg- og gatebruksplanen har det vært samarbeid med en rekke ulike aktører.

I mars og november 2017 er det blitt avholdt åpent møte. I mars 2017 var det en orientering for kommuneplanutvalget og kommunestyret, samt en ny orientering i kommuneplanutvalget i november. Det ble avholdt workshop under oppstart av planarbeidet i oktober 2016, og på ny i februar 2017, da i samarbeid med Grimstad Min By.

I tillegg er det avholdt særmøter med Brannvesen, Agder kollektivtrafikk, Grimstad Min By, Drosjenæringen, Rådet for eldre, Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, Ungdomsrådet, Kommunestyret for barn og unge, Studenter fra UIA, Politiet, Renovasjon, Gårdeierforeningen, Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, Gårdeiere/næringsdrivende rundt Dyviks plass og Gårdeiere/næringsdrivende rundt Torvet.

Gatebruksplanen ble lagt ut på åpen høring i perioden 1. februar til 15. mars 2018.

I denne perioden ble det arrangert en åpen kontordag. Det ble også holdt et åpent møte om gatebruksplanen og innspill 29.august 2018, hvor det etter det ble gjort endringer i planen.

Kommunestyret vedtak, saksnr. 18/128:
Kommunestyret vedtar torg- og gatebruksplanen slik den er bearbeidet etter høringen, beskrevet i plandokumentene datert 27.09.2018 og lagt fram for behandling og vedtak – med følgende endring: Brukergrupper skal tas med i planlegging i forhold til universell utforming når det gjelder Torget og andre plasser.

Foto: Ingvild M. Lindaas

Innhold

1. INNLEDNING 2
2. BAKGRUNN 5
3. KOLLEKTIV OG TAXI 9
4. GÅENDE OG BYLIV 13
5. SYKKEL 17
6. HANDEL OG ATTRAKTIVITET 21
7. TORG OG BYROM 23
8. VEGER OG GATER 41
9. PARKERING 45
10. SAMFUNNSIKKERHET, DRIFT OG VARELEVERING 49
11. GJENNOMFØRING OG OPPFØLGNING 53

1. INNLEDNING

Det er et mål å utvikle og styrke Grimstad bysentrum. I Grimstads kommuneplan 2015-2027 står det «*Grimstad vil kombinere småbyens opplevelse av nærhet og tilhørighet med mangfold og valgfrihet fra større steder*».

Torg- og gatebruksplanen er en strategisk temaplan i sentrum som legger til rette for en fremtidsrettet utvikling.

Arealbruk og konkrete tiltak vil ha betydning for hvordan transportnettet i og rundt byen vil fungere. Samlet skaper dette behov for en torg- og gatebruksplan som fastlegger prinsipper for trafikksystem og gatebruk i den enkelte gate.

Planen skal være grunnlag for å prioritere areal mellom trafikantgruppene i gatene og fastlegge hvilke hovedfunksjoner gatene skal ha.

Torgplasser og byrom kan defineres som byens hjerte. Disse plassene skal få mennesker til å trives, ønske å oppholde seg og å møte andre mennesker. Grimstad er heldig og har mange flotte torg, smågater og smug.

Denne planen ønsker å vise hvordan utvikle og dyrke egenarten og samspillet til disse byrommene i Grimstad sentrum.

MÅL I TORG- OG GATEBRUKSPLANEN

Mindre biltrafikk i sentrum

Effektivt busstilbud med flere reisende

Økt trafikksikkerhet og mindre konflikter mellom trafikantgrupper

Lett og hyggelig å være fotgjenger

Enklere og tryggere å være syklist

Blomstrende handel og næring

Menneskene tar i bruk byrommene

Byrom innbyr til aktivitet og opplevelse

Effektiv og sikker varelevering

Robuste løsninger for overvann, samfunnssikkerhet og drift av byen

TORG- OG GATEBRUKSPLANEN SKAL BIDRA TIL Å

definere bruken av gatenettet for å gi saksbehandlere og beslutningstakere i offentlig og privat sektor et grunnlag for å ta avgjørelser i tråd med ønsket byutvikling.

Torg- og gatebruksplanen synliggjør prioritering av ulike trafikantgrupper og bruk av gatenettet på kort og lang sikt. Dette gir grunnlag for prioritering ved arealkonflikter. Planlagte tiltak og videre utvikling av byen vil legge premisser for trafikkavvikling og reisemiddelfordeling.

Torg- og gatebruksplanen kartlegger hvilke behov som utløses og hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om et levende og attraktivt sentrum.

Å nå målene forutsetter trinnvis og målrettet arbeid over tid. Arealplanarbeid, parkeringsstrategi, kollektivsatsing, gå- og sykkelbyarbeid, arbeidet med byrom og flere private og offentlige reguleringsplaner må trekke i samme retning. Det samme må behandlingen av enkelt saker i forvaltningen; byggesak, vegforvaltning og lokaliseringsspørsmål.

For å lykkes med arbeidet må gatebruksplanen være godt forankret i kommunen, både politisk og administrativt. Aktiv medvirkning og møter med handelsstanden, næringslivet, gårdeiere, ulike brukergrupper, bosatte og andre berørte har vært en forutsetning for arbeidet med torg- og gatebruksplanen.

HOVEDPRINSIPPER I TORG- OG GATE-BRUKSPLANEN

Et levende bysentrum som innbyr til aktivitet og tilstedeværelse

•Et nettverk med møteplasser, handelstilbud og attraksjoner i sentrum
•Torg og byrom som innbyr til aktivitet og sanselige opplevelser
•Steder hvor mennesker møtes

Et godt nettverk som innby til gåing og sykling

•Gatene utformes attraktive for gåing og sykling
•Bedre tilrettelagt for alle

Prioritering av kollektiv som gir flere busspassasjerer

•God framkommelighet for buss på Fv.420
•Tilrettelegge for effektive og nødvendige busstopp

Fra gjennomkjøring for biltrafikk til en by for mennesker

•Ingen unødvendig gjennomkjøring med privatbil i sentrumskjernen
•Knytte øvre og nedre del av sentrum tettere sammen som by
•Frigjøre mer areal fra parkering til byrom brukt av mennesker
•Fungerende parkeringshus på øst- og vestsiden av sentrum

Foto: Håkon Håversen

Foto: Gunn Veronika Kristiansen

Foto: Ingvild M. Lindaas

Foto: Grimstad kommune

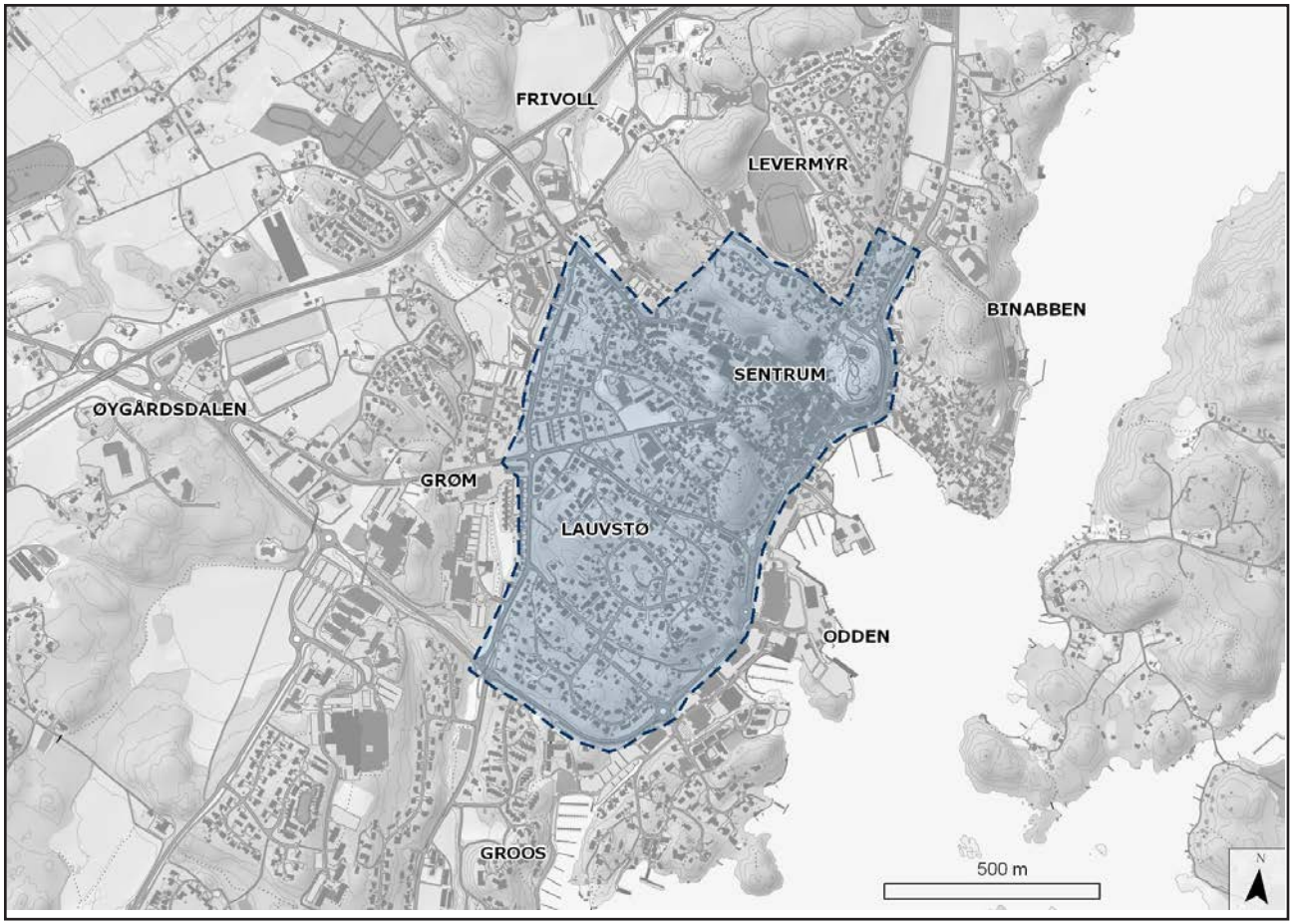


Fig. 1 Torg- og gatebruksplanens geografiske avgrensing

GEOGRAFISK AVGRENSNING

Torg- og gatebruksplanens geografiske avgrensing defineres til østsiden av Fv. 420 fra kryss til Hasseldalen, igjennom sentrum og opp til Grooseveien. Videre følger avgrensingen på vestsiden av Grooseveien og Tønnevoldsgate til kryss Storgaten. Avgrensingen fortsetter så nedover Storgaten på nordsiden, over til Levermyr og ned til Fv.420.

Foto: Ingvild M. Lindaas

2. BAKGRUNN

BYSENTRUM

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. Bysentrum er svært viktige for byene. De definerer byens identitet. Store deler av aktiviteten i byene er knyttet til disse relativt begrensede områdene. 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. 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 byene er stort, og dette må dekkes. For at dette ikke skal komme i for stor konflikt med trivsel er det et mål at transportbehovet i størst mulig grad dekkes uten bruk av privatbil. Biler medfører støy, støv og utrygghet i gatene. De legger og beslag på store arealer til kjørevei og parkeringsplasser. Dette er arealer som både kan brukes til å lage en mer attraktiv by for menneskene og som kan tilrettelegges for effektiv transport av flere mennesker - med buss, sykkel eller til fots. Samtidig må det også være tilgjengelig for nødvendig kjøring, spesielt for varetransport og kjøring til eiendommene, samt å legge til rette for en effektiv drift og beredskap.

Det er trangt i bysentrum, og gatene har bygningene tett innpå. Dette gjør at en må prioritere hvem en skal tilrettelegge for. Et mål er at flere benytter bein, sykkel eller buss for å komme seg til jobb, butikker og fritidsaktiviteter. Tilbudet for disse gruppene må styrkes og gjøres mer fordelaktig i forhold til bil.

REISEMIDDELVALG

Grimstad er en by som fortsatt bærer preg av det som kan kalles 'bygdas fordel': alle kan kjøre fra dør til dør, det er som regel er lite kø og rikelig tilgang på parkering. De fleste arbeidsreisene i Grimstad gjennomføres med bil, kun 5 % sykler og kun 10 % går til jobb. Det viser seg at 3 av 10 reiser som foretas med bil er kortere enn 3 km, og 82 % av alle reiser som starter i Grimstad kommune ender også i Grimstad kommune[1] . Dette betyr at bilen er førstevalget for de fleste.

Foto: Ingvild M. Lindaas

[1]Urbanett Analyse. Rapport 62/2015; Reisevaner i Arendalsregionen 2013/14

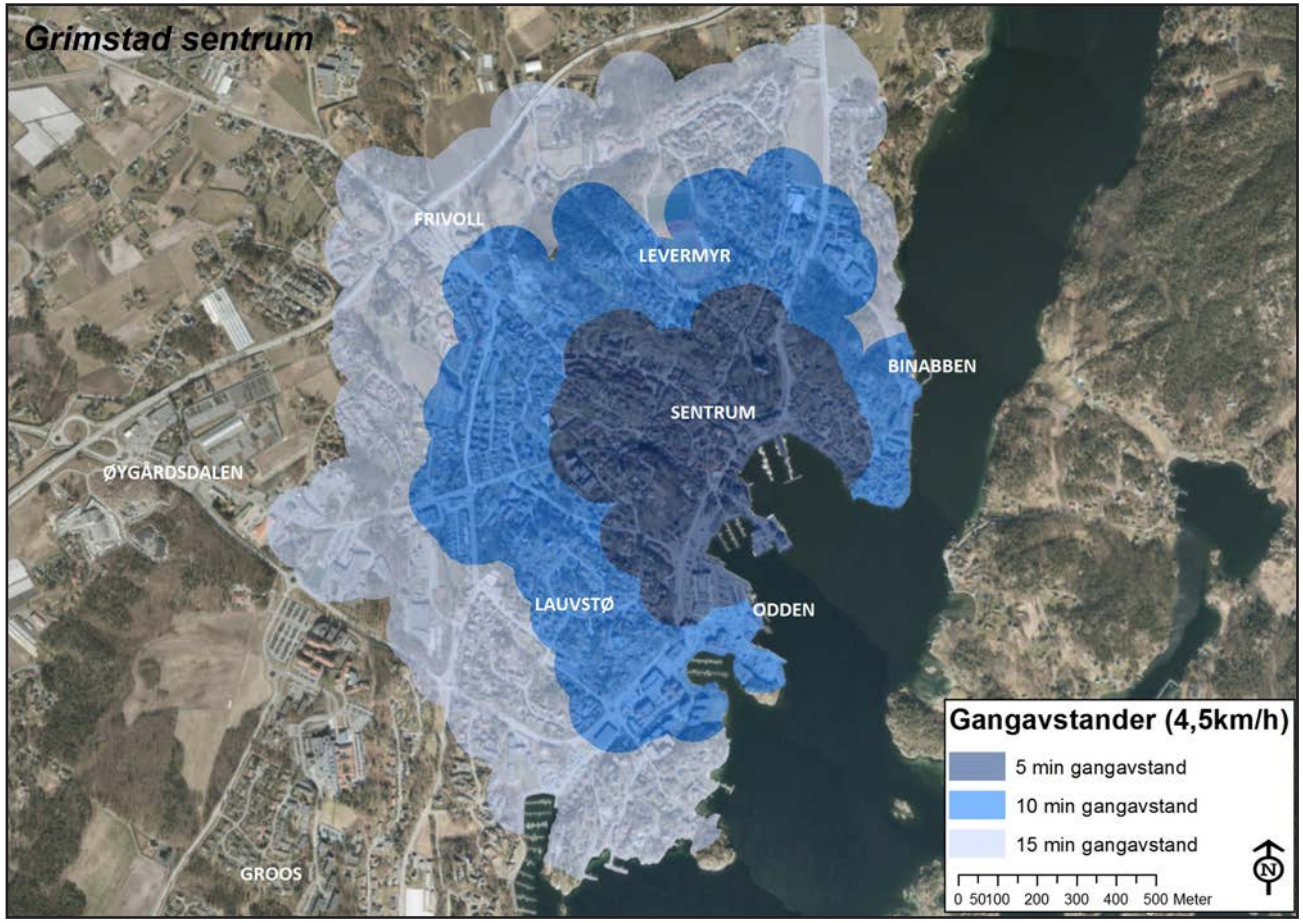


Fig. 2 Gangavstander 5, 10 og 15 minutter fra Grimstad sentrum

Fra torvet i Grimstad er det 4018 bosatte i 1104 husstander innenfor 1 km i luftlinje, noe som utgjør ca. 18 % av Grimstads befolkning. Innenfor 15 min sykkelavstand fra Grimstad sentrum er det ca. 12 500 bosatte, ca. 6200 ansatte og ca. 5600 elever. Dersom en legger til grunn SSBs hovedalternativ for befolkningsvekst (2016) vil det i 2040 være ca. 8000 flere innbyggere i Grimstad kommune [2]. Dette viser at det er et stort potensial for å flytte flere reiser over til sykkel og gange.

Byen er med andre ord i et skifte. 'Bygdas fordel' vil ikke kunne opprettholdes i sentrum av den framtidige byen Grimstad ønsker å bli. For å nå målene byen har satt seg vil det være nødvendig å legge til rette for at langt flere velger andre reisemåter enn bil til og i sentrum.

Dette vil også være positivt for folkehelsa noe som vil gi innbyggere i Grimstad større helsegevinster. Det er et mål å få flere folk ut av bilene og inn i gatene.

•En del av de korteste bilreisene kan erstattes med gåing. Flere gående i sentrum bidrar til ønsket byutvikling og aktivitet.
•Mange av dagens korte, daglige bilreiser kan erstattes med økt bruk av sykkel.
•Mange av dagens daglige (både korte og lengre) bilreiser kan erstattes med økt bruk av buss.
•Menneskene tar offentlige byrom tilbake fra bilene.

[2]http://www.ssb.no/

TORG OG BYROM

Helt siden de tidlige markedsplassene og torgene så dagens lys og frem til i dag, har byrommene spilt en viktig rolle i byene og tettstedene våre. Byrom er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser til hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv, aktiviteter og gjør det attraktivt for lokalbefolkningen, besøkende og næringslivet. Som innbyggere har vi blitt mer kravstore og selektive når vi velger hvor vi vil bo og oppholde oss. Attraktivitet har derfor blitt et viktig konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, arbeidskraft og arbeidsplasser[3]. Vi ønsker oss trygge og trivelige hverdagsomgivelser, samtidig som stedene skal være spennende og by på aktiviteter og opplevelser.

Grimstads øvre sentrum har mange byrom, torg, gater og smug. Torg- og gatebruksplanen har fokus på hvordan disse byrommene kan utvikles enkeltvis, og å se dem i sammenheng, for å heve kvaliteten og attraktiviteten i sentrum.

UNIVERSITETBYEN

Grimstad er en universitetsby med ca.3500 studenter. Det er et ønske at det voksende antall studenter skal bidra til byliv og velge å bruke funksjoner i sentrum i større grad. Campus ligger ca. 1,5 km fra sentrum, og selv om dette kun tar 20 minutter å gå er den fysiske avstanden en faktor som studentene nevner som hindrer dem å benytte tilbudene i Grimstad sentrum så mye som ønskelig. Viktig bidrag i torg- og gatebruksplanen vil være å knytte byen og campus tettere sammen med gode gange og sykkelforbindelser. Her vil tilrettelegging i Grooseveien, Tønnevoldsgate, Nygata og Storgata være gode tiltak.

Å BO I BYEN

Grimstad jobber for at flere folk skal bo i byen. Det vil da bli flere folk i sentrum som kan benytte seg av byens tilbud innen handel og service og på den måten bidra til økt byliv, samt at flere folk bosatt sentralt vil redusere transportbehovet. En utvikling der det legges vekt på attraktivitet, grønnere arealer og bedre bymiljø vil også være positivt for dem som bor i byen. Ved å etablere sentrale byrom, som Torvet, Wenzellsplass og Dyviksplass, på en måte som gjør at folk trives og ønsker å oppholde seg der, vil få flere folk ut i byens gater. Dette vil igjen gi mer liv, aktivitet og økt trygghet.

