

Folkets sommergater 2026

Vurdering av bilreduserende tiltak i Grimstad sentrum



Historiske Grimstad sentrum. Mittet co., Grimstad/ulike årstall i perioden 1950 til 1970, Nasjonalbiblioteket (Nettbiblioteket). Besøkt 20.januar 2026. <https://www.nb.no/search?q=grimstad&mediatype=bilder>

VERSJON 2.0 – FEBRUAR 2026

GRIMSTAD KOMMUNE

Grimstad ble kjøpstad 6. juni 1816. I 2026 er det 210 år siden bystatusen ble gitt.

Historisk har Grimstad sentrum vært preget av skaperkraft og bevegelse: fra hest og kjerre, via folkevogner, til dagens stillegående elbiler, men også landbrukets firhjulinger. Samtidig har byen alltid vært bygget for noe mer; for handel, håndverk og møteplasser i smale gater der folk kommer tett på hverandre. Uten kvadratiske kvartalsstrukturer av gater, har Grimstad sentrum gjennom århundrer allikevel vært tilholdssted for store og små næringer og sammenkomster. 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. Arbeidet er utført i samarbeid med Grimstad min by og Grimstad næringsforening, samt dialog og medvirkning med næringsaktører.

Sammendrag

Folkets sommergater (versjon 2.0, februar 2026) beskriver bakgrunn, avgrensning, kunnskapsgrunnlag og anbefalt løsning for et stedstilpasset sommergrep som prioriterer gående og byliv, samtidig som varelevering, beredskap og nødvendig adkomst ivaretas.

Politisk bestilling og formål

Utredningen følger kommunestyrets bestilling om å utrede bilfritt eller bilreduserende tiltak i sentrum i perioden med søndagsåpne butikker om sommeren, og å belyse fremkommelighetsalternativer med særlig vekt på varelevering, akutt beredskap, beboerparkering og syklist. Videre skal utredningen beskrive hvordan tiltak kan gjennomføres i samarbeid med handelsstanden, og bygge på erfaringer fra tidligere sesonger.

Avgrensning og hva som analyseres

Utredningsområdet er delt i tre soner for å beskrive behov, tiltak og evaluering på en tydelig måte:

- Sone 1: hovedgateløpet «fra bommen til bommen» (øvre Storgata/Skolegata ned til Torvet).
- Sone 2: Torvet og tilgrensende strekning (byrom og trafikkfunksjoner).
- Sone 3: Storgata gågata (gågatefunksjon og tilgjengelighet).

Det vurderes tre gjennomførbare alternativer (i tillegg til dagens løsning som referanse), sammenlignet etter felles kriterier: varelevering og logistikk, beredskap og trafikk sikkerhet, parkering og tilgjengelighet, skilting/veiledning, Torvet som byrom, samt effekt på byliv og handel. Vurderingene ser både på praktisk drift (adkomst, regulering og håndheving) og på ønsket bymiljøeffekt i sommersesongen.

Medvirkning og høring

Kunnskapsgrunnlaget bygger på erfaringer og evalueringer fra tidligere sesonger, interne arbeidsmøter og kartlegging av praktiske forhold (parkering, varelevering og orientering). I tillegg ble det gjennomført medvirkning i november–desember 2025 i samarbeid med Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening. Medvirkningen løftet særlig behov knyttet til korttidsparkering, helhetlig skilting og veiledning, tidlig avklaring med politi/nødetater og håndtering av sykkeltrafikk.

Utkastet til utredningen var på høring 3.–20. februar 2026. Det kom inn 8 skriftlige innspill fordelt på næringsdrivende, innbyggere/brukere og beredskap. Innspillene viser at flere næringsaktører ønsker videreføring av dagens løsning, men peker samtidig på *gatetun* som det mest aktuelle endringssporet dersom det skal justeres, med tydelig prioritering av tilgjengelighet, fleksibel varelevering, korttidsløsninger og bedre veiledning. Beredskap understreker at tiltak ikke må redusere adkomst- og oppstillingsmuligheter.

Anbefaling

- ☐ **Anbefalt løsning: Alternativ A – Gatetun i Sone 1 og Sone 2**, kombinert med videreføring av dagens gågaterregulering i Sone 3 i sommerperioden. Ordningen anbefales gjennomført som pilot **1. juli–16. august 2026**, med evaluering i etterkant.

Gatetun anbefales fordi det gir et tydelig og regelstyrt trafikkregime (gangfart og vikeplikt for gående) og dermed bedre forutsigbarhet enn løsninger basert på oppfordringer om å «kjøre pent». For å lykkes forutsetter anbefalingen en samlet tiltak- og gjennomføringsplan: sesongbasert skilt- og veiledningsplan, tydelig parkeringskommunikasjon, praktisk logistikkopplegg for varelevering og nødvendig kjøring, tidlig beredskapsavklaring, samt et enkelt måle- og evalueringsopplegg.

Innholdsfortegnelse

Kap.	Tittel	Side
	Sammendrag	2
	Avgrensning og soneinndeling	4
	Sonekart – Grimstad sentrum	5
	Forutsetninger for gjennomføring	6
	Oversiktskart – Utredningsområde	7
1	Innledning – Bakgrunn og formål	8
1.6	Arbeidsform og medvirkning	9
1.7	Utredning på høring – februar 2026	10
1.7.1	Oppsummering av innspill fra høringen	11
1.7.2	Oppsummering fra Barn- og unges kommunestyre (BUK)	12
2	Kunnskapsgrunnlag og føringer	13
2.2	Regelverk for trafikkregulering og skilting	14
3	Dagens situasjon	15
3.2	Offentlig parkering og tilgjengelighet	16
	Foto Arresten	17
3.4	Øvrig – Gående, syklende, beredskap og Torvet	18
4	Erfaringer, medvirkning og innspill	18
5	Alternativer til vurdering	20
5.2	Andre gatevurderinger utredningen har sett på	21
6	Vurderingskriterier og sammenstilling	22
6.1	Øvrige temaer som er analysert	23
6.2	Nullalternativet – Dagens løsning	24
6.3	Konsekvensvurdering av alternativene	25
6.4	Økonomisk vurdering per alternativ	26
7	Anbefaling	27
8	Regelverk og rammer for gatetun	28
8.3	Risiko og forutsetninger	29
9	Tiltak- og gjennomføringsplan	30
9.1	Skiltplan og skiltprogram	31
9.2	Soneplan og stedstilpassede tiltak	32
9.3	By-veiviserprogram	33
9.8	Oppfølging, måling og evaluering	34
9.9	Økonomiske behov ved anbefalt gatetun	35
10	Konklusjon og anbefaling	36
	Avslutning – Folkets sommergater	37

Avgrensning og soneinndeling

Utredningsområdet er delt i tre soner for å beskrive behov, tiltak og evaluering på en tydelig måte:

Sone 1

Hovedgateløpet «fra bommen til bommen» – øvre Storgata/Skolegata ned til Torvet.

Fokus: Trygg ferdsel, lav fart, varelevering/bud og tydelig inn-ut-regime.

Sone 2

Torvet og tilgrensende strekning – byrom og trafikkfunksjoner.

