

Utredning

Folkets sommergater - vurdering av bilreduserende tiltak i Grimstad sentrum

Versjon 1.0 – Februar 2026

Grimstad kommune



Figur 1 Historiske Grimstad gater. Mittet co., Grimstad/ulike årstall, Nasjonalbiblioteket (Nettbiblioteket). Besøkt 20.januar 2026.<https://www.nb.no/search?q=grimstad&mediatype=bilder>

Historisk har Grimstad sentrum vært preget av skaperkraft og bevegelse: fra hest og kjerre, via folkevogner, til dagens stillegående elbiler. Samtidig har byen alltid vært bygget for noe mer; for handel, håndverk og møteplasser i smale gater der folk kommer tett på hverandre. Nå står vi i et nytt veivalg: Hvordan skaper vi mer trygghet, mer byliv og bedre flyt, uten at det går på bekostning av varelevering, beredskap og dem som trenger adkomst helt fram?

Denne utredningen, Folkets sommergater, tar utgangspunkt i nettopp det: et stedstilpasset grep der bilen ikke demoniseres, men blir gjest i et sentrum der menneskene prioriteres først, og der løsningene er tydelige, lovlige og forutsigbare for alle.

Utredningen er basert på statens utredningsinstruks og gjennomført av Team Grimstad som består av ansatte i sektorene; Kommunalteknisk, Stab for overordnet plan og Samfunnsutvikling. Utredningen er ført i penn av sektor for samfunnsutvikling i samarbeid med Grimstad min by, som også vil medvirke ved gjennomgang av innspill.

Sammendrag

Utredningen Folkets sommergater beskriver bakgrunn, avgrensning og kunnskapsgrunnlag. Utredningen vurderer tre gjennomførbare alternativer for bilreduserende tiltak i sommersesongen, i tråd med politisk bestilling og innspill fra medvirkning. Alternativene sammenlignes etter like kriterier: varelevering og logistikk, beredskap og trafikksikkerhet, parkering og tilgjengelighet, skilting/veiledning, Torvet som byrom og effekt på byliv og handel.

Anbefalingen er å innføre Alternativ A: gatetun i Sone 1 og Sone 2, og samtidig videreføre dagens gågaterregulering i Sone 3 i sommerperioden med søndagsåpne butikker.

Gatetun gir et tydelig, lovforankret regime med gangfart og vikeplikt for gående, samtidig som nødvendig kjøring kan fungere innenfor klare rammer. Utredningen anbefaler at dette prøves som pilot i sommerperioden 1. juli–16. august 2026, med evaluering etter sesongen. I dag benyttes skiltene «Kjør sabla pent», men de regulerer ikke fartsgrensen. Gatetun regulering gir regler for å «Kjør sabla pent» med en fart på 6 til 7 km/t. Det er ikke kommet frem behov eller ønsker for å benytte fortøy eller annet til mer byliv, fremfor å stenge gatene fra handelsstanden. Dette reguleres ved planlagte arrangementer som spesifikt stenger gatene. Utelivsbransjen er derimot positive til bilfritt sentrum hele døgnet og ønsker seg mer liv i gatene og muligheter for å sette seg ned.

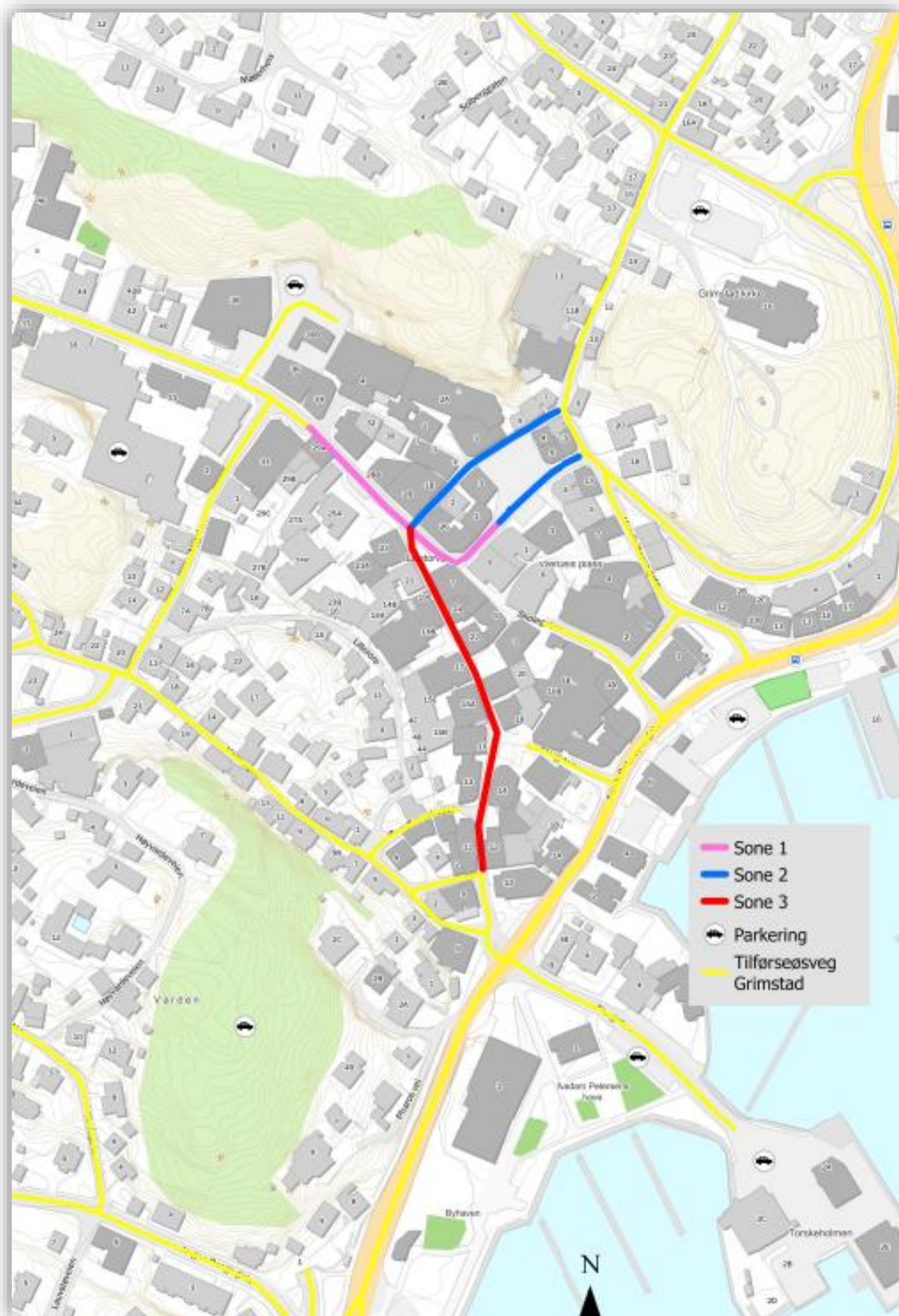
For at løsningen skal fungere i praksis, peker Folkets sommergater på en felles tiltakspakke som må følge anbefalingen: sesongbasert skilt- og veiledningsplan, tydelig parkeringskommunikasjon, logistikkopplegg for varelevering, tidlig avklaring med beredskap og et enkelt måleopplegg som gjør at tiltak kan justeres basert på faktisk effekt på flyt, trygghet og bruk av sentrum. Skilting må være korrekt og skiltvedtak ligger hos skiltmyndighet, og håndheving av gatetunregler skjer i praksis av politiet.



Figur 2: Oversiktsfoto av strekningen (gateløpet) som utredes- sett fra alle retninger. Rød linje er Helårs gågate og grønn linje er i hovedfokus for utredningsområdet.

Følgende beslutningspunkter bør avklares i den politiske behandlingen

Tema	Hva må besluttes
Avgrensning	Grønn linje: Fra bommen i øvre del av Storgata- sving til torvet-torvet og ut i Arendalsveien, reguleres til gatetun i perioden med søndagsåpne butikker sommeren 2026. Områdene er delt inn i soner i utredningen for å spisse eventuelle tiltak som muliggjør evaluering og målinger.
Tidsrom	Utredningen belyser et begrenset området som anbefales regulert til gatetun i sommerperioden 1. juli til 16. august 2026. Reguleringen vil da gjelde spesifikt i dette tidsrommet og dagens regulering vil tre tilbake i kraft Det anbefales at denne ordningen gjelder i overnevnte tidsrom og evalueres i etterkant.
Tilgangsregler	Alle kan kjøre igjennom. Men ved gatetun regulering vil bilen som gjennomfartsobjekt bli gjest da fartsgrensen er gangfart. Varelevering, tilgang for beboere, HC, taxi og renovasjon vil ha samme tilgang som i dag i samme tidsrom. Nødetater har prioritert fremkommelighet uansett.
Håndheving	Regler i gatetun (<i>gangfart, vikeplikt for gående og øvrige trafikkregler</i>) håndheves i praksis av politiet. Parkering i gatetun er ikke tillatt med mindre den er særskilt anvist; dette kan følges opp av parkeringskontroll der kommunen har ordning, og av politiet ved behov. Skilting må være korrekt for at reglene skal kunne håndheves, og skiltvedtak ligger hos skiltmyndigheten, Statens vegvesen. Drift og gjennomføring av skilting, rigg og fysiske fartsdempende tiltak ligger hos samferdsel, Grimstad kommune.
Måling og evaluering	Det er ønskelig å måle fottrafikk og opphold i sonene, trafikkmengde og hastighet inn og ut, parkeringstrykk og etterlevelse av regler som fart av gjennomkjøring og feilparkering. Det vil belyses hvordan løsningen fungerer i praksis gjennom varelevering med avvik, tidsvinduer og stoppunkt, hendelser, konflikter og klager, samt en enkel tilfredshetsmåling via QR og vertskapsdata om henvendelser. Dette kan gi et beslutningsgrunnlag for justeringer i skilt, logistikk, drift og håndheving før eventuell videreføring i sommerperioden.



Figur 3 Oversiktskart Grimstad sentrum med utredningsområde og tre soner.