Reisevaneundersøkelser viser, naturlig nok, at befolkningen som er bosatt sentralt i bysentrum bruker mindre bil som transportmiddel enn de som bor utenfor bysentrum. Folk som bor i bysentrum har en rekke tilbud i nærheten, samt lett tilgjengelig kollektivtilbud, og vil derfor ha mindre bruk for bil i det daglige.

[3] https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf

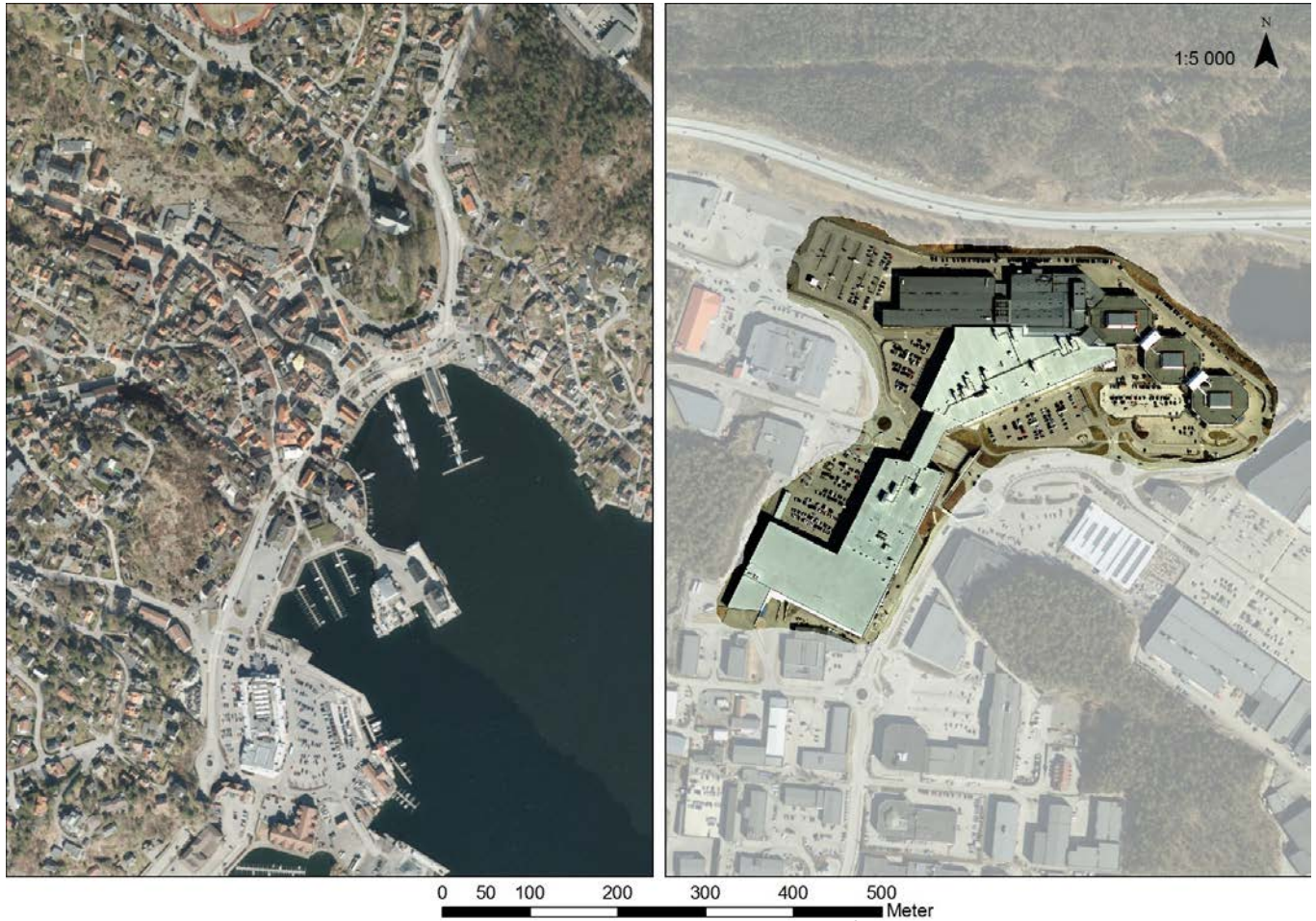


Fig.3 Grimstad sentrum til venstre og Sørlandssentert til høyre i samme målestokk

3. KOLLEKTIV OG TAXI

MÅL: EFFEKTIVT BUSSTILBUD MED FLERE REISENDE

Utfordringer for buss
- Lav frekvens
- Dårlig framkommelighet i rushtidene
- Høy tetthet mellom busstoppene gir mange stopp og lite effektiv reisetid
- Mangler busstopp sentralt i Grimstad øst

Løsninger for buss
- På Fv. 420 gjennom sentrum skal bussen gis prioritet fremfor bil
- Antall rundkjøringer på Fv. 420 reduseres
- Tilrettelegge for effektive og nødvendige busstopp
- Pendellinje og ventetiden flyttes fra sentrum til endeholdeplassene

Fremkommeligheten opprettholdes ved å unngå å etablere rundkjøringer i traséen og ved å etablere kantstopp der det er hensiktsmessig og en riktig avstand mellom busstoppene. Etter beregninger gjort i trafikkmodellen vil kantstopp på Levermyr/rådhuset og ved Henrik Ibsensgate redusere reisetiden for buss på ½ minutt (30 sekunder). Reisetiden for bil vil kun øke med 6 sekunder. Busslommene på Odden beholdes som i dag. Her er det så mange passasjerer at kantstopp vil kunne skape en lengre bilkø og farlige forbikjøringer.

Tiltakene med å fjerne lyskrysset på Fv. 420 i sentrum og å envegsregulere Grooseveien og Tønnevoldsgate i nordlig retning vil ikke redusere fremkommelighet for busstrafikken.

I dag kjører bussen på Fv. 420 igjennom Grimstad sentrum og det var 117 770 påstigninger fra Rådhuset til Odden i 2016. Grimstad sentrum er et knutepunkt med arbeidsplasser, handel og andre funksjoner, og denne fylkesvegen blir definert som en kollektivakse.

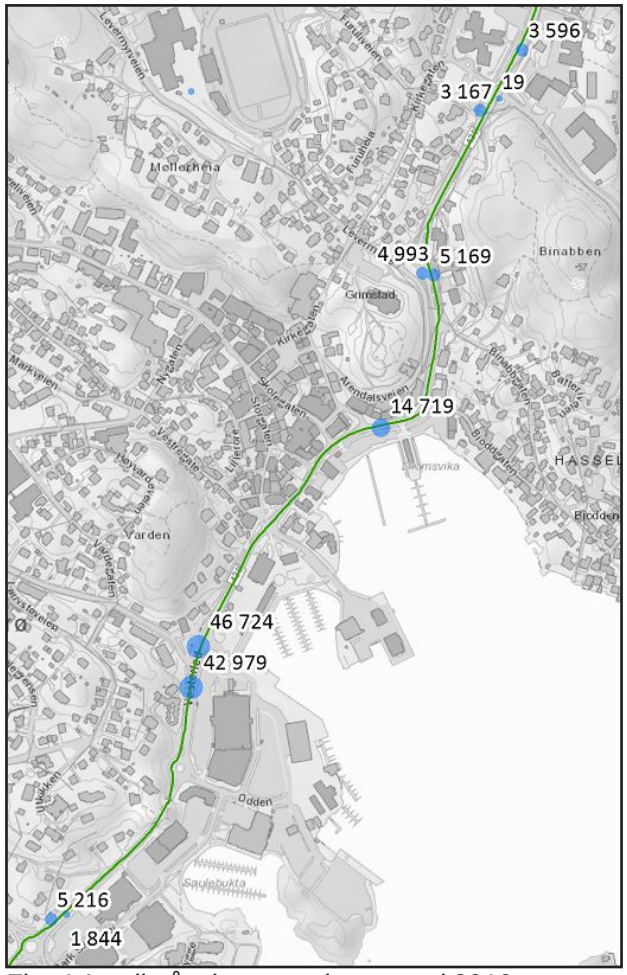
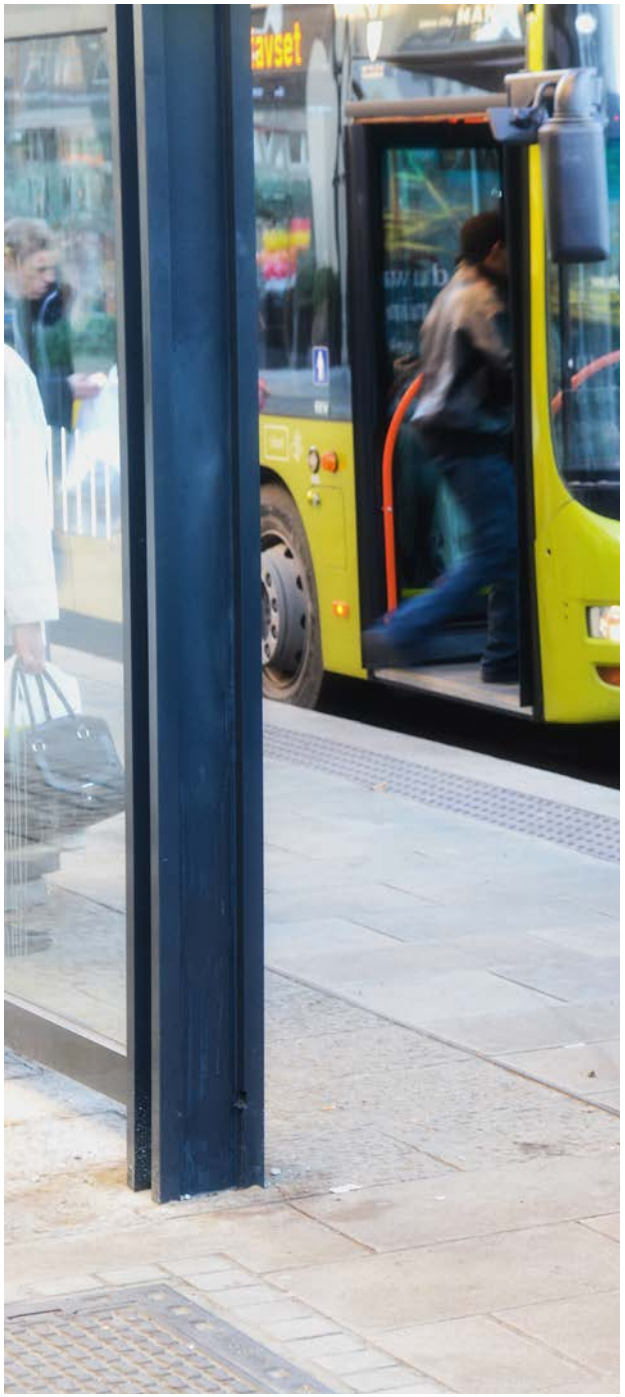


Fig. 4 Antall påsninger per busstopp i 2016



Aust-Agder fylkeskommune har utarbeidet en mulighetsstudie i 2016 hvor det belyses hvordan man kan få et best mulig kollektivtilbud i Arendalsregionen (2016). For at kollektivtilbudet i Grimstad skal oppleves attraktivt, og være en reell konkurrent til bilen, ønsker man å satse tungt på noen få utvalgte linjer. Hyppige avganger er den enkeltfaktoren som er viktigst for at flere skal ta bussen[4]. Dersom det går en buss hvert 10. minutt trenger man ikke å forholde seg til rutetabellen, man vet at det alltid kommer en

Det er viktig at man opprettholder god fremkommelighet på vegen som er en kollektivakse gjennom Grimstad sentrum. Busstoppet på Levermyr ligger i en bratt bakke hvor bussene sliter om vinteren. Disse busstoppene bør derfor flyttes noe lengre opp i bakken hvor det ikke er for bratt. I den forbindelse vil det da være naturlig at busstoppene ved rådhuset også flyttes til dette nye stoppet.

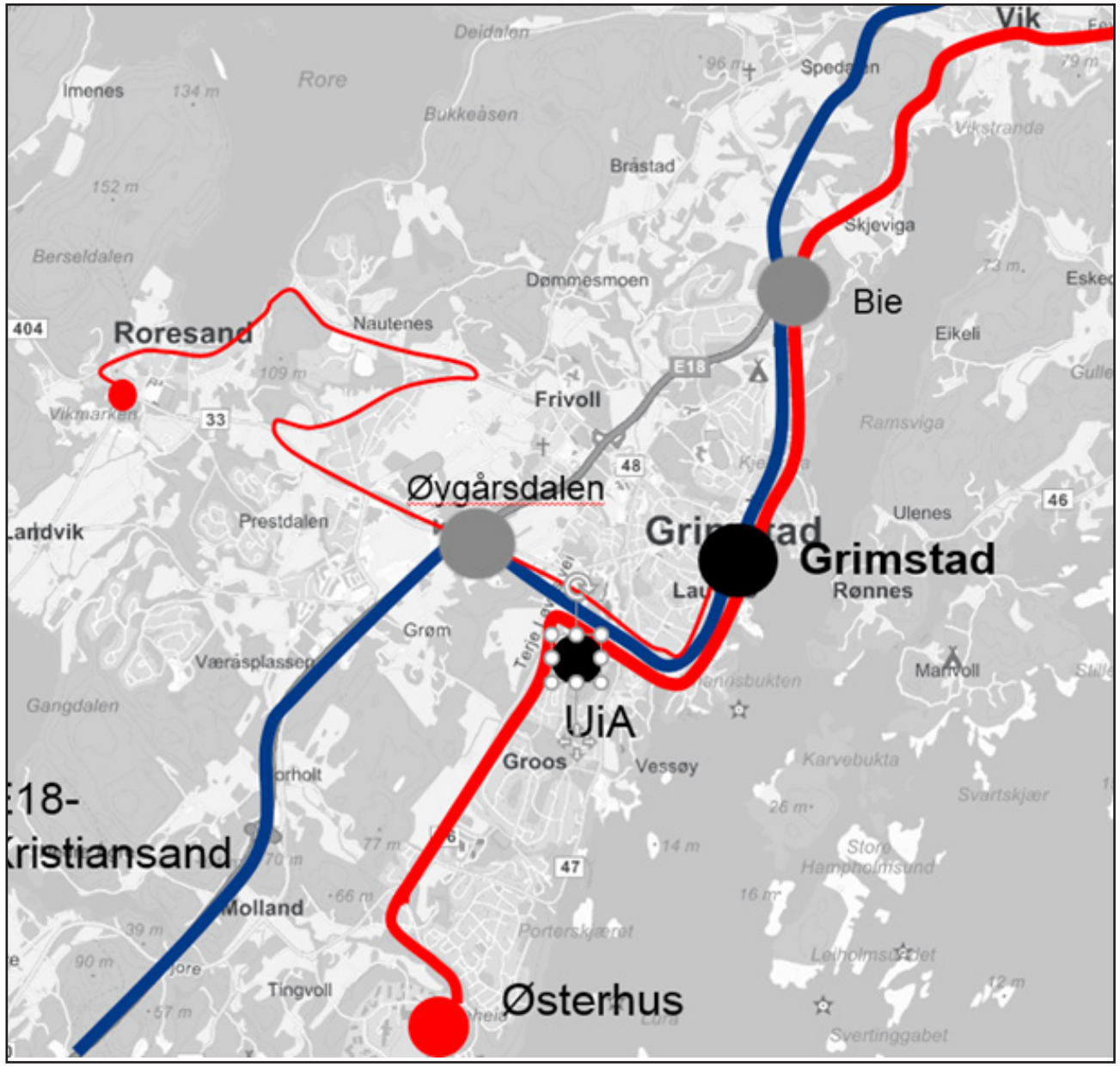


Fig. 5 Mulighetsstudie Kollektiv i Grimstad 2016

[4] Aust-Agder fylkeskommune 2016. Mulighetsstudie; Kollektivtrafikk i Arendalsregionen

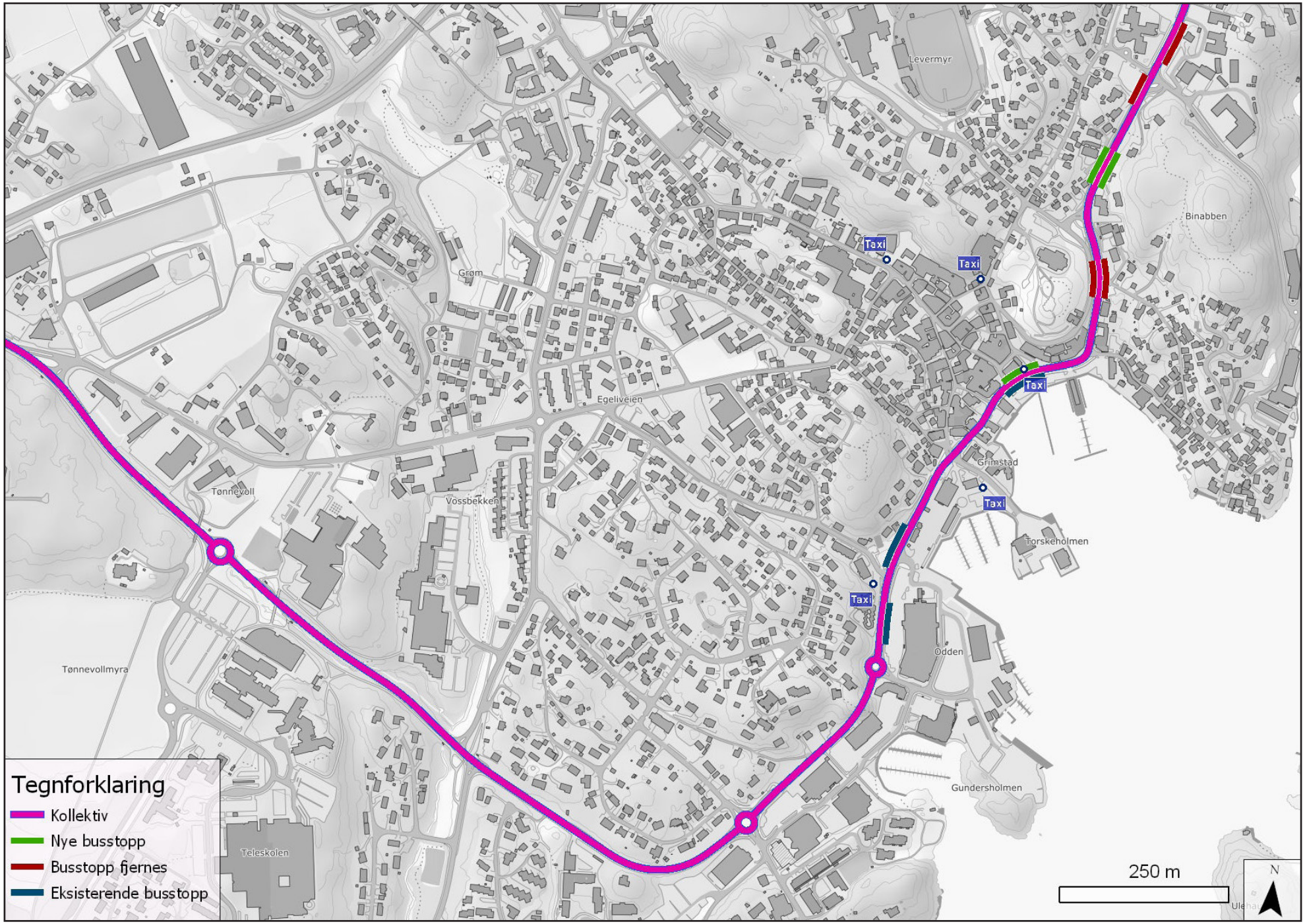


Fig. 6 Kart over kollektivlinje og tiltak for Grimstad sentrum

TAXI

Drosjenæringen er et viktig supplement til kollektivtrafikken. Den bidra til å gjøre byen tilgjengelig for mange grupper og virker også kriminalitetsforebyggende. I dag har drosjene fast plass ved Torskeholmen. Plasseringen er noe bortgjemt, og har sine utfordringer på brukervennligheten.