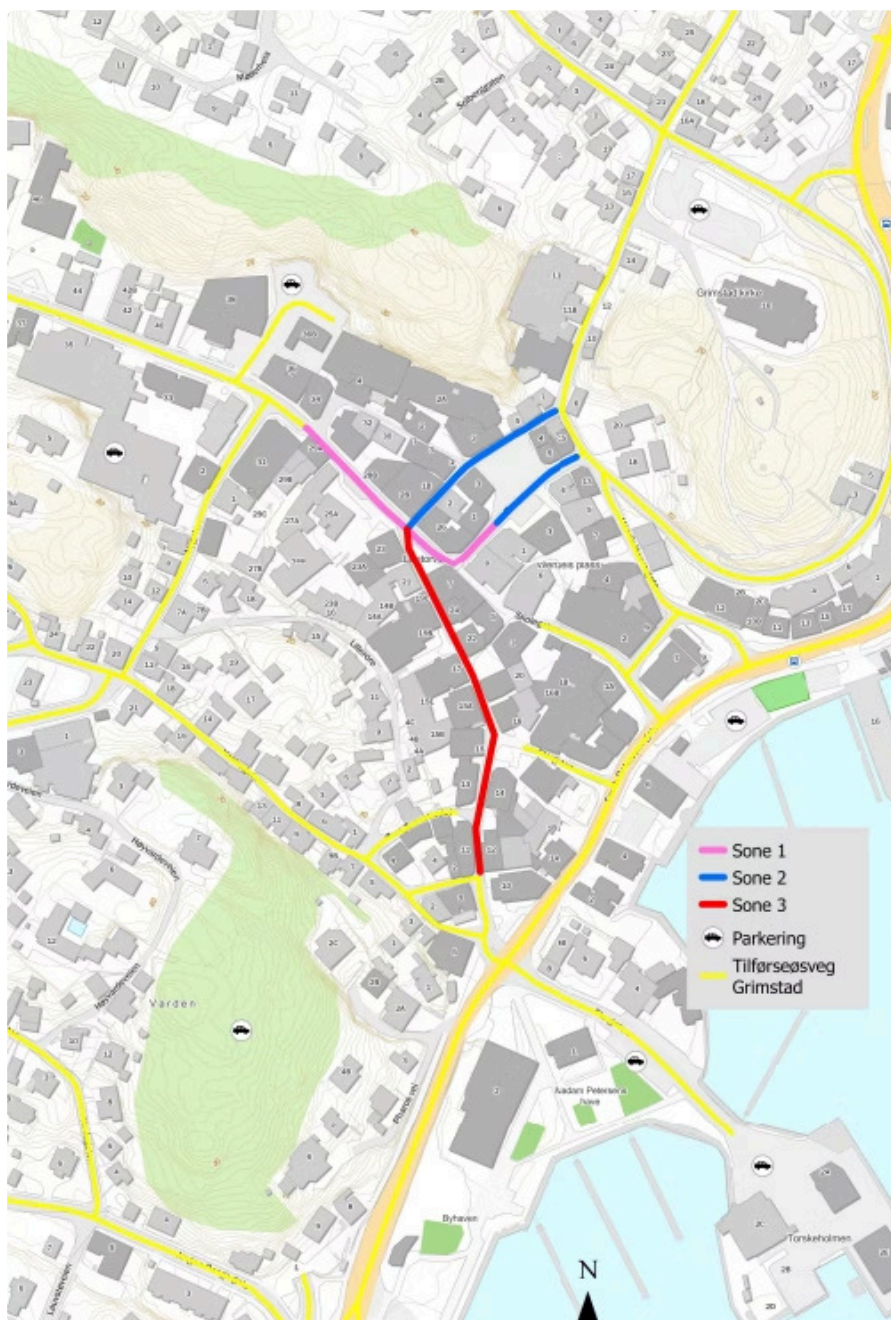
Fokus: Opphold, arrangement og konfliktreduserende drift.

Sone 3

Storgata gågata – gågatefunksjon og tilgjengelighet.

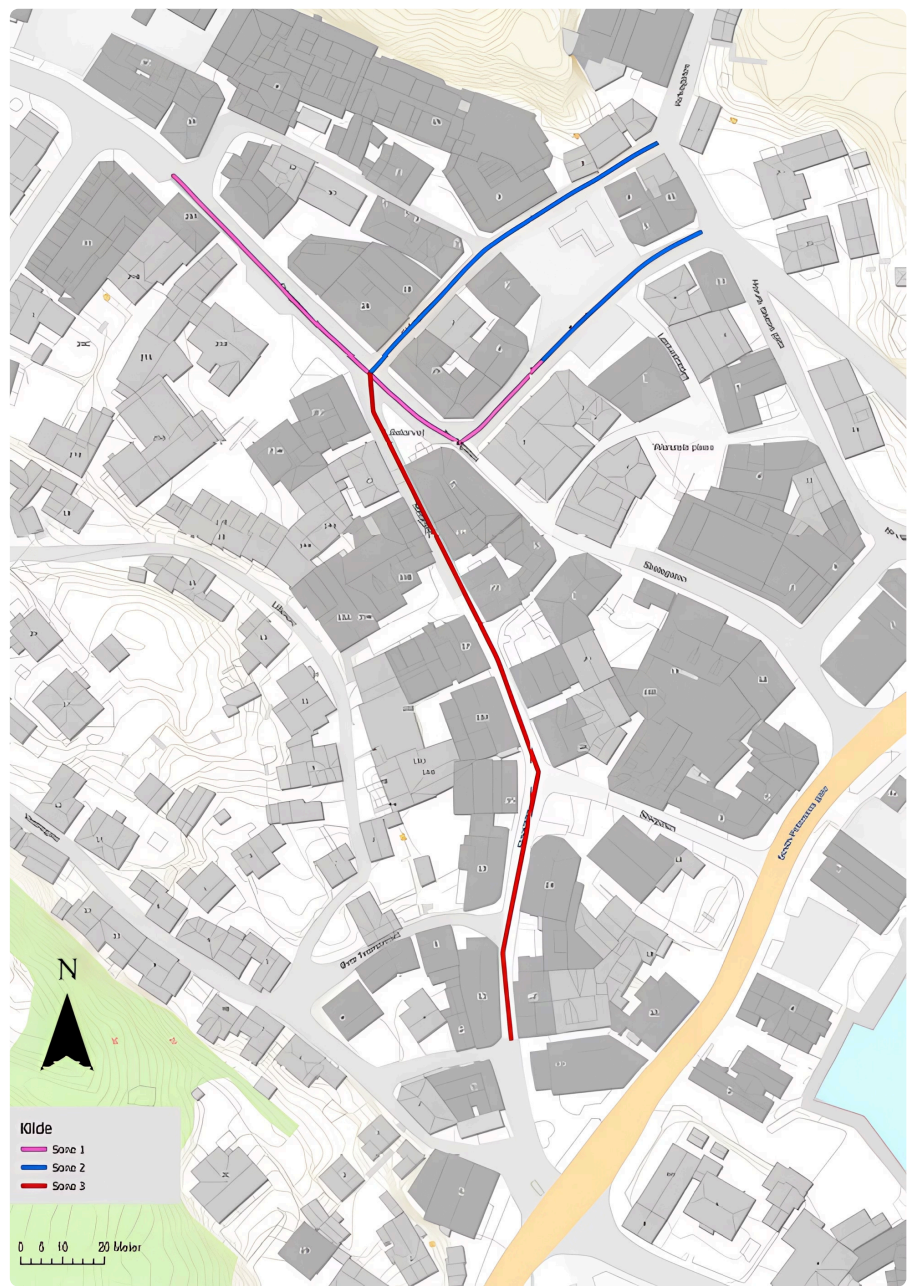
Fokus: Drop-sone, tilgjengelighet og universell utforming.

I denne utredningen vurderes tre gjennomførbare alternativer (i tillegg til dagens løsning som referanse), sammenlignet etter felles kriterier: varelevering og logistikk, beredskap og trafiksikkerhet, parkering og tilgjengelighet, skilting/veiledning, Torvet som byrom, samt effekt på byliv og handel.



Sonekart – Grimstad sentrum

Kartet under viser inndelingen av de tre sonene i Grimstad sentrum. Sonene er avgrenset for å muliggjøre presise tiltak, evaluering og målinger.



