




Statens vegvesen

SAMFERDELSPAKKE FASE 2
FOR KRISTIANSANDSREGIONEN

KVU

VERKSTED 2

aktuelle virkemidler

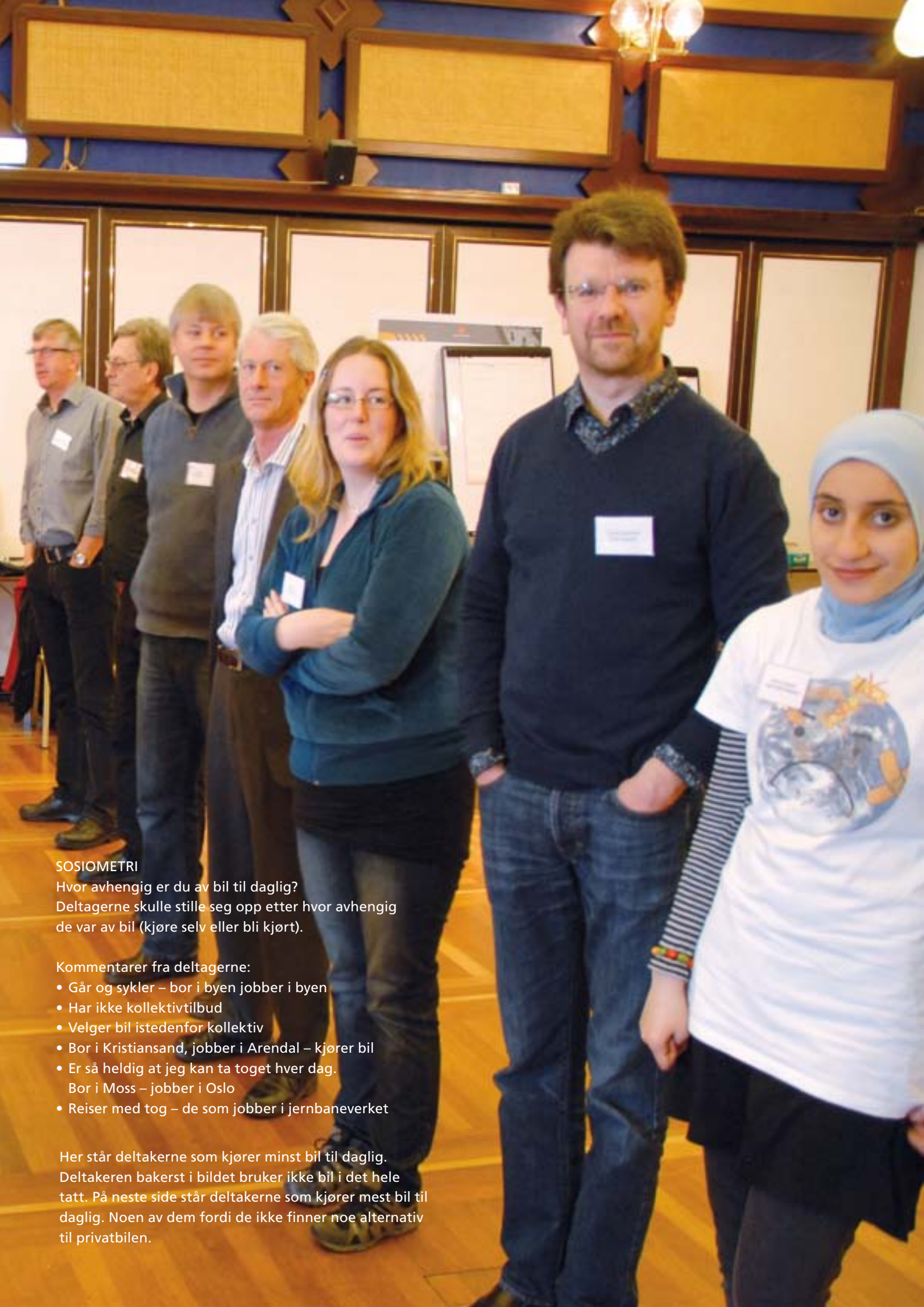


April 2010



Prosjektleder: Gunnar Ridderström
Prosessleder: Haakon Walnum, Oneflow
Referenter: Eva Preede og Nina Ambro Knutsen
Foto: Anders Martinsen Fotografer og Inge Fossellie
Verkstedrapport: Gunnar Ridderström, Inge Fossellie og Brit Elve Strand

Dette er rapporten fra det andre verkstedet. Rapporten er ikke et ordrett referat, men er laget på grunnlag av notater og flippovernotater fra de ulike gruppene. Stoff fra verkstedet er også lagt ut på prosjektets Facebook-side: <http://www.facebook.com/pages/Arendal-Norway/KVU-Kristiansandsregionen/107606849263075> og prosjektets nettsider på Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/SamPakkeKr2>



SOSIOMETRI

Hvor avhengig er du av bil til daglig?
Deltagerne skulle stille seg opp etter hvor avhengig de var av bil (kjøre selv eller bli kjørt).