I utgangspunktet kunne taxinæringen selv tenke seg å ha en base ved Odden, men det er det ikke areal til. Samtidig er det viktig å ha et lett tilgjengelig taxitilbud i østre deler av sentrum. Det er vurdert å samle drosjene på bensinstasjonstomten, men dette er et attraktivt sentrumsareal som heller bør utnyttes til butikker/bolig/park.

Selv om avstandene i Grimstad sentrum er små, vil det oppleves mer brukervennlig med kort gåavstand til taxi. Dette ønske uttrykkes både av Eldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Løsningen kan derfor være å ha flere mindre holdeplasser for taxi fordelt rundt i sentrum. Allerede i dag er det to taxiplasser utenfor Scandic Grimstad hotell. Dette vil også bidra til å hindre bråk i en lang taxikø. Steder det foreslås taxiplasser er: Torskeholmen (hovedsentral), v/Henrik Ibsens gate, vis a vi Odden senter, øverst på Torvet og kryss Nygata/ Storgata. Videre opplegg og organisering må drøftes videre med drosjenæringen.

4. GÅENDE OG BYLIV

MÅL: LETT OG HYGGELIG Å VÆRE FOTGJENGER

Utfordringer for gående

- Trangt og liten plass når en møter andre
- 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 bevegelseshemmde og synshemmede å komme seg rundt i sentrum

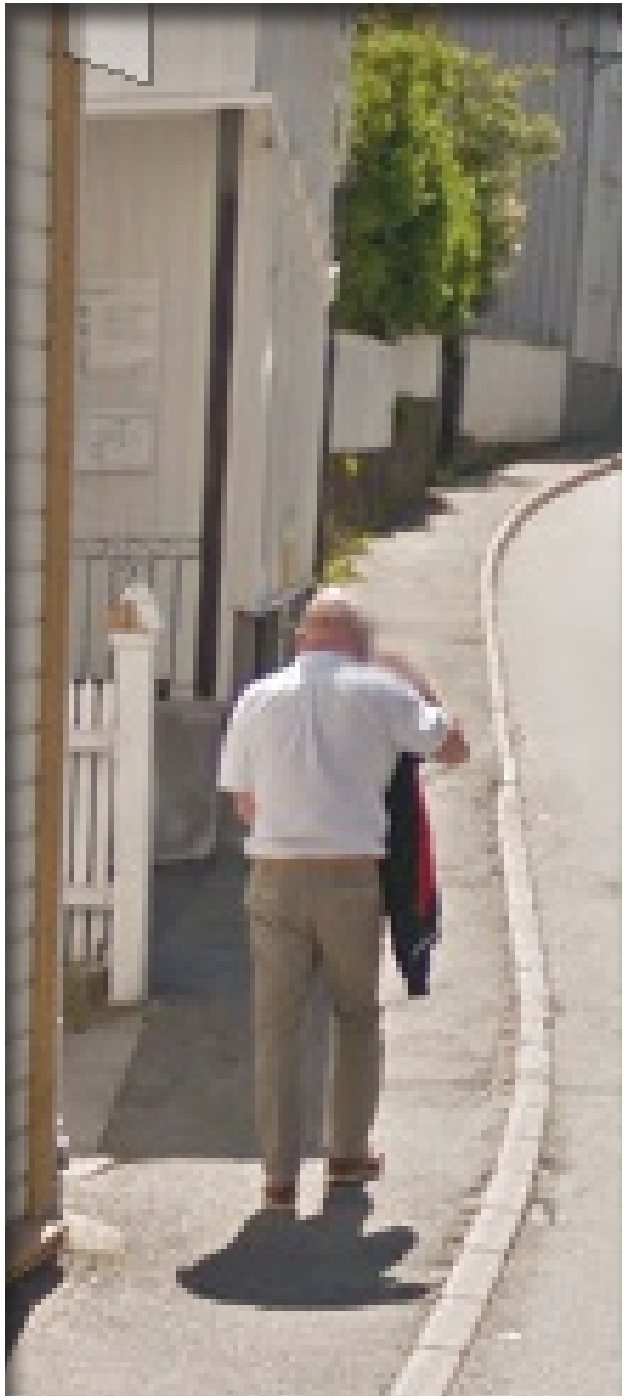
Løsninger for gående

- Envegsregulering av Storgata, Nygata, Tønnevoldsgate og Grooseveien forenkler trafikkbilde og frigjør areal
- Sykkelfelt og sykkelgate vil få syklister vekk fra fortauet slik at gående får bedre plass
- Bredere fortau i Nygata
- Fjerning av lyskryss gir gående prioritering igjennom krysset
- Storgata får et belegg som på en synlig måte adskiller gåsonen og handlesonen
- Bedre og helhetlig skilting, merking og belysning
- Økt fokus og oppfølgning av kontrakter/ entreprenører for å sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold av avkjørsler og fortau
- Kommunen vurderer behov for flere benker på veger med mange gående
- Fjerne lyskrysset over Fv.420 vil bedre fremkommeligheten for gående

For å få flere til å ta beina fatt må det legges tilrette for at det blir lett, trygt og hyggelig å være fotgjenger.

På en vanlig vinterdag er det nesten 400 mennesker som går/sykler i Storgata i tidsrommet mellom kl. 07-09, og om lag 120 gående/syklende i Nygata. Ved å envegsregulere og å få syklister vekk fra fortauet vil gjøre det lettere å gå der. Nygata er imellom 4,2 til 5,7 m bred med et smalt fortau på underkant av 1,5 m på deler av strekningen. Når to biler skal passere er det ikke mye plass igjen til fotgjengere. Hvis en i tillegg kommer med barnevogn eller i rullestol blir det enda trangere.

Grimstad har fortau langs de fleste sentrale innfartsvegene, men ofte er de relativt smale. Ved envegsregulering vil en kunne lage fortauene bredere. Det å rydde opp i utflytende kryss, sikt i avkjørsler og parkeringsplasser vil bedre trafikksikkerheten til dem som går betraktelig. For alle gående vil en gjennomgang og forbedring av dekket på gangarealene være med å heve attraktiviteten. Oppgradering av gatebelysningen vil også kunne gjøre det mer trygt og attraktivt for de gående.



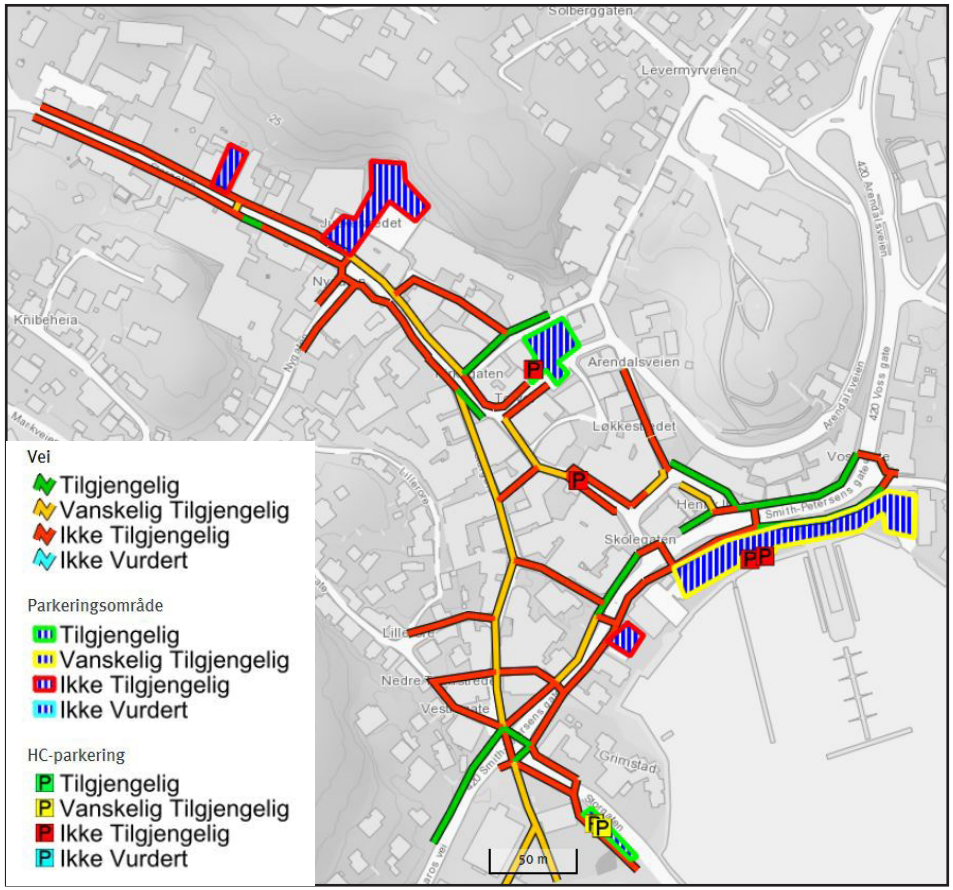


Fig.8 Tilgjengelighet for rullestol i Grimstad sentrum (2011/13)

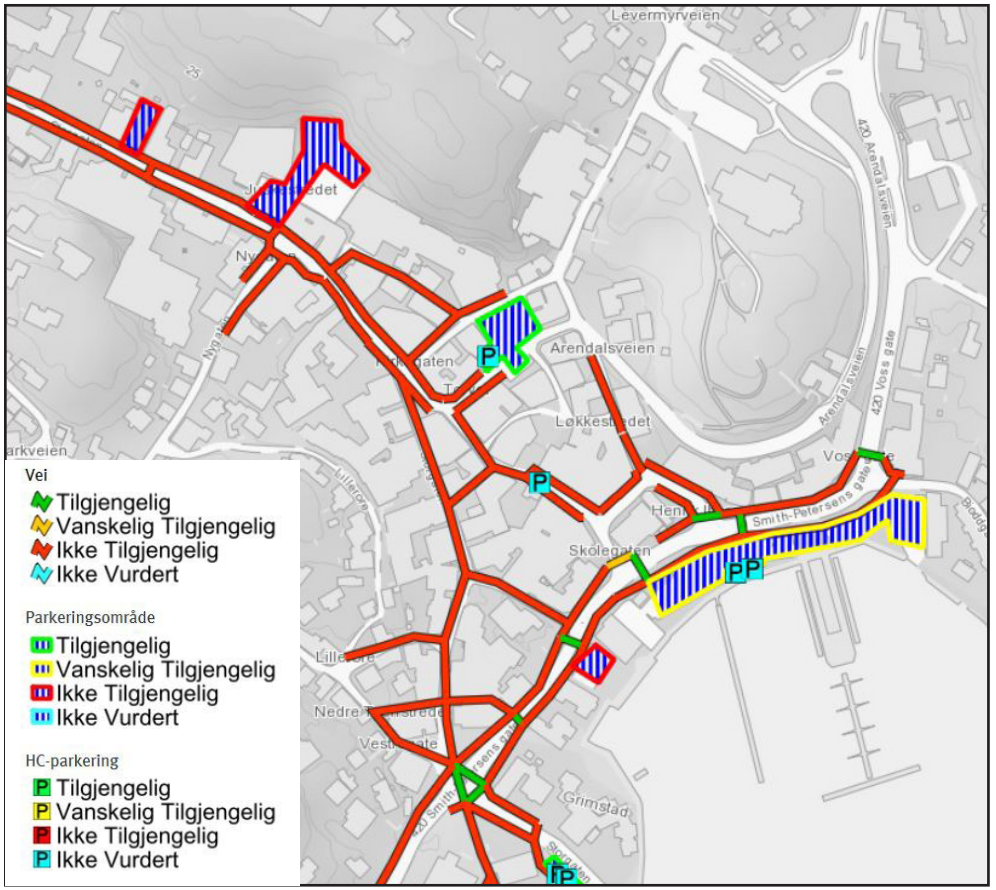


Fig 9. Tilgjengelighet for syn i Girmstad sentrum (2011/13)

Grimstad kommune har registrert tilgjengeligheten både for rullestol og for synshemming. Registeringen ble gjort i 2011 og oppdatert i 2013, og markert i kartene ovenfor.

Barn, eldre mennesker, foreldre med barnevogn og personer med en midlertidig skade møter andre hindringer enn befolkningen ellers.

Universell utforming handler om at omgivelsene skal være tilgjengelige for alle, uansett ferdigheter og funksjonshemminger. Derfor er universell utforming til fordel for alle menneske på ulike stadium i livet.

Barn, eldre mennesker, foreldre med barnevogn og personer med en midlertidig skade møter andre hindringer enn befolkningen ellers. Universell utforming handler om at omgivelsene skal være tilgjengelige for alle, uansett ferdigheter og funksjonshemminger. Derfor er universell utforming til fordel for alle menneske på ulike stadium i livet. Grimstad kommune har registrert tilgjengeligheten både for rullestol og for synshemming. Registeringen ble gjort i 2011 og oppdatert i 2013.

Som vi ser fra kartene har Grimstad en jobb å gjøre med å få sentrum mer tilgjengelig for alle mennesker. Aktuelle tiltak vil være å utvide fortausbredden der det er fysisk mulig, bruke dekkematerialer som tydeliggjør ferdselssone og sørge for at HC-parkeringsplassene kan brukes av rullestolbrukere (både at de kommer inn/ut av bilen og at de kommer videre inn i sentrum).

I nedre del av Storgata og over torvet er det lagt opp til en sambruksgate på vinteren og gågate på sommeren. Grunntanken er at gaten er regulert uten separering av ulike trafikantgrupper slik at trafikantene selv må sørge for et godt samspill via øyekontakt og ved å ta hensyn til hverandre. Tiltaket setter menneskene i sentrum, krever lavere fart på biler og sykler og vil gjøre det lettere å utforme estetisk gode byrom som både egner seg til opphold, handel og til å bevege seg rundt. Sambruk kan fungere godt i områder hvor gående er den dominerende trafikantgruppen. Sambruksgaten vil da legges med et flatt dekke som gir fleksibilitet. Ferdselssonen (3,5 m) vil bli synlig i valg av belegg. Gågaten vil bli regulert slik at varelevering og kjøring til eiendommene er tillatt.

Fig. 10 Illustrasjon av sambruksgate i Grimstad sentrum

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. Fordelen med å være fotgjenger er at du kan gå stort sett alle steder.

Grimstad er en by som har mange smug og bakgater som gjør det spennende å gå her og gir byen et særpreg. Det er derfor viktig å ta vare på, belyse og merke snarveger og smug slik at det er trivelig å gå der

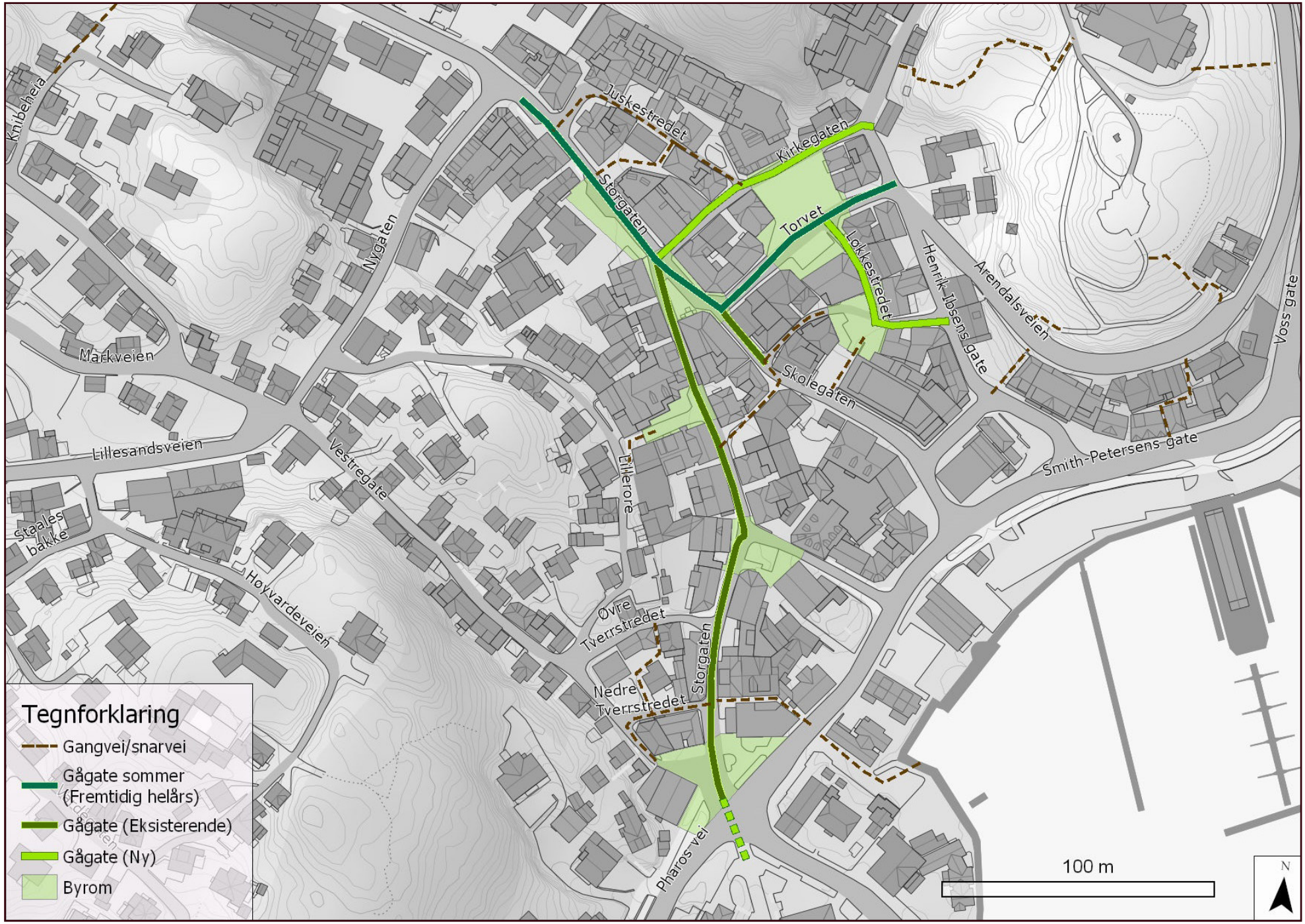


Fig. 11 Kart over gågatene i Grimstad sentrum

5. SYKKEL

MÅL: ENKLERE OG TRYGGERE Å VÆRE SYKLIST

Utfordringer for sykkel

- Manglende sykkelanlegg
- Varierende standard og systemskifter på vegsystemet
- Trangt, mange biler og gående
- Få sykkelparkeringer sentralt og ingen mulighet til å låse inn sykkelen
- Snø, is og grus i vegbanen

Løsninger for sykkel

- Envegsregulere sentrale gater inn mot og i sentrum med sykling tillatt mot kjøreretningen
- Etablere sykkelfelt og sykkelgater i Tønnevoldsgate og Storgata
- Etablere sykkelparkeringsplasser på sentrale steder i sentrum
- Etablere sykkelparkering med mulighet for å låse inn sykkelen i Arresten p-hus
- Økt fokus og oppfølgning av kontrakter/ entreprenører for å sikre et tilfredsstillend drift og vedlikehold av sykkelanlegg

For å få flere til å velge å sykle er det viktig å bygge sammenhengende, enhetlige og gode løsninger over lengre strekninger[5]. Etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehold av sykkelanleggene gjennom hele året vil også bidra til at flere velger sykkelen som transportmiddel.

Sykling mot enveiskjøring betyr at sykling er tillatt mot kjøreretningen i envegsregulerte gater. Sykling mot enveiskjøring forbedrer trolig sikkerheten, trygghetsfølelsen og medfører betydelig forbedret fremkommelighet for syklister.

