



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/1630-3
Saksbehandler Stine Karin Håtuft

Utvalg	Møtedato
Eldrerådet 2023- 2027	09.03.2026
Plan- og miljøutvalget 2023 - 2027	12.03.2026
Råd for personer med funksjonsnedsettelse 2023 - 2027	09.03.2026
Kommunestyret 2023 - 2027	19.03.2026
Studentutvalget 2025 - 2027	10.03.2026
Ungdomsrådet 2026-2027	09.03.2026

Bilfritt eller bilreduserende sentrum - Folkets sommergater 2026

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Grimstad kommunestyre vedtar å gjennomføre Folkets sommergater 2026 som pilot i perioden 1.juli til 16.august 2026.
2. I pilotperioden reguleres utredningsområdet Sone 1 og Sone 2 som gatetun.
3. Sone 3 (Storgata/gågata) videreføres i hovedsak med dagens regulering, og inngår i felles besøks- og logistikkplan for sommerperioden.
4. Kommunedirektøren gis fullmakt til å iverksette pilotordningen og tilhørende driftstiltak, herunder:
 - Gjennomføre nødvendig skilt- og veiledningsprosess, inkludert avklaring med skiltmyndighet.
 - Etablere informasjonstiltak (parkering, veivisning m.m)
 - Etablere et oppnåelig måle- og evalueringsopplegg for pilotperioden.
5. Kommunedirektøren legger frem evaluering etter pilotperioden høsten 2026.

Vedlegg

Bilfritt sentrum

Høringsinnspill – Folkets sommergater_ Støtte til gatetun med enveiskjøring

Innspill til Utredning om bilfritt eller bilreduserende tiltak

Høring_ Utredning om bilreduserende tiltak i Grimstad sentrum – frist 20_ februar

Innspill til bilfritt sentrum fra Optikkhuset

Innspill til høring

GMB-GNF Høring bilreduserende tiltak sentrum sommer 2026

Innspill til kommunens utredning om bilfritt sentrum_bilreduserende tiltak

oppsummering_medvirkning_desember

Hovedutredning og anbefaling Folkets Sommergate 2026

Kommuneplanen

Saken er relevant for kommuneplanens mål og strategier, særlig knyttet til sentrumsutvikling, folkehelse, attraktiv by og destinasjon og mobilitet.

Sammendrag

Saken følger opp kommunestyrets bestilling, av sak 24/7515-4, om å utrede et bilfritt og eller bilredusert sommersentrum. Saken skal belyse flere sider og vise hvordan framkommelighet kan ivaretas særlig for varelevering, akutt beredskap, beboeradkomst og -parkering, syklist, i samarbeid med handelsstanden.

Bakgrunnen er stort sommertrykk i sentrum og konflikt om et begrenset gateareal mellom gående, syklende, levering og biltrafikk. Utredningen bygger på kartlegging, erfaringer fra tidligere sesonger og medvirkning samt høringsinnspill, og deler området i tre soner:

- (1) «Fra bommen til bommen» i øvre Storgata/Skolegata ned til Torvet,
- (2) Torvet med tilgrensende strekninger
- (3) Storgata/gågata.

Det vurderes tre gjennomførbare alternativer (i tillegg til dagens løsning), sammenlignet etter felles kriterier som logistikk og varelevering, beredskap og trafiksikkerhet, parkering og tilgjengelighet, skilting og veiledning, Torvet som byrom og effekter for byliv og handel. Innspillene peker særlig på behov for forutsigbar varelevering, bedre og helhetlig skilting og veiledning og korttidsløsninger, samtidig som flere ønsker å videreføre dagens ordning; hvis det justeres, trekkes gatetun fram som mest aktuelt spor. Beredskap understreker at adkomst og oppstillingsmuligheter ikke må svekkes.