Kommentarer fra deltagerne:

- Går og sykler – bor i byen jobber i byen
- Har ikke kollektivtilbud
- Velger bil istedenfor kollektiv
- Bor i Kristiansand, jobber i Arendal – kjører bil
- Er så heldig at jeg kan ta toget hver dag.
Bor i Moss – jobber i Oslo
- Reiser med tog – de som jobber i jernbaneverket

Her står deltakerne som kjører minst bil til daglig. Deltakeren bakerst i bildet bruker ikke bil i det hele tatt. På neste side står deltakerne som kjører mest bil til daglig. Noen av dem fordi de ikke finner noe alternativ til privatbilen.

Verksted 2:

Forventningene lå helt klart i luften da folk inntok arenaen Verksted 2 i prosjekt KVV Kristiansandsregionen. De innledende sosiometriske øvelsene drøydde nok litt etter manges mening. Ikke mye, men nok til at en viss utålmodighet begynte å spre seg. I hvert fall blant dem som var med på det første KVV-verkstedet 24. mars, godt motivert for å være med på andre runde. Og det var de aller fleste av de drøyt 50 som var med på denne samlingen. Nå var tiden inne for å komme med innspill til virkemidler, etter at situasjon, behov og mål var blitt behandlet i første verksted.

Et spennende arbeid lå foran. Hvordan foreslå virkemidler for å løse behov 30 år fram i tiden når vi ikke vet noe om hvordan verden vil se ut når vi kommer så langt? Eller mer konkret: Hva kan vi gjøre av tiltak med dagens transportsystemer som imøtekommer fremtidige behov og mål?

Det lå godt til rette for at noen og enhver kunne "ta av" med spreke ideer og komme opp med nye svar. Når det ikke skjedde, kan det komme av at de fleste tankene har vært tenkt før; man har prøvd det meste, kanskje. Det skyldes i hvert fall ikke mangel på engasjement, for det var på topp gjennom hele dagen.



Konseptvalgutredning (KVV) er et faglig grunnlag for regjeringen for å avgjøre hva statens politikk skal være, knyttet til areal- og transportspørsmålene i regionen. Bakgrunnen for bestillingen er Finansdepartementets krav om en slik utredning for alle statlige prosjekter over 500 mill kr. KVV Kristiansandsregionen er organisert som et prosjekt i Statens vegvesen Region sør. Prosjektet legger opp til et nært samarbeid med fylkeskommunen, kommunene, regionale etater og transportetatene. Det arrangeres også møter med representanter for næringslivet og andre interessegrupper.

Utredningen skal ha et bredt samfunnsmessig perspektiv: Areal- og transportspørsmål, næringsutvikling, byutvikling, langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov i transportsystemet, hensyn til jordvern og forhold knyttet til utslipp av klimagasser. Det er ønsket at utredningen skal vurdere hvordan ulike arealstrategier virker inn på transportsystemet. I den sammenheng skal kjøpesenterproblematikken vurderes særskilt.

Den eneste måten å løse en slik oppgave på er å tenke helhet, vi må søke etter en overordnet løsning for forbedringer i transportsystemet som bidrar til at Kristiansandsregionen kan utvikle seg videre som en attraktiv region. Utredning av konsepter for transportsystemet i byregioner er faglig utfordrende fordi mange faktorer og virkemidler virker sammen.

Som en sentral del av arbeidet arrangerer Statens vegvesen to verksteder for et bredt utvalg av interessegruppene i regionen. Verksted 1 tok for seg dagens situasjon, behovene og aktuelle mål. Verksted 2 ser på aktuelle virkemidler.

Verksted 2: "Vi ønsker å få alt dere har av ideer til å løse oppgaven, innspill som kan gi grunnlag for ulike prinsipielle løsninger". (Gunnar Ridderstrøm, prosjektleder)



PROGRAM OG SPILLEREGLENE FOR VERKSTED 2

- 09.00 Start, oppvarming og gruppeinndeling
- 10.00 Behov og mål fra Verksted 1
- 10.45 Pause
- 11.00 Gruppeoppgave 1
- 12.00 Lunsj
- 13.00 Gruppeoppgave 2
- 14.15 Pause
- 14.30 Gruppeoppgave 3
- 16.00 Slutt

- Lytt, observér og respektér hverandres synspunkter
- La alle komme til orde
- Dyrk dialogen – ikke diskusjonen.
- Fokuser på løsningene – ikke problemene
- "Ja, og ..." istedenfor "Nei, men..."
- Delta aktivt og kollektivt i gruppene – gjør hverandre gode
- Det du vil ha med må skrives ned
- Mobiltelefon på lydløs/av



"Si ikke nei, si ja - gjør
hverandre gode!"
(Haakon Walnum)



Hvordan fungerer transportsystemet for deg privat?