Når en envegsregulerer gater får en frigjort areal, dette gjør det mulig å etablere gode sykkelanlegg på en rimelig og enkel måte.

Det er allerede etablert sykkelfelt i Grooseveien, og når to biler møtes må de, på dagens løsning, kjøre inn i sykkelfeltene for å kunne passere hverandre. Dette er uheldig (og ulovlig) så ved å envegsregulere unngår en disse situasjonene. Ved å etablere sykkelfelt videre i Tønnevoldgate oppnås det en god sykkeltrasé uten systemskifter.

Fig. 12 Illustrasjon av sykkelfelt i Tønnevoldgate.

[5] Civitas 2012. Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling.

Nedover Storgata er det så trangt at en sykkelgate vil kunne være et egnet tiltak. Sykkelgate er en løsning som er benyttet i Danmark. Da tilrettelegger en for sykling i gaten, hvor 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 det, i løpet av relativt kort tid, er en godkjent løsning som kan benyttes. Ved etablering av sykkelgate må en også tilrettelegge for en lovlig varelevering.

I nedre del av Storgata, fra kryss Nygata til Fv. 420, er fortsatt gågate og over torvet er det lagt opp til en sambruksgate. Grunntanken er at gaten er regulert uten separering av ulike trafikantgrupper slik at trafikantene selv må sørge for et godt samspill via øyekontakt og ved å ta hensyn til hverandre. Det vil si at syklende må ta hensyn til gående igjennom dette området. Om sommeren er det lagt opp til at denne delen skiltes som gågate. Det er tillatt å sykle igjennom gågatene i gangfart.

Etablering av sykkelparkering, god drift og vedlikehold av sykkelanleggene gjennom hele året vil også bidra til at flere velger sykkelen som transportmiddel.

Fig. 13 Illustrasjon av sykkelgate i øvre Storgata.

SYKLINGS LANGS FV. 420

Det har vært diskusjoner om hvilken sykkelløsning som er best langs Fv.420 igjennom Grimstad sentrum. Det er i dag etablert/planlagt sykkelfelt fra Bie ned Vossbakke og på strekningen rundkjøring Guldmannsveien til Pharos vei. Hvilken sykkelløsning som skal gå igjennom sentrum er ikke avklart. Et alternativ er å etablere sykkelfelt langs Fv. 420, noe som vil være en god løsning for syklende. Ulempen her er at det tar mye areal og kanskje forsterker vegens barriereeffekt. Et annet alternativ er å prøve å redusere trafikken såpass mye at det vil være en brukervennlig løsning å la syklende sykle i vegbanen sammen med andre kjøretøy.

Fordelen her vil være at mindre areal i sentrum går med til transportfunksjon og at en binder øvre og nedre del bedre sammen. Faren er at løsningen oppleves utrygg og/eller hindrer syklistens fremkommelighet.

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

SYKKELPARKERING

I sentrumsområde med butikker, kaféer, bibliotek, kino o.l. vil de syklende ha behov for å parkere sykkelen for en kortere periode. De fleste syklister ønsker å parkere sykkelen sin nærmest mulig det stedet de skal til. Det er derfor lagt inn flere små parkeringsplasser i sentrumsgatene framfor få og store. Plassene må ha stativer hvor det er enkelt å få låst fast ramma. I tillegg til sykkelparkeringene som er markert i kartet nedenfor bør det derfor også legges opp til flere, enkle anlegg utenfor butikker som gjør gangavstandene til målpunktene korte. Arbeidsplasser bør etablere god sykkelparkering til sine ansatte. Det er viktig at kommunen samarbeider med butikker og arbeidsplasser for å flere sykkelparkeringsplasser.

Flere steder bør det også etableres stativer med tak. I tilknytning til Arresten p-hus bør det anlegges en sykkelparkering med mulighet for innlåsing av sykler. For å tilrettelegge for kombinasjonsreiser sykkel og buss er det viktig med sykkelstativer ved bussholdeplasser. Disse bør helst være under tak og legges i tilknytning til lehus.

Fig. 14 Kart over sykkeltiltak i Grimstad sentrum.

6. HANDEL OG ATTRAKTIVITET

MÅL: BLOMSTRENDE HANDEL OG NÆRING

Utfordringer for handel og attraktivitet

- Til tider få mennesker i sentrum
- Mange biler som kjører gjennom sentrum
- Biler opptar plass på attraktive og sentrale plasser
- Kjøpesentre og netthandel overtar for handel i sentrum
- Små butikker og korte åpningstider
- Utfordring med tilgjengelighet for alle

Løsninger for handel og attraktivitet

- Utarbeide kommunedelplan for sentrum som bygger opp under prinsipper med å få mer næring og boliger inn i sentrum.
- 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
- Fjerne lyskrysset over Fv. 420 for å binde øvre og nedre del av sentrum bedre sammen

Å skape byliv i gater handler som regel om at det er folk der. Byliv kan være alt fra yrende handlestrøk med gågate til roligere boliggater, der det ikke er publikumsrettet virksomhet, men som kan være interessante å bevege seg i likevel

En trenger ikke å fjerne bilene helt fra gatebildet for å skape byliv. Dette handler om balanse og ofte er det snakk om å gi bilen en mindre dominerende plass. Det er bilen som må slå ned på farten og ta hensyn til de gående. Får man det til å fungere kan slike gater ha fin atmosfære og være gode og trygge å oppholde seg i. Handel og service har historisk sett vært blant de vesentlige elementene i et attraktivt og levende sentrum[6].

Det er et mål å få flere næringsdrivende, både handel, service og annen næring, til å etablere seg i sentrum. Bakgrunnen for dette målet er at folk som jobber og bor i sentrum vil benytte seg av handel og service i sentrum og på den måten bidra til økt byliv og et styrket bysentrum. Å etablere flere boliger i sentrum vil gjøre at flere kan benytte seg av byen, samt at flere vil redusere transportbehovet med bil. Flere folk i byens gater gir mer liv, aktivitet og økt trygghet.

En rekke studier viser at en opprusting av bymiljøet og tilrettelegging for gående gir økt bruk av bysentrum, lengre oppholdstid og økt omsetning. En tilrettelegging for en bedre opplevelse av gatene for de gående vil bidra til å styrke handelen i sentrum. Sentrum må kunne tilby noe annet enn opplevelsen en har på kjøpesentre og på netthandel.

Foto: Aptum

[6]TØI rapport 1334/2014. Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service

BARN OG UNGE

Barn og unge sier de bruker byen primært for å treffe venner. De går og snakker ned Storgata til Odden og så opp Storgata igjen. De hender de går på kafe, og det er ønske om flere elektronikkbutikker i øvre sentrum.

Barn og unge ønsker seg flere aktiviteter i sentrum. De ønsker trampolinepark, stupebrett, bordtennisbord ol. slik at de har noe å holde på med. De unge har også kommet med forslag om et gatemarked en gang i måneden hvor folk kan selge gamle klær og hjemmelagde ting. Folk vil da komme til byen for å treffe kjente som selger noe.

De unge ønsker generelt mer og bedre skilting, merking og belysning. Og hva med en bobbane fra Fløyheia ned til Torvet for å få tiltrekke seg flere folk til sentrum?

STUDENTENE

Universitetet ligger ca. 1,5 km utenfor sentrum. Studentene er ønsket i sentrum. Kampanjer, bevisst jobbing fra næringslivet og en arealplanlegging som styrker dette målet er viktig.

Selv sier studentene at tilbud som «månedspris på kaffe», «spis for 100» og lignende tilbud vil få flere studenter ned i sentrum, da spesielt hvis næringslivet bruker studentappen aktivt for å reklamere for disse tilbudene. Colourfestivalen bidrar til å knytte studenter og lokalbefolkningen sammen, og viktig at den foregår i sentrum.

Det viktigste enkelttiltaket som blir pekt på er at det tilbys gratis wifi i sentrum. Studentene sitter ofte og jobber i grupper og dersom det ikke er gratis internett sitter de på campus istedenfor på kafé i byen. Også denne gruppen ønsker mulighet for aktivitet i sentrum og sier at et klatrestativ hadde vært kult. Studentene synes også at dagens priser på bussbilletter er altfor høye mellom Grimstad og Kristiansand.

ELDRE

Eldre er en viktig gruppe å tilrettelegge for i sentrum for å få en økt handel. Det kommer frem at unge og eldre har mange av de samme ønskene -en grønnere og triveligere by med kaféer, lekeplass og gjerne en fontene.

Ellers er den eldre gruppen, naturlig nok, mer opptatt av hvordan en kommer seg til byen og mulighet til å bevege seg rundt i sentrum. Det nevnes tiltak som at færre biler igjennom sentrum vil gjøre det lettere å være fotgjenger, flere busstopp i sentrum hvor taxien står like ved og flere benker hvor en kan sette seg ned å hvile underveis.

Spesielt nevnes aksen «Fuhr-sentrum», oppover Storgata, som bør gjøres mer attraktivt for gående –både med bredere fortau og benker underveis. Tiltaket med å envegsregulere Storgata vil gi mer plass for gående.

Foto: Ingvild M. Lindaas

Foto: Kristine Steen-Tveit

7. TORG OG BYROM

MÅL: MENNESKENE TAR I BRUK BYROMMENE
BYROM INNBYR TIL AKTIVITET OG OPPLEVELSE

Utfordringer for torg og byrom
- Biler står parkert på torg og i byrom
- Mange biler som kjører gjennom sentrum
- Mange av torgplassene innbyr ikke til aktivitet og ønske om å oppholde seg der
- Stor forskjell på sommer og vinter
- Varierende materialbruk og midlertidige anlegg

Løsninger for torg og byrom
- Torget utformes som et sted for opphold og lek
- Wenzellsplass utformes som en frukthage med kafébord
- Dyviksplass utformes som en staudehage med benker
- Form og design beskrevet i denne planen følges. Illustrasjonene viser noen muligheter for de ulike byrommene.
- Gatene og smugene mellom byrommene belyses for å øke attraktiviteten og gjøre dem mer tilgjengelige
- Hele torvet gjøres om til gågate om sommeren

Grimstad har en unik egenart ved å ha mange torg, smågater og smug i sentrum. Dette bør kommunen ta vare på og videreutvikle slik at plassene får mennesker til å trives, ønske å oppholde seg og å møte andre mennesker.

Inspirerende byrom kan skape større fysisk og sosial aktivitet[7]. Denne planen har fokus på byrommene: Torvet, Dyviksplass, Wenzellsplass og gågaten med tilhørende byrom: Bietorvet, Viktoraplass og Storgata 25. Felles for disse plassene er at de ligger sentralt i øvre del av Grimstad og har et stort potensial til å kunne heve kvaliteten og attraktiviteten i sentrum. Det er utarbeidet noen illustrasjoner som viser noen muligheter de ulike byrommene kan ha. Videre detaljering tas nøyere i byggeplanfasen.

Foto: Ingvild M. Lindaas

Foto: Ingvild M. Lindaas

[7] https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf

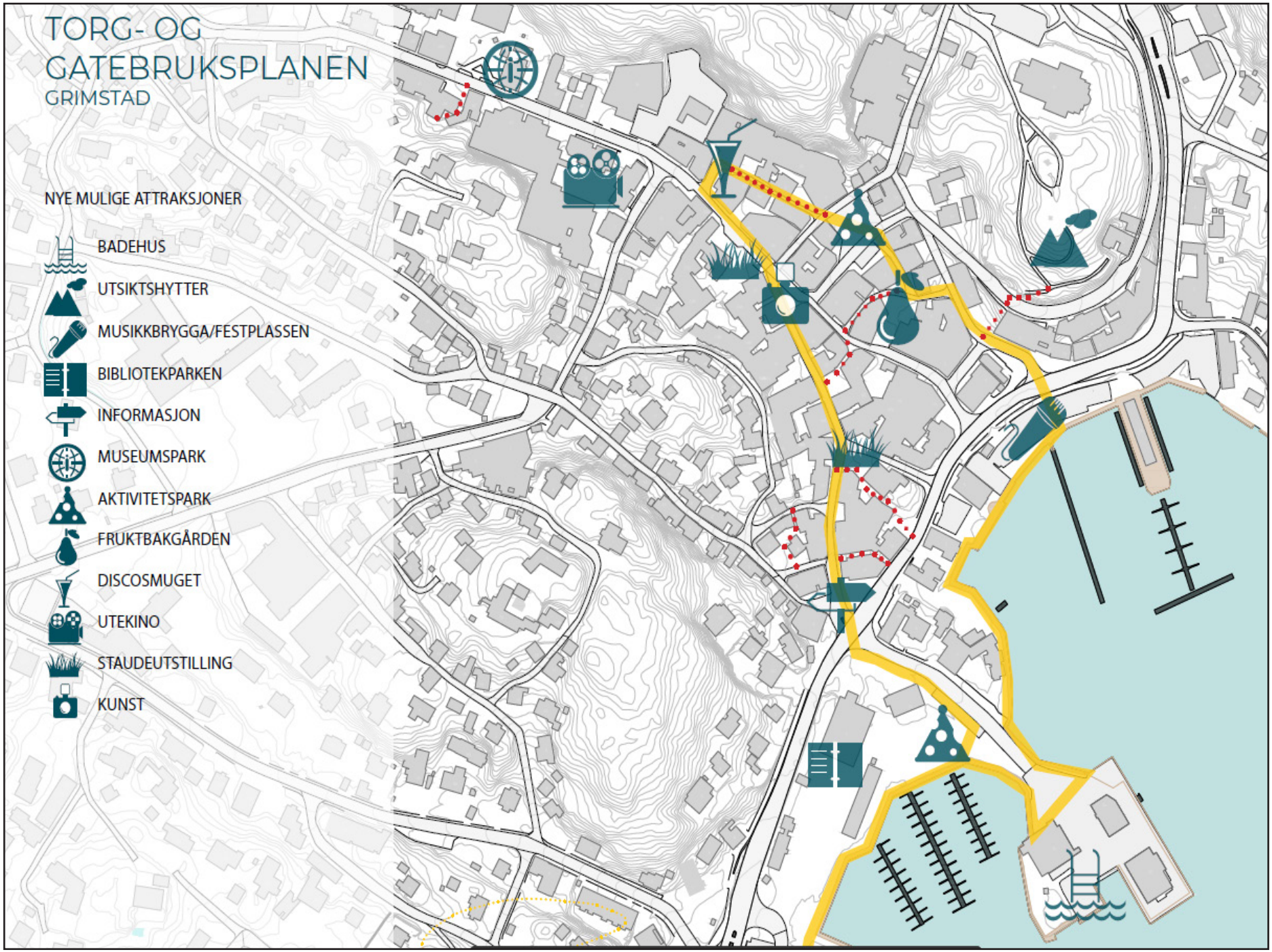


Fig. 15 Grimstad sentrums byrom med forslag om nye mulige attraksjoner

FORM OG DESIGN FOR BYROMMENE 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.

Det er ønskelig at hele sentrumsområdet i Grimstad oppleves som helhetlig der det er fokusert på robuste og helhetlige løsninger. Veilederen tar for seg prinsipper som også vil være gode sjekkpunkter for utviklingen av det historiske sentrum.

BYLØPEREN

I Byrom- og formingsveileder for sjønære områder i Grimstad beskrives den som følgende: “- den skal være "den prioriterte vei". Den skal være samlende for området og en premissgiver for utforming av øvrige områder.”

Byløperen vil i Torg- og gatebruksplanen trekkes over riksvei 420 og inn i det historiske sentrum. Her vil den trekkes gjennom gågaten og gå helt opp til trappen ved kulturskolen etter Nygaten har møtt Storgaten. Det er i eksisterende veileder tatt hensyn til den historiske bebyggelsen i form av dimensjoner bearbeiding og fargevalg og vil kunne videreføres i det historiske sentrum.

Det som beskrives som ”promenadeplassene” langs de sjønære områdene i den eksisterenede veilederen vil også fungere godt på torgene og plassene i det historiske sentrum. Her vil det være naturlig å bruke samme prinsipper som vil skape helhet og identitet. Dette prinsippet vil derimot ikke bli brukt inn til fasader og omkringliggende grenser opp mot Byløperen. I denne sonen ønsker man å utvikle naturlige ledelinjer der man lager en “møbleringsone” ved hjelp av mørke smågatestein som gir en god luminanskontrast og tydeliggjør Byløperens form og forløp. Dette for å unngå og måtte innstalere kunstige ledelinjer.

Foto: Grimstad kommune

OPPHOLD

Det historiske sentrum ønsker varierte og ulike oppholdsrom med ulike former for sittemuligheter. Viktige premisser er bruk av fargen RAL 9011 (grafittsort) på eventuelle ståleementer og linoljeimpregnert furu (eller tilsvarende) på benkoverflater, her kan det også være en variasjon på stål og treoverflater da man gjennom de ulike årstidene har ulike behov. Alle sitteelementer skal ha ryggstø og armlener slik at de oppfyller kravene til universell utforming og gi mulighet for en bredest mulig brukergruppe.

Det skal ikke nødvendigvis plasseres historisk riktige benker i alle byrommenen, men nøytrale universale benker som følger en innkjøpsavtale i kommunen vil være naturlige. Byrom med spesielle konsept og uttrykk vil kunne ha spesielle møbleringelementer som en del av det totale designutrykket. Sosiale byrom krever gode sittemuligheter og ulike sittemuligheter og varierte sittestillinger gir en nødvendig fleksibilitet en by trenger. Møblene skal plasseres på en måte som inviterer til sosiale møter i solfylte arealer der menneskene er i fokus.

Foto: Grimstad kommune

Foto: Grimstad kommune

VEGETASJON

Vegetasjon er viktig element i byen og beskrives i eksisterende veileder: “grønne omgivelser har dessuten en helsegevinst i forhold til at det blant annet bidrar til å rense luft for forurensning og har en avstressende effekt på mennesker”. Den nye Byhaven ved sjøfronten har satset på roser og åpner opp for en satsning på stauder i det historiske sentrum der roser har en har en fantastisk og intens blomstring om sommeren.

Her har man mulighet til å sikre en enda lengre blomstring i sentrum med stauder. Fra snøen forsvinner om våren til julegrana tennes om vinteren vil man da kunne oppleve blomstring i det historiske sentrum. Dette gir opplevelser for sansene gjennom hele sesongen, og er et viktig premiss for vegetasjonsbruken i det historiske sentrum, i tillegg skal det tas hensyn til allergi.

AKTIVITETER

I Byrom- og formingsveileder for sjønære områder i Grimstad setter man fokus på at "Det trenger innslag av aktiviteter for å tiltrekke flest mulig mennesker. Dette kan for eksempel være lekeapparater, utsiktspunkter, benker osv."

Dette er et viktig punkt i Torg- og gatebrukspalenen og man ønsker gjennom ulike aktiviteter å aktivsere befolkningen. Her er det viktig med stor takhøyde med mange muligheter for ulike uttrykk og innfallsvinkler.

Et viktig poeng er at det skal fokuseres på barn og unge i alderen fra 3-18 år, men likevel være et bredt tilbud for alle fra 0-100 år. Ved innkjøp av lekeaparater skal det ikke plassers apparater med farger som ikke harmonerer med de gamle omgivelsene, og det anbefales ikke bruk av sterke farger. Bygges eller plasseres midlertidige aktiviserende objekter ut i bylandskapet kan disse heller utfordre omgivelsene, og være med på å skape kontrast og endring av bybildet som en del av byutviklingen.

Gjennom å bruke de samme prinsippene i det historiske sentrum som langs sjøfronten ønsker man å skape en helhet og få en god bevegelsesflyt.