På bakgrunn av samlet vurdering anbefales Alternativ A som pilot 1. juli–16. august 2026: gatetun i sone 1 og 2, kombinert med videreføring av gågaterregulering i sone 3. Gatetun innebærer kjøring i gangfart, gående har prioritet, og parkering kun der det er anvist. For å lykkes forutsettes en tydelig gjennomføringsplan med riktige vedtak og skilting, god rute- og parkeringsveiledning, avklart logistikk for levering og nødvendig kjøring, aktiv informasjon og vertskap i perioden og et enkelt, men effektivt måle- og evalueringsopplegg.

Utredningen skisserer også stedstilpassede grep for Torvet, inkludert bedre arealdisponering og vurdering av begrenset korttidsparkering

Fakta

Politisk bestilling

Kommunestyret har bestilt sak om bilfritt sentrum om sommeren og vurdering av alternativer, med særlig vekt på:

- varelevering
- akutt beredskap
- beboerparkering (bl.a. rundt gamle brannstasjonen)
- syklist
- gjennomføring i samarbeid med Grimstad Min By og handelsstanden

Erfaring fra 2024 – krav til myndighet, avgrensning og prosess

Lovlighetskontroll av 2024-vedtaket viser at endring av skilting på kommunale veier ligger hos Statens vegvesen (skiltforskriften § 28), og at manglende avklaring av

skiltmyndighet/avgrensning/prosess gjør tiltak vanskelig å iverksette.

Dette er lagt til grunn i utredningen: tiltak må være lovlig regulert, avklart med skiltmyndighet og utformet slik at det kan håndheves

Relevans for kommuneplanen

Pilotering av Folkets sommergater 2026 bidrar til å operasjonalisere overordnede mål gjennom konkrete, tidsavgrensede tiltak i høysesongen:

- **Attraktivt og levende sentrum:** Tiltak som styrker oppholds-kvalitet, trygghet og byliv i perioden med stort besøkstrykk.
- **Bærekraftig mobilitet:** Bedre prioritering av gående og tydeligere trafikkregime, med redusert gjennomkjøring og bedre flyt i sentrum.
- **Trygghet og folkehelse:** Lavere konfliktnivå mellom trafikantgrupper og bedre tilrettelegging for korte gangreiser og trygg ferdsel.
- **Nærings- og besøksutvikling:** Forutsigbare rammer for handel og servering i en periode der belastningen på sentrum er høy, med vekt på tilgjengelighet og god logistikk.

Plangrunnlag og rammer

Vurderingen av Folkets sommergater 2026 tar utgangspunkt i gjeldende planverk for Grimstad sentrum. Selv om enkelte planer er av eldre dato, er de fortsatt bindende og gir både rammer og handlingsrom for trafikkregulering, bruk av byrom og skilting. Relevante planer omfatter blant annet torg- og gatebruksplan, kommuneplanens arealdel (herunder føringer for parkering og skilting), byplan/kommunedelplan, sentrumsplanen fra 1991 (reguleringsplan for offentlige trafikkområder) samt detaljregulering for Torvet.

Planføringer som er særlig relevante for saken

- **Helhet i sentrumsutviklingen:** Tiltak må vurderes i sammenheng med hensyn til bymiljø, bevaring og bruk av offentlige trafikkområder, slik planene legger opp til.
- **Tidsavgrenset gjennomføring:** Vedtak om at Grimstad sentrum er typisk turiststed i perioden **1. juli–16. august**, samt rammer knyttet til søndagsåpent, gir et tydelig avgrenset handlingsrom for en pilot.
- **Torg- og gatebruksplanen som faglig grunnlag:** Planen understøtter prioritering av gående, byliv og kvalitet i byrom, samtidig som den peker på praktiske hensyn som må ivaretas (drift, varelevering, adkomst og parkering).
- **Juridiske rammer og korrekt trafikkstyring:** Arealplaner fastsetter rammer for arealformål og utforming, mens tiltak som bilreduksjon, tidsvinduer og gjennomkjøringsrestriksjoner i praksis må håndteres som trafikkvedtak med riktig myndighet og skiltgrunnlag.
- **Parkering, tilgjengelighet og universell utforming:** Kommuneplanens arealdel (sone A i sentrum) er særlig relevant fordi bilreduserende tiltak ofte utløser behov for avbøtende tiltak, tydelig skilting/veiledning og løsninger som sikrer tilgjengelighet.
- **Gående og syklende:** Planverket gir grunnlag for å prioritere gangforbindelser, krysningspunkter og sammenhengende sykkel-løsninger. Dette støtter soneinndelingen og anbefalingen om gatetun, som kan beskrives og gjennomføres konsekvent per sone