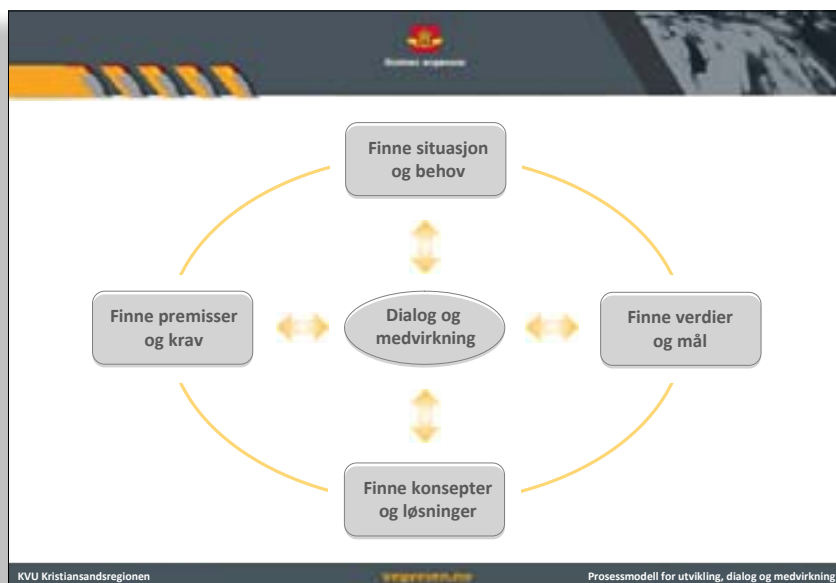
Deltakerne stilte seg opp etter hvordan transportsystemet fungerer i forhold til egne behov. Tilbakemeldinger:

- Bor i Vågsbygd – mye kø i perioder – relativt sett. Bundet til å bruke bilen.
- Noe bra med kollektiv – men det kan bli bedre. I forhold til fritid og barn er det vanskelig å bruke kollektiv.
- Alle gang- og sykkelvegene var feid – grønt lys – gulrøtter på vei til jobb.
- HC-kvaliteten på bussene er en utfordring – også kvaliteten på sjåførene – hvordan de kjører.
- Skolebuss er bra, slipper å betale.
- Kontorarbeidsplass på et stort industriområde, ingen kollektivtransport.

Statens vegvesen skal bygge og huset ditt må rives. Hvordan reagerer du når du blir personlig berørt?

Tilbakemeldinger:

- Vanskelig å flytte fra huset sitt.
- Jeg har funnet drømmehuset ved sjøen – vanskelig å ha lyst til å flytte.
- Greit å flytte for en omlegging av jernbanen – ikke for en veg som vi har mer enn nok av fra før.
- Greit å forhandle dersom det er nødvendig.
- Greit å flytte – har flytta mange ganger og har ikke sterke følelser for huset.
- Greit hvis rivingen kommer med en gang, hvis det går 20 år, er det et lite helvete.



Behov.....

- En ”mangel”....
- En tilstand en vil bort fra.....
- Noe en vil oppnå.....
- Noe en vil unngå.....

KVV Kristiansandsregionen vegvesen.no 16

Mål.....

- Tilfredsstill et behov
- +
- Oppnå en virkning

KVV Kristiansandsregionen vegvesen.no 17

«34 % av køber-
havnerne pendler
på sykkel. Hadde
vi i Kristiansand
klart halvparten
av det de har,
ville det vært en
revolusjon!!!»

Marte Rostvåg Ulltveit-Moe
Kristiansand naturvernforbund

DELTAKERNE DELTE SEG INN I HETEROGENE GRUPPER SOM SKULLE JOBBE SAMMEN RESTEN AV DAGEN. GRUPPENE SKULLE FØRST DISKUTERE TO SPØRSMÅL

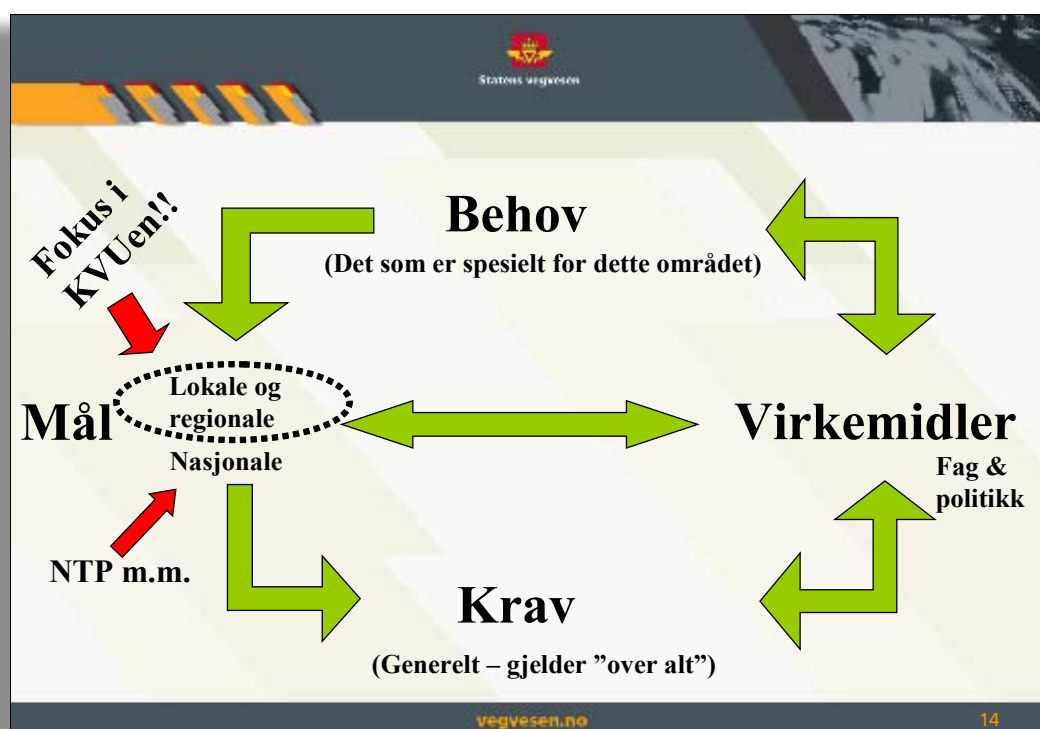
- Hva husker du og sitter igjen med fra forrige verksted med hensyn til behov og mål?
- For dere nye som har kommet til: Hva tenker du er viktige fremtidige behov og mål for transport i Kristiansand og Kristiansandsregionen.