Innhold

Sammendrag	2
1 Innledning	8
1.1 Bakgrunn og formål.....	8
1.2 Politisk bestilling og beslutningsbehov	8
1.3 Regionale og nasjonale føringer	8
1.4 Kort historikk	8
1.5 Avgrensning og soneinndeling	8
1.6 Arbeidsform og medvirkning.....	10
1.7 Organisering og roller.....	10
2 Kunnskapsgrunnlag og føringer	10
2.1 Planer og føringer	10
2.2 Regelverk for trafikkregulering og skilting.....	12
Trafikksikker kommune som premiss for gatetun i sentrum	12
Juridiske rammer.....	12
2.3 Erfaringer fra tidligere sesonger	12
3 Dagens situasjon.....	13
3.1 Trafikkbilde og fremkommelighet	14
3.2 Offentlig parkering og tilgjengelighet	14
3.3 Varelevering og logistikk	15
3.4 Øvrig.....	16
Gående og syklende.....	16
Beredskap.....	16
Torvet.....	16
4 Erfaringer, medvirkning og innspill	17
4.1 Sommergata 2019	17
4.2 Sommergata 2020	17
4.3 Forslag om bilfritt sentrum 2024	17
4.4 Mulighetsrom for 2026	17
4.5 Hovedspor fra innspill og medvirkningsmøter	19

5 Alternativer til vurdering	20
Begrepsavklaring	20
Felles tiltakspakke	21
5.2 Andre gatevurderinger utredningen har sett på:.....	21
6 Vurderingskriterier og sammenstilling	22
6.1 Øvrige temaer som er analysert	23
6.2 Konsekvensvurdering av alternativene	24
Kilder og grunnlag	25
7. Anbefaling.....	25
8 Regelverk og rammer for gatetun og midlertidige reguleringer.....	26
8.0 Anbefaling og begrunnelse	26
8.1 Fordeler og utfordringer.....	27
8.2 Hva gatetun innebærer	27
8.3 Risiko og forutsetninger.....	27
8.4 Håndheving og ansvar.....	28
9 Tiltak- og gjennomføringsplan	29
9.1 Skiltplan og skiltprogram	29
9.2 Soneplan og stedstilpassede tiltak.....	30
Sone 1: Fra bom til bom på torvet (handelsakse og opphold)	30
Sone 2: Torvet og strekningen fra Storgata inn til Kirkegaten	30
Sone 3: Storgata fra Bergshaven/Høyer til Nedre Tverrstedet.....	30
9.3 By- veiviserprogram	30
9.4 Parkering og trafikkavvikling som “markedsføring”	31
9.5 Logistikkplan (varelevering og nødvendig kjøring)	31
9.6 Drift, tilsyn, håndheving og byromselementer.....	31
9.7 Arrangement og søknader	32
9.8 Oppfølging, måling og evaluering	32
10 Konklusjon, anbefaling og avslutning.....	34

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Grimstad sentrum er et kompakt og historisk bymiljø med høy sommeraktivitet, smale gateløp og mange interesser på samme areal: handel og servering, varetransport, beboeradkomst, turisme, sykkeltrafikk og opphold. Formålet med utredningen er å beskrive realistiske og lovlige trafikk- og bylivsgrep i sommersesongen som gir økt trygghet og kvalitet i byrommet, samtidig som sentrale funksjoner ivaretas.

1.2 Politisk bestilling og beslutningsbehov

Kommunestyret har bedt om en sak som utreder bilreduserende tiltak i sentrum i perioden med søndagsåpne butikker, og som belyser fremkommelighetsalternativer med særlig vekt på varelevering, akutt beredskap, beboerparkering og syklist. Utredningen skal også beskrive gjennomføring i samarbeid med handelsstanden og bygge på erfaringer fra tidligere sesonger.

1.3 Regionale og nasjonale føringer

Regionplan Agder 2030 gir en tydelig retning for bilreduserende sentrumsutvikling gjennom klimamålet om 55 prosent kutt i direkte klimagassutslipp innen 2030 sammenlignet med 2017, og ved å peke på transport som den største utslippskilden der de største kuttene må tas.

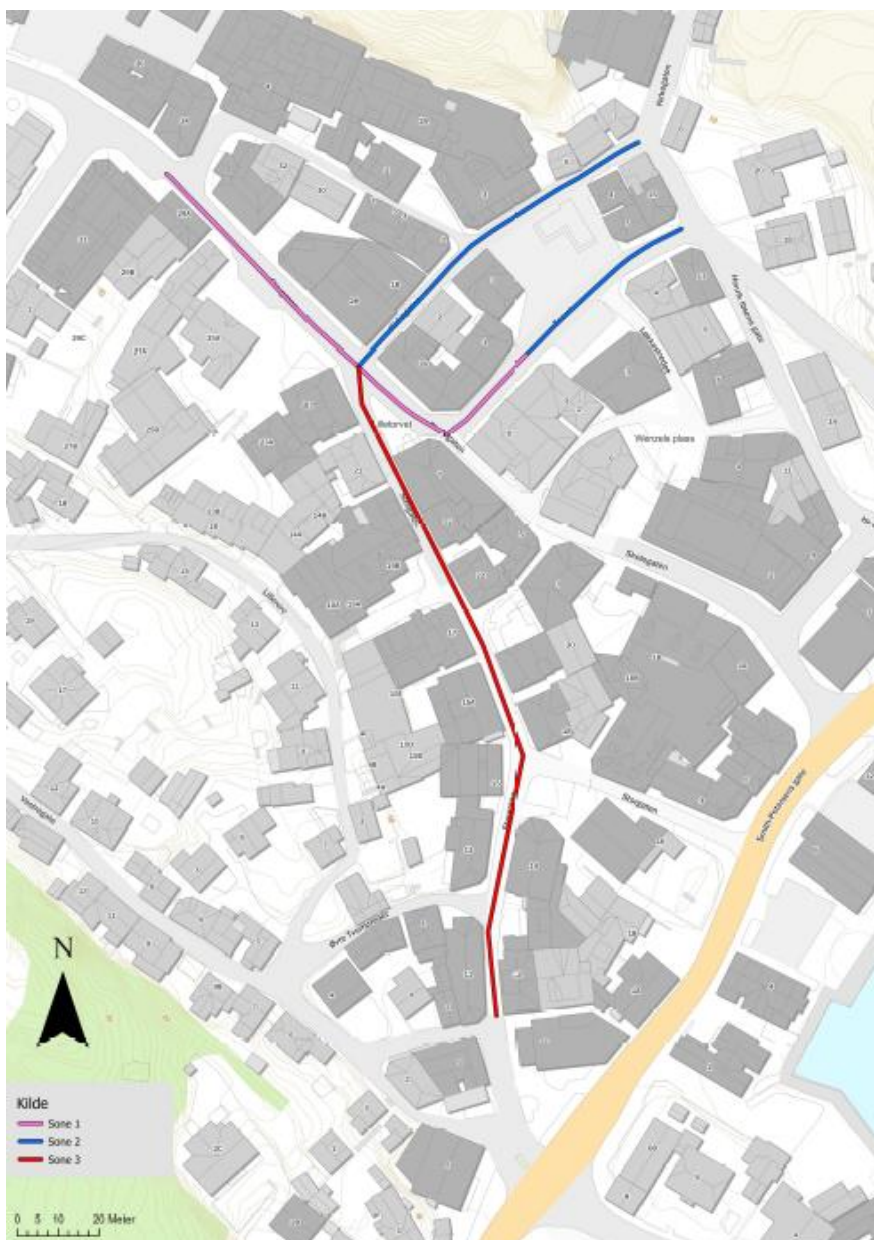
Nasjonalt er dette fulgt opp gjennom statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, der planleggingen skal bidra til mer miljøvennlig mobilitet og styrke kollektivtransport, sykkel og gange. I Nasjonal transportplan 2025–2036 videreføres prioriteringen av kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, og nullvekstmålet i byområder innebærer at vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange. For Grimstad betyr dette at det er godt samsvar med overordnede føringer å utrede og teste bilreduserende grep i sentrum som gjør det enklere og tryggere å gå og sykle, samtidig som adkomst, parkering og varelevering styres mer målrettet.

1.4 Kort historikk

Grimstad har tidligere gjennomført sesonggrep (Sommergata 2019) med mål om å styrke byliv og tilrettelegge for gående. Erfaringene peker særlig på behov for tydelig kommunikasjon, bedre skilting, avklarte tidsrom for varelevering og oversiktlige parkeringsløsninger.

1.5 Avgrensning og soneinndeling

Utredningen tar utgangspunkt i et avgrenset sentrumsgrep og deler sentrumskartet i tre soner for å kunne beskrive ulike behov og tiltak mer presist.



Figur 4 Sone 1, fra bom i Storgata ned til bom på torvet, Sone 2 torvet, Sone 3 Storgata som gågata

Sone	Hovedformål og typiske hensyn
Sone 1 – «fra bommen til bommen»- Skolegata ned til torvet (rosa linje)	Hovedgateløpet gjennom sentrum. Fokus: trygg ferdsel, lav fart, varelevering/bud, og tydelig inn-ut-regime.
Sone 2 – Torvet (blå linje)	Byrom, bussmanøvrering og mulige korttidsløsninger. Fokus: opphold, arrangement og konfliktreducerende drift.
Sone 3 – Storgata- gågata (rød linje)	Knutepunkt for henting, frakt og korttidsbehov, regulert i tidsrom. Fokus: Drop-sone, tilgjengelighet og universell utforming. Gågata som offentlig vei, slutter der hvor Nedre Tversstredet møter Storgata.

1.6 Arbeidsform og medvirkning

Kunnskapsgrunnlaget bygger på tidligere evalueringer, innspill fra handelsstand og næringsliv, interne arbeidsmøter og registrering av praktiske forhold (parkering, varelevering og orientering). Utredningen legger opp til at endelig anbefalt løsning kvalitetssikres gjennom en høringsperiode med kart, tiltak og forslag til gjennomføring.

Medvirkning og innspills innhenting ble gjennomført i november og desember 2025 i samarbeid med Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening. Innspillene gir et tydelig bilde av hva som må være på plass for at en sommerregulering skal fungere.

De viktigste temaene var parkering som nøkkel, behov for korttidsparkering for ærend og leveringer, tydelig og helhetlig skilting og veiledning, Tidlig avklaring med politi og nødetater, og god håndtering av sykkeltrafikk.

1.7 Organisering og roller

Utredningen organiseres med tydelig rollefordeling og en fast kjerne fra Grimstad kommune. Kjerneteamet består av sektor kommunalteknisk, stab for overordnet plan og samfunnsutvikling. Grimstad Min By og Grimstad næringsforening bidrar som samarbeidspartner og bindeledd mot handel og sentrum.

Politi og nødetater involveres i høringsperioden for å avklare fremkommelighet, bredder, snuareal, kontaktpunkt og rutiner. Dette er en kritisk avklaring før endelig anbefaling.

Arrangører samkjører tiltak med års-hjul og arrangementskalender. Det avklares også hvordan aktiviteter og eventuelle stengninger skal søkes om og koordineres slik at drift, varelevering og beredskap ivaretas.

2 Kunnskapsgrunnlag og føringer

Vurderingen av tiltak må ta utgangspunkt i gjeldende plangrunnlag for sentrum. Medvirkningsoppsummeringen, kartlegging og innspill viser at mye av plangrunnlaget er av eldre dato, men fortsatt bindende, og at planene samlet gir rammer og handlingsrom for trafikkregulering, bruk av byrom og skilting. Dette omfatter torg og gatebruksplanen, kommuneplanens arealdel med bestemmelser om parkering og skilting, byplanen som kommunedelplan for byområdet, sentrumsplanen fra 1991 som reguleringsplan for offentlige trafikkområder, samt egen detaljregulering for torvet

2.1 Planer og føringer

Tiltak i sentrum må ses i sammenheng med kommunens planverk og gjeldende reguleringer for Grimstad sentrum, inkludert hensyn til bevaring, bymiljø og trafikkarealer.