Sone	Hovedformål	Typiske hensyn
Sone 1 – «fra bommen til bommen» (rosa linje)	Hovedgateløpet gjennom sentrum	Trygg ferdsel, lav fart, varelevering/bud, tydelig inn-ut-regime
Sone 2 – Torvet (blå linje)	Byrom, bussmanøvrering og korttidsløsninger	Opphold, arrangement og konfliktreduserende drift
Sone 3 – Storgata gågata (rød linje)	Knutepunkt for henting, frakt og korttidsbehov	Drop-sone, tilgjengelighet og universell utforming

Forutsetninger for gjennomføring

Utredningen legger opp til at følgende rammer og avklaringer må fastsettes i forbindelse med den politiske behandlingen og den videre myndighets- og driftsavklaringen, før ordningen kan iverksettes:

Tema	Rammer
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 område 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 gatetunregulering 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 (gangfart, vikeplikt for gående og øvrige trafikkregler) håndheves i praksis av politiet. Parkering i gatetun er ikke tillatt med mindre den er særskilt anvist. 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, parkeringstrykk og etterlevelse av regler som fart av gjennomkjøring og feilparkering. I tillegg vil kommunen se på funksjonen i praksis gjennom varelevering med avvik, hendelser, konflikter og klager, samt omsetningsdata og en enkel tilfredshetsmåling via QR og vertskapsdata om henvendelser.

Oversiktskart – Utredningsområde



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

1 Innledning – 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

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 (se kart side 5).

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 konfliktreduserende 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).

Medvirkning og innspillsinnhenting 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.

Oppsummering av innspill

Prosessen 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 fotgjengerglede 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 skilter 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. Veivisning 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
- Fjerne platting på Torvet- 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.



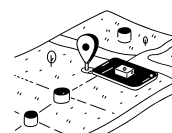
Parkering må synliggjøres

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.



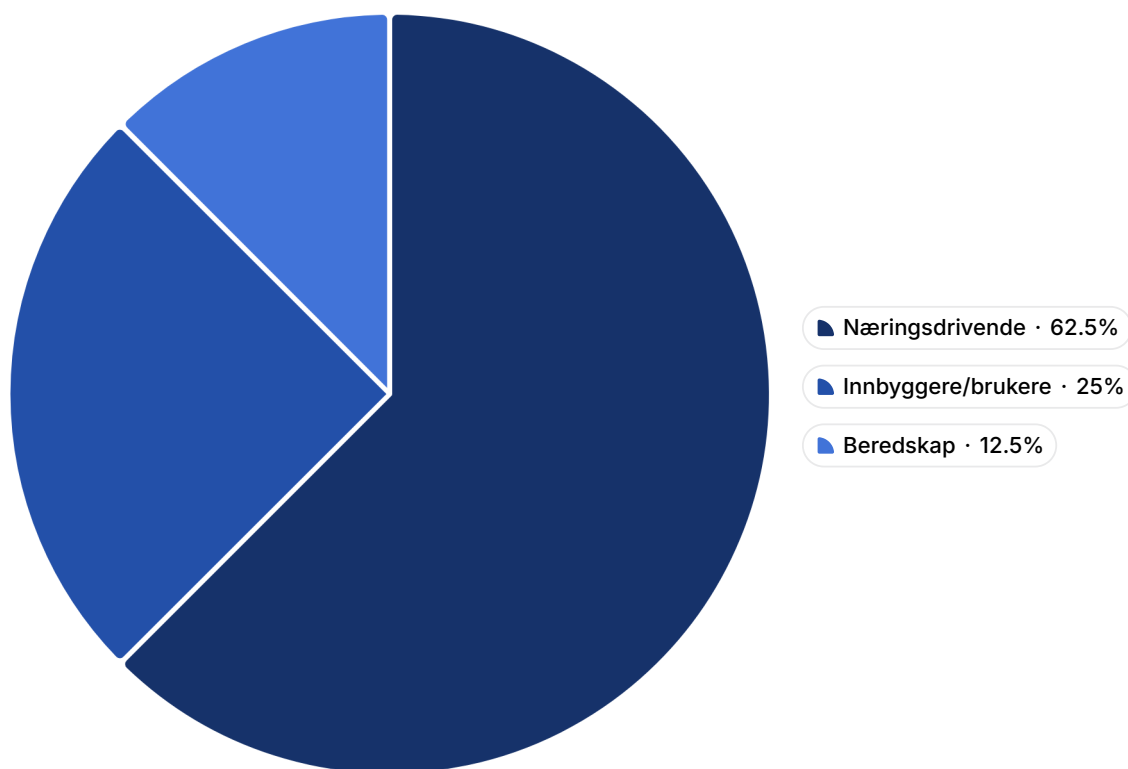
Skilting skaper trygghet

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

1.7 Utredning på høring – februar 2026

I perioden 3. februar til 20. februar 2026 ble et utkast av utredningen «Folkets sommergater» lagt ut på høring. Formålet var å sikre at flere stemmer ble hørt og at det ble gitt anledning til å komme med skriftlige tilbakemeldinger på utredningen og dens foreløpige anbefaling.

I høringsperioden kom det inn 8 skriftlige innspill via postmottak. Innspillene fordelte seg på næringsdrivende (5), innbyggere/brukere (2) og beredskap (1).



Hovedbildet er at næringslivet i hovedsak ønsker videreføring av dagens løsning (0-alternativet), eventuelt gatetun dersom det skal endres. De vektlegger særlig tilgjengelighet, fleksibel varelevering (uten rigide tidsvinduer), korttidsparkering og tydeligere skilting/veivisning. Beredskap understreker at tiltak ikke må redusere adkomst- og oppstillingsmuligheter.

1.7.1 Oppsummering av innspill fra høringen

Aktørgruppe	Hovedtema	Hovedpoeng	Ønskede tiltak / forutsetninger
Næringsdrivende (handel/service, inkl. organisasjoner og enkeltbedrifter)	Tilgjengelighet, varelevering, parkering og forutsigbarhet	Flere mener dagens ordning fungerer godt i høysesong. Skepsis til bilfritt/daglig stenging og til løsninger med drop-soner/tidsvinduer, som oppleves lite praktiske og kan svekke handel/tilgjengelighet (inkl. for personer med redusert mobilitet).	Primært: videreføre dagens ordning. Sekundært: gatetun (lav fart) dersom endring. Ønske om fleksibel varelevering (uten snevre tidsvinduer), bedre skilting/veivisning til parkering, flere korttidsplasser (bl.a. ved Torvet), samt tydelig plan for evaluering i dialog med næring.
Innbyggere/brukere	Behov/nytte av tiltak og tydelig trafikkregime	Innspillene viser delte syn: (1) opplever ikke at dagens trafikk er et problem og at redusert biladgang kan oppleves som en «stenging»; (2) støtter gatetun som balansert løsning for tryggere byrom og bedre forutsigbarhet.	Forslag som løftes: gatetun, enveiskjøring for motoriserte kjøretøy (sykkel unntatt) og tydelig skilting. Ett innspill foreslår å gjøre Torvet mer bilfritt og egnet for opphold/aktivitet.
Beredskap (brann og redning)	Adkomst- og oppstillingsmuligheter	Ingen innvendinger mot redusert biltrafikk, forutsatt at dagens adkomst og oppstillingsmuligheter for utrykningskjøretøy ikke begrenses. Tiltak må ikke baseres på møblement som må flyttes, og det må være plass til flere brann- og stigebiler samtidig.	Sikre fri bredde, manøvrering og faste adkomst-/oppstillingsløsninger. Møblering/uteservering må vurderes både opp mot fremkommelighet og brannspredningsrisiko.
Gjentakende tema på tvers	Skilting/veivisning og parkering (særlig Torvet)	Flere peker på behov for tydeligere skilting inn mot sentrum og til parkeringsanlegg/-plasser, samt avklarte løsninger for korttidsparkering for å sikre tilgjengelighet.	Oppgradere skilting/veiledning (innfart, parkering og ganglinjer). Avklare rolle og disponering av Torvet (parkering vs. opphold) og drift/organisering på travle dager.