PLENUMSGJENNOMGANG AV GRUPPESAMTALER – KORTE KOMMENTARER

- Forbløffende stor enighet om bedre kollektivtransport – Hvorfor skjer det da så lite?
- Det ønskes et fleksibelt og fremtidsrettet transportsystem basert på kollektiv og jernbane.

- Fokus på areal – langsiktig arealplanlegging – mye å hente her. Arealutviklingen er viktig for å redusere transportbehovet.
- Sårbart nasjonalt transportknutepunkt – hvis E39 stopper opp blir forbindelsen øst-vest brutt.
- Kraftig vekst i biltrafikken – Sørlandsparken utvides.
- Behov kan være både kort-siktige og langsiktige. Vi må ha med oss begge dimensjonene.
- God arealplanlegging må ses opp mot et velfungerende kollektivnett. Fortetting langs kollektivaksene. Boligområdene må inneholde de funksjonene beboerne trenger – f.eks. barnehager.
- Særtrekk ved regionen – savnet næringslivets karakter – og den tradisjonen man har med å satse på flere

- transportformer samtidig – både bil, kollektiv og sykkel gange.
- Det er umulig å være uenige om så runde formuleringer.
- Vi må være villige til en differensiert satsing. Regionen har en tradisjon for å satse på ulike transportsystemer. Savner sykkel.
- Behov for et robust transport- og kollektivsystem.
- Kollektivtilbudet for fritidsreiser er dårlig dekket – spesielt viktig for ungdom. Her har regionen sviktet.
- Er behovene de samme over hele planleggingshorisonten? Er vi sikre på at behovene er de samme fremover i tid?





An aerial photograph of Kristiansand, Norway, showing the harbor, city buildings, and a large cruise ship in the foreground. The text is overlaid on the upper right portion of the image.

Hvis meldingen fra regjeringen blir at det ikke skal bygges noe nytt i Kristiansand, men at grunnlaget skal være det som er i dag, hva blir tiltaket?

Svar: NYVALG!

Flere svar: bla om...

Oppgave: Gi et navn til gruppa!

Gruppene fikk i oppgave å sette et navn på egen gruppe. Her er resultatet:



Oppgaver etter tretrinnsmetodikken

Konseptvalgutredningen skal utrede ulike måter å løse behovene på. Utredningen skal være et faglig grunnlag for politikerne. På verkstedet jobbes det derfor på en strukturert måte, slik at alle typer virkemidler – fra avgifter til utbygging av hurtigtog – kan foreslås. Erfaring har vist at vi får fram flest ideer når vi starter med virkemidler som ikke er utbygging av transportsystemet. Dette er derfor valgt som fremgangsmåte på verkstedet.

For å få fram effekten (positive og negative virkninger + samfunnsøkonomisk nytte) av de ulike forslagene, vil vi lage konsepter som er så forskjellige som mulig. Det gir best oversikt og innsikt i hvordan de ulike måtene å løse behovene på fungerer. Når disse konseptene er utredet blir det mulig å sette sammen et endelig forslag til prinsipiell løsning for Kristiansandsregionen.

OPPGAVE 1: HVA KAN VI GJØRE MED DAGENS TRANSPORTSYSTEMER UTEN Å BYGGE NOE NYTT – OG LIKEVEL IMØTEKOMME FREMTIDIGE BEHOV OG MÅL?

Dette omfatter forslag til hvordan transportbehovet kan reduseres og hvordan eksisterende infrastruktur og kjøretøy kan utnyttes på en mer effektiv måte.

Deltakerne skulle skrive på ark for seg selv og så sende arket videre til sidemannen i gruppa. Nye forslag kunne legges til på arkene av de andre gruppedeltagerne. Gruppa skulle så skrive opp de viktigste forslagene på flip-over og presentere for plenum.



ISATEK

Tvang og gulrøtter – buss
 – arealplanlegging – avgifter –
 skatt – bedre utnyttelse enn i dag
 av de kollektivfeltene vi har – tillate
 yrkestrafikk i kollektiv.

- Buss
- Nye ruter
- Oftere
- Billigere
- Høyere kvalitet
- Fremkommelighet
- Taxus
- Arealplanlegging
- Avgifter/skatt
- Tvang
- Yrkestrafikk i kollektivfelt
- Drift/vedlikehold
- Bussprioritering
- Arealplanlegging
- Avgifter og skatter
- Bedre utnytting av dagens kollektivfelt
- Bedre drift og vedlikehold



AREAL-GRUPPA

Spenninger i gruppa.