Grimstad kommune har vedtatt at Grimstad sentrum er typisk turiststed i perioden 1. juli til og med 16. august, og at søndagsåpent gjelder innenfor et avgrenset område i historisk sentrum. Dette er rammen for sommerperioden som tiltaket knyttes til.¹

Torg og gatebruksplanen for Grimstad gir et faglig grunnlag for hvordan sentrumsgater og torg bør brukes, med vekt på byliv, prioritering av gående og kvalitet i byrom, og den beskriver samtidig dagens trafikk, parkering og driftsbehov som må ivaretas dersom trafikken skal reguleres annerledes i sommerperioden.²

Reguleringsplan Grimstad sentrum er en gjeldende arealplan for sentrum. Planen består av plankart og bestemmelser som setter juridiske rammer for arealformål og utforming, men trafikkregulering som bilfrihet, tidsvinduer og gjennomkjøringsforbud må i praksis håndteres som trafikkvedtak med riktig myndighet og skiltgrunnlag.³

Kommuneplanens arealdel opererer med soner for parkeringskrav, der sentrum er sone A, og har konkrete bestemmelser om dimensjonering, universell tilgjengelighet og plassering av parkeringsløsninger slik at byrom og oppholds-kvalitet ikke svekkes. Dette planverket er relevant fordi trafikktiltak i sentrum ofte utløser behov for avbøtende parkeringstiltak, skilting og tilrettelegging for tilgjengelighet.

For bilreduserende sesonggrep er det spesielt viktig å sikre at midlertidige tiltak ikke kommer i konflikt med juridisk bindende rammer, og at løsningen er tydelig for trafikantene.

Grimstad har et tydelig planmessig grunnlag for å prioritere gående og syklende i sentrum. I reguleringsplan (PlanID 75) Grimstad sentrum inngår gågate, fortau og gang og sykkelvei i de offentlige trafikkområdene, og planbestemmelsene stiller krav om at bebyggelsesplan skal redegjøre for gangveiforbindelser innenfor området og til naboerområder, i tillegg til adkomster, varelevering og parkering.⁴

Dette gir et relevant utgangspunkt for soneinndeling og anbefalingen om gatetun, fordi ganglinjer, krysningspunkt og tilkoblinger kan beskrives konsekvent for hver sone. Torg og gatebruksplan er i tillegg pekt ut som en temaplan som gir føringer for gatebruk og trafikksystem i sentrum, og kan koble regulering og praktisk gjennomføring. Mulighetsstudie sykkel i Grimstad (2016) understøtter dette ved å vektlegge sammenhengende løsninger med få systemskifter og sikre krysningspunkt,

¹ Grimstad kommune, vedtak om søndagsåpne butikker: <https://www.grimstad.kommune.no/tjenester/naring-bevilling-skatt-og-gebyrer/naringsliv-og-etablering/sondagsapne-butikker/>

² Grimstad kommune, Torg og gatebruksplan: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.grimstad.kommune.no/_f/p1/id062706f-b61e-4474-806b-10787a5ae227/vedtatt-plan-torg-og-gatebruksplan-grimstad-27-09-18.pdf?

³ Grimstad kommune, Reguleringsplan Sentrum: <https://www.grimstad.kommune.no/tjenester/plan-bygg-brann-og-eiendom/reguleringsplaner-planarbeid-og-kommuneplan/reguleringsplaner-horinger-og-vedtak/grimstad-sentrum.29610.aspx?>

⁴ Grimstad kommune, <https://www.grimstad.kommune.no/tjenester/plan-bygg-brann-og-eiendom/reguleringsplaner-planarbeid-og-kommuneplan/reguleringsplaner-horinger-og-vedtak/grimstad-sentrum.29610.aspx>

og peker på behov for en gatebruksplan som samordner kjøremønster, gange, sykkel, parkering og varelevering i sentrumsområdene

2.2 Regelverk for trafikkregulering og skilting

Gjennomføring forutsetter lovlig trafikkregulering og riktig skiltmyndighet. Gatetun og bilfri regulering innebærer bruk av offisielle trafikkskilt og må avklares med skiltmyndigheten. Erfaringer fra tidligere ordninger viser at «frivillig» bilfrihet uten formell regulering kan gi uklarhet, ujevn etterlevelse og utfordringer for håndheving.

Trafikksikker kommune som premiss for gatetun i sentrum

Grimstad kommune ble 1. desember 2025 re-godkjent som Trafikksikker kommune. Det forplikter Grimstad kommune, til å jobbe systematisk for trygg ferdsel i sentrum og til å velge løsninger som er enkle å forstå og som gir lav fart, tydelige prioriteringer og forutsigbarhet for alle trafikanter.

Juridiske rammer

Vegtrafikkloven gir hjemmel for å regulere trafikken og for å fatte midlertidige vedtak om forbud eller annen regulering når forhold på vegen eller i omgivelsene tilsier det.⁵ Videre gir vegtrafikkloven hjemmel for bruk av offentlige trafikkskilt og for skiltvedtak som må ligge til grunn når et område skal skiltes som gatetun. Statens vegvesens normaler og veiledere, særlig N100 og V129, bør brukes som faglig standard for utforming, universell utforming og håndtering av konfliktpunkter i gate og byrom.

2.3 Erfaringer fra tidligere sesonger

Erfaringene fra 2019 er et delt næringsliv, hvor noen mente kommunikasjon var fraværende, mens andre mener at det var vellykket gjennomføring. Erfaringene fra 2024 viser at vedtak om bilfri prøveordning må være forankret gjennom medvirkning. Riktig myndighet og saksforberedelse. Dersom tiltaket krever endring av offentlig skilting, må skiltmyndigheten avklares og skiltvedtak fattes før iverksetting.

Lærdom fra tidligere sesonggrep er oppsummert:

1. Skilting og veiledning må være tydelig og plassert riktig
2. samarbeid og kommunikasjon om løsningene må til
3. varelevering må ha forutsigbare tidsrom og definerte punkt
4. parkering må synliggjøres bedre og kobles til ganglinjer inn til sentrum
5. midlertidige grep må ha tilstrekkelig kvalitet for å oppleves trygge og ryddige

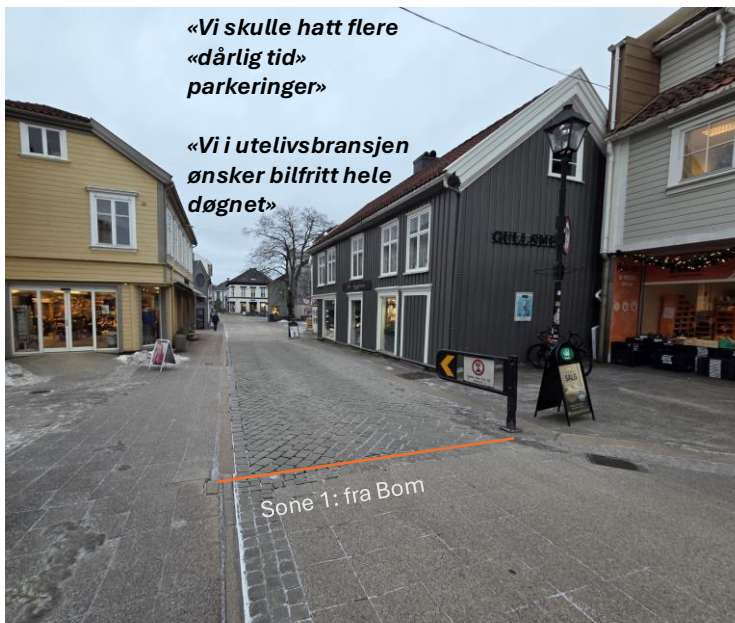
Dette er elementer som er hensyntatt inn i ny vurdering av et bilreduserende sentrum i sommerperioden med søndagsåpne butikker.

⁵ Lov om vegtrafikk: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4/kap7#kap7>

3 Dagens situasjon



«Lasteplass og det rosa stativet har jo potensialet til å bli litt mer stiligere!?»



«Vi skulle hatt flere «dårlig tid» parkeringer»

«Vi i utelivsbransjen ønsker bilfritt hele døgnet»

Sone 1: fra Bom

«Noen har tradisjon for å kjøre gjennom byen og kikke i vinduene»
«Vi har mange eldre kunder som trenger å komme seg frem»



Til bom

«Stolper og gjerder har fått gjennomgått litt av store biler»



Fundamentet ligger her

«Kan vi få flaggstengene tilbake om sommeren?»



«Trenger ikke bann gass rundt denne svingen»

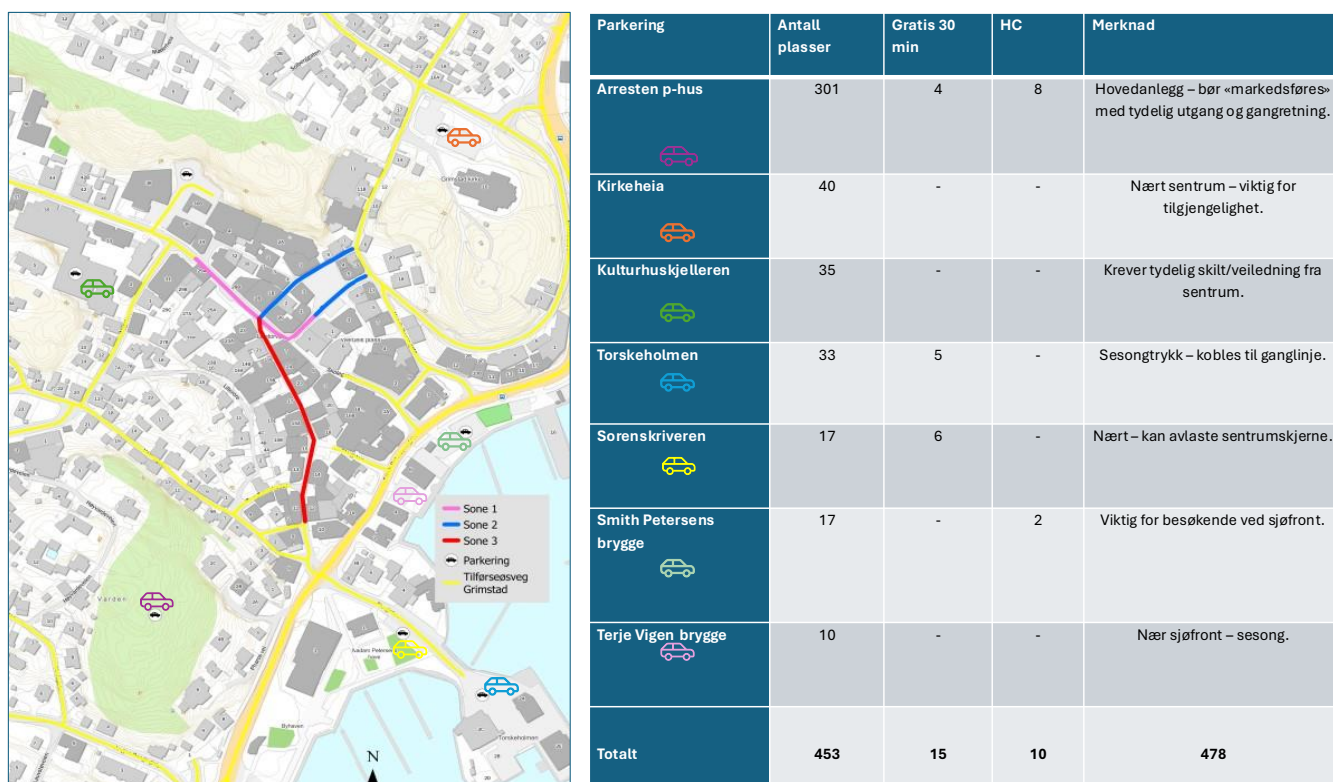
Figur 5 Foto av gateløp og elementer i sone 1 med sitater fra medvirkningsprosessene. Rosa stativ øverst har potensiale til å være plakastativ og veivisningskilt.