1.7.2 Oppsummering fra Barn- og unges kommunestyre (BUK)

Da utkastet til utredningen ble lagt fram for Barn og unges kommunestyre (BUK) **9. februar 2026**, kom det innspill om både dagens situasjon og hva som bør vektlegges videre.

Innspill om dagens sentrum

Flere opplever sentrum som fint og relativt lite trafikkert. Samtidig ble det pekt på at sentrum, særlig om sommeren, kan virke tomt og med for lite liv og aktivitet.

Vurdering av mindre biler i sommersentrum

BUK var gjennomgående positive til et mer bilfritt sentrum i sommerperioden. Det ble trukket fram at dette kan gi mer plass til folk, et roligere sentrum med mindre støy, og at det kan bidra til å trekke flere besøkende.

Ønsker til innhold og aktiviteter

- Flere møteplasser og aktiviteter for barn og unge, for eksempel uteleker og lavterskel aktivitetstilbud
- Innendørs tilbud som gaming, bowling eller biljard
- Mer program og arrangementer, som show, musikk og utekino
- Flere rimelige mattilbud og matboder
- At butikker i større grad kan ta i bruk uteareal til utstilling og salg
- Mer handel og flere tilbud i øvre del av sentrum

Forutsetninger og hensyn som må ivaretas

- Tilgjengelighet må sikres, blant annet mulighet for av og påstigning for eldre og personer med funksjonsnedsettelse
- Varelevering må fungere, også for leveringsaktører som Wolt og Foodora, gjerne gjennom faste leveringstider
- Gode parkeringsløsninger og tydelig framkommelighet
- Oppmerksomhet på støy og utrygghet knyttet til firehjulinger og risiko for økt forsøpling ved større bruk av sentrum

1.8 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.

01

Kjerneteam – Grimstad kommune

Sektor kommunalteknisk, stab for overordnet plan og samfunnsutvikling.

02

Grimstad Min By og Grimstad Næringsforening

Samarbeidspartner og bindeledd mot handel og sentrum.

03

Politi og nødetater

Involveres i høringsperioden for å avklare framkommelighet, bredder, snuareal, kontaktpunkt og rutiner. Dette er en kritisk avklaring før endelig anbefaling.

04

Arrangører

Samkjører tiltak med årshjul 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.

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.

Torg og gatebruksplan

Gir faglig grunnlag for hvordan sentrumsgater og torg bør brukes, med vekt på byliv, prioritering av gående og kvalitet i byrom.

Kilde: Grimstad kommune, Torg og gatebruksplan: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.grimstad.kommune.no/f/p1/id062706f-b61e-4474-806b-10787a5ae227/vedtatt-plan-torg-og-gatebruksplan-grimstad-27-09-18.pdf?](https://www.grimstad.kommune.no/f/p1/id062706f-b61e-4474-806b-10787a5ae227/vedtatt-plan-torg-og-gatebruksplan-grimstad-27-09-18.pdf)

Reguleringsplan Grimstad sentrum

Gjeldende arealplan for sentrum med plankart og bestemmelser som setter juridiske rammer for arealformål og utforming.

Kilde: 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?>

Kommuneplanens arealdel

Opererer med soner for parkeringskrav, der sentrum er sone A, med konkrete bestemmelser om dimensjonering, universell tilgjengelighet og plassering av parkeringsløsninger.

Mulighetsstudie sykkel (2016)

Understøtter sammenhengende løsninger med få systemskifter og sikre krysningspunkt, og peker på behov for en gatebruksplan som samordner kjøremønster, gange, sykkel, parkering og varelevering.

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.

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, 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 (søknad til statens vegvesen). Erfaringer fra tidligere ordninger viser at bilfritt uten formell regulering kan gi uklarhet, ujevn etterlevelse og utfordringer for håndheving.

- ☐ **Trafikksikker kommune:** Grimstad kommune ble i 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. 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

1 Skilting og veiledning

Skilting og veiledning må være tydelig og plassert riktig.

2 Samarbeid og kommunikasjon

Samarbeid og kommunikasjon om løsningene må til.

3 Varelevering

Varelevering må ha forutsigbare tidsrom og definerte punkt.

4 Parkering

Parkering må synliggjøres bedre og kobles til ganglinjer inn til sentrum.

5 Kvalitet i midlertidighet

Midlertidige grep må ha tilstrekkelig kvalitet for å oppleves trygge og ryddige.

3 Dagens situasjon

3.1 Trafikkbilde og fremkommelighet



Høy fotgjengeraktivitet

Sentrumsgatene har perioder med høy fotgjengeraktivitet, spesielt i sommersesongen og ved arrangementer.



Nødvendig kjøring

Utformingen av Grimstad sentrum gjør at det er behov for nødvendig kjøring for varelevering, bud, renovasjon, beboeradkomst og beredskap.



Bærekraftig løsning

En bærekraftig løsning må redusere konflikt mellom opphold og kjøring, og gjøre kjøremønster og adkomster mer forutsigbare.



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



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



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



«Kan vi få flaggstengene tilbake om sommeren?»



«Trenger ikke bann gass rundt denne svingen»

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

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.

~500	~250	16	417
Offentlige parkeringsplasser	Oddensenteret	Langtidsleie	Parkeringsbøter juli 2025
Grimstad sentrum har nærmere 500 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser.	Oddensenteret disponerer et større areal med nærmere 250 parkeringsplasser og 2 timer gratis parkering.	I dag er det kun 16 plasser det er langtidsleie på.	Antall utstedt parkeringsbøter ilagt i juli 2025

Parkeringsplassene som var mest brukt i 2025 var Arresten, Kirkeheia, Smith Petersens Brygge og Terje Vigen Brygge. Arresten har et potensial til å bli brukt mer; det er betalingsavgift fra første minutt. Krav til tilgjengelighet og standarder for parkering i sentrum følger kommuneplanens bestemmelser.

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

Parkering	Antall plasser	Gratis 20 min	HC	Merknad
 Arresten p-hus	301	4	8	Hovedanlegg – bør «markedsføres» med tydelig utgang og gangretning.
 Kirkeheia	40	-	-	Nært sentrum – viktig for tilgjengelighet.
 Kulturhuskjølleren	35	-	-	Krever tydelig skilt/veiledning fra sentrum.
 Torskehøllen	33	5	-	Sesongtrykk – kobles til ganglinje.
 Sørenskriveren	17	6	-	Nært – kan øvlaste sentrumskerne.
 Smith Petersens brygge	17	-	2	Viktig for besøkende ved sjøfront.
 Terje Vigen brygge	10	-	-	Nær sjøfront – sesong.
Totalt	453	15	10	478