Økt sykkelandel – tilretteleg-
 ging på arbeidsplasser – skatter
 – midler fra arbeidsgiver – areal
 og transport – trafikkrestriksjo-
 ner – bredt tenkt – parkering
 – bussprioritering – bompenger
 – rushtidsavgift – økt kollektiv –
 flaskehals

- Økt sykkelandel
 - Kampanje/tilskudd
 - Tilrettelegg på arbeidsplass
- Tenke sammenheng i areal-
 politikken – transport.
 - Fortetting

- Knutepunkt
- Bygge langs korridorer/
 kollektivakser
- Trafikkrestriksjoner
- Økte tilskudd kollektiv-
 transport
- 10 flaskehals – tiltak
- Skattemotivasjon
- Sambruksfelt

Økt sykkelandel – skattelegging
 Arealplanlegging
 Trafikkrestriksjoner – parkering,
 bussprioritering, bompenger
 Økt tilskudd til kollektivtrafikk
 Utbedring av mindre vanskelige
 punkter

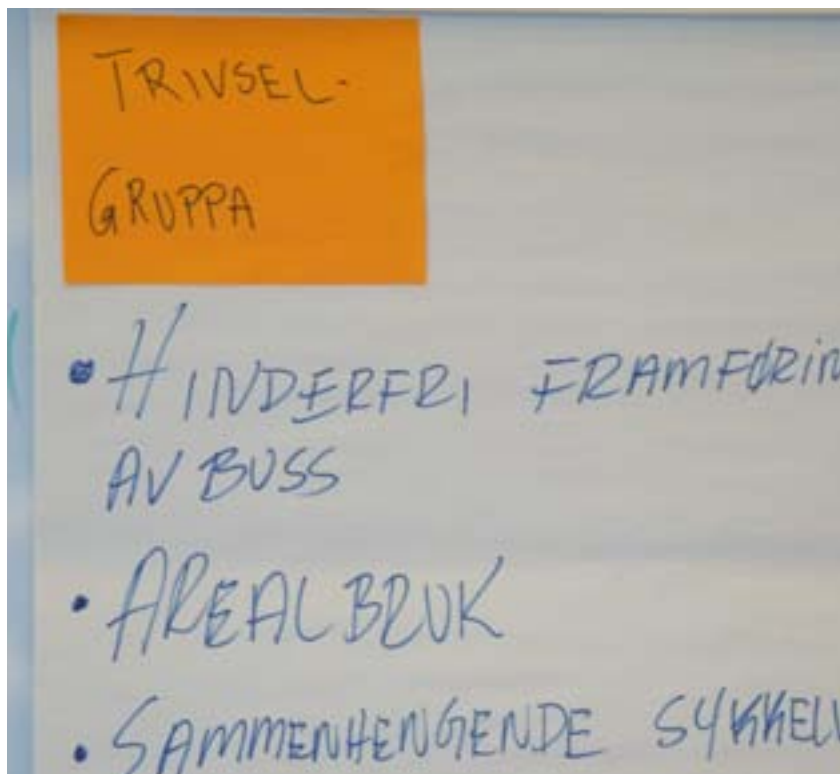


Jan Omli Larsen – Kristiansand Næringssselskap AS

Hinderfri fremføring av buss – forholdene ligger til rette for at man med enkle midler – på tvers av diverse håndbøker – kan få bussen fram på bekostning av bil uten mer avgifter – frekvensen så stor at folk heller vil bruke buss – mer midler til å øke – bruke areal man har - sammenhengende sykkelveg – gående – arbeidsgiver må legge forholdene til rette med skikkelig sykkelparkering (låst/garasje) – dusjmuligheter – stimuli for annen måte å komme til jobb med enn bil.

- Hinderfri fremføring av buss
 - Skilt
 - Felt
 - Frekvens
- Arealbruk langs kollektivaksene (nåværende og nye)
- Sammenhengende sykkelveg
- Arbeidsgiver legge forholdene til rette

Det må legges til rette for hinderfri framføring av buss
 Økt frekvens må finansieres på en eller annen måte
 Arealbruk
 Lage et sammenhengende nett for sykkel og gående.



Tiltak billig eller gratis + politisk robust – begrense bil – buss dobbelt så ofte og dobbelt så langt – rushtidsavgift og andre trafikkrestriksjoner – arealpolitikk viktig. Helt urealistisk å ikke bygge noe.

- (A) Bedre kollektivtilbud
 - Lokaltog Nodeland – Vennesla
 - Direkte buss Søm – Sykehuset
 - Billigere bussbilletter
 - Mer buss
 - Utvikle metrobuss

SENTRUM

Hinderfri fremføring og 80-20 – lage et kart over de områdene som har størst behov for transport og så prioritere ned andre områder. Avgift. Strukturendringer – flere med fleksitid – flere med hjemmekontor – differensierte tider på skolen. Arealbruk.