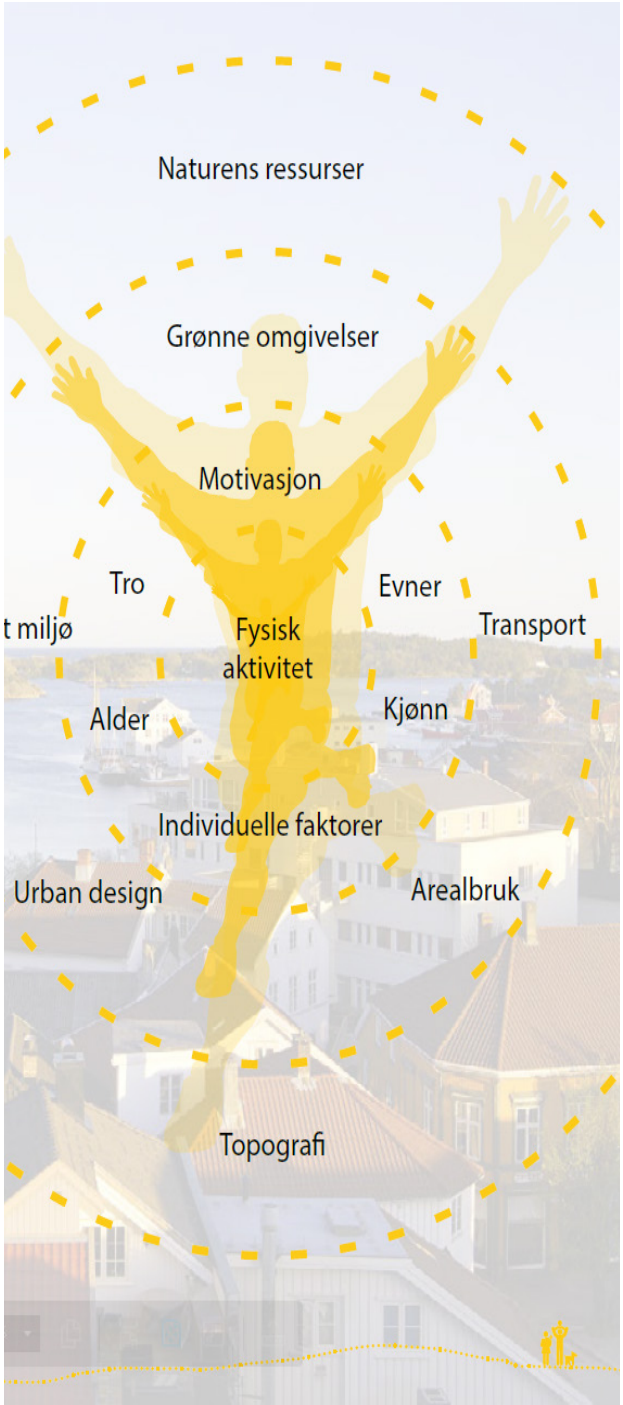
Gratis WIFI og ladestasjoner skal plasseres på de mest sentrale torgene i byen og plasseres på en slik måte at de er godt synlige.

Det er også viktig med tanke vedlikehold og innkjøp at man har en helhetlig plan og tanke som ligger bak. Den eksisterende veilederen fra 2016 tar for seg historien til byen på en slik måte at dette blir ivaretatt og gjør det mulig å trekke konseptet inn i det godt bevarte bygningsmiljøet.

Sykkelstativer og søppelkasser bør byttes ut og moderniseres slik at de møter dagens krav og behov. Her trengs det enkelt og gjerne moderne design som ikke trenger å ha en tradisjonell utførelse.

Belysningen derimot ønsker man å holde tradisjonell i det historiske sentrum og bevare/ eventuelt erstatte eksisterende amaturer. Dette da flere av disse er montert på gammel fasade/ står tett inntil fasaden. Elementene skal leveres i fargen RAL 9011.

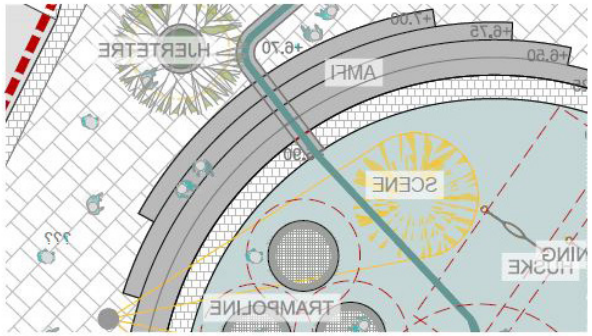
Foto: Ingvild M. Lindaas

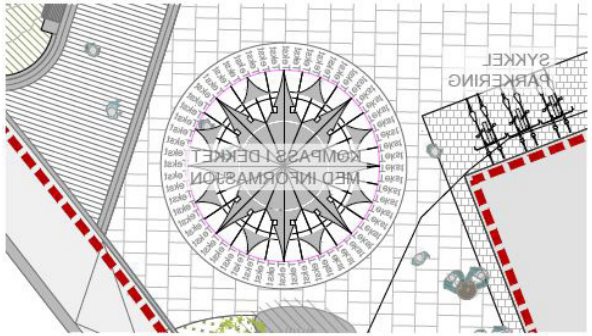


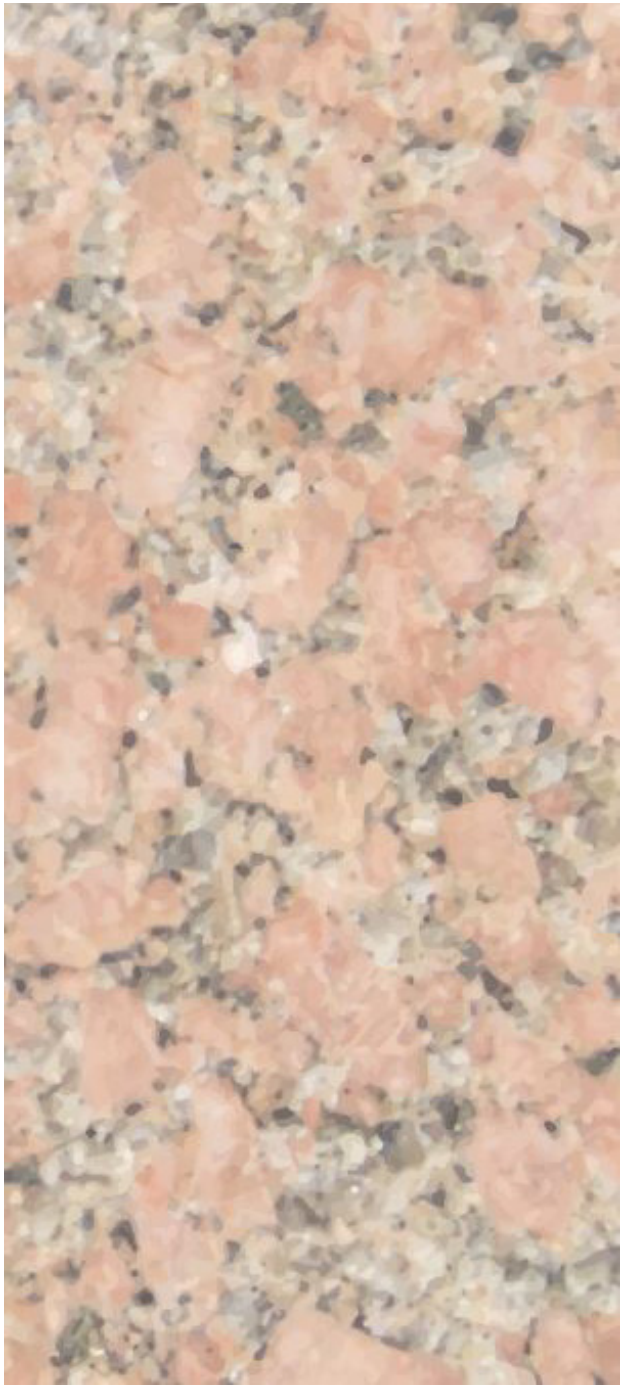
FJÆRE/GRIMSTADGRANITTEN

Fjæregranitt eller Grimstadgranitt (også kalt Fevikgranitt), er en kraftig, rødaktig granitt (biotittgranitt), som finnes øst for Grimstad sentrum, bl.a. på Fevik. Bergarten oppsto for ca. 950 mill. år siden. I 1993 ble fjæregranitten valgt til Aust-Agders offisielle fylkesstein.

I Torg- og gatebruksplanen er denne bergarten tenkt brukt i ulike elementer i bybildet. Trappen på Victoriatorvet, amfiet på Torvet og kompasset på Dyviksplass vil være natulige steder å bruke denne lokale granitten. I tillegg vil det å bruke granitten i møbleringselementene skape en lokal forankring og egenart i bybildet.



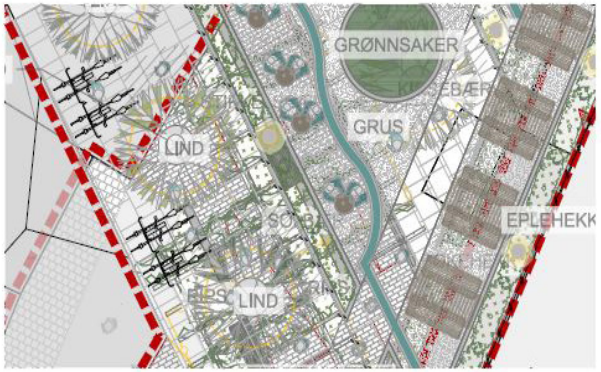


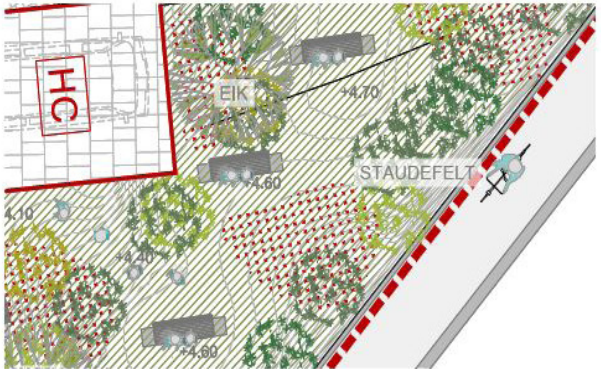


STAUDER

Klimaet i Grimstad er mildt og kommunen er kjent for Dømmesmoen hagebruksmuseum, et rikt jordsmonn og dyrkning av frukt og grønnsaker. Stauder gir farger, lukt og variasjoner som beriker et hvert byrom. Torg- og gatebruksplanen har laget plass til mer grønt i det historiske sentrum og legger opp til bruk av stauder og trær.

På Dyviksplass er det planlagt et stort staudefelt som skal fungere som en stor innbydelse til å bevege seg inn i det historiske sentrum. Videre er det lagt inn ulike typer staudefelt under trær, i plantekasser og bed. En pergola på Wenzellsplass skal gi frodighet og beplantes med vindruer som en referanse til den tidligere vingården som lå i Grimstad.

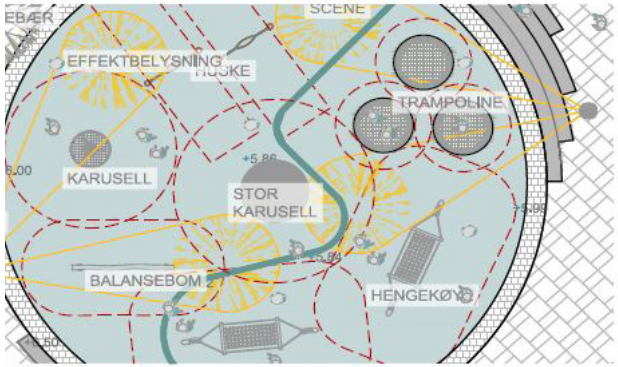


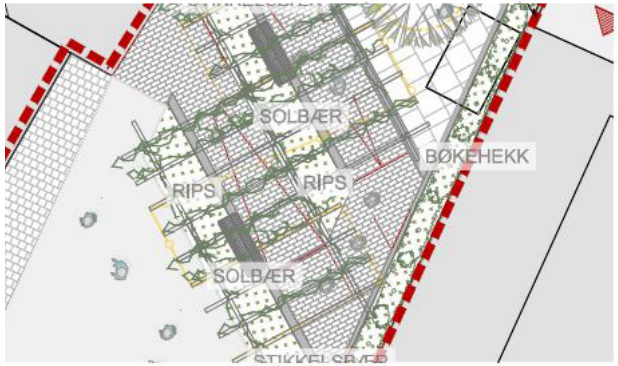


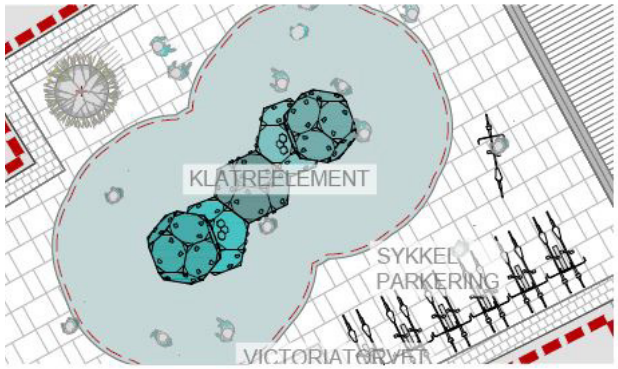
TREVERK

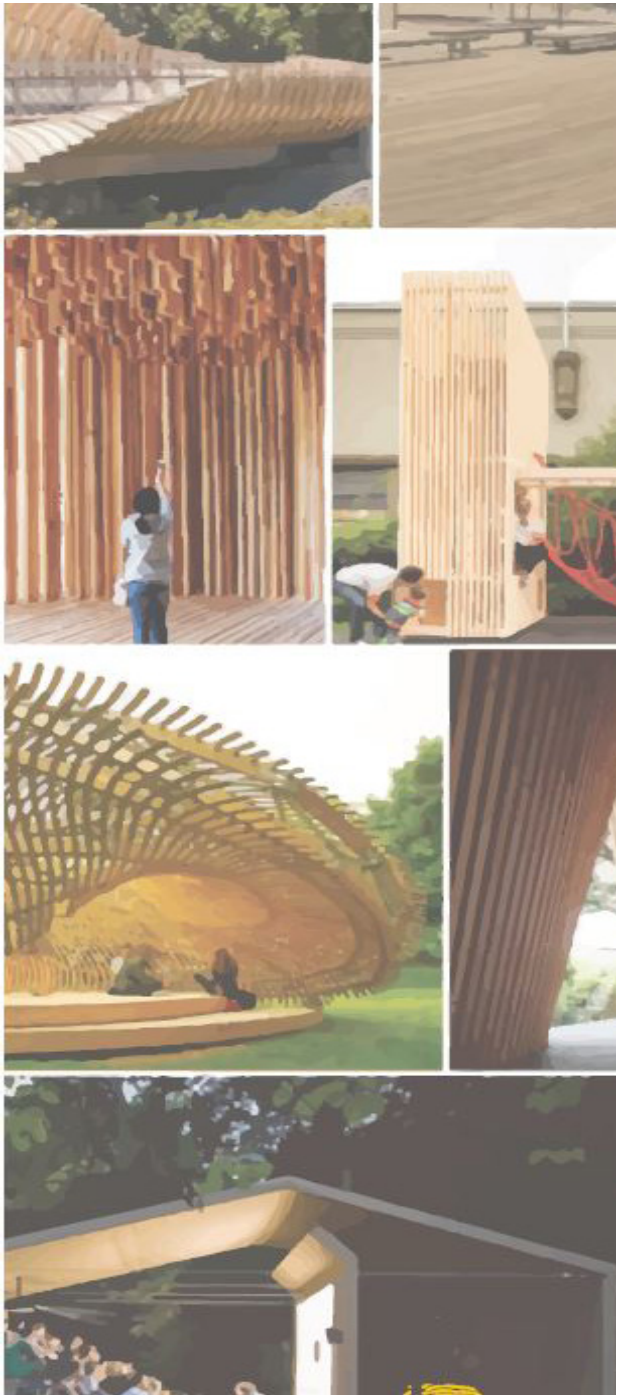
Treverk er med på å prege Grimstads historiske sentrum, og dette ønsker man å ta videre og utvikle i Torg- og gatebruksplanen. Gjennom ulike installasjoner som klatrevegger og pergola ønsker man å vise dagens byggeskikk, teknikk og teknologi.

På Torvet er det tenkt lekeapparater i utført i treverk som ikke skriker med signalfarger, men som mer naturlig glir inn i den historiske bebyggelsen og omgivelsene. Med dagens trebehandling har slike trykkimpregnerte apparater svært god holdbarhet og leveres med gode garantier.









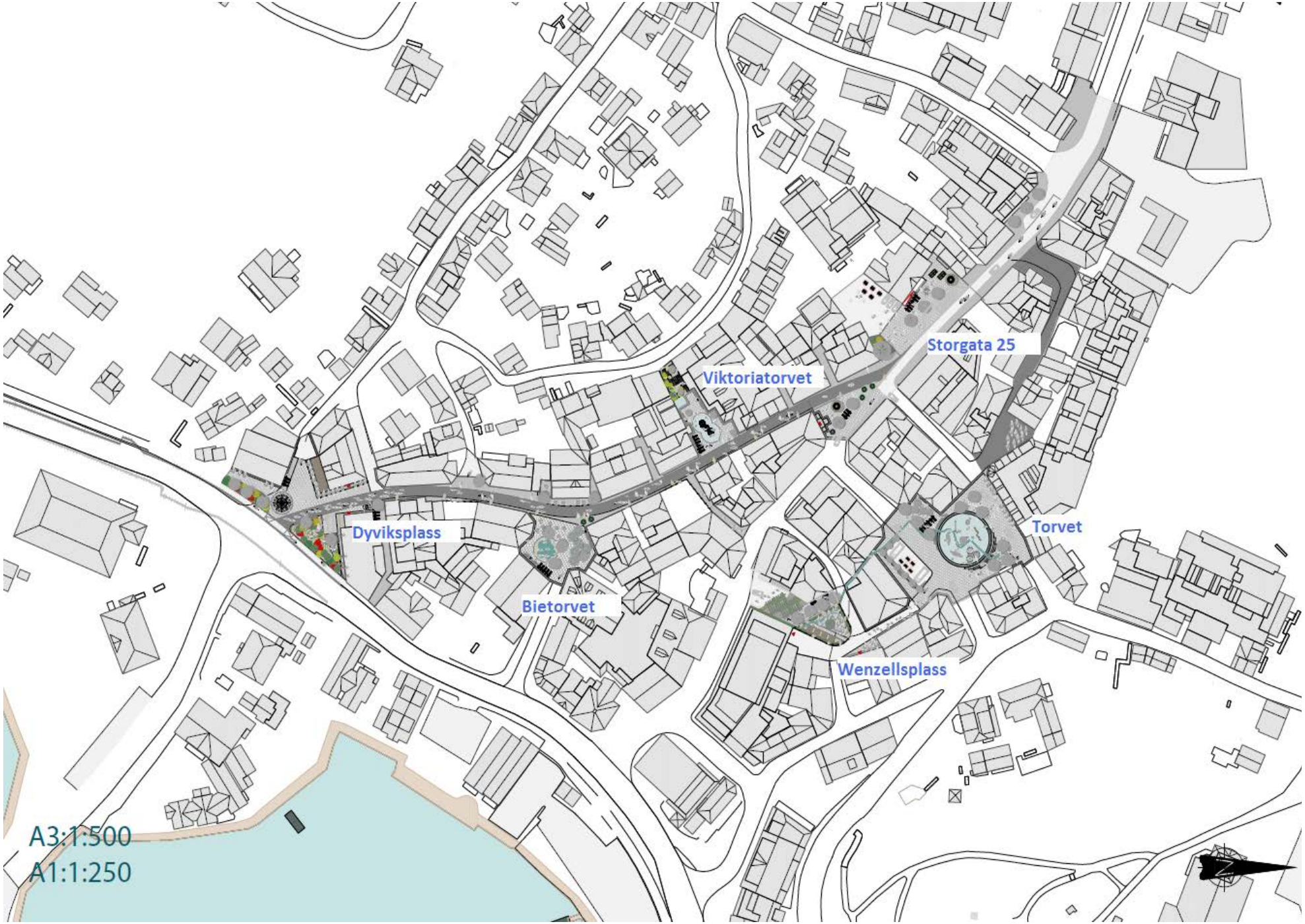


Fig. 16 Oversiktskart over byrommene i Torg- og gatebruksplanen

TORVET

Koøyet er navnet på den nye lekeplassen på Torvet. Her er det lagt opp til bevegelse og lek for barn i alle aldre. Fysisk inaktivitet er et økeende problem, derfor er aktiviteter og anlegg som motvirker dette viktige elementer i dagens byer.