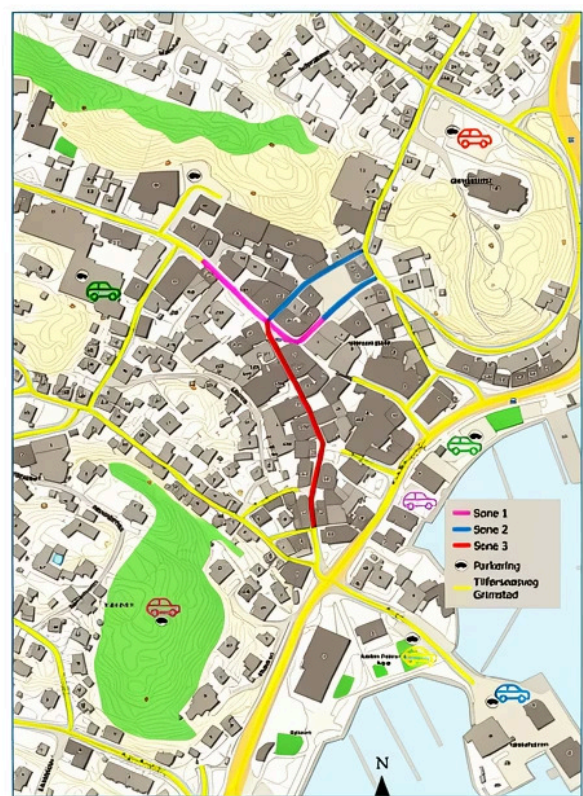
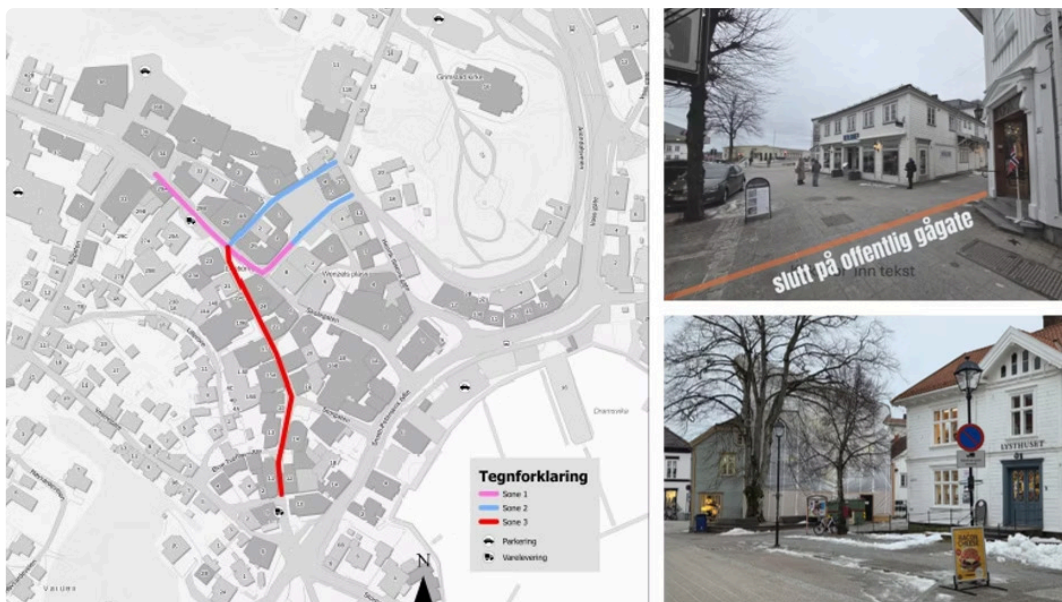




Foto Arresten: utgang, potensiale for veivisningsskilting og første 50 meter ganglinje mot sentrum.

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.



- ☐ I sentrum er det to vareleveringspunkt,. 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.

3.4 Øvrig – Gående, syklende, beredskap og Torvet

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

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. 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 syklistere 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.

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 innfarer 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.

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
Nullalternativet: 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 og krever omfattende driftssystem.
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.

5.1 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 arbeid med utredning av bilreduserende tiltak og eller vurdering av bilfrie soner må man vurdere alternativer som er stedstilpasset det aktuelle området og se dette opp mot juridiske rammeverk, reguleringsplaner og mål for kommunens stedsledelse eller besøksforvaltning.

- **Nullalternativet** er og viderefører dagens regulering uten ny sesongregulering.
- **Gatetun:** trafikkregulering med skilt 540/542 der kjøring skjer i gangfart, kjørende har vikeplikt for gående, og parkering kun er tillatt på anviste plasser.
- **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.
- **Stedsledelse og besøksforvaltning** er to nært beslektede begreper som handler om å utvikle og forvalte steder og reisemål på en bærekraftig måte. Begrepene fokuserer på balansen mellom behovene til lokalsamfunnet, næringslivet og besøkende, samt ivaretagelse av natur- og kulturarv. Folkets sommergater 2026 kan være et eksempel på en pilot for utvikling og forvaltning av Grimstad sentrum.

5.2 Andre gatevurderinger utredningen har sett på

Begrep	Kort forklaring	Typisk bruk	Hvorfor ikke valgt som eget alternativ
Flerbruksgate	Ikke et presist definert begrep. Brukes ofte som samleord for ulike gatekonsepter der flere funksjoner og trafikantgrupper 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.
Sambruks-område	Byrom der ingen trafikantgrupper 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.



Unikt sentrum og stolthet: Kunstverket «Ruta» (The Square) er et verk som ble gitt i gave til Grimstad fra Kortfilmfestivalen. Avdukingen skjedde i 2016 og verket fyller derfor 10 år i år. Vis a vis finner vi Håndtverksbakeriet Bergshaven som har drevet baker-virksomhet i samme lokaler i sentrum i hele 119 år!

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. 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/bringning 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 teamer 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 Nullalternativet – Dagens løsning

Nullalternativet innebærer at dagens regulering og praksis videreføres gjennom sommersesongen 2026, uten ny sesongregulering (gatetun/bilfrihet/tidsvinduer/drop-soner). Stengninger/restriksjoner skjer som i dag gjennom enkeltvedtak ved arrangementer. Alternativet fungerer som referanse (baseline) for å vurdere de øvrige alternativene.

1

Trafikk og fremkommelighet (sone 1, 2 og 3)

Sone 3, Gågata videreføres som nå, mens sone 1 og 2 fortsatt har ordinær gjennomfart (30 km/t). I høysesong blir det mye gående rundt Torvet og i hovedgatene samtidig som nødvendig kjøring pågår. Dette opprettholder blanding av opphold og kjøring, med risiko for konflikter i de travleste tidene.

2

Parkering og tilgjengelighet

Dagens parkeringsregime videreføres, og biltilgjengeligheten er kjent og forutsigbar siden det ikke innføres nye regler. Samtidig vedvarer utfordringer med orientering og kapasitet/opplevd tilgjengelighet i høysesong. Nullalternativet gir ikke et løft i veiledning, ganglinjer eller tiltak som reduserer lete- og stresskjøring.

3

Varelevering og logistikk

Varelevering fortsetter etter dagens praksis og eventuelle tidsregimer, som gir næring og drift forutsigbarhet. Samtidig kan dagens uklarhet rundt korttidsstans, henting og levering bestå i perioder med mye folk, med risiko for friksjon og konflikter.

4

Torvet, byliv og handel

Torvet fungerer fortsatt både som byrom og transport- og driftsområde. Uten sesongregulering blir et helhetlig "sommerkonsept" svakere, og bylivsforbedringer avhenger mer av enkeltgrep og arrangementer.

5

Forventet utvikling sommeren 2026 uten endring

Nullalternativet gir høy forutsigbarhet, men utfordringsbildet fra tidligere somre forventes i hovedsak å bestå: konflikter mellom opphold og kjøring i godt besøkte perioder, behov for tydelighet rundt korttidsstans og varelevering, samt behov for bedre veiledning til parkering og ganglinjer i høysesong.

6.3 Konsekvensvurdering av alternativene

Fokus	A – Gatetun	B – Bilfritt hele døgnet	C – Tidsvinduer og drop-soner
Varelevering og logistikk *	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 toppperioder, 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.
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. Flere fra utelivsbransjen påpeker at de ønsker seg alternativ B.	Kan gi bilfrie toppperioder 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.