3.1 Trafikkbilde og fremkommelighet

Sentrumsgatene har perioder med høy fotgjengeraktivitet, spesielt i sommersesongen og ved arrangementer. Samtidig er det behov for nødvendig kjøring for varelevering, bud, renovasjon, beboeradkomst og beredskap. En bærekraftig løsning må redusere konflikt mellom opphold og kjøring, og gjøre kjøremønster og adkomster mer forutsigbare.

3.2 Offentlig parkering og tilgjengelighet

Parkering er et gjennomgående tema i innspillene. For å redusere konflikter i gateløpet må tilgjengelige parkeringsplasser synliggjøres bedre, og ganglinjer inn til sentrum må oppleves trygge og korte.



Figur 6 Oversikt over parkering med ganglinjer til sentrum og tilførselsveg inn og rundt sentrumsområdet

Grimstad Sentrum har nærmere 500 offentlig og tilgjengelige parkeringsplasser. Oddensenteret disponerer et større areal med nærmere 250 parkeringsplasser, Arresten har et potensial til å bli brukt mer, det er betalingsavgift fra første minutt. I dag er det kun 16 plasser det er langtidsleie på. Odden senteret har 2 timer gratis parkering, deretter parkeringsavgift fra tredje time og utover. Parkeringsplassene som var mest brukt i 2025 var Arresten, Kirkeheia, Smith Petersens Brygge og Terje Vigen Brygge.

Antall utstedt parkeringsbøter ilagt i juli 2025 var 417 stykker.

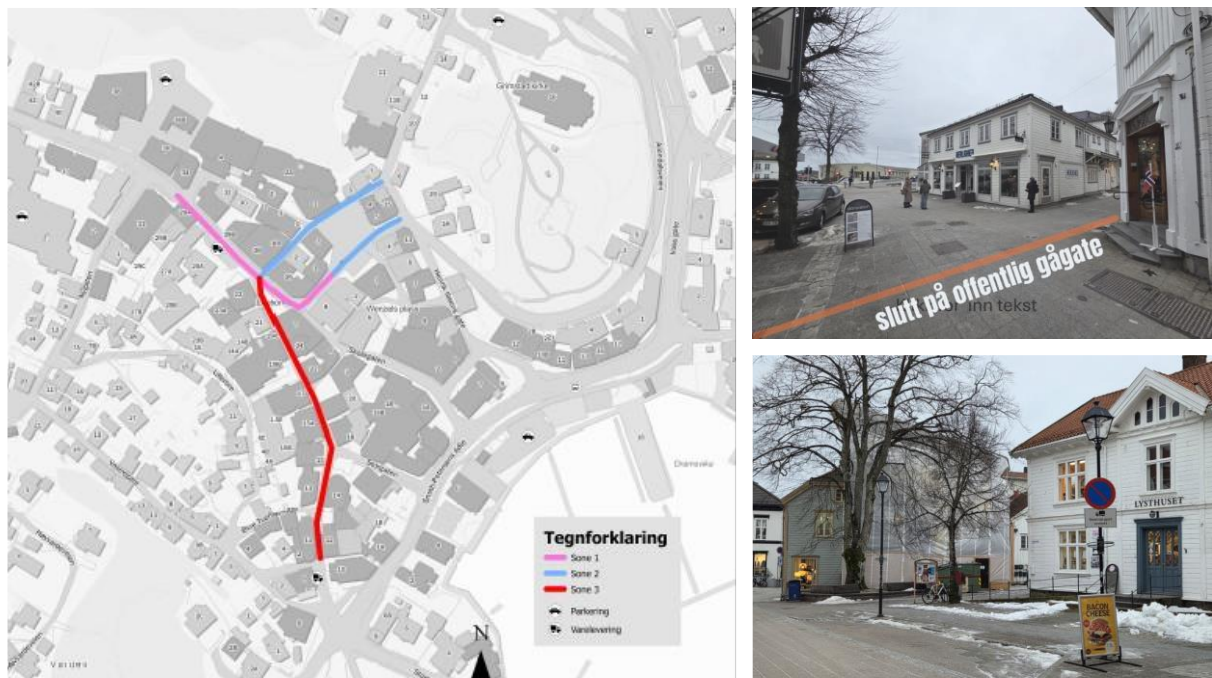
Krav til tilgjengelighet og standarder for parkering i sentrum følger kommuneplanens bestemmelser.



Figur 7 Foto Arresten: utgang, potensiale for veivisningsskilting og første 50 meter ganglinje mot sentrum.

3.3 Varelevering og logistikk

Varelevering er kritisk suksessfaktor. Innspill viser behov for levering «rett utenfor døren» for flere aktører, samt behov for korttidsstans til henting og levering av tunge varer. Varelevering i Storgata er regulert til etter kl.15.00 og før kl.10.00.



Figur 8 I sentrum er det to vareleveringspunkt, kun ett av dem er i offentlig gate (bilde nederst til høyre). Varelevering i enden av Storgata er privat vei. Varelevering skjer enten ved innkjørsel ved lyskryss i Storgata eller ved innkjørsel ved bom i øvre del

Dagens føringer åpner for kombinasjon av varelevering, korttidsparkering på torvet og parkering med tidsbegrensning i storgata, som understreker behovet for tydelige tidsvinduer og avgrensede soner ved endret regulering.

3.4 Øvrig

Gående og syklende

Sommerperioden gir høyt trykk av gående og økt konflikt der sykkel og bil blandes med handel og opphold. I dag gjelder fartsgrense for 30 km/t som regulering i utredningsområdet.

Beredskap

Utrykning og hendelseshåndtering må fungere uansett alternativ. Krav til bredder, fremkommelighet og operativ tilgang i trange sentrumsgater må avklares tidlig og legges til grunn for avgrensning av strekninger og soner.

Torvet



Figur 9 Figur 1 Historisk; Torvet. Torvet har rommet mennesker og hjul i generasjoner. KR. Gundersen/Borg og Høeg, Grimstad/ulike årstall, Grimstad Bys Museer.

Torvet er et nøkkelområde i avveiningen mellom gjennomfart og byrom. Planføringer legger til rette for arrangementer og opphold, med motorisert trafikk på de gående sine premisser. Torvet består i dag i en kombinasjon av varelevering og korttidsparkering på Torvet. Plattingen som i dag er oppført, er ikke lenger i bruk på samme måte som før, i medvirkningen er dette et omdiskutert tema. I tillegg peker medvirkningen på at det er særlig gjennomfarten ved Torvet og nærliggende strekning som er tema. Hotellet som ligger på Torvet, har helårsdrift og om sommeren tar hotellet ofte imot gjester som kommer med turistbusser.

4 Erfaringer, medvirkning og innspill

4.1 Sommergata 2019

Sommergata i 2019 var et prøveprosjekt for mer byliv i sentrum. Utvalgte gater ble regulert for redusert biltrafikk, samtidig som nødvendig kjøring skulle fungere for varelevering, beredskap, renovasjon og adkomst til beboerparkering. Kommunen la til grunn at byen ikke skulle stenges fysisk, men at gående skulle prioriteres gjennom lav fart og tydeligere bruk av gatearealet.

Evalueringen ga et sammensatt bilde. Næringsdrivende rapporterte samlet sett små endringer i omsetning, mens varelevering og transport ble vurdert mer krevende. Forberedelser, skilting og informasjon ble pekt på som svake, og både publikum og næringsdrivende etterlyste bedre veiledning. Publikum løftet også fram betydningen av korttidsparkering for ærend og at gangforbindelser fra parkeringsanlegg påvirker opphold og handlemønster. Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne understreket behovet for tydelig tilgang til og informasjon om plasser for forflytningshemmede, særlig i Storgaten og ved Torvet.

I etterkant ble gatetun og andre sambruksprinsipper diskutert som mulige spor, fordi historiske sentrumsgater uansett har behov for noe nødvendig kjøring. Samtidig ble det pekt på at slike løsninger krever riktig regulering og skilting og avklaring med skiltmyndighet for å kunne håndheves lovlig.

4.2 Sommergata 2020

Sommergata ble ikke videreført i 2020. Videreføring forutsatte ny politisk avklaring og en mer gjennomarbeidet gjennomføringspakke enn i 2019, og det var tydelig motstand fra deler av handelsstanden mot lengre stengingsperioder. Dokumentene fra denne perioden peker særlig på behov for bedre skilting og informasjon, mer presise ordninger for parkering og varelevering med tydelige tidsrom, samt avklaring av økonomi og ressurser til møblering og aktiviteter.

4.3 Forslag om bilfritt sentrum 2024

I 2024 ble bestillingen om bilfritt sentrum aktualisert på nytt, med vekt på varelevering, beredskap, beboere og syklistene og med krav om samarbeid med handelsstanden. Lovlighetskontroll viste at et prøvevedtak ikke kunne iverksettes slik det var formulert, blant annet fordi skilting og myndighet ikke var avklart og fordi avgrensning, medvirkning og høring ikke var tilstrekkelig tydelig.

4.4 Mulighetsrom for 2026

I november og desember 2025 ble det gjennomført ny medvirkning i samarbeid med Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening. Innspillene peker særlig på behov for bedre veiledning inn til sentrum og parkering, et mer systematisk skilt og veiledningsopplegg, tydelige logistikkordninger for varelevering og tidlig avklaring av beredskap og trafikksikkerhet. Medvirkning og dialog med handelsstand og næringsliv (november–desember 2025) viser overordnet støtte til intensjonen om mer

byliv og tryggere sentrum, men tydelige bekymringer knyttet til praktisk gjennomføring da byen har fungert slik den har gjort over flere ti-år.



Bilen og sentrum i Grimstad – Oppsummering av innspill

Proessen ble gjennomført i nært samarbeid med Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening, og har resultert i et nyansert bilde av muligheter og utfordringer. Tre hovedbudskap dominerer: mindre prat og mer handling, ingen forringelse av byen, og kvalitet i alt vi gjør – også i midlertidige løsninger.

Innspillene fra medvirkningen tegner et tydelig bilde: Grimstad trenger en helhetlig tilnærming til bilfritt sentrum som balanserer fotgjenger glede med praktiske behov. Handelsstanden og næringslivet støtter visjonen, men stiller krav om kvalitet, forutsigbarhet og gjennomtenkte løsninger. Dette er ikke et prosjekt om å stenge gater – det er et prosjekt om å åpne byen for mennesker, samtidig som vi ivaretar de grunnleggende behovene som gjør at butikker, restauranter og lokalsamfunn kan fungere.