- Kollektivprioritering - framkommelighet/pris
- 80/20-regelen i kollektivsatsningen (sette inn masse midler i pressområder)
- Forbud/avgift mot bilbruk
- Strukturendring – flere med fleksitid/hjemmekontor
- Arealbruk som demper transportbehov

Ved null investeringer:

- Dempe turisttilstrømmingen (legge ned Dyreparken)
- NYVALG – lite spiselig
- Drift/vedlikehold
- Dempe vekst i næringslivet



Sjehed Al-Gashamy, Kristiansand Ungdomsutvalg, Harald Andersen, Kvadraturforeningen og Ingvald Kårikstad, Kristiansand kommune

- Samordne kollektiv-knutepunkt
- Park and ride
- Info
- Holdningsarbeid
- (B) Begrense biltrafikk
 - Rushtidsavgift
 - Trafikkregulering
 - P-avgift Sørlandsparken
- (C) Arealplanlegging
 - Barnehager og idrettsanlegg der folk bor
 - Driftsstandard på vegsystemet (eks.: busslomme/ sykkelsti)

Hvis 0,- kroner til investeringer

(uprioritert liste):

- MÅ HA tog Gjerstad – Porsgrunn
- Nyvalg!
- Kollektivtrafikk krever investeringer
- Gratis kollektivtrafikk
- Større % av billettinntektene til transportselskapet
- Fleksibel skolestart er lurt (bruker bussen mer utover dagen)
- Fleksibel arbeidstid
- Da må vi ha streng styring av trafikk og arealplanlegging. Byggeforbud? Pluss parkerings-

restriksjoner i sentrum og i Sørlandsparken

- Kilometergodtgjørelse for sykling fra 1. kilometer
- Barnehagekretser (a la skolekretser)

Billige og politisk robuste tiltak er vektlagt

Tiltak som gir bedre kollektivtilbud og samtidig begrenser biltrafikken

Arealplanlegging viktig – tar lang tid å få effekt av dette virkemiddelet

“Det er urealistisk å ikke bygge noe nytt.”

Rushtidsavgift – forpliktelse til å utrede – bompenger: Sørlandsparken slipper unna, mens Kvadraturen kveles noe – bedre kollektiv – kan ikke bygge i nye områder – fortett ved kollektivknutepunkt – sykkelfelt og sykkelaksjoner – 3000 deltakere i dag – hjemmekontor – kameratkjøring

Oppsummering:

- Buss
 - Flere avganger
 - Nye tider

- Billigere
- Bedre busser
- Hinderfri fremføring
- Vegprising/bompenger
 - Bomplassering (også Sørlandsparken)
 - Tidsdifferensiering
 - Finansiere bedre buss
 - Parkeringspolitikk
 - Likestille sentrum/sørlandsparken
- Arealbruk
 - Fortetting særlig rundt kollektivknutepunkt

- Omdisponere
 - Kjørefelt/P-arealer til bussfelt og sykkelfelt
- Sykkel
 - Tilrettelegging fysisk og økonomisk

Andre punkt:

- Rushtidsavgift/vegprising
- Hjemmekontor
- Webkonferanser
- Kameratkjøring
- Annen plassering bommer (bl.a. rundt Sørlandsparken)



- P-avgift kjøpesenter
- Kjørefelt – bussfelt
- Parkeringsareal – buss/sykkel
- Endre lysregulering
- Bedre kollektivtilbud
 - Frekvens
 - Rutenett
 - Avgangstidspunkt
 - Pris
 - Takstsystem
 - Plass til sykler
- Bygging rundt kollektiv-knutepunkt
- Bedre arealbruk/omdisponering

- Grønt langs vegene
- Utnytte vegareal bedre
- Flerbruksfelt
- Sykkelfelt
- Sykkelaksjoner
- Lavere fartsgrense

Rushtidsavgift

- vegprising

Plassering av bomstasjonene

gir uheldige virkninger for

Kvadraturen

Omdisponere bilfelt til bussfelt

Forbedre kollektiv

– frekvens Fortette langs kollektivknute-punktene Sykkelfelt og aksjoner Hjemmekontor Kameratkjøring



BOB

Positive og negative tiltak – pisk og gulrot – kollektivtrafikk – går litt videre – hvordan skal vi betale for bussene på veiene? Finansiering fra fylkeskommunen – har ansvar – nasjonalt styrt – ingen signaler fra sentralt hold om at det skal komme mer penger til å kjøre mer buss – må da løses lokalt

- Få flere over på kollektivt:
 - Rushtidsavgift
 - Høyere bompenger
 - Fjerne arbeidsparkering/ parkering generelt
 - Etablere gode park & ride muligheter

- Makstid på parkering
- Økt bussfrekvens
- Billigere buss
- Bussprioritering i trafikken (lyskryss o. l.)
- Lokaltog
- Bysykelordning
- Tidsregulering av personbiltrafikk
- Konsentrere utbyggingen langs kollektivakser (arealplanlegging).

Positive og negative virkemidler

Hvordan skal vi betale for den økte bussfrekvensen?

SOM AVSLUTNING PÅ GRUPPE-ARBEIDET BLE GRUPPENE SPURT:

«HVIS BESKJEDEN KOM FRA SD OM AT IKKE NOE NYTT SKAL BYGGES I KRISTIANSAND. HVA ER VIKTIG DA?»

– GRUPPENE FIKK 5 MINUTTER TIL Å DISKUTERE OG PRIORITERE.

INGEN VAR FORNØYDE MED EN SLIK BESLUTNING! FLERE GA UTTRYKK FOR AT MAN DA BLIR TVUNGET INN I FORSLAG SOM IKKE LØSER UTFORDRINGENE.



Hæge Skjæveland, Statens vegvesen



OPPGAVE 2. HVA KAN VI GJØRE AV MINDRE FYSISKE TILTAK I DAGENS TRANSPORTSYSTEMER OG LIKEVEL IMØTEKOMME FREMTIDIGE BEHOV OG MÅL?