6.4 Økonomisk vurdering per alternativ

Alternativ	Kort økonomisk vurdering
0 Nullalternativ	Lav ny kost, men viderefører friksjon. Gir lite uttak av gevinstpotensial.
A Gatetun	Moderat kost, god balanse mellom drift og byliv. Gevinst avhenger av tydelig gjennomføring.
B Bilfritt hele døgnet	Størst potensial, men høyest kost/risiko. Krever kompenserende tilgjengelighet og logistikk.
C Tidsvinduer og drop-soner	God styring mulig, men høy kompleksitet. Krever svært tydelig kommunikasjon og oppfølging.

Nullalternativ

Lavest behov for nye investeringer. Fortsatt høyt driftstrykk i sommersesong. Lite gevinstuttak og mulig svakt sommerkonsept.

Alternativ A – Gatetun

Moderate etableringskostnader. Håndterbart driftsbehov. Gevinstpotensial: lavere konfliktnivå og bedre flyt. Hovedrisiko: «omstillingskost uten gevinst» ved utydelig regime.

Alternativ B – Bilfritt hele døgnet

Høyere engangsinvesteringer og administrativt trykk. Størst konsept- og opplevelsespotensial, men størst risiko for omsetningstap uten kompenserende tiltak.

Alternativ C – Tidsvinduer og drop-soner

Mer kompleks ordning med middels til høy kostnad. Gir finstyring for leveranser, men risiko for at besøkende opplever det komplisert.

7. Anbefaling

- ☐ **Anbefalt alternativ: A – Gatetun i Sone 1 og Sone 2**, kombinert med en tydelig gjennomføringsplan for sesongbasert skilt- og veiledningsplan, logistikkopplegg og forsterket parkeringskommunikasjon. Dagens regulering av gågate i Sone 3 videreføres, med presisering av praksis for nødvendig kjøring og leveranser.

Anbefalingen tar høyde for at flere aktører (særlig handel/helårsdrift) ønsker å videreføre dagens løsning (Nullalternativet) og peker på at trafikkbildet oppleves rolig og håndterbart, og at mer komplekse stengeopplegg kan skape usikkerhet og svekke tilgjengelighet. Samtidig er det også støtte til gatetun som en balansert mellomløsning som kan gi tryggere samspill og tydeligere rammer uten å «stenge byen» i praksis.

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. *Forskrift om kjørende og gående trafikk* (trafikkregler) henviser til § 13:3 hvor det i gatetun ikke må kjøres fortere enn gangfart.

Det anbefales å innføre løsningen som en **pilot i 2026**, med evaluering etter endt pilotperiode.

Hvorfor gatetun anbefales – fire begrunnelser

1 Tydeligere og mer håndhevbare regler enn "dagens praksis"

Dagens "kjør pent"-kultur oppleves av mange som positiv, men er i mindre grad et formelt trafikkregime som kan håndheves likt og forutsigbart. Et gatetun gir et klart lavfartsregime og prioriterer myke trafikanter i trange bygater, samtidig som nødvendig kjøring fortsatt er mulig. Flere innspill peker på behov for nettopp tydelige regler og forutsigbarhet, ikke et komplisert bom- og tidsvindu-system.

2 Ivaretar "må-ha" fra høringen: tilgjengelighet, drift og leveranser

Høringen er tydelig på at ordninger med rigide tidsvinduer og drop-soner kan være lite praktiske for butikkdrift, hotell og servering (inkludert bud og leveringstjenester). Slik logistikken er i dag, vil aldri Grimstad sentrum bli helt bilfritt. Gatetun gjør det mulig å legge opp til fleksibel nødvendig kjøring, men innenfor et hensyns- og lavfartsregelverk, og med bedre organisering av hvor stopp kan skje (korttids- og leveringslommer).

3 Bedre trafiksikkerhet og færre konflikter – uten å utløse "alt eller ingenting"

Innspill beskriver uoversiktlige situasjoner knyttet til store varebiler, rygging samt manøvrering og påkjørsler på hjørner og gjerder, og etterlyser tiltak som reduserer fart og tydeliggjør sambruk. Gatetun støtter dette, samtidig som kommunen unngår en løsning som flere opplever som "i praksis stenging".

4 Skiltmyndighet og gjennomførbarhet

Tiltak som forutsetter endret skilting må ha korrekt myndighet og nødvendige avklaringer, ellers kan det ikke iverksettes. Derfor anbefales gatetun med tidlig kvalitetssikring av skiltplan og myndighetsforhold før oppstart.

- ☐ **Alternativ vurdering (plan B):** Dersom skiltmyndighet, avgrensning eller driftsopplegg ikke lar seg avklare tidnok til sesongstart, bør kommunen ha en nedskalert "plan B" som viderefører dagens ordning, men med skjerpet parkerings-/veivisningskommunikasjon, tydeligere leveringspraksis og målrettet håndheving.

8 Regelverk og rammer for gatetun

Det anbefales å regulere sone 1 og sone 2 som gatetun i 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.

8.1 Fordeler og utfordringer

Fordeler

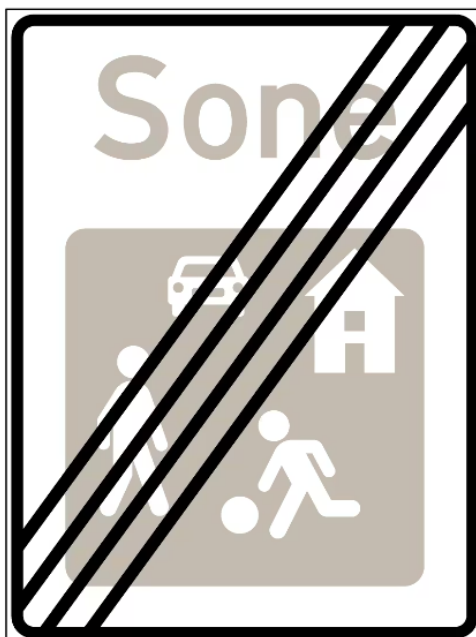
- Tydeligere regler og bedre håndhevbarhet enn uformell bilreduksjon
- Prioriterer opphold og trygg ferdsel samtidig som nødvendig kjøring kan skje
- Kan kobles direkte til parkering og veivisning, som er et hovedspor i medvirkningen
- Støtter mål om bedre tilgjengelighet for gående og personer med nedsatt funksjonsevne

Utfordringer

- Gatetun krever mer enn skilt – uten fysiske grep og aktiv drift kan etterlevelsen bli svak
- Oppstart kan kreve mer kontroll, særlig for feilparkering og uønsket gjennomkjøring
- Utforming må være lesbar for alle og planlegges med universell utforming
- Beredskap og drift må avklares før møblering og innsnevring etableres

8.2 Hva gatetun innebærer

Gatetun etableres med **skilt 540 (blått skilt)** og avsluttes med **skilt 542 (grått skilt)**. 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.