Liker ideen om idyllen, men...

Handelsstanden liker ideen om mer liv i gatene og støtter ideen om bilreduserende sentrum. Men; Sommerens skifter med oppfordring om å kjøre sakte fungerte godt.

Varelevering er kritisk

Budbiler, Foodora, Wolt og store leveranser må ha tilgjengelighet. Behov for tydelig logistikkplan med tidsvinduer og drop-soner.

Korttidsparkering nødvendig

Kunder må kunne hente tunge varer. Ønske om 15-minutters parkering. Behov for bedre skilting og informasjon om eksisterende plasser.

Skilting og veiledning

Klar, forståelig og godt synlig informasjon er avgjørende. Egen skiltplan med estetisk gruppe. Velvisning fra E-18 og gjennom sentrum.

Sentrale bekymringer

- Frykter at sommerstenging er første steg mot permanent stenging
- Vanskelig for kunder med helseproblemer og gangvansker
- Færre folk vil komme hvis tilgjengeligheten svekkes
- Store lastebiler skaper uoversiktlige situasjoner i gata
- Torvet trenger mer aktivitet, ikke bare sesongpynt

Foreslåtte løsninger

- Tydelig gjennomføringsplan med felles målepunkter for å modne til annen type bruk av gatene
- Korttidsparkering på eller nær torvet
- Fullstendig kartlegging av alle parkeringsplasser
- Strategisk skiltplan med informasjonspunkter
- Aktivitetsplan for torvet som gir liv hele året
- Visuelle grep med kvalitet – flaggstenger og vimpler som varer



Logistikk må fungere

Varelevering, budbiler og matlevering er livsnerven for sentrumsnæringen. Tidsvinduer, dedikerte drop-soner og tydelig kommunikasjon til transportaktører er avgjørende.



Parkering må synliggjøres

Arresten, Kulturhuset og andre tilbud må markedsføres aktivt med god skilting.



Torvet som puls

Torvet må bli mer enn parkering – et aktivt møtested med konsepter som fungerer hele året. Korttidsparkering kan kombineres med aktiviteter og opphold.



Skilting skaper trygghet

Fra E-18 til hver butikkdør: veiledning gir forutsigbarhet. Estetisk skiltplan med strategisk plassering og informasjonspunkt ved Kulturhuset.

Figur 10 Oppsummering av innspill med aktører i sentrum høsten 2025

4.5 Hovedspor fra innspill og medvirkningsmøter

Tema	Hva innspillene peker på	Hva dette betyr i praksis	Hva utredning og gjennomføring må svare ut
Parkering og adkomst	Korttidsparkering for ærend og handel løftes som avgjørende. Mange etterlyser at parkering blir enklere å finne og forstå, og at gangforbindelser oppleves logiske og åpne.	Besøkende må kunne "komme raskt til", gjøre et ærend og dra igjen uten frustrasjon. Parkering må være synlig, og ordningen må oppleves rettferdig og forutsigbar.	Hvor mange korttidsplasser, hvor de ligger, hvordan de skiltes, og hvordan besøkende ledes til riktig parkering. Avklar også hvordan løsningen fungerer for henting/levering
Skilting og veiledning	Gjennomgående budskap: En regulert strekning må forklares og vise vei, ikke bare sperre. Behov for helhetlig skilt- og veiledningsprogram ved innfarter og knutepunkt.	Folk må forstå "hva gjelder her" og "hvor skal jeg kjøre/parkere/levere" uten å måtte lete. God veiledning reduserer feilkjøring og konflikter.	Skiltplan og veiledningspunkter, inkl. kart, plasseringer og budskap. Vis hvordan løsningene henger sammen fra innkjøring til parkering, til fots i sentrum.
Varelevering og nødvendig kjøring	Varelevering omtales som kritisk suksessfaktor, faste leveringspunkt og Drop-soner, og like regler for alle transportører.	Næringslivet må få varer inn effektivt uten at gata "låser seg". Løsningen må fungere også for bud, leveringstjenester og drift.	Konkret logistikkopplegg per sone: tidsvinduer, traseer, leveringspunkt, drop-soner og hvem som håndhever. Vis hvordan dette fungerer i travle perioder.
Torvet som nøkkelområde	Torvet trekkes fram som stedet der gjennomfart, opphold, handel og arrangement møtes. Ønske om mer liv, men uten "tung drift", og med avklarte korttidsløsninger.	Torvet må få en tydelig rolle: når det er oppholds- og arrangementsarena, og hvordan trafikk og ærend håndteres uten å skape konflikt.	Egen del for Torvet: funksjon gjennom sesong, trafikkflyt, korttidsløsninger, arrangementshåndtering og hvordan det kommuniseres i forkant.
Flyt, sykkel og konfliktpunkter	Sommertrykket gir flere gående og flere konfliktpunkter der sykkel og bil møter opphold og handel. Behov for lav fart, tydelige prioriteringer og enkel trafikklogikk.	Gata må oppleves trygg og oversiktlig. Konfliktpunkter må reduseres med enkle grep som styrer bevegelse og forventninger.	Kart som viser konfliktpunkter og tiltak. Beskriv hvordan gående prioriteres, hvordan sykkel ledes, og hva lav fart betyr i praksis der gatetun er aktuelt.
Beredskap, forutsigbarhet og samhandling	Flere etterlyser tidlig avklaring med politi og nødetater, samt klare rammer for hva som gjelder, hvem som gjør hva, og hvordan ordningen justeres underveis.	Når roller er avklart, øker tilliten og gjennomførbarheten. Forutsigbar drift reduserer friksjon. Handelsstanden vil ikke «frykte» politiske ambisjoner og plutselige vedtak, men samarbeide om løsninger.	Avklar krav til fremkommelighet, rutiner ved hendelser og kontaktpunkt. Beskriv organisering, driftsopplegg og et enkelt måleopplegg som gir grunnlag for justering.



Figur 11 Grimstad sentrum er særegen av karakter

5 Alternativer til vurdering

Alternativene er utformet basert på politisk bestilling og resultater av medvirkningsrunder med handelsstand og næringsliv. De beskrives med lik struktur for å sikre sammenlignbarhet.

Alternativ	Kort beskrivelse
0 Alternativet: Dagens løsning	Dagens løsning. Tillater gjennomkjøring opp til 30 km/t hele døgnet. Stenges etter søknad ved spesifikke arrangementer.
A: Gatetun-løsning	Strekningen reguleres som gatetun med lav fart (gangfart/ca. 15 km/t) og prioritet til myke trafikanter. Nødvendig kjøring kan tillates under tydelige regler. Krever skiltplan (540/542), fartsdempende og veiledende tiltak.
B: Bilfritt hele døgnet	Bilfri strekning i avgrenset periode/område. Unntak må defineres (beredskap, renovasjon, ev. beboere). Gir sterkest bilreduksjon, men høyest krav til alternative løsninger for tilgjengelighet.
C: Bilfritt med tidsvinduer og drop-soner	Bilfrihet i sesong, med tidsvinduer for varelevering og definerte drop-soner/korttidsstopp. Gir fleksibilitet, men kan oppleves mer komplekst og krever svært tydelig kommunikasjon.

Begrepsavklaring

Når historiske sentrumsgater skal få mer plass til folk, kan språket skape unødige motsetninger. Et gjennomgående funn er at løsninger bør beskrives som «styrt adkomst og bedre flyt» heller enn «enten- eller». Samtidig må begrepene være presise nok til at vedtak kan håndheves. I denne utredningen brukes følgende hovedgrep:

- Bilfritt: trafikkforbud for ordinær biltrafikk i avgrenset område og periode, med nødvendige unntak.
- Bilfritt med tidsvinduer: bilfrihet i perioder med høy fotgjengerbelastning, kombinert med formaliserte leveringsvinduer og drop-soner.
- Gatetun: trafikkregulering med skilt 540/542 der kjøring skjer i gangfart, kjørende har vikeplikt for gående, og parkering kun er tillatt på anviste plasser.

Felles tiltakspakke

Uavhengig av valgt alternativ anbefales en felles tiltakspakke som reduserer risiko og øker forutsigbarhet. Tiltakspakken tilhører anbefalingen basert på erfaringer fra tidligere år, medvirkning og innspill.

5.2 Andre gatevurderinger utredningen har sett på:

Begrep	Kort forklaring	Typisk bruk	Hvorfor ikke valgt som eget alternativ i Folkets sommergate
Flerbruksgate	Ikke et presist definert begrep. Brukes ofte som samleord for ulike gatekonsepter der flere funksjoner og trafikantergrupper deler arealet. Overlapper med miljøgate, gatetun og sambruksområde.	Brukes i mange sammenhenger som "paraplybegrep" for gater som skal romme både trafikk, opphold og byliv.	Medvirkningen etterspør tydelige rammer, regler og skilting. Som begrep gir flerbruksgate ikke en klar reguleringsform eller et håndhevbart regime, og gir derfor lite presisjon i utredningen.
Miljøgate	Vanligvis en hovedgate med gjennomgangstrafikk gjennom tettsted, med fartsdempende tiltak og bedre forhold for gående og syklende. Skal også styrke stedsutvikling og estetikk.	Der gjennomgangstrafikk skal videreføres, men i lavere tempo og med bedre tilrettelegging for myke trafikanter.	Folkets sommergate handler primært om å prioritere opphold og styre adkomst og logistikk i trange historiske gater, ikke om å "forbedre" en gjennomkjøringsgate. Miljøgate er derfor mindre treffsikkert som hovedgrep.
Sambruksområde	Byrom der ingen trafikantergrupper har formell prioritet. Lite skilt og oppmerking, ofte flatt dekke uten kantstein og tydelige skiller. Ferdsel skjer gjennom samspill og lav fart, ofte rundt 15 til 20 km/t.	Tette byområder med mange gående og syklende, der man ønsker et oppholdsrom og nedtonet trafikkfunksjon.	Medvirkningen peker på behov for forutsigbar drift, klare regler, skiltet regime, avklarte leveringsordninger og tydelighet for handel, beboere og beredskap. Et uformelt sambruksprinsipp vurderes derfor som mindre egnet som eget alternativ i denne saken.

6 Vurderingskriterier og sammenstilling

For å belyse konsekvenser på en balansert måte er alternativene vurdert opp mot et felles kriteriesett. Vurderingene er kvalitative og bygger på innspill, erfaringer og faglige forutsetninger. Før endelig vedtak anbefales at vurderingene suppleres med kartfestede detaljer (leveringspunkt, beredskapsrute, parkering og skiltplan). Dagens alternativ er ikke inkludert i tabellen da det er ønskelig å redusere biltrafikken og eller fartsgrensen.