Formål

Folkets sommergater 2026 er utarbeidet som oppfølging av kommunestyrets bestilling i sak 24/7515-4 om å utrede bilreduserende tiltak i Grimstad sentrum i sommerperioden med søndagsåpne butikker, og å belyse løsninger som ivaretar varelevering, akutt beredskap, beboer-adkomst/-parkering og syklist-er. Tiltaket skal være et stedstilpasset sommergrep som gir

bedre balanse mellom mobilitet og byliv i perioden med høyest aktivitet.

Formålet med Folkets sommergater 2026 er å:

- gjøre sentrum tryggere og mer oversiktlig i perioden med størst besøk og mest aktivitet
- legge til rette for byliv, opphold og handel, med tydeligere prioritering av gående
- sikre varelevering, nødvendig kjøring, beboeradkomst og beredskap på en forutsigbar og praktisk gjennomførbar måte
- teste et tiltak som kan måles og evalueres, slik at kommunen kan justere og eventuelt videreutvikle løsningen basert på erfaringer.

Avgrensning, soner og tidsrom

Utredningsområdet er delt i tre soner:

- Sone 1: hovedgateløpet «fra bommen til bommen» (Skolegata/øvre Storgata ned til Torvet)
- Sone 2: Torvet og tilgrensende strekning
- Sone 3: Storgata gågata (tilgjengelighet/drop-sone-funksjon)

Anbefalt pilotperiode gjelder 1. juli–16. august 2026, som sammenfaller med perioden der Grimstad sentrum er definert som typisk turiststed og rammen for søndagsåpent.

Kunnskapsgrunnlag og medvirkning

Utredningen bygger på erfaringer fra tidligere sesonger, kartlegging og dialog med sentrum, samt medvirkning nov.–des. 2025 i samarbeid med Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening.

Hovedlinjene av innspill fra medvirkning kan oppsummeres slik:

- Det etterspørres forutsigbarhet, tydelighet og minst mulig «prøving og feiling» i en travel sommersesong.
- Dersom det skal endres, bør det være et tiltak som er lett å forstå, enkelt å kommunisere og mulig å håndheve.
- Varelevering, korttidsstopp og beredskap trekkes frem som kritiske behov som må være avklart før oppstart.
- Parkering og veiledning til parkering vurderes som avgjørende – både for besøkende og for næringsdrivende – og må ses i sammenheng med eventuelle restriksjoner i gatene.

Utkastet til utredning var på høring 3.–20. februar 2026 og det kom 8 skriftlige innspill (flest fra næringsdrivende). Hovedbildet er at flere ønsker videreføring av dagens løsning, men peker på gatetun som mest aktuelt dersom det skal justeres – og at tilgjengelighet, fleksibel varelevering, korttidsparkering og tydelig veiledning er avgjørende. Beredskap understreker at adkomst og oppstilling ikke må reduseres.

Dagens situasjon

Dagens situasjon gir gode kvaliteter, men også utfordringer når gående, syklende, varelevering og biltrafikk møtes i de samme, begrensede arealene. Dette kan gi uoversiktighet, konflikter og behov for tydeligere styring.

- Sentrum har høyt sommertrykk, og behov for nødvendig kjøring (varelevering og bud, renovasjon, beboere og beredskap) i trange gater.
- Parkering: nær 500 offentlig tilgjengelige plasser i sentrum og ca. 250 ved Oddensenteret (2 timer gratis), men feilparkering og letekjøring gir press i høysesong (417 illeggelser i juli 2025).
- Varelevering er kritisk og i dag regulert i Storgata etter kl. 15.00 og før kl. 10.00. Det er to vareleveringspunkt, hvorav kun ett i offentlig gate.
- Ved arrangementer eller spesifikke sentrumstiltak stenges veien etter søknad fra arrangør eller tiltakshavere.