Selve lekeplassen er sentrert med omkransende granittelementer og sitteelementer. Dette for å skape rom for opphold og øke mulighetene for bruken av plassen. Dekket på lekeplassen er tenkt som et gummidekke, dette bør velges i en nøytral farge som ikke tar fokuset bort fra de mange andre fine elementene i byrommet.

Det er også tenkt effektbelysning av plassen for å øke tilgjengeligheten og bruken hele året. Vannrennen gjennom torvet er en referanse til den gamle bekken som rant igjennom området og som også legger til rette for barkebåtløp.

Dekket på torvet er gjennomgående og biler som skal kjøre igjennom må gjøre det på de gåenes premisser og kjøre sakte. Det blir lagt opp til to HC-plasser på hver sin side av avfallsbeholderne.

WENZELLSPLASS

Eplehagen er et sted for den gode samtalen mellom gamle trehusbygninger og blomstrende eplehekker. Wenzelsplass er tenk som en grønn spiselig oase.

Der man kan sitte og nyte medbrakt eller kjøpe med seg noe fra den ene eller andre cafen/bakeriet. Hekker, plantefelt og pergolas skal fylles med grønsaker, frukt og bær planter fra distriktet og skal være et utstillingsvindu for alt som produseres og selges fra de mange omkringliggende gårdene.

Dekket i selve hagen er tenkt som et grusdekke, og belysningen skal bestå av lysslynger mellom de mange byggene. Møbleringselementene vil bestå av ulike typer benker, bord og stoler, dog ingen spiseplikt.

DYVIKSPLASS

Det historiske sentrum i Grimstad trenger en inviterende portal som ønsker velkommen. Torg- og gatebruksplanen ønske å etablere en eneste stor staudebølge man ikke bare kan beskue fra avstand, men som man også kan bevege seg igjennom.

Her skal det blomstre fra snøen smelter til julegranen tennes. Den eksisterende statuen flyttes og det etableres en videreføring av byløperen inn i Storgata. Som attraksjon designes det et kompass sentralt i dekket som viser vei til steder, torg og opplevelser i Grimstad.

Det er lagt opp til mer sykkelparkering slik at by- og landeveissykler kan enkelt stoppe for en kaffe eller kjøpe med seg noe.

GÅGATA

I Torg- og gatebruksplanen er det tenkt at det etableres en møbleringssone langs fasadene med et mørkere dekke i smågatestein for plassering av cafebord, skilt og ulike objekter.

Dette for å gi en god lesbarhet og som oppfyller dagens UU krav til naturlige ledelinjer.

Fig. 17 Illustrasjon av Torvet

Fig. 18 Illustrasjon av Wenzellsplass

35 *Fig. 19 Illustrasjon av Dyviksplass*

NEDRE DEL AV GÅGATA

Fig. 20 Illustrasjon av nedre del av gågata

GÅGATA MED BIETORVET

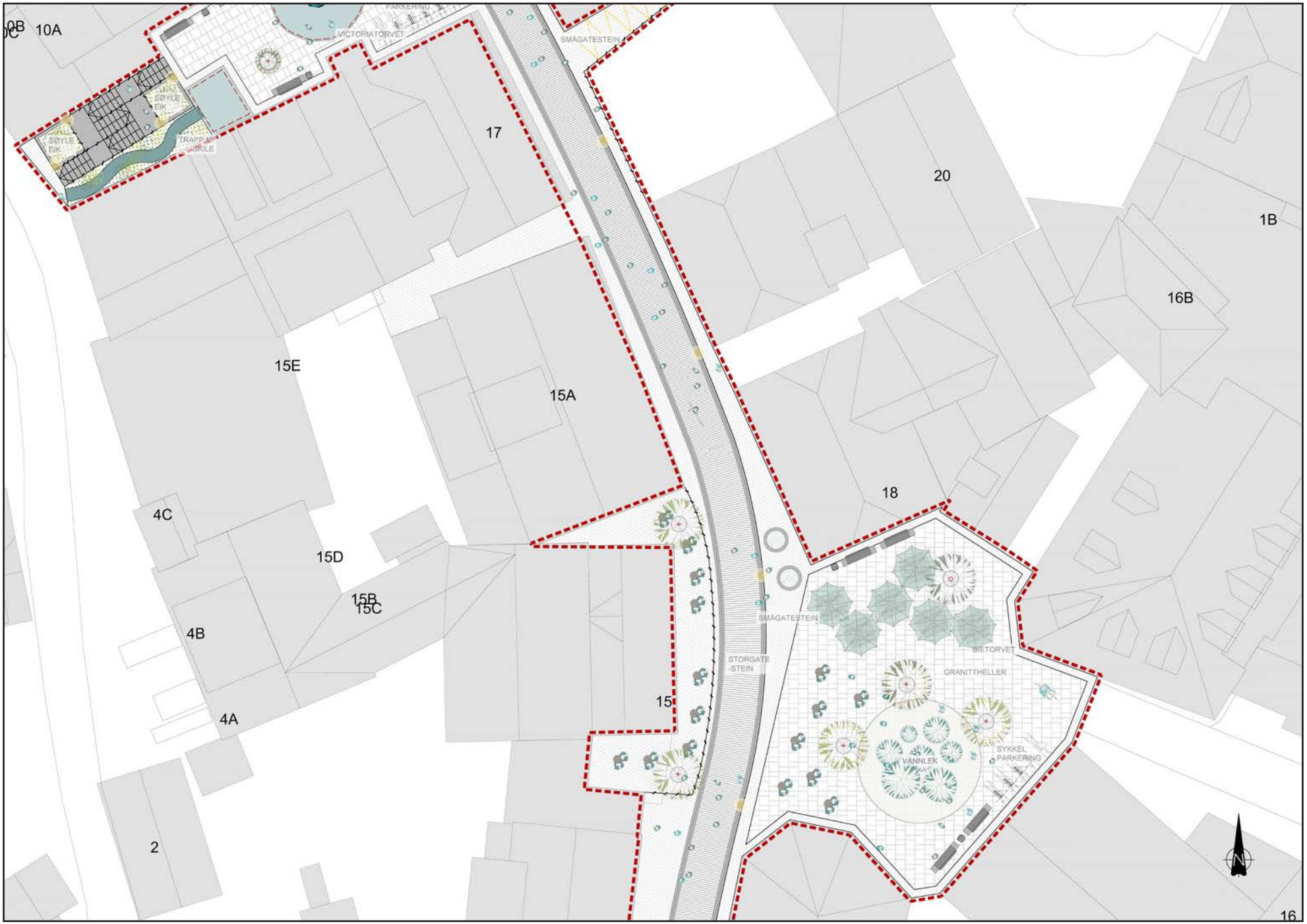


Fig. 21 Illustrasjon av gågata og Bietorvet

GÅGATA MED VIKTORIAPLASS

Fig. 22 Illustrasjon av gågata og Viktoriaplass

ØVRE DEL AV GÅGATA OG STORGATA 25

 Fig. 23 Illustrasjon av øvre del av gågata og Storgata 25

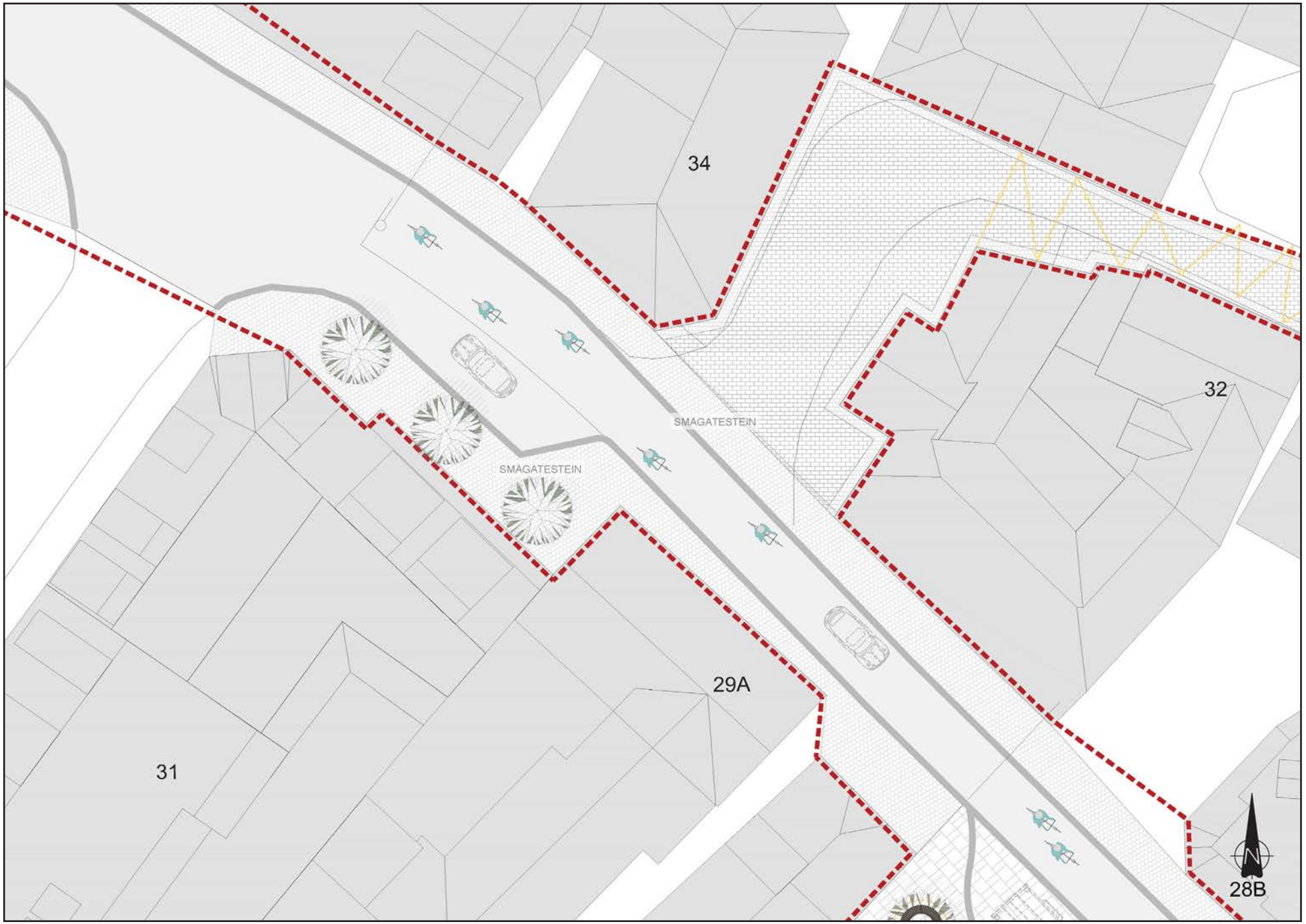


Fig. 24 Illustrasjoner av nedre del av Storgata

8. VEGER OG GATER

MÅL: ØKT TRAFIKKSIKKERHET OG MINDRE KONFLIKT MELLOM TRAFIKANTGRUPPER

Utfordringer for trafikksikkerhet
- Trangt og liten plass når en møter andre
- Mange biler tett på de gående og syklende
- Utflytende kryss, dårlig sikt i avkjørsler, biler rygger ut i fortau/gate
- Arealknapphet

Løsninger for økt trafikksikkerhet
- Envegsreguleringen av Storgata, Nygata, Tønnevoldgate og Grooseveien forenkler trafikkbilde og frigjører areal
- Sykkelfelt, sykkelgate og bredere fortau vil skille gående og syklende
- Økt fokus og oppfølging av kontrakter/ entreprenører for å sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold
- Begrense gjennomkjøringen over torvet
- Begrense gjennomkjøringen på Fv. 420 når ny E18 er etablert

ENVEGSREGULERING

Enveisregulering generelt vil medføre noe omveier for biltrafikk, men der det er forholdsvis korte avstander mellom kryssende gater, vil omveiene i disse gatene bli forholdsvis små.

I forhold til trafikksikkerhet for alle trafikanter anses enveisregulering å være et positivt tiltak, da det forenkler trafikkbildet ved at biltrafikken bare kommer fra en retning. Dette er spesielt gunstig for gående og syklende.

Enveisregulering anses som negativt for framkommeligheten for biltrafikk. Bakgrunnen for å envegsregulere er å redusere mengden biler som kjører igjennom sentrum og å frigjøre areal til nytte for gående og syklende.

I Storgata er det ca. 1000 biler som passerer i døgnet. Kommunen har i sine tellinger, februar 2017, funnet ut at det i tidsperioden fra kl. 08-10 er nesten 200 biler som kun kjører igjennom uten å stoppe i selve sentrum.

Samtidig er det gjort tellinger i mars 2017 på at mellom kl. 07 – 09 er nesten 350 gående og rundt 80 syklende i Storgata. Mange av de gående og syklende er barn og unge som skal til Jappa skole, Frivoll skole og Grimstad ungdomsskole. Det er i dag en 30-sone rundt Grimstad sentrum som omfatter Storgata, Nygata, Tønnevoldgate og Grooseveien.

Storgaten er en trang gate med bebyggelse på begge sider. For gående og syklende er denne situasjonen uheldig trafikksikkerhetsmessig, lite brukervennlig og gir en unødvendig følelse av støy. Vi mener at ulempene med å ha toveistrafikk ned Storgata og gjennom sentrum er større enn ulempene bilistene måtte ha ved å kjøre rundt. Fordelene med å bedre forholdene for mennesker i Storgata og over Torvet vil være økt trivsel, trygghet og trafikksikkerhet.

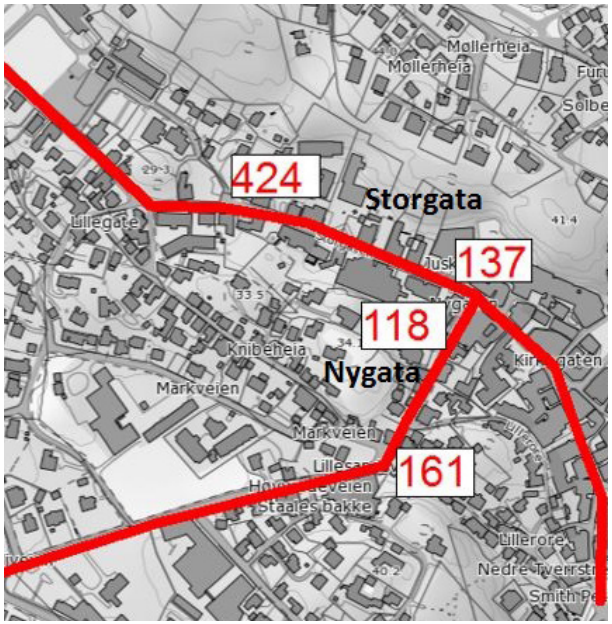


Fig. 7 Antall gående og syklende kl. 07:00-09:00 13. mars 2017

Det er bygd opp en AIMSUN trafikkmodell i Grimstad for å vurdere hvilke effekter envegsregulering vil få for trafikken og hvilken veg envegsreguleringen bør gå (vedlegg).

I Grimstad flyter trafikken godt i de fleste områder, kun området ved Øygardsdalkrysset på Fv. 420 har trafikkavviklingsproblemer i ettermiddagsrushet. Det er derfor viktig at en envegsregulering ikke øker køutfordringen på Vesterled og Lillesandsveien. Resultatene her viser at Grooseveien og Tønnevoldsgate bør reguleres nordover, dvs. fra Groosekrysset til Storgata. Denne reguleringen vil gi en trafikkavviklingen omtrent som i dag siden vi benytter oss av rutevalg med kortest reisetid. Den vil heller ikke øke reisetiden på bussen nevneverdig.

Storgata bør envegsreguleres i østgående retning. Fra denne retningen kommer en lett til p-huset under Kulturhuset og en større utendørs parkeringsplass ved Kiwi. På den måten unngår en unødvendig kjøring over torvet. Det vil da være naturlig at Nygata envegsreguleres i sørgående retning.

I nedre del av Storgata og over torvet er det lagt opp til en sambruksgate på vinteren og gågate på sommeren. Grunntanken er at gaten er regulert uten separering av ulike trafikantgrupper slik at trafikantene selv må sørge for et godt samspill via øyekontakt og ved å ta hensyn til hverandre.

Sambruk kan fungere godt i områder hvor gående er den dominerende trafikantgruppen. Sambruksgaten vil da legges med et flatt dekke som gir fleksibilitet. Ferdselssonen (3,5 m) vil bli synlig i valg av belegg. Gågaten vil bli regulert slik at varelevering og kjøring til eiendommene er tillatt

Foto: Grimstad kommune

JØRGEN BANGSGATE

Jørgen Bangsgate er i dag envegsregulert fra kryss Vardegaten retning til Arresten p-hus. I prosessen med gatebruksplanen er det kommet mange innspill for å åpne Jørgen Bangs gate for tovegstrafikk.

I dag er det ca. 1000 biler i døgnet som kjører på denne vegen. Ved å kontrollere trafikkmengde i Jørgen Bangsgate opp mot hvor mange som bor der, vet vi at det i dag er få utenom de som bor der som kjører i gaten.

Dagens envegsregulering hindrer at gaten blir brukt om snarveg for bil. Jørgen Bangs gate er den desidert korteste veien å gå/sykle fra Odden til Dahlske, Stamina og andre reisemål med mye gang- og sykkeltrafikk.

Resultater i Trafikkmodellen Aimsun viser en økning på 50 biler i rushtiden 15-17 dersom Jørgens Bangsgt. åpnes for toveistrafikk og med envegsregulering i Groosevn.(nordgående), Tønnevoldsgt, (nordgående), Storgata (østgående) og Nygata (sørgående) vist som alt. 2 i modellen. Dagens trafikkmengde, i dette tidsintervallet, er 120 biler i gaten, og dette økes da til 170 biler ved en åpning.

Det har vært et stort lokalt ønske om å åpne Jørgen Bangs gate for toveistrafikk. Torg og gatebruksplanen legger opp til en envegsregulering i Grooseveien, Tønnevoldgate, Storgata og Nygata. På åpent møte ble det uttrykt at med dette systemet må Jørgen Bangsgate ha toveistrafikk.

På grunn av dårlig siktforhold i avkjørselen til parkeringshuset ønsket Statens vegvesen i utgangspunktet å stenge Jørgen Bangsgate, men som kompromiss ble vegen envegsregulert siste del, med retning mot Fv.420.

Torg- og gatebruksplanen legger opp til at en kan gjenåpne Jørgen Bangsgate for toveistrafikk på følgende premisser:

- Åpning av toveistrafikk kan tidligst gjennomføres samtidig med at de andre envegsreguleringene settes i kraft (Groosevn, Tønnevold gt. Storgt. og Nygata).

- Grimstad kommune og Statens vegvesen må gjennomføre en trafikksikkerhetsrisikovurdering av Jørgen Bangsgate, og nødvendige tiltak må være etablert før skiltvedtaket trer i kraft. Dette gjelder også for Tønnevoldsgate hvor det etableres nye sykkelfelt.

- Dersom det viser seg at en toveistrafikk i Jørgen Bangsgate fører til trafikkfarlige situasjoner i tilknytning til inn/utkjøring av p-huset vil en vurdere å gjeninnføre envegsreguleringen.