8.3 Risiko og forutsetninger

Hovedrisikoer

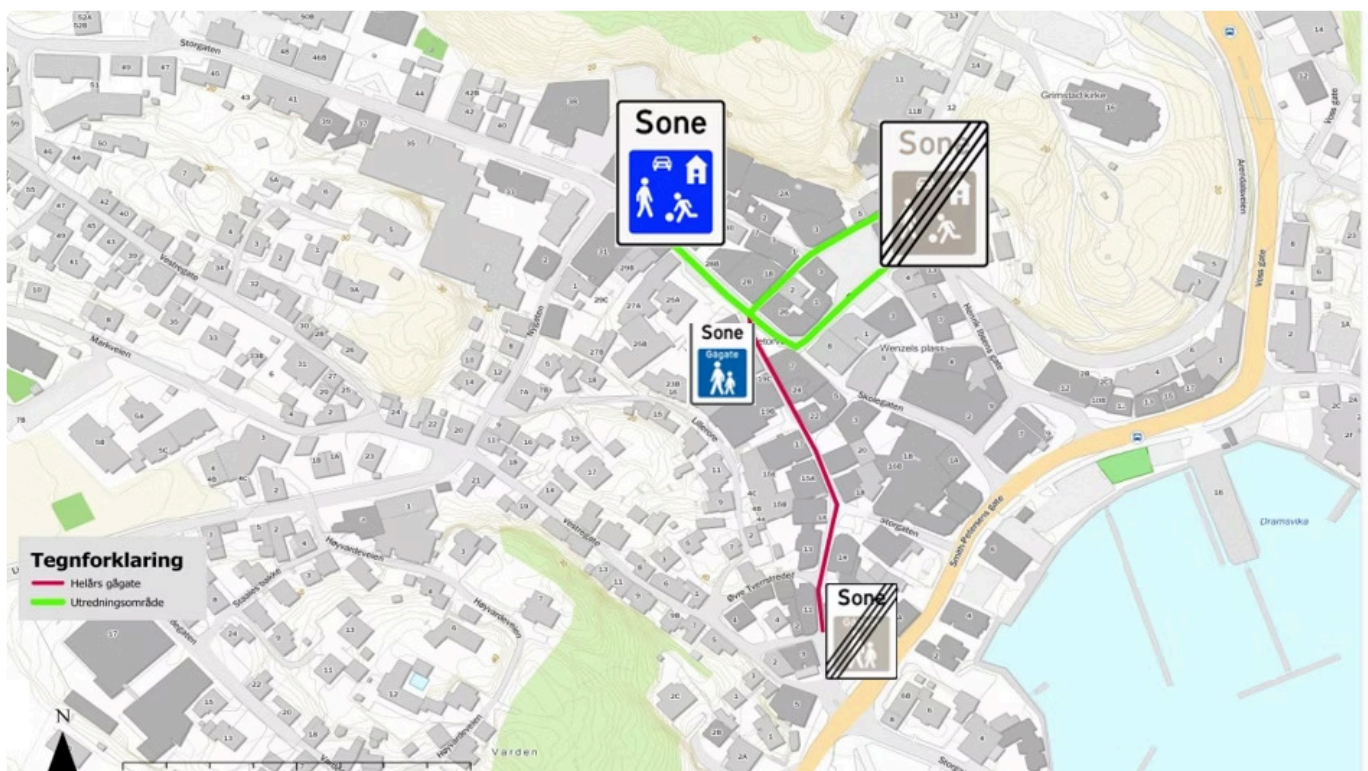
- Lav etterlevelse dersom gatebildet oppleves som vanlig kjørevei
- Uønsket gjennomkjøring hvis inn- og utpunkter og ruter er uklare
- Feilparkering dersom parkering ikke er entydig anvist
- Konflikter mellom gående, syklende og varelevering dersom logistikk og stoppunkt ikke er definert

Forutsetninger

- 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
- En parkerings- og veivisningsplan som gjør randparkering og ganglinjer enkel å forstå

8.4 Håndheving og ansvar

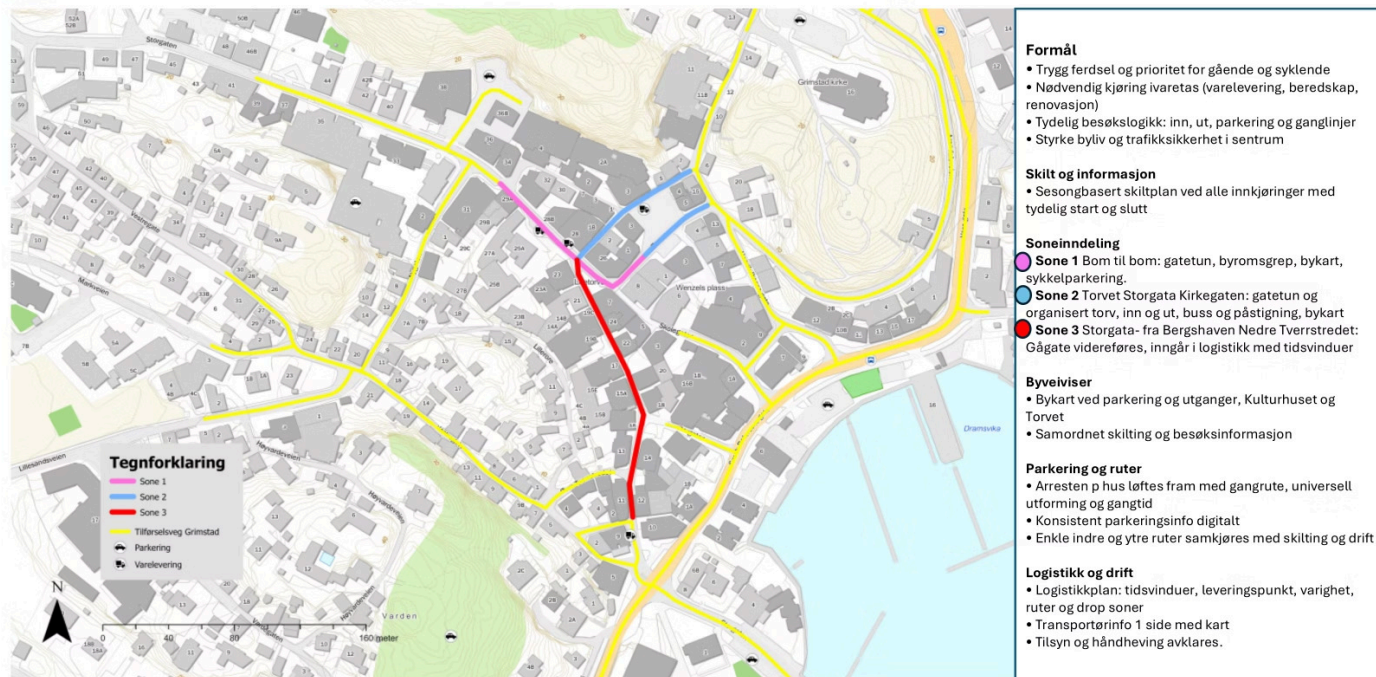
Kommunen må sikre at skiltvedtak og prosess er riktig for kommunal veg. Kjørereglene i gatetun håndheves etter gjeldende trafikkregelverk og bør ha et praktisk opplegg for kontroll i oppstart. Parkering må ha et driftsopplegg som håndterer feilparkering slik at parkering kun på anviste plasser blir reelt. 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.