Kan være mindre fysiske tiltak, utbygging for flaskehals, trafikkikkerhetstiltak for eksempel. Gruppene skulle beskrive og eventuelt skissere prinsipielle ideer, konsepter eller løsninger på kart. Vegvesenet ønsker så mange ideer som mulig!

ISATEK

Bygge ut Hamrevann – gratis buss til Kjevik – egne traséer for buss fra knutepunkt til knutepunkt, ny vei over Kjosdalen (latter:)). Binde sammen sykehuset og Søm? Gang- og sykkelveger – Fiskådalen – Mjåvann – gjennom friluftsområde – gang- og sykkelveg under tak fra ???, bygge ut alle plankryssene, Meieret - Hellemyr, Tangvall – toplanskryss!, rive høybru og binde sammen 4-felt, innfartsparkering og sykkelparkering, sykkel til Mjåvann industriområde, redusere transportbehov gjennom, fullføring firefelt Vestervei.

BOB

Gang- og sykkelveg fra Vågsbygd, Sørlandsparken, Randsund og inn til sentrum. Øke med et felt over Lundsbroa ved å flytte gang- og sykkeltrafikk over til ny bru (Kristiankvarterbrua). Kjøproblem mot Brennåsen - kollektivfelt her. Fullverdig kryss ved Hånes må prioriteres. Veg over Hamrevann – og videre til Kjevik. Havna, Jernbane og E39 er problemområder – og DYRT!

AREALGRUPPA

Kristiansand – Vollebekk – hovedtrafikkproblemer. Gang- og sykkel mot Vennesla – to nye broer over Otra – legges slik at man kan bruke dem til omkjøringsveg, ny veg ved nytt boligfelt til Hamrevann – ny forbindelse til Kjevik i tilknytning til dette.

LUCAS

Sammenhengende gang- og sykkelvegnett, ny bru over Otra. Ingeniør på gruppa, men også opplevelse under transport – gang- og sykkelveg legges vekk fra firefelt – må ivareta korte strekninger her for man bruker snarveier. Planfrie krysninger vest for Kristiansand, fra Gartnerløkka – 6 felt: 2 kollektiv og 4 til bil. Planfri kryssing på E39 – arealbruk jernbane havn – frigjøre areal – ferje transport den vegen. Egne traseer for Superbuss (videre enn bussmetro). Informasjon og estetikk viktig. Utbygging og markedsføring av "park & ride" – flere anlegg på plass som man ikke vet om.

SENTRUM

Ha hinderfri fremføring av buss Rona-Kvadraturen-Vågsbygd senter + vestsiden – og opp til Sørlandsparken. Lyskryss ved Hellemyr kan utbedres. Rona – Høvåg kryssutbedring ++flere kryss. Bedre system for "park & ride" – nær eller litt fjernere? Skjerme friområdet på Hamresanden Vest og øst – bedre parkeringstilbud i Kvadraturen, krysskapasitet ved Dyreparken E18 – særlig når man skal fra parken og inn mot sentrum.

Hinderfri fremføring av sykkel fra Rona til Vågsbygd senter – Lund – Grim – Kristiankvarterbrua. Rundt skoler etc bør man gjøre det bedre for fotgjengere mellom skole og bolig.

TRIVSELGRUPPA

Båtforbindelse – Flekkerøy – via xx sentrum, Randsund – hurtigbåt – redusere biltrafikk – "park and ride" – Sørlandsparken med maks to timers parkering - Bedre samarbeid mellom statsledelse og NSB.

MIDT-
PUNKTET

Tosidig kollektivfelt, gang- og sykkelveg mot sykehuset – Lund, gang- og sykkelvegtrasé langs Ringknuten – sykle fra Søm til byen uten høydeforskjeller, passasjerferge, luftputebåter – gå hele året – godt terminalområde mellom jernbane, havn etc.

Prosessleder spurte etter oppgaven om noen hadde lært noe nytt. En deltager hadde det. Betyr dette at vi har fått forutinntatte svar på å løse problemene?

Det har vært planlagt i området i lang tid – det er vanskelig å komme opp med helt nye ideer i løpet av en gruppeoppgave. Det viktigste for Statens vegvesen er på få dokumentert forslagene fra ulike interessegrupper for å få oversikt over bredden i forslag. Materialet vil bli bearbeidet videre i utredningen. Det vil være mulig å komme med innspill senere i prosessen også.

SHOPPING

H&M

ginatr

MESSAGE

name

VOLT



SF

CLAS OHLSON

nor

brilleland



vitusa

A-salong

Bagorama

BR-Leker

Carlings

KappAhl

LMC

Lucky Du

Lunch P





Jørgen Sæbø,
Fylkesmannen i Vest-Agder



Elise Hannestad,
Nettbuss sør AS



Åse Paulsen, Kristiansand Kommune
og Erik Rostoft, Sørlandsparken Næringsforening AS

«I dag har trafikken, både på snittet ved Varoddbrua og ved Falconbridge, passert 50 000 ÅDT»

«Containere er skulpturer i bevegelse!»

«Hvem er det som tror at vi skal kjøre mer bil i framtiden?»