BOM MIDTSKIPS

Per i dag er det plassert en bom Midtskips for å hindre gjennomkjøring mellom Vesøygaten og Lauvstøveien. Plasseringen av denne bommen har en effekt på lokaltrafikken innad i disse boligområdene. Begrunnelsen for bommen var i sin tid gjennomkjøring til Felleskjøpet. Den begrunnelsen er nå borte. Mange beboere ønsker å fjerne bommen.

Dette kan gjennomføres som et prøveprosjekt og virkningene synliggjøres før man avgjør om det skal være en permanent løsning.

FYLKESVEG 420

Det er over 7000 biler per dag som kjører igjennom lyskrysset på Fv. 420. Fylkesvegen har sin transportfunksjon og fungerer i dag som omkjøringsveg. Vegen skaper en barriere mellom øvre og nedre del av Grimstad sentrum. En del biler benytter vegen kun som gjennomkjøringsveg. En slik type kjøring ønskes det å begrense for å knytte byen tettere sammen. I gatebruksplanen er det et langsiktig mål om å redusere antall biler som bruker Fv.420 til gjennomkjøring.

Et tiltak kan være å gjøre vegen mellom lyskrysset til skolegata om til en ren bussgate, men siden vegen i dag fungerer som omkjøringsveg kan ikke dette gjennomføres før evt. dagens E18 blir ny omkjøringsveg. Men dersom en gjør om sentrum til kun gjennomkjøring for kollektiv på Fv.420 må en være sikker på at dette ikke medfører vesentlig mer kø i kryssene på Øygårdsdalen. Slik at dette tiltaket vil vurdert videre i en trafikkmodell når en vet plasseringen av kryss for ny E18 igjennom Grimstad.

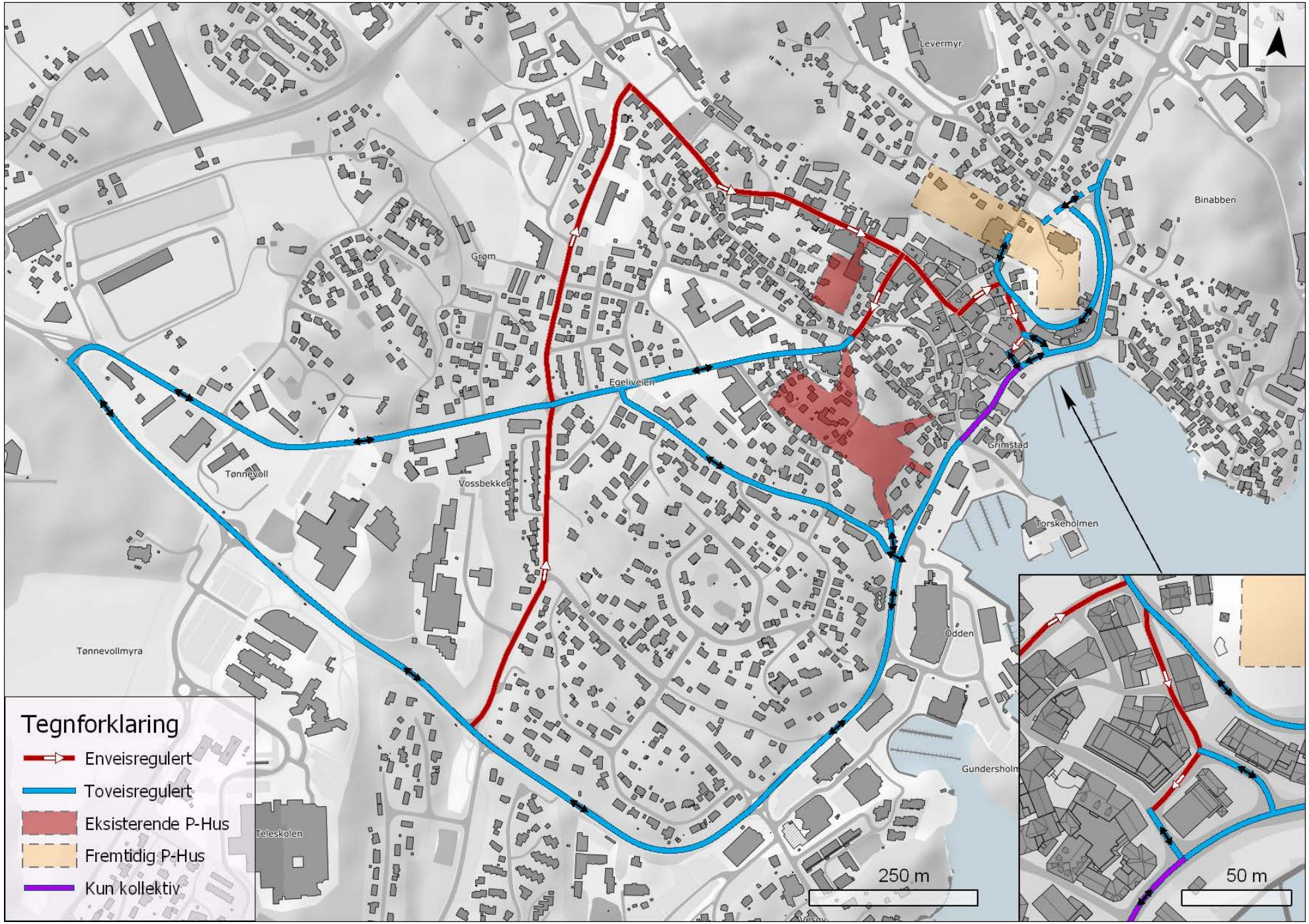


Fig. 25 Kart over trafikkregulering i Grimstad sentrum

9. PARKERING

MÅL: MINDRE BILTRAFIKK I SENTRUM

Utfordringer for parkering
- Mye privat gratis parkering
- Mange private parkeringsplasser i gater og byrom
- Lite belegg i Arresten p-hus
- Parkeringsbestemmelser/normer om minimumsparkeringsplasser

Løsninger for parkering
- Utbygging av Oddensenteret vil redusere antall gratisplasser i sentrum.
- Utarbeide et parkeringsprosjekt som bygger opp under målene i denne planen, da både på prispolitikk, antall p-plasser, parkeringsnormer og parkeringsvedtekter
- Bevisst arealplanlegging og parkerings-politikk
- Etablere et parkeringshus på østsiden enten i Kirkeheia eller Mølleheia
- HC parkeringsplasser vurderes fortløpende
- Digitalt p-visningsskilt på Fv.420 som viser antall ledige plasser i Arresten.

I Grimstad kan letekjøring etter tilgjengelige parkeringsplasser øke biltrafikken i sentrum. Gjennom bevisst planlegging og regulering kan parkeringspolitikken begrense bilbruk og skape trivelige og attraktive sentrums- og boområder Tilgjengelighet, avgiftsperioder og takst er åpenbare faktorer som påvirker valg av parkeringssted.

På bakgrunn av belegg kan det konkluderes med at det i dag er gateparkering som er førstevalg for mange. Noen bruker heller tid på å kjøre rundt og lete etter gateparkering for å slippe å kjøre inn i anlegg.

Arresten parkeringshus ble åpent i 2015, og har totalt 306 p-plasser. Parkeringshuset har vært lite i bruk. Hovedårsaken til manglende belegg i Arresten skyldes i hovedsak det store antallet gratis parkeringsplasser på Oddenområdet. For dem som bare skal til historiske sentrum er det meget gunstig å parkere i Arresten. Gåtiden fra der bilen parkeres og til man er ute i Storgaten er kun 2-3 minutter.

Kommunal uteparkering har godt belegg, selv om det koster mer enn dobbelt så mye å parkere der i forhold til Arresten. Om dette skyldes mangel på kunnskap om prisforskjellene eller vaner er vanskelig å si. Det kan også synes som for en del ikke er kjent med den gode gangforbindelsen fra Arresten til det historiske sentrum.

Når utbyggingen av Oddensenteret kommer i gang kan en forvente noe økt belegg i Arresten. Hovedprinsippet i prissettingen er at det skal være rimelig å parkere i parkeringshuset, og at det skal være dyrt å parkere ute. Dette bør markedsføres på en god måte.

For å øke brukervennligheten bør det etableres et digitalt p-visningsskilt på fv.420 som viser antall ledige p-plasser i parkeringshuset.

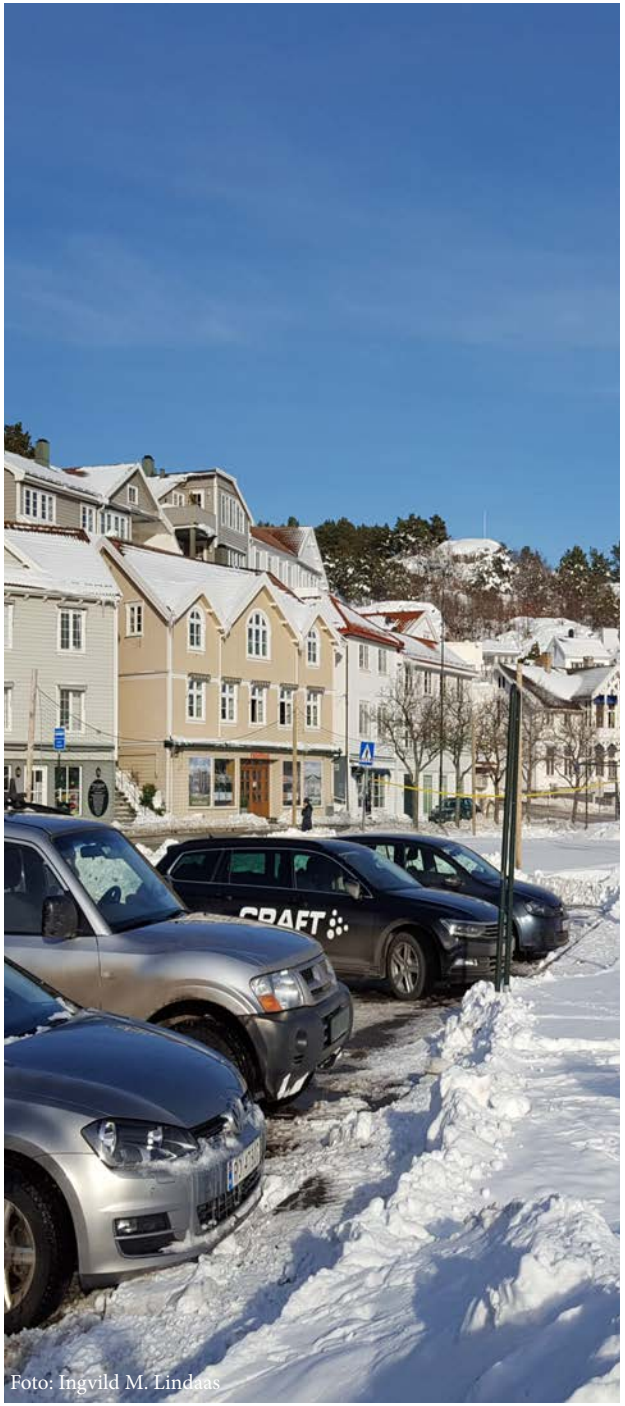


Foto: Ingvild M. Lindaas

OFFENTLIGE PARKERINGSPLASSER

I sentrum er det i overkant 900 offentlige tilgjengelige p-plasser, hvorav 300 på Odden, 306 i Arresten p-hus og 29 i den indre sentrumskjernen. Kartskisse på side 47 viser en oversikt over disse parkeringsplassene. Offentlige tilgjengelige p-plasser er kommunale og private p-plasser til fri benyttelse for alle.

Torg- og gatebruksplanen sier ikke noe konkret om hvor mange p-plasser som foreslås fjernet i sentrumskjernen, men skissene av de ulike byrommene gir en antydning om at det fjernes syv, hvorav seks er i tilknytning til Torvet og en på Dyviks plass. Det kan være mulig at dersom pullertene i Henrik Ibsens gate fjernes at det tilrettelegges for en kortidsparkeringsplass her. Videre detaljering av parkeringen må sees nærmere på i et eget parkeringsprosjektet.

HANDICAP-PARKERING

Å legge til rette for parkeringsmuligheter for forflytningshemmede er en viktig og prioritert oppgave for kommunen. Forflytningshemmede som har fått innvilget HC-kort har i dag betalingsfritak for all offentlig skiltet parkering, inkludert gateparkering og egne reserverte plasser.

En reduksjon av vanlige avgiftsplasser vil være en reduksjon av antall plasser tilgjengelige for denne gruppa. Tilrettelegging for HC er skilting av parkeringsplasser, noe som kan endres relativt enkelt. I de aller fleste gater med trafikk vil det være mulig å legge til rette for HC-plasser.

Lokalisering av HC-plasser vil også være noe som endres kontinuerlig i forbindelse med prosesser og tiltak som skjer i byen. Det er naturlig at dette sees nærmere på i parkeringsprosjektet.

PARKERINGSHUS PÅ ØSTSIDEN

Kommunen reduserer arealbeslag hvis det settes krav om parkering anlegges under terreng/i fjell. Det kan fremme en tettere utbygging og mer effektiv arealbruk. Det kan igjen bidra til redusert bilbruk ved at avstanden til reisemål blir kortere og tilgjengeligheten med bil blir dårligere.

Torg- og gatebruksplanen anbefaler 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 tilgjenglighet 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.

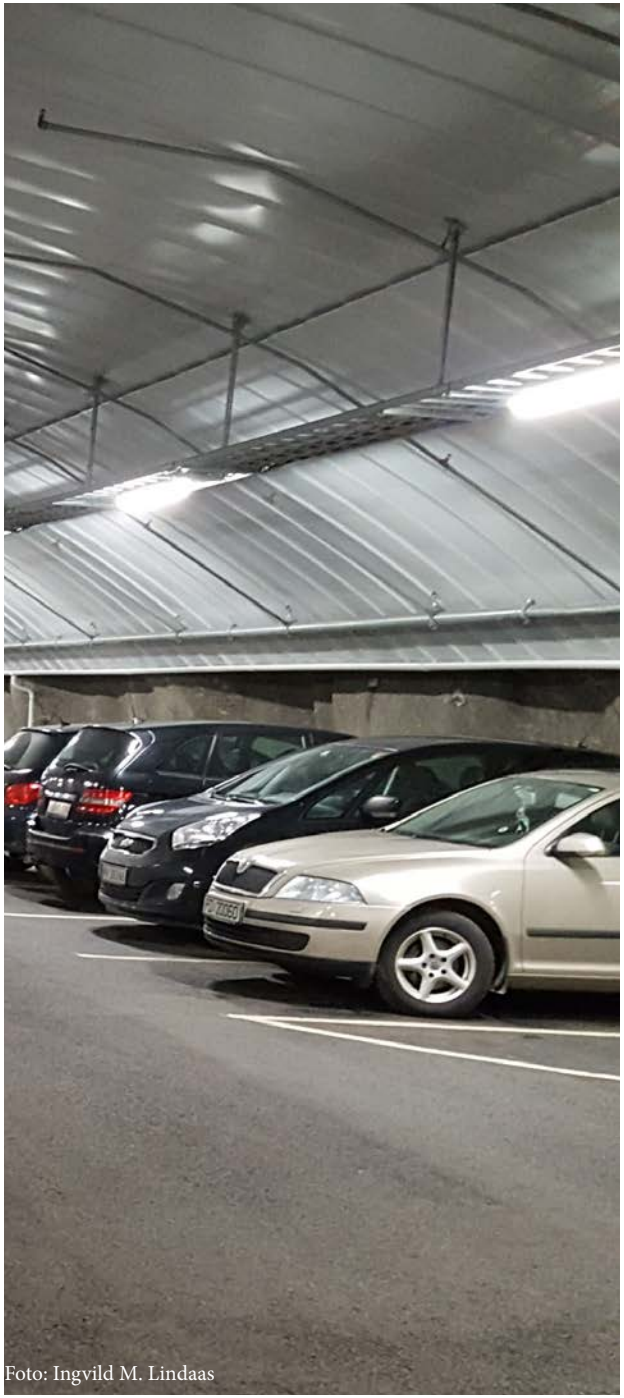
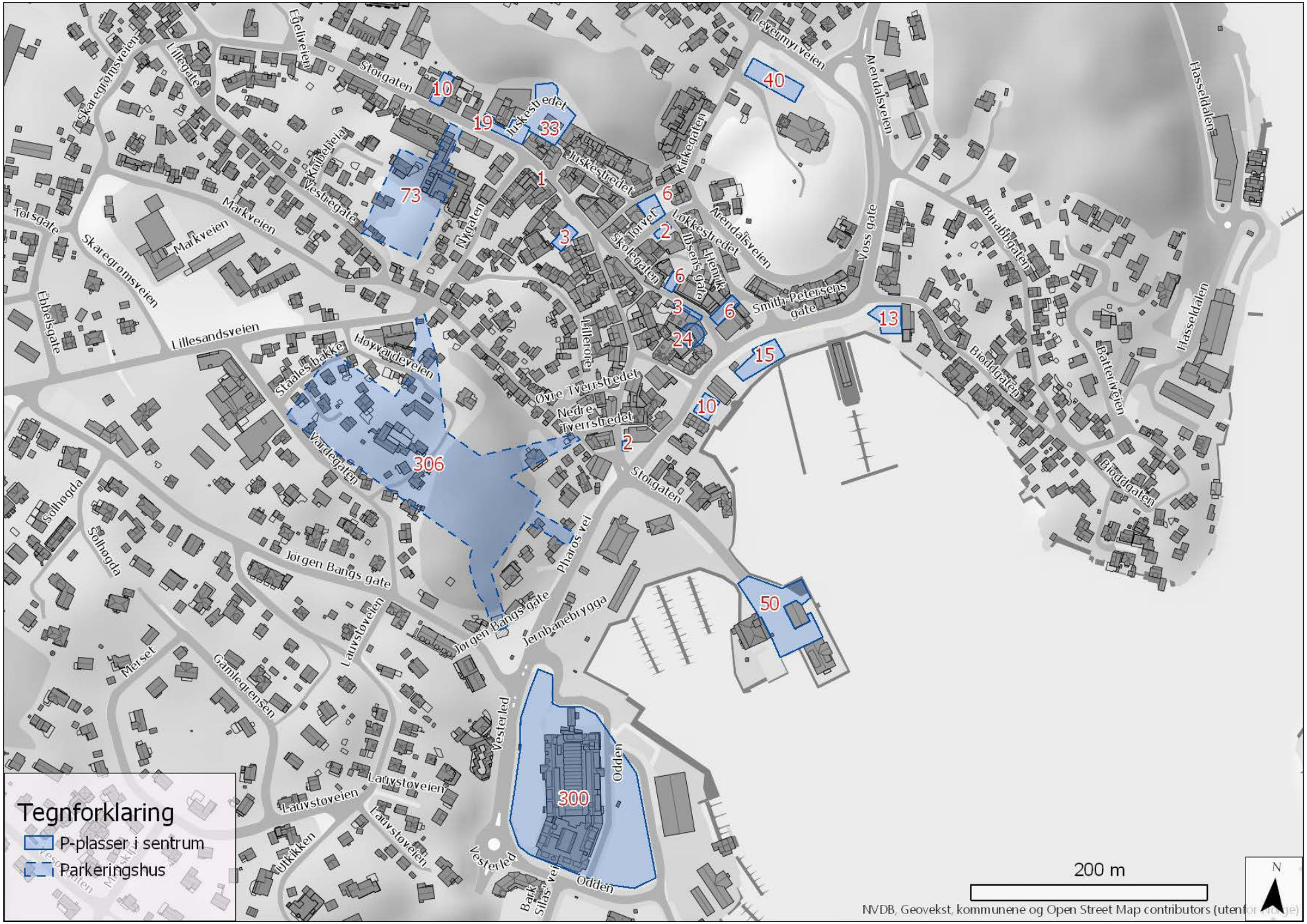


Foto: Ingvild M. Lindaas



47 *Fig 26 Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i Grimstad sentrum*