Alternativer som er vurdert

Utredningen vurderer tre gjennomførbare alternativer (i tillegg til dagens løsning):

- 0 Nullalternativ (dagens løsning)
- A Gatetun (gangfart, vikeplikt for gående, parkering kun på anvist)
- B Bilfritt hele døgnet
- C Bilfritt med tidsvinduer og drop-soner

Økonomisk vurdering:

- Nullalternativ gir lav ny kost, men lite gevinstuttak.
- Gatetun vurderes som moderat kost og best balanse
- Bilfritt hele døgnet eller med tidsvinduer, har høyest engangskostnader og risiko, med størst krav til kompenserende tiltak.

Kommunedirektørens vurdering og anbefaling

Gatetun anbefales som mest balanserte løsning fordi det gir et tydelig og regelstyrt trafikkregime (gangfart og vikeplikt for gående) og dermed bedre forutsigbarhet enn «mykere» oppfordringer om å kjøre pent.

Samtidig kan nødvendig kjøring ivaretas innenfor klare rammer, og løsningen kan kobles direkte til den tiltakspakken næring og brukere etterlyser: parkering, veiledning, logistikk og drift.

Tilgangsregler og håndheving

I gatetun kan alle kjøre gjennom, men bilen blir «gjest» fordi fartsnivået er gangfart. Varelevering, beboere, HC, taxi og renovasjon har samme tilgang som i dag i tidsrommet, og nødetater har prioritert fremkommelighet uansett. Regler i gatetun håndheves i praksis av politiet, og parkering er kun tillatt der den er særskilt anvist. Skiltvedtak ligger hos Statens vegvesen.

Risiko og forutsetninger

Hovedrisikoer er lav etterlevelse (hvis gatebildet oppleves som vanlig kjørevei), uklar inn- og utlogikk, feilparkering og konflikter mellom gående, syklende og varelevering.

Forutsetninger er fysiske og driftsmessige grep som faktisk gir lav fart, tydelig avgrensning i kart og terreng, definerte leveringspunkt, avklart beredskap (fri bredde/manøvrering) og en veivisnings-og-parkeringsplan som gjør randparkering og ganglinjer enkel å forstå.

Tiltaks- og gjennomføringsplan

Utredningen er tydelig på at gatetun må gjennomføres som samlet pakke som kobler regulering til veiledning, parkering og logistikk.

Skiltplan og skiltprogram

Det utarbeides en midlertidig skiltplan (sesongplan) med skiltpunkt ved alle innkjøringer, tydelig start og slutt for gatetun og henvisning til parkering, korttidsstopp og leveringspunkt, i dialog med skiltmyndighet. I tillegg anbefales et overordnet skiltprogram «inn mot Grimstad/Grimstad sentrum».

Soneplan og stedstilpassede tiltak

- Sone 1–2: reguleres som gatetun i pilotperioden, med tydelig inn-/utkjøring og kvalitet i midlertidige byroms grep.
- Torvet (Sone 2): organiseres i delområder (uteservering, opphold/arena, nødvendig trafikkfunksjon), plattingen fjernes, og begrenset korttidsparkering vurderes som del av torvdisponeringen. Buss med påstigning ved hotellet håndteres med driftsrutiner og manøvreringsavklaringer.

- Sone 3: videreføres i hovedsak, men inngår i samlet besøks- og logistikkopplegg, inkludert praksis for varelevering.

By-veiviserprogram

Bykart på strategiske steder, tydelig retning og gangtid («Parker her – 3 min til Torvet»), og samordning av eksisterende informasjonsskilt både fysisk og digitalt.