Kriterium	A: Gatetun	B: Bilfritt hele døgnet	C: Tidsvinduer og drop-soner
Varelevering og logistikk	Kan ivaretas gjennom tydelige regler, leveringspunkt og ev. tidsvinduer. Forutsigbart for aktører.	Krever omfattende unntaksregime og alternative leveringsløsninger; høy risiko for konflikt hvis ikke løst.	Gir gode leveringsvinduer, men mer kompleks ordning; stor avhengighet av kommunikasjon og etterlevelse.
Beredskap og utrykning	Beredskap kan normalt ivaretas med fortsatt adgang og lav fart, men krever fri bredde og driftstiltak.	Må sikre beredskapsadkomst gjennom unntak og fysisk plan; kan være robust, men krever tydelige rutiner.	Kan fungere godt hvis vinduer/soner er riktig definert; risiko for misforståelser i overgang mellom perioder.
Tilgjengelighet og universell utforming	Bedrer trygghet i gateløpet, men kan kreve særskilte løsninger for korte avstander (Sone 3) og HC-nærhet.	Størst risiko for at enkelte med nedsatt mobilitet opplever økt avstand; krever kompenserende tiltak.	Kan gi god balanse dersom drop-soner/HC og ganglinjer er planlagt, men ordningen kan oppleves uforutsigbar.
Byliv og handel	Gir helhetlig «sommerflyt» med lav fart og prioritet til opphold. Kan kombineres med uteservering/aktivitet.	Gir tydelig bilfri bylivseffekt, men kan påvirke handel som er avhengig av henting/bringing hvis tiltak mangler.	Gir sterk bylivseffekt i travle perioder, men kan bli fragmentert når biltrafikk tillates i deler av dagen. Krever god logistikkplan.
Gjennomførbarhet og håndheving	Krever skiltplan og tiltak for lav fart, samt oppfølging i drift. Etterlevelse styrkes av tydelig «gate-logikk».	Krever strengere avgrensing og håndheving; høy risiko for konflikt dersom unntak ikke kommuniseres godt.	Krever svært tydelig informasjon og kontroll på tidsvinduer; risiko for misforståelser hos besøkende/transport.

6.1 Øvrige temaer som er analysert

Tema	Hva innspillene peker på	Hva det betyr for gående og syklende	Universell utforming og trivsel	Hva gjennomføringen må belyse
Parkering og adkomst	Korttidsparkering for ærend og handel er avgjørende. Parkering må være enkel å finne og forstå.	Trygge sammenhengende ganglinjer fra parkering til sentrum. Sykkelparkering.	Sikre kort gangavstand for dem som ikke kan gå langt. HC og korttidsløsninger nær Torvet og plassen utenfor Meretes. Benker og hvilepunkt ved behov.	Hvor korttids og HC plasser ligger. Hvordan parkering og ganglinjer henger sammen i de tre sonene
Skilting og veiledning	Regulering må forklares og vise vei ikke bare sperre. Behov for helhetlig skilting.	By-veivisning må vise gangretning og gangtid. Sykkelruter må være tydelige og ikke lede inn i tett folkemengde.	Tydelig informasjon; Slik kommer du fram - slik parkerer du - slik leverer du.	Skiltplan og veiledningspunkter fra innfart til parkering og videre til fots og sykkel.
Varelevering og nødvendig kjøring	Varelevering må fungere med klare tider og punkt. Like regler for alle.	Levering må skje uten å presse gående og syklende ut i kjøreareal. Minst mulig rygging og blokkering.	Sikre adkomst til nødvendige tjenester og ærend. Klare unntak og rutiner gjør sentrum mer tilgjengelig for flere.	Tidsvinduer leveringspunkt og drop soner per sone. Ruter for større kjøretøy og hvordan det håndheves.
Torvet	Torvet er nøkkelområde. Mer liv, men enkel drift. Avklare korttid og manøvrering.	Torvet bør oppleves trygt og sammenhengende for gående. Sykkel må styres slik at det ikke blir gjennomfart i tett folkeliv.	Mer ro kan gi mer opphold og aktivitet. God tilgjengelighet for eldre og personer med nedsatt mobilitet må sikres.	Kart som viser soner på Torvet, opphold, ganglinjer, korttid, drift og eventuelt buss.
Flyt og konfliktpunkt	Konflikter der sykkel bil og opphold møtes. Behov for lav fart og enkel trafikklogikk.	Klare prioriteringer og sammenheng i gangareal. Logisk sykkelrute og eventuelle trillesoner i trange partier.	Lav fart og oversikt reduserer utrygghet særlig for barn eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.	Konfliktpunkt per sone og tiltak som merking, veiledning, møblering og lav fart.
Beredskap og overgangsfase	Tidlig avklaring med nødetater. Klare roller og rask justering.	Ved hendelser må gående og syklende ledes uten flaskehalser og uten å hindre utrykning.	Gradvis innføring og testuker reduserer uro og gir læring før full drift.	Utrykningsrute bredder, åpning av sperringer kontaktpunkt, og plan for pilot og justering.

6.2 Konsekvensvurdering av alternativene

Alternativene vurderes opp mot drift i historiske sentrumsgater og innspill om parkering, skilting, varelevering, beredskap og sommerflyt.

- Alternativ 0 er dagens løsning.
- Alternativ A er gatetun.
- Alternativ B er bilfritt hele døgnet.
- Alternativ C er bilfritt med tidsvinduer og drop soner.

Fokus	A	B	C
Varelevering og logistikk <i>* Varelevering ved plassen utenfor Meretes må avklares tydelig i alle alternativer.</i>	Fortsatt adkomst, men krever at lav fart og tydelig atferd faktisk oppnås gjennom utforming skilting og oppfølging.	Gir størst behov for unntak og særregler og øker risiko for friksjon dersom leveranser blir avhengig av dispensasjoner og utydelig informasjon.	Gir best styring gjennom faste tidsvinduer og tydelige leveringspunkt og drop soner. Svarer direkte på innspill om forutsigbar logistikk.
Beredskap og trafiksikkerhet	Kan være operativt enkelt, men er avhengig av reelt lavt fartsnivå og tydelig prioritet til gående.	Krever tydeligst løsning for åpning ved behov.	Kan være tryggere i topp perioder, men må risiko-vurdere konsentrerte leveringsvinduer.
Parkering og tilgjengelighet	Kan oppleves mest kjent, men krever tydelig avgrensing av hvor parkering er lov og praktisk håndheving i høysesong.	Oppeles mest inngripende og krever en sterk parkeringsstrategi med synlig korttidsparkering og løsninger for dem som ikke kan gå langt.	Kan ivareta tilgjengelighet bedre med drop soner, men må styres stramt for å unngå uformell parkering.
Skilting og veiledning <i>* Et helhetlig skiltprogram er en felles forutsetning i alle alternativer.</i>	Krever korrekt gatetunskilting med tydelig start og slutt og sammenhengende soneskilting.	Krever mest presis skilting og veiledning fordi endringen gjelder hele døgnet.	Krever skilting som gjør tidsrom og funksjon lett å forstå og som viser dropsoner og leveringspunkt.
Torvet og byromsbruk	Kan gjøre Torvet rolig gjennom lav fart, men effekten avhenger av at gjennomkjøring ikke dominerer.	Gir størst frihet til opphold og arrangement, men må løse drift leveranser og eventuell turistbussmanøvrering som skal til hotellet. Flere fra utelivsbransjen påpeker at de ønsker seg alternativ B.	Kan gi bilfrie topp perioder og nødvendige vinduer, men må oppleves stabilt og lett å forstå.
Byliv, handel og arrangement	Kan være mer samlende og akseptabelt for flere, men bylivseffekten blir svakere hvis farten ikke blir lav og parkeringstrykket ikke håndteres med veiledning.	Gir ofte best ramme for byliv, men krever tiltak som støtter tilgjengelighet og handel. I dag er dette alternativet gjeldende for spesifikke arrangementer som eksempelvis julemarked fra Grimstad Min By eller Skifestivalen.	Kan gi god effekt i travle tider, men kan bli fragmentert hvis leveranser tar over på feil tidspunkt.

Kilder og grunnlag

Vurderingene bygger på medvirkning høsten 2025 erfaringer fra Sommergata 2019 og lokalt plangrunnlag og parkeringstall. Juridiske rammer og fagstandard er hentet fra vegtrafikkloven skiltforskriften trafikkreglene og Statens vegvesen sine normaler og veiledere for skilting utforming og universell utforming.

7. Anbefaling

På bakgrunn av samlet vurdering anbefales alternativ A: regulering som gatetun i den avgrensede strekningen, Sone 1 og Sone 2, kombinert med en tydelig sesongbasert skilt- og veiledningsplan, logistikkopplegg og forsterket parkeringskommunikasjon. Det anbefales å videreføre dagens regulering av gågate i Sone 3.

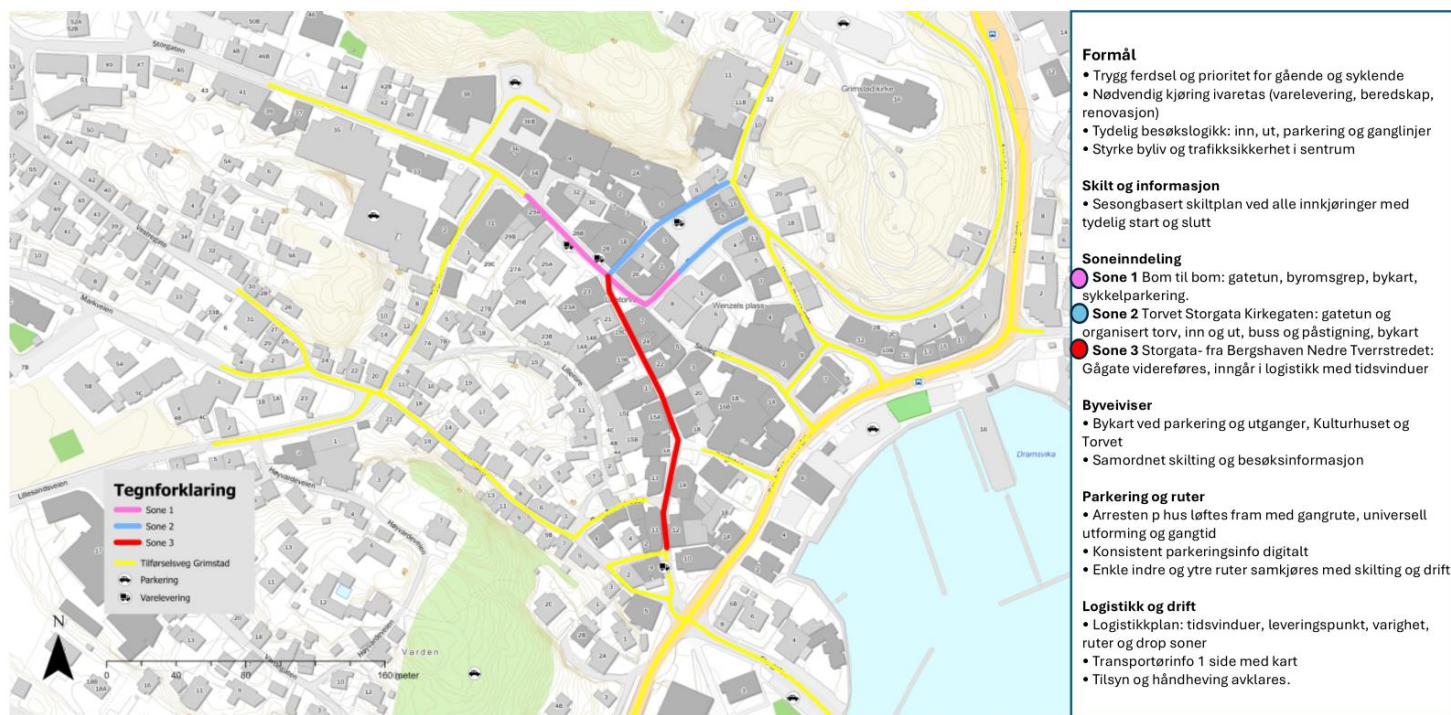
Anbefalingen bygger på at gatetun gir et tydelig trafikkregime som prioriterer myke trafikanter, samtidig som nødvendig kjøring kan håndteres mer pragmatisk enn ved full stenging.