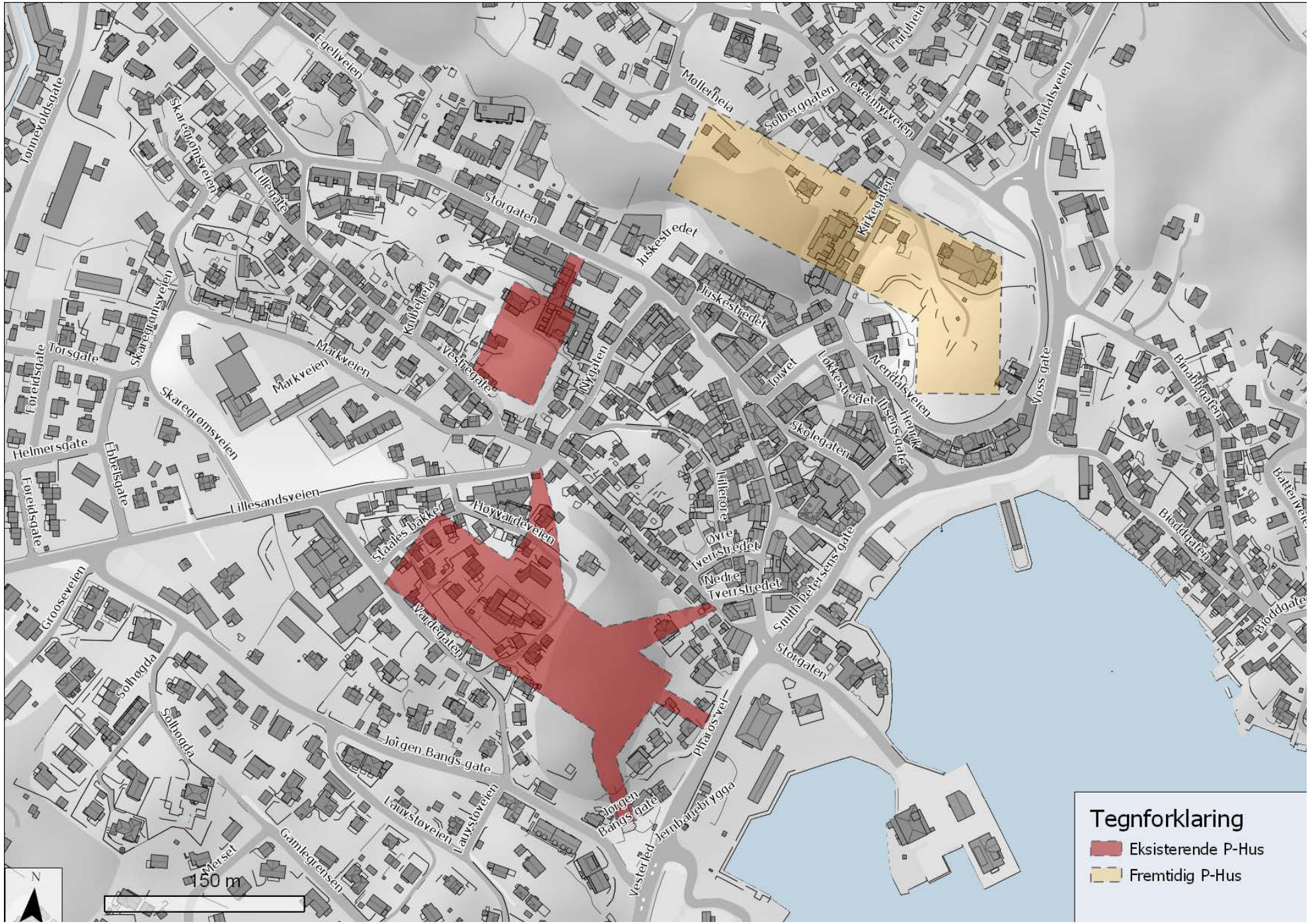


Fig 27 Eksisterende og fremtidig parkeringshus i Grimstad

10. SAMFUNNSIKKERHET, DRIFT OG VARELEVERING

MÅL: SIKKER OG EFFEKTIV VARELEVERING

ROBUSTE LØSNINGER FOR OVERVANN, SAMFUNNSIKKERET OG DRIFT AV BYEN

Utfordringer for samfunnssikkerhet, drift og varelevering

- Trange gater og knapphet på areal
- Åpne plasser blir bygd om til boliger, verandaer og terrasser
- Store lastebiler og utstyr med stor svingradius og stor blindsone
- Mye gateparkering er utfordrende for drift av byen, både feiing og snørydding
- Feilparkering hindrer utrykningskjøretøy, spesielt i Levermyrområdet

Løsninger for samfunnssikkerhet, drift og varelevering

- Sikre minimum ferdselsgatebredde på 3,5 meter
- Holde gågata, Storgata 25, Kirkegata, Skolegata 6 og Skolegården tilgjengelig og åpen for brannbil og liftoppstilling
- Minst mulig innsnevringer og humper
- Håndheve ulovlig parkering på Levermyr veien
- Utarbeide en konkret vareleveringsplan for sentrum, hvor Skolegata og Storgata er spesielt detaljert

UTRYKNINGER

I et bysentrum er det ofte mange mennesker, trange gater og bygninger tett opptil vegen på begge sider. Dette krever et økt fokus på beredskap. Dette kan være utfordrende 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 en lift.

Utrykning har følgende kriterier:

Min 3,5 m gatebredde, fri kjørehøyde minst 4 meter, stigning maks 1:8, svingradius 13 meter og oppstillingsplass for lift 7x10 meter.

En må passe på at ikke disse stedene blir nedbygd/gjenbygd f.eks. med nye tilbygg, anlegg og verandaer. Stedene er attraktive for sentrum, og det vil være en arealkonflikt. Når det planlagte nedgravde søppelanlegget ved kulturhuset blir bygd vil en ikke ha plass til å sette opp en 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 følgende:
Storgata 25, Skolegata 6, gågata, Skolegården, Kirkegata og Levermyrveien.

Fig. 28 Kart over åpne plasser som er viktige å holde åpne fit. brann

VARELEVERING

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 derfor viktig at handelen, og annet næringsliv, kan fungere. Varene må leveres og avfall hentet på best mulig måte.

Varetransport inn i sentrum er ikke organisert på noe vis. Den foregår både med små, middels og store biler. Ofte står transportørene i gater og må bruke både fortau og kjørebane for å manøvrere. Transportørene har i sitt lovverk en regel med at det maks skal være 50 meter fra biloppstillingsplass til leveringssted.

Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter har følgende momenter om varelevering i Grimstad sentrum:

•Envegsregulering i andre byer som Oslo og Kristiansand fungerer bra for varelevering
•Viktig med dekke i gatene. Spesielt brostein og taktile heller er utfordrende for små hjul
•Vareleveringsplasser bør ha under 3 graders helling
•Vareleveringen til Vinmonopolet burde vært flatere. Dagens varelevering legger opp til rygging inn/ut i Skolegata
•Trenger ikke å skilte varelevering fra E18 da sjåførene kjører korteste veg til butikkene de skal levere til
•Envegsregulering av nederste del av Jørgen Bangsgate har ikke vært noen utfordring for vareleveringen i sentrum
•Varebilene kommer ovenfra når en leverer varer igjennom gågata
•Ved varelevering til Kiwi må varebilen stå oppå gangfeltet noe som presser gående ut i gata

Det er viktig å vurdere transport av varer når det utarbeides areal- og detaljplaner i sentrum for å sikre en effektiv og trafikksikker varelevering. I videre arbeid kan kommunen hente ut data fra Næringsregisteret om forretninger, næringsflater mv. for å bedre informasjon om varetransport i sentrum.

Foto: Hans Stormo

DRIFT AV SENTRUM

Drift av bygater er utfordrende med mye gateparkering, både når det gjelder feiing og snørydding. Økte mengder med nedbør er en utfordring i et sentrum som har mange harde flater.

Foto: Grimstad kommune

Foto: Hans Stormo

Ved utforming av byrom vil det være et godt grep å tilrettelegge for flere grønne flater og regnbed. Det kan også tenkes at en naturlig kan lede vannet slik at det kan brukes inn i byrom som vannspeil. Biebekken går under Juskestreedet, Wenzellsplass, Henrik Ibsensgt., bensinstasjonsområde og Smith Pettersens brygge. Mulighet for å gjenåpne denne bekken, i alle fall på nedre del, bør vurderes nærmere.

11. GJENNOMFØRING OG OPPFØLGNING

Torg- og gatebruksplanen er en prinsipplan som peker på mulig 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 ulike tiltak 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 virkemiddelet for å påvirke fremtidens transportmønster og styrke et levende sentrum.

Det er utarbeidet noen illustrasjoner som viser noen muligheter de ulike byrommene kan ha. Detaljering vurderes i videre planarbeid.

Tiltak som krever oppsett av nye skilt må behandles i henhold til gjeldende lovverk og prosedyrer.

De største utgiftene ved endret gatebruk er ved oppgradering og ombygging av gategrunnen. Dette kan finansieres på flere måter;
kommunale midler, spleiselag med næringslivet, søknader om statlige midler (sykkelby, folkehelse etc.), som tiltak i søknad i en eventuell bymiljøpakke, rekkefølgekrav ved utbygging m.m.

Tiltak som omhandler fylkesveger kan kommunen spille inn som mulige tiltak i fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveger. Det er også mulig å søke midler via statelige tilskuddsordninger.

Oppgradering på de ulike torgene og gatene vil variere og det samme vil kostnader og aktuelle finansieringskilder. Evt. finansiering ved hjelp av kommunale midler tas opp i forbindelse med handlingsprogram og budsjettbehandling.

Å nå målene i torg- og gatebruksplanen forutsetter trinnvis og målrettet arbeid over tid. Arealplanarbeid, parkeringsstrategi, kollektivsatsing, gå- og sykkelbyarbeid, arbeidet med byrom og flere private og offentlige reguleringsplaner må trekke i samme retning. Det samme må behandlingen av enkeltsaker i forvaltningen; byggesak, vegforvaltning og lokaliseringsspørsmål.

Den langsiktige planen vil være avhengig av at nødvendige arealplaner blir vedtatt, nødvendige økonomiske bevilgninger og kommunens generelle utvikling.

I gatebruksplanen er det laget en kortsiktig plan over tiltak som kan la seg realisere i løpet av 1-5 år. I innspill som er kommet inn er det uttrykt en bekymring for at handelen i sentrum vil lide dersom en gjennomfører foreslåtte envegregulering. Det er derfor besluttet at i første omgang kan en gjennomføre et prøveprosjekt hvor siste del av Storgata over Torvet (fra Nygata til fv. 420), Nygata og deler av Grooseveien (se fig. 29) blir envegsregulert. I sommerferien vil da Storgata over Torvet kunne stenges for gjennomgangstrafikk. For å kompensere for eventuelle ulemper vil Jørgen Bangsgt. bli åpnet for toveistrafikk.

Det bør være en evaluering av prøveprosjektet før en bestemmer seg om tiltakene skal være permanente. Envegsreguleringstiltak i kortsiktig løsning vil ikke bli etablert før prøveprosjektet er evaluert og det har vært en politisk behandling av tiltakene.

I tillegg til tiltak vist i kart kan en gjøre enkle tiltak som å belyse smågater og smug, skilte tydeligere gjennom sentrum, etablere sykkelparkeringsplasser, sette ut hvilebenker og få opp p-visningsskilt på fv. 420 utenfor Arresten p-hus.

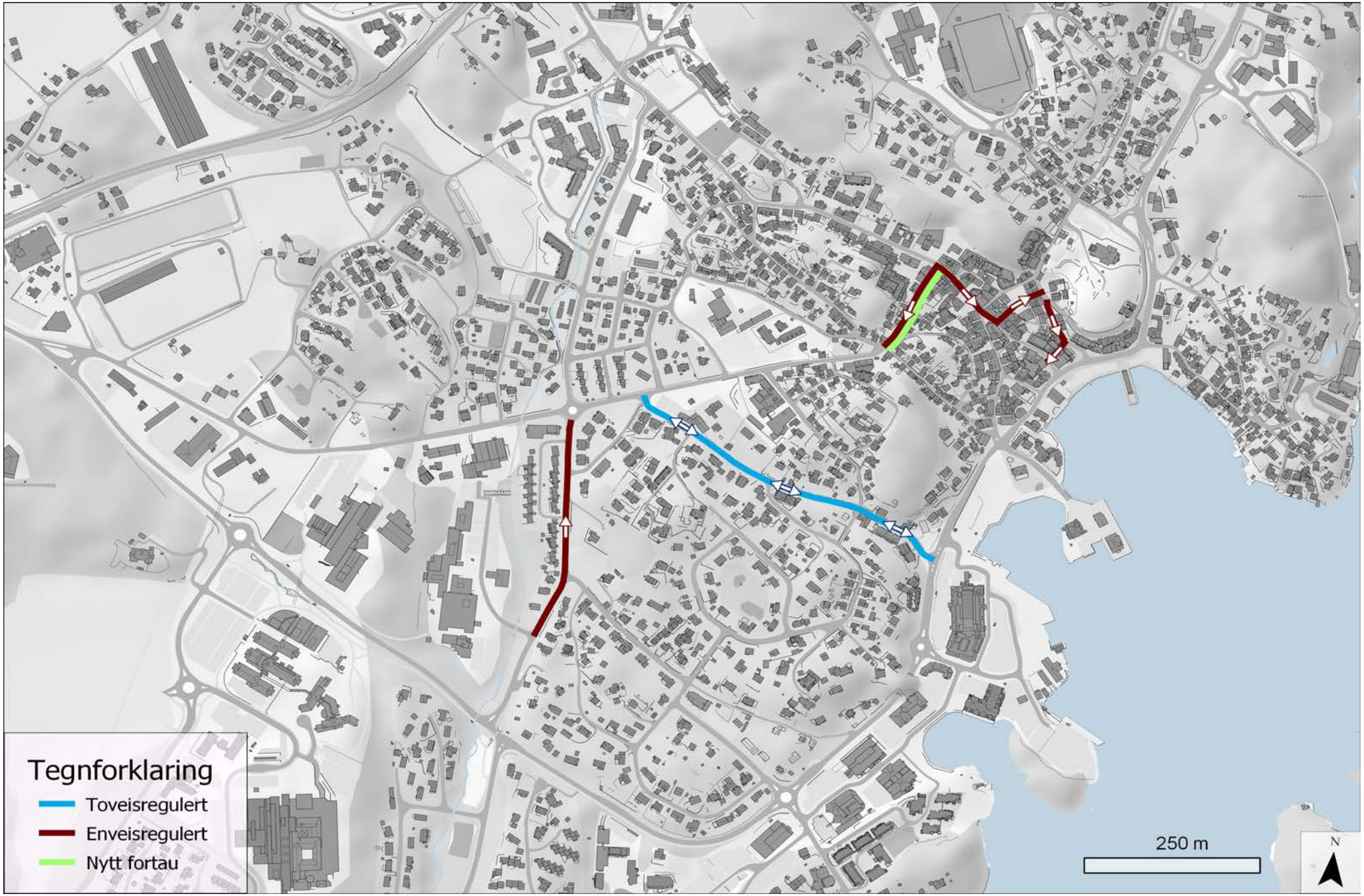


Fig. 29 Kart over tiltak som er aktuelle i prøveprosjektet

KORTSIKTIG LØSNING

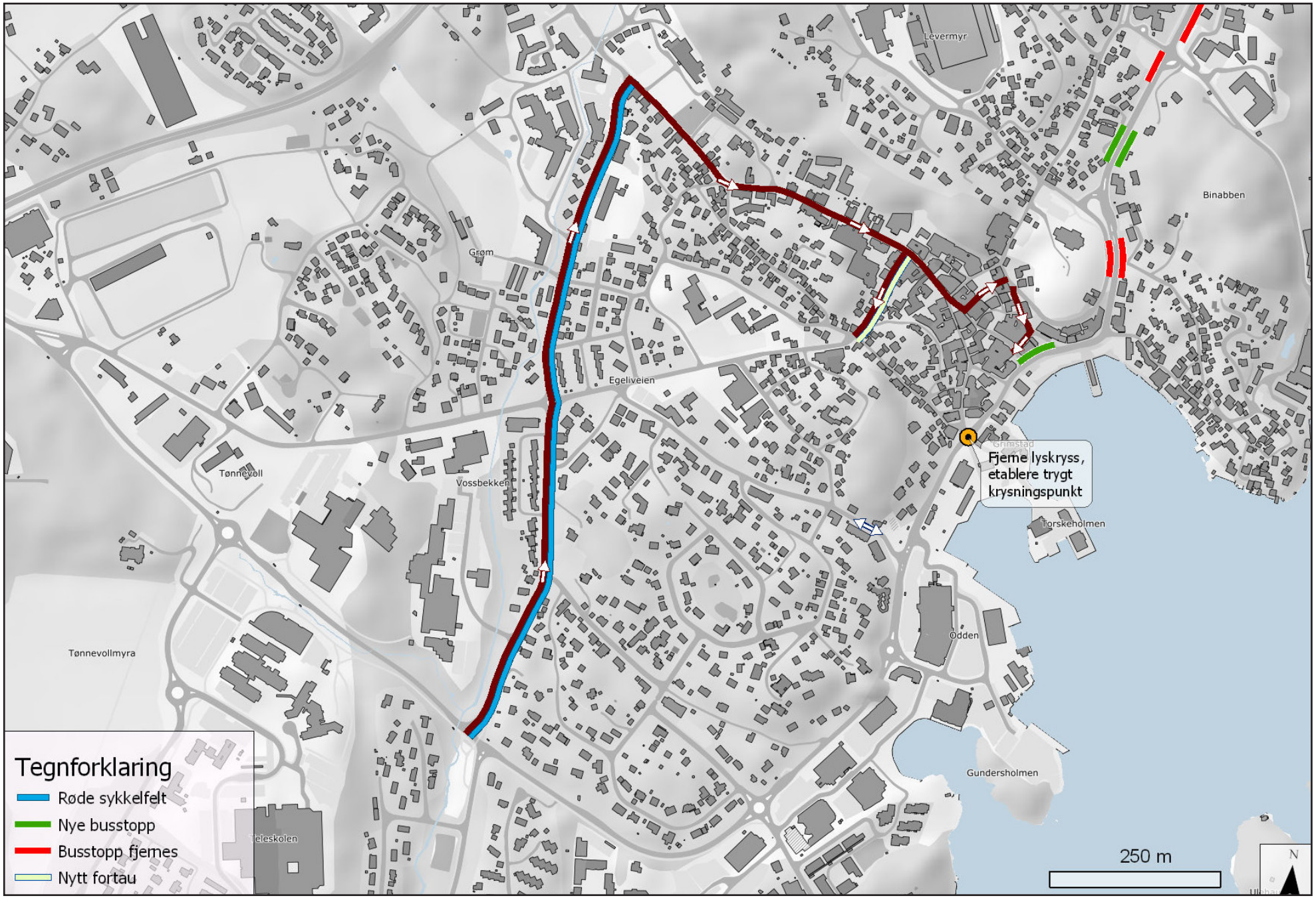


 Fig. 30 Kart over tiltak som kan la seg realisere i løpet av 1-5 år.

Fig. 31 Kart over fremtidig gatebruk i Grimstad sentrum

«Fint å kunne ha et sted en bestefar i rullestol kan ta med sitt barnebarn som leker på et trygt sted»
«Må være enkelt å komme seg til bussen»
«Vi vil egentlig bare ha det trivelig å sitte på cafe i byen»
«Alle bruker Storgata til og fra steder»
«Ønsker mer grønt og park i sentrum»
«Bilene gjør de egentlig veldig vanskelig for oss»
«Kan godt stenge sentrum for gjennomkjøring -vi gjør dette hver lørdag/ søndagskveld uansett»
«Tar ikke opp paraplyen i Storgatasiden bilene kommer så nærme»
«Ønsker flere steder å sitte»

Foto: Ingvild M. Lindaas