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

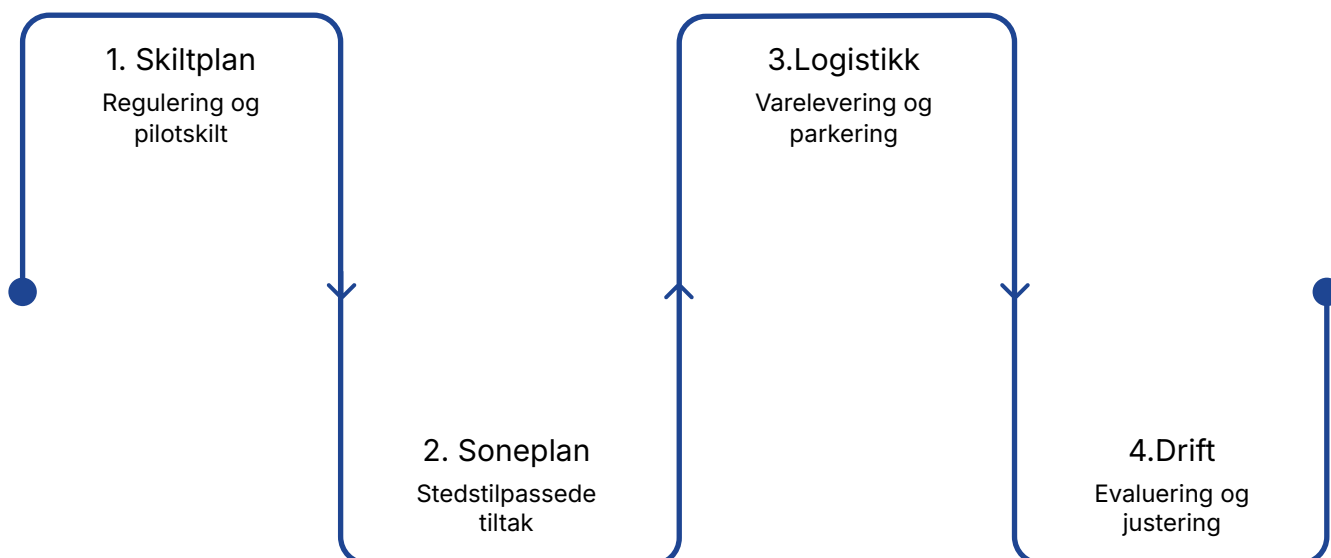
9 Tiltak- og gjennomføringsplan

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



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

Overgangen fra dagens regulering til gatetun innebærer at området går fra 30 km/t sone til gangfart, og at bil blir "gjest" i et gaterom der gående prioriteres. Parkering er kun tillatt der den er særskilt anvist, og gjennomføring med tiltak 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) pilotåret, med skiltpunkt ved alle innkjøringer, tydelig start- og sluttunkt for gatetunsonen, samt klar henvisning til parkering, korttidsstopp og leveringspunkt.

En skiltplan er et stedsspesifikt dokument som viser nøyaktig plassering av type skilt, størrelse og fundament. Skiltendringer er strengt regulert og må håndteres i dialog med og etter godkjenning fra skiltmyndighet (Statens vegvesen), med nødvendig fagkompetanse i kommunen eller en skiltkonsulent.

Et skiltprogram er et overordnet styringsdokument som beskriver systemet for skilting for et aktuelt område eller for et helt sted. Stort sett er et skiltprogram basert på lovpålagte skilt, men det kan også kombineres med informasjonsskilt for et aktuelt sted. Lovpålagte skilt må dog ikke kombineres med informasjonsskilt i samme fundament.

Det 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.

Kommunen vil vinteren 2026 gjennomføre en befaring for å se på mulighetene i et overordnet skiltprogram, innenfor vedtatte budsjettammer.



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.

1

Sone 1: Fra bom til bom på torvet

- 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 byromgrep med kvalitet: vimpler, dekor og enkle, hardføre elementer i samarbeid med Grimstad Min By
- Etablering av bykart/byveiviserpunkt i sonen (strategisk plassert der folk naturlig stopper)
- Kunst i offentlig rom 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

2

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
- Platting på torvet fjernes
- 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)

3

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, 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.

- 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)
- Et enkelt, forståelig rutesystem (indre/ytte 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 ansvarlinjer. 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	Torvet som motor
Beredskap og framkommelighet er alltid prioritert.	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.

Gjennomføringsplan og evaluering

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/befaring.
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 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.

9.9 Økonomiske behov ved anbefalt gatetun

Hovedgrep: én samlet og nøktern tiltaks- og gjennomføringsplan.

Ved anbefaling om gatetun bør kommunen gjennomføre en helhetlig, avgrenset tiltakspakke der regulering henger tett sammen med veiledning, parkering og logistikk. Målet er å unngå kostnadsdrivende og tidkrevende ad hoc-løsninger i driften gjennom sommersesongen. Teamet som har utarbeidet utredningen sammen vil være det samme teamet som ressursallokerer tidsbruken opp mot gjennomføringsplanen.

Viktigste kostnadsdrivere

1

Midlertidig skiltplan ved alle innkjøringer

Inkluderer skiltpunkter, skiltfaglig kompetanse og nødvendig dialog/godkjenning hos skiltmyndighet.

2

Enkel sone- og kartpakke

Praktiske kart/oversikter for beredskap, varelevering, ruter og parkering.

3

By- og veiviserprogram

Bykart, retning og gangtider som gjør det lett å forstå hvor man skal kjøre, parkere og gå.

4

Tydelig driftsopplegg

Plan for tilsyn, håndheving, kommunikasjon og evaluering – med klare roller og rutiner.

- ☐ **Gjennomføring innenfor vedtatte rammer:** Tiltakene kan i stor grad løses som målrettede, avgrensede grep gjennom prioritering og omdisponering innenfor kommunens allerede vedtatte rammer for sommersesong og sentrumsdrift, forutsatt tydelig ansvarslinje (hvem gjør hva) og tidlig planlegging før sesongstart.

10 Konklusjon og anbefaling

Utredningen viser at skilting, veiledning, parkering og logistikk må løses uansett valg av regulering. Derfor anbefales regulering til gatetun i Sone 1 og Sone 2 som hovedgrep, kombinert med en felles tiltakspakke for:

Skilt- og veiledningsplan

Helhetlig skiltprogram fra innfart til sentrum.

Parkering og henvisning

Tydelig kommunikasjon om parkeringsmuligheter og ganglinjer.

Logistikk og leveringsopplegg

Forutsigbare tidsvinduer og leveringspunkt for alle aktører.

Drift og vertskap

Klare rutiner for tilsyn, håndheving og kommunikasjon.

Håndheving og evaluering

Konsekvent håndheving og fast evaluering etter sesongen.

Det anbefales samtidig å videreføre gågate i Sone 3, med tydeliggjort praksis for nødvendig kjøring og leveranser.

Gatetun gir klare og forutsigbare trafikkregler som prioriterer gående og syklende og etablerer et tydelig lavfartsregime (gangfart), uten å stoppe nødvendig kjøring. Dette svarer ut høringsinnspillene om et tryggere sentrum, samtidig som løsningen tar hensyn til varelevering, drift for næringsliv og hotell, beboere, personer med redusert mobilitet og beredskap – innenfor klare rammer og med praktiske tiltak som leverings-/korttidslommer og tydelig henvisning til parkering rundt sentrum.

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.

Løsningen anbefales innført som en **pilot i 2026**, med fast evaluering etter sesongen og mulighet for justeringer basert på målinger og erfaringer. Før oppstart må kommunen kvalitetssikre avgrensning, skiltmyndighet/vedtak, beredskapskrav og drift. Dersom nødvendige avklaringer ikke lar seg ferdigstille i tide, bør det foreligge en tydelig plan B som viderefører dagens ordning, men med den samme tiltakspakken for veiledning, parkering, logistikk og håndheving.

Avslutning – Folkets sommergater

Ikke om å stenge byen – men om å åpne den.

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 – og med en felles retning: **mer by å være i, et godt sted å bo og et godt sted å besøke.**

Referanser og hjemler

- Grimstad kommune, vedtak om søndagsåpne butikker: [grimstad.kommune.no](https://www.grimstad.kommune.no)
- Grimstad kommune, Torg og gatebruksplan (vedtatt 27.09.18)
- Grimstad kommune, Reguleringsplan Sentrum: [grimstad.kommune.no](https://www.grimstad.kommune.no)
- NOU: Leve og oppleve, stedsledelse og besøksforvaltning: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2023-10>
- Lov om vegtrafikk: lovdata.no
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 13:3: lovdata.no
- Regulering av skilt, skiltplan og planprogram: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon>

☐ Utredningen er utarbeidet av Team Grimstad – sektor for samfunnsutvikling, kommunalteknisk og stab for overordnet plan – i samarbeid med Grimstad Min By. Versjon 2.0, februar 2026.