Anbefalingen støtter opp under kommunens trafiksikkerhetsarbeid ved å etablere et tydelig lavfartsregime og et byrom der gående og syklende gis forrang, samtidig som nødvendig kjøring kan håndteres innenfor klare rammer. I tillegg kan et bilredusert sentrum om sommeren kan kobles til kommuneplanens satsingsområder ved å gi en grønnere hverdag, styrke folkehelse og livsmestring, øke attraktivitet og skape nye muligheter for næringsutvikling. Tiltaket gjør kommunens ambisjoner synlige i bybildet gjennom et mer levende, trygt og inkluderende sentrum.

Bilen blir mer gjest, det henvises til parkering rundt sentrum, behovet for gjennomkjøring skal minimeres. Det må tilrettelegges for at handel skjer på de gående sine premisser. Kjører du for fort, får du bot og parkerer du feil får du bot.

Det anbefales at løsningen innføres som en pilot i 2026 med fast evaluering etter sesongen, og at kommunen i forkant kvalitetssikre avgrensning, skiltmyndighet, beredskapskrav og drift.

Regulering i sommersesong: Gatetun (gangfart) og gågate. Bil er gjest. Parkering kun der det er særskilt anvist.



Figur 12 Illustrasjonsplan utkast; Regulering i sommersesong 2026

8 Regelverk og rammer for gatetun og midlertidige reguleringer

8.0 Anbefaling og begrunnelse

Det anbefales å regulere sone 1 og sone 2 som gatetun sesongperioden 2026.

Gatetun er et styrt kompromiss mellom full stenging og ordinær trafikk. Reguleringen gir et tydelig og lovforankret regime der gående prioriteres, kjøring skal skje i gangfart, og parkering kun er tillatt der den er anvist.

Dette passer Grimstad sentrum fordi det fortsatt vil være behov for nødvendig kjøring til varelevering, beredskap, renovasjon og adkomst til eiendommer. Erfaringene fra Sommergata 2019 og senere innspill viser at manglende skilting og informasjon skaper misforståelser og frustrasjon, og at korttidsparkering og logistikk må løses tydelig for at sentrum skal fungere for handel og besøk. Gatetun svarer på dette ved å gi klare regler som kan kombineres med et helhetlig opplegg for veiledning, parkering og varelevering.

Grimstad sentrum som handelssted har en tydelig boutiqueprofil med nisjebutikker og tette, historiske bygater, og det er drevet handel i disse gatene i flere generasjoner. Grimstad sentrum er kompakt, gangbart og fungerer som et samlet handelsmiljø. Vi

kan videreføre dette med gatetun fordi løsningen prioriterer gående og opphold, men fortsatt håndterer nødvendig varelevering og adkomst på en styrt måte. Noen byer kan være helt bilfrie fordi de har alternative omkjøringsruter, sterk kollektivdekning og logistikk utenom sentrum, mens andre – som mindre kystbyer med gjennomkjøring og begrenset veinett – må velge løsninger som reduserer bilens dominans uten å bryte nødvendige funksjoner.

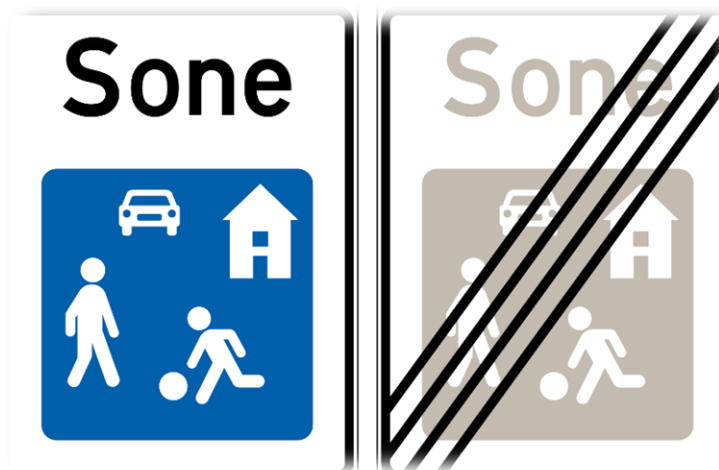
8.1 Fordeler og utfordringer

Fordeler er tydeligere regler og bedre håndhevbarhet enn uformell bilreduksjon. Løsningen prioriterer opphold og trygg ferdsel samtidig som nødvendig kjøring kan skje. Den kan kobles direkte til parkering og veivisning, som er et hovedspor i medvirkningen, og støtter mål om bedre tilgjengelighet for gående og personer med nedsatt funksjonsevne.

Utfordringer er at gatetun krever mer enn skilt. Uten fysiske grep og aktiv drift kan etterlevelsen bli svak og konfliktnivået øke. Oppstart kan kreve mer kontroll, særlig for feilparkering og uønsket gjennomkjøring. Utforming må være lesbar for alle og må planlegges med universell utforming. Beredskap og drift må avklares før møblering og innsnevring etableres.

8.2 Hva gatetun innebærer

Gatetun etableres med skilt 540 og avsluttes med skilt 542. I gatetun skal kjørende kjøre i gangfart, vike for gående, og parkering er forbudt utenom anviste plasser. Løsningen forutsetter at gateutforming og tiltak faktisk gir lav fart og at området ikke blir dominert av gjennomkjøring. Parkering må være tydelig markert for å kunne håndheves.



Figur 13 Skilteksempel Gatetun. Skilt 540 Gatetun starter, farge: Mørk blå. Skilt 542 Gatetun slutter, farge; lys grå

8.3 Risiko og forutsetninger

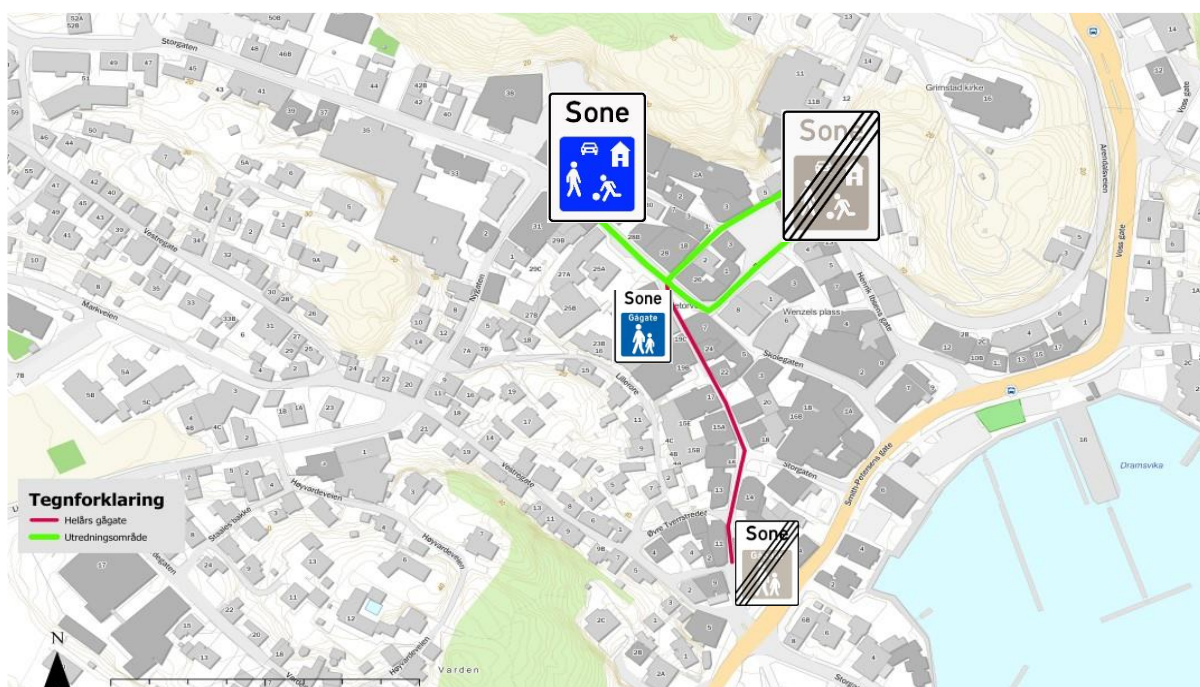
Hovedrisiko er lav etterlevelse dersom gatebildet oppleves som vanlig kjørevei,

uønsket gjennomkjøring hvis inn og ut punkter og ruter er uklare, feilparkering dersom parkering ikke er entydig anvist, og konflikter mellom gående syklende og varelevering dersom logistikk og stoppunkt ikke er definert.

Forutsetninger er fysiske og driftsmessige grep som gir lav fart, tydelig avgrensning i kart og i terreng, definerte leveringspunkt og eventuelle tidsvinduer, avklart beredskap med fri bredde og manøvrering, og en parkerings og veivisningsplan som gjør randparkering og ganglinjer enkel å forstå.

8.4 Håndheving og ansvar

Kommunen må sikre at skiltvedtak og prosess er riktig for kommunal veg. Kjørereglene i gatetun håndheves etter gjeldende trafikkregelverk og bør ha et praktisk opplegg for kontroll i oppstart. Parkering må ha et driftsopplegg som håndterer feilparkering slik at parkering kun på anviste plasser blir reelt. Før sesongstart må ansvar avklares for rigg og nedrigg, daglig drift og renhold, kontaktpunkt for næring og transport, kontaktpunkt for beredskap og løpende justering i pilot.



Figur 14 oversikt over skilting av Gatetun start/slutt og Gågate start/slutt, basert på anbefaling, omtrentlig plassert.

9 Tiltak- og gjennomføringsplan

Gatetun må gjennomføres som en samlet tiltakspakke som kobler regulering til veiledning, parkering og logistikk. Skiltplan for pilotperioden må henge sammen med kartpakken for soner, beredskap, varelevering og parkering

Overgangen fra dagens regulering til gatetun innebærer at området går fra 30-sone til gangfart, og at bil blir "gjest" i et gaterom der gående prioriteres. Parkering er kun tillatt der den er særskilt anvist, og tiltakspakken må derfor sikre både trygg ferdsel, nødvendig kjøring (varelevering, beredskap, renovasjon) og en tydelig og forutsigbar besøkslogikk.

9.1 Skiltplan og skiltprogram

Det anbefales å utarbeide en midlertidig skiltplan (sesongplan) for første året, med skiltpunkt ved alle innkjøringer, tydelig start og sluttpunkt for gatetunsonen, samt klar henvisning til parkering, korttidsstopp og leveringspunkt.