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. Tydelig skilting, oppmerking og vertskapsinformasjon ved Arresten: nærmeste gangrute, universell utforming, og forventet gangtid.

Logistikk, drift og arrangement

Driftsopplegg skal omfatte tilsyn, håndhevingsavklaring, byromselementer og tydelige møblerings-/uteserveringsgrenser. Det etableres årshjul som samkjører regulering og arrangement, med beredskap som førende premiss.

Måling og evaluering

Måleopplegg gjennomføres med enkle tellepunkt, avvikslogg, vertskapsdata og kort QR-tilfredshetsmåling, og skal munne ut i evaluering og justeringsforslag på initiativ fra kommunen, men i samarbeid med næringsaktørene.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Utredningen legger opp til en nøktern gjennomføring, der de viktigste kostnadsdriverne er: midlertidig skiltplan, by-veiviserprogram og et tydelig driftsopplegg. Tiltakene kan i stor grad løses gjennom prioritering innenfor vedtatte rammer, forutsatt tidlig planlegging og tydelig ansvarslinje.

Økonomiske konsekvenser

Pilotperioden forutsetter en nøktern gjennomføring. Typiske kostnadsdrivere er:

- skilt- og reguleringsarbeid (planlegging, bestilling/montering og nødvendige avklaringer)
- informasjon og veiledning (kart, «slik gjør du»-materiell, skilting til parkering og gangruter)
- midlertidige fysiske tiltak ved behov (markeringer, avgrensninger, enklere møblering/vertskapstiltak)
- drift og tilsyn i perioden (oppfølging av regler, avvikshåndtering og dialog med aktører).

Administrative konsekvenser

Pilot krever tydelige roller og praktisk gjennomføring:

- koordinering mellom kommunale enheter (samferdsel/drift, parkering, kommunikasjon, næring og arrangement)
- samarbeid med næringsliv og gårdeiere, samt dialog med transportører
- tidlig avklaring med beredskapsaktører for fremkommelighet og rutiner
- plan for håndtering av avvik: feilparkering, uønsket gjennomkjøring, behov for ekstra informasjon og tilsyn.

Alternative løsninger

Alternativ	Kort beskrivelse	Fordeler	Ulemper
Nullalternativet	Videreføring av dagens løsning	Kjent ordning for næring, beboere og besøkende Lavest endringskostnad og minst omstilling	Mindre tydelig trafikkregime i høysesong Risiko for at utfordringer med letekjøring, konflikter og feilparkering vedvarer• Vanskeligere å oppnå et tydelig løft i oppholdskvalitet uten endret regelsett
Alternativ B	Bilfritt hele døgnet i utredningsområdet	Størst reduksjon i biltrafikk og mulig størst opplevelsesløft Enklere budskap («ingen bil»)	Større behov for unntak og dispensasjonsordninger Krevende for varelevering, beboere og kortvarige nødvendige ærend Høyere risiko for konflikt dersom kompenserende løsninger (drop-soner, logistikk, håndheving) ikke er svært godt rigget
Alternativ C	Bilfritt med tidsvinduer og drop-soner	Kan gi målrettet styring av leveranser og nødvendig kjøring Kan kombineres med konkrete stoppunkt og tidsstyring	Mer komplekst å kommunisere og håndheve Større risiko for misforståelser og lav etterlevelse i en travel sommerby Kan gi uforutsigbarhet for besøkende og næringsdrivende dersom reglene oppleves kompliserte

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler å gjennomføre Folkets sommergater 2026 som pilot i perioden 1. juli–16. august 2026 med gatetun i Sone 1 og 2 og videreføring av gågata i Sone 3. Dette gir et tydelig og lovlig trafikkregime som kan forbedre trygghet, byliv og fremkommelighet i høysesong, samtidig som nødvendige funksjoner ivaretas.

Pilotgjennomføring med evaluering gir kommunen et godt beslutningsgrunnlag for videre utvikling: hva som fungerer, hva som må justeres, og hvilken retning kommunen bør velge for et mer bilredusert sentrum på sikt.