Skiltendringer er strengt regulert og må håndteres i dialog med og etter godkjenning fra skiltmyndighet (Statens vegvesen), med nødvendig fagkompetanse i kommunen/skiltkonsulent.

I tillegg anbefales et overordnet skiltprogram "inn mot Grimstad/Grimstad sentrum": en systematisk gjennomgang av innfartsårer, knutepunkt og parkeringsanlegg for å sikre at budskap og rutevalg er konsistente for besøkende, varetransport og beredskap. Medvirkningen peker særlig på at dette er kritisk for at ordningen skal fungere i praksis.



Figur 15 Eksempel: Avkjørsel fra E-18 ved Fokussenteret. "Velkommen til Grimstad" eller Dømmesmoen/Herefoss? vurdere sentrumsskilt her/ veivisning til Grimstad.

9.2 Soneplan og stedstilpassede tiltak

Soneinndeling brukes for å tilpasse regulering og tiltak til at sentrum har ulike funksjoner og behov i ulike gater og byrom. Det gir et mer presist beslutningsgrunnlag, enklere kartavgrensning og mer forståelig kommunikasjon for næringsliv, beboere og besøkende, fordi regler kan knyttes til få, tydelige soner framfor mange enkeltunntak.

Sone 1: Fra bom til bom på torvet (handelsakse og opphold)

- Reguleres som gatetun i sesongperioden, skiltes tydelig fra bom til bom.
- Prioritering av gående, lav fart (gangfart) og tydeliggjøring av at bil er gjest.
- Stedlige byroms grep med kvalitet: vimpler, dekor og enkle, hardføre elementer i samarbeid med Grimstad Min By, med vekt på varighet og helhetlig uttrykk.
- Etablering av bykart/byveiviserpunkt i sonen (strategisk plassert der folk naturlig stopper).
- Kunst i offentlig rom (f.eks. kunstverk i bakken) merkes og formidles på en enkel, stedstilpasset måte.
- Vurdere flere sykkelparkeringsplasser og bedre plassering.
- Flere aktører i sonen har behov for/ønske om større areal til uteservering, som må avklares i egen møblerings- og driftsplan.

Sone 2: Torvet og strekningen fra Storgata inn til Kirkegaten

- Reguleres som gatetun sammen med Sone 1 i sesongperioden, med tydelig inn- og utkjøring (inkludert avklaring av utkjøring mot Henrik Ibsens gate).
- Torvet organiseres i definerte delområder: uteservering, opphold/arena og nødvendig trafikkfunksjon.
- Korttidsparkering i begrenset omfang vurderes som del av torvdisponeringen, i tråd med innspill om at korttidsparkering nær Torvet er et nøkkeltema.
- Buss- og påstigning ved hotellet må håndteres med tydelige driftsrutiner og manøvreringsavklaringer (inkludert sesongvariasjoner i turistbusser).
- Eget bykart/byveiviserpunkt på Torvet som orienteringspunkt.

Sone 3: Storgata fra Bergshaven/Høyen til Nedre Tverrstedet

- Videreføres i hovedsak med dagens trafikkmønster, men inngår i samlet besøks- og logistikkopplegg.
- Varelevering styres gjennom tidsvinduer i logistikkplan (jf. punkt 8.5), med praksis som ivaretar drift og reduserer konflikt med myke trafikanter (i dag: etter kl. 15.00 og før kl. 10.00).

9.3 By- veiviserprogram

By veiviser er ikke lovpålagte veivisningsskilt og bykart som skal koble sammen parkering, utganger, ganglinjer og sentrumskjerne.

Programmet bør inneholde:

- Bykart på strategiske steder (parkering/utganger, Kulturhuset, Torvet).
- Retning til Torvet og handelsakse, med enkel gangtid (“Parker her – 3 min til Torvet”).
- Oppgradering og samordning av eksisterende informasjonsskilt i sentrum, slik at informasjonsflyten henger sammen og oppleves logisk.
- Dette bør gjøres fysisk og digitalt tilgjengelig.

9.4 Parkering og trafikkavvikling som “markedsføring”

Parkering må behandles som en del av besøksopplevelsen og som et aktivt virkemiddel for å redusere unødig gjennomkjøring i de mest sårbare gatene. Medvirkningen peker særlig på behovet for bedre synlighet og forståelighet rundt parkeringsmuligheter, spesielt Arresten.

Tiltak:

- Tydelig skilting, oppmerking og vertskapsinformasjon ved Arresten: nærmeste gangrute, universell utforming, og forventet gangtid.
- Konsistent parkeringsinformasjon i digitale flater (kommunens sider, Grimstad Min By, Visit Grimstad, karttjenester), slik at besøkende ikke ledes inn i strekninger med begrensninger.
- Et enkelt, forståelig rutesystem (indre/ytre ruter) for trafikk rundt sentrum som samkjøres med skiltplan og driftsopplegg.
- Arresten p-hus har stor kapasitet og bør framheves tydelig i kommunikasjonen.

9.5 Logistikkplan (varelevering og nødvendig kjøring)

Etter politisk vedtak utarbeides en egen logistikkplan som minimum beskriver:

- Vareleveringstider (tidsvinduer), leveringspunkt og maksimal varighet.
- Eventuelle drop-soner for korte stopp og henting/bringing.
- Kjørbare ruter inn/ut og praktiske regler for budtjenester.
- En enkel “transportør-info” (1 side + kart) som deles direkte med transportører/bud, og brukes i dialog med næringslivet.

9.6 Drift, tilsyn, håndheving og byromselementer

Gjennomføring forutsetter tydelig drift og ansvarslinjer. Arbeidsmøtene og medvirkningen peker på behovet for klare rutiner for skilting, håndheving og praktisk tilsyn, samt tidlig involvering av beredskap der det er nødvendig.

Driftsopplegget bør omfatte:

- Tilsynsrutiner i sesong (sjekk av skilt, sperrer/markeringer, framkommelighet, hinder og konflikter).

- Håndhevingsavklaring (politi og eventuelt parkerings-/kontrollressurs) i tråd med valgt regulering.
- “Kvalitet i midlertidighet”: visuelle grep (flagg/vimpler/dekor) og byromselementer skal være robuste, trygge og helhetlige, ikke tilfeldig sesongpynt. Fundamentering og varighet må avklares.
- Enkel møblerings- og uteserveringsplan pr. sone, med tydelige arealgrenser og driftsansvar.

9.7 Arrangement og søknader

Det bør etableres et årshjul som samkjører regulering med arrangementer og søndagsåpent. Generelt har alle arrangører i sentrum én felles søknadsvei med tydelige krav til innhold, sikkerhet, trafikk og tidsfrister. Prinsipper for hva som kan tillates må knyttes til soner og tid og bygge på tre føringer. Beredskap først. Logistikk og drift skal fungere før ekstra rigg godkjennes. Torvet brukes som motor for aktivitet med avklart korttid og håndheving

9.8 Oppfølging, måling og evaluering

En felles stemme fra handelsstanden under medvirkningsrundene i 2025 var frykten for plutselige politiske vedtak i stedet for at både kommune og handelsstand står samlet om å teste ut, måle, evaluere og finne smidige løsninger i fellesskap. Et tiltak for forutsigbarhet styrkes og legitimeres når kommunen og utredningen beskriver hva som skal måles og hvordan erfaringer brukes.

Måleopplegget kan gjennomføres med enkle tellepunkt, korte observasjoner, avvikslogg, vertskapsdata og en kort QR tilfredshetsmåling. Et slikt måleverktøy henger også sammen med utviklingen av strukturen for et bærekraftig reisemål, som blant annet måler byliv og besøksflyt.

Leveranse	Ansvar	Når	Innhold
Kartpakke og skiltregulering ferdig	GIS Kart, Samferdsel Folkehelse, sted- og destinasjon	Før oppstart	Soneavgrensning, inn ut punkt, beredskapsrute, leveringspunkt, korttidsstopp, HC, sykkelparkering, hoved ganglinjer og konfliktpunkt.
Skiltplan sesong og kontrollpunkter	Samferdsel og skiltmyndighet	Før iverksetting	Skiltpunkt, start slutt gatetun, inn ut logikk, henvisning til randparkering, og plan for skiltgjennomgang befarings.
Drifts og avvikslogg	Drift Samferdsel, steds- og destinasjon, GMB og vertskap	Under sesong	Enkel registrering av feilparkering, uønsket gjennomkjøring, leveringsavvik, konflikter og hendelser klager, samt tiltak som er gjort samme uke.
Dialog transportører og næring	Prosessleder, GMB, og næringskontakt	Før oppstart og tidlig i sesong	Transportør info 1 side med kart, avklare tidsvinduer stoppunkt og praktiske behov, og ett kort oppfølgingsmøte ved behov.
Kommunikasjon og vertskapspakke	Kommunikasjon, Sted- og destinasjon og GMB	Før og under sesong	FAQ, slik kommer du fram, parker her gå hit, bykartpunkt, og kanalplan. Vertskapslogg over henvendelser og tema.
Måleplan med indikatorer og datakilder	Steds-og destinasjonsutvikling, Folkehelse, plan, Samferdsel, GMB og eventuelt medlemmer av Næringsforeningen.	Før sesong	Fotfall og opphold, trafikk og fart inn i sonen, parkeringstrykk randparkering, vareleveringsavvik, hendelser klager, samt kort tilfredshetsmåling QR og vertskapsdata.
Etter evaluering og justeringsforslag	Prosessleder, Folkehelse, Samferdsel, GMB og Samfunnsutvikling	Etter sesong	Kort oppsummering av før under etter, hva som fungerte og hva som må justeres i skilt, logistikk, drift og håndheving før eventuell videreføring.

10 Konklusjon, anbefaling og avslutning

Utredningen viser at skilting, veiledning, parkering og logistikk må løses uansett valg. Regulering til Gatetun for sone 1 og 2 anbefales som hovedgrep kombinert med en felles tiltakspakke for skilt og veiledning, parkering, logistikk, drift og evaluering.

Gatetun gir klare trafikkregler som prioriterer gående og reduserer fart uten å stoppe nødvendig kjøring. Dette svarer på innspill om tryggere sentrum og samtidig behov for tilgjengelighet for varelevering, beboere og beredskap.

Grimstads gater har alltid båret byen framover og de skal fortsatt gjøre det. Men når sommeren setter sentrum på høygir, trenger vi et grep som gjør det lettere å være menneske i byen: å gå, møtes, handle lokalt og oppleve Torvet og gatene med ro og oversikt. Derfor anbefaler Folkets sommergater gatetun som et styrt, stedstilpasset kompromiss: bilen får fortsatt nødvendig adgang, men på byens premisser – i gangfart, med tydelig veiledning, ryddig logistikk og forutsigbare rammer.

Folkets sommergater handler dermed ikke om å stenge byen, men om å åpne den: for tryggere flyt, sterkere byliv og et sentrum som oppleves attraktivt for butikker, beboere og besøkende. Og som med all god byutvikling: Vi lykkes best når vi tester, måler og justerer sammen, med respekt for ulike behov, men med en felles retning: mer by å være i – et godt sted å bo og et godt sted å besøke.