«Jeg savner de tretti tusen i regionen som bor utenfor Kristiansand – de sokner til denne byen»

«Jernbanen er mye mer med i tankegangen nå enn for bare få år siden»

«Vi burde fulgt opp visjonene fra den første samlingen, men vi endte opp med vegprosjekter»



OPPGAVE 3 HVA KAN VI GJØRE AV STØRRE FYSISKE TILTAK I DAGENS TRANSPORTSYSTEMER SOM IMØTEKOMMER FREMTIDIGE BEHOV OG MÅL?

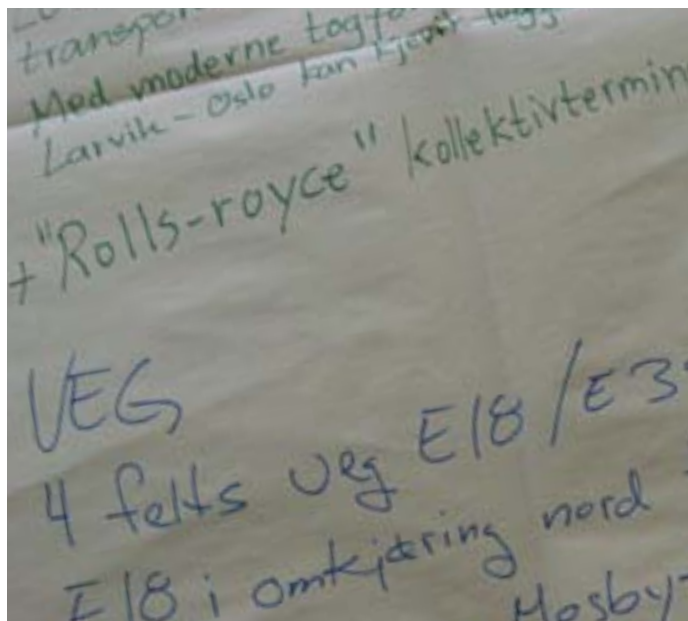
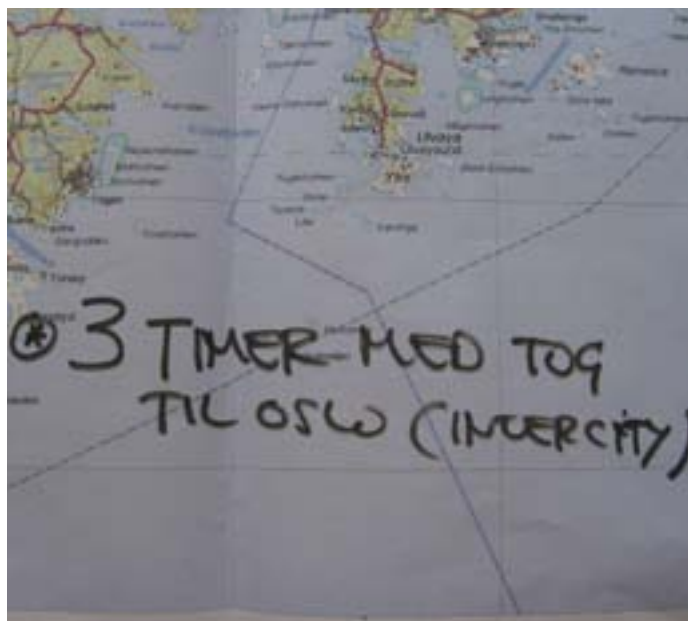
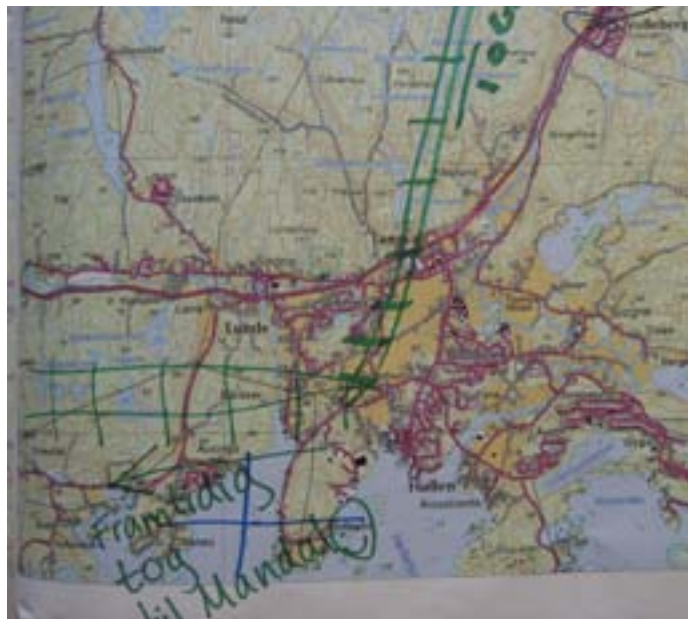
Gruppas deltagere trenger ikke være enige ved prioriteringer – det viktige er å få med alle ideene. Det ble spurt om hvilket tidsperspektiv som skulle legges til grunn. Noen foreslo minst 50 år. Utfordringen er at vi ikke vet noe om hvordan verden er om 50 år. Gruppen må selv velge tidsperspektiv. Det ble også spurt om vi er sikre på at behovet er det samme om tretti år som i dag. Dette er et stort dilemma, det er vanskelig å se inn i fremtiden. Løsningene som foreslås bør løse litt ulike typer behov slik at de er robuste over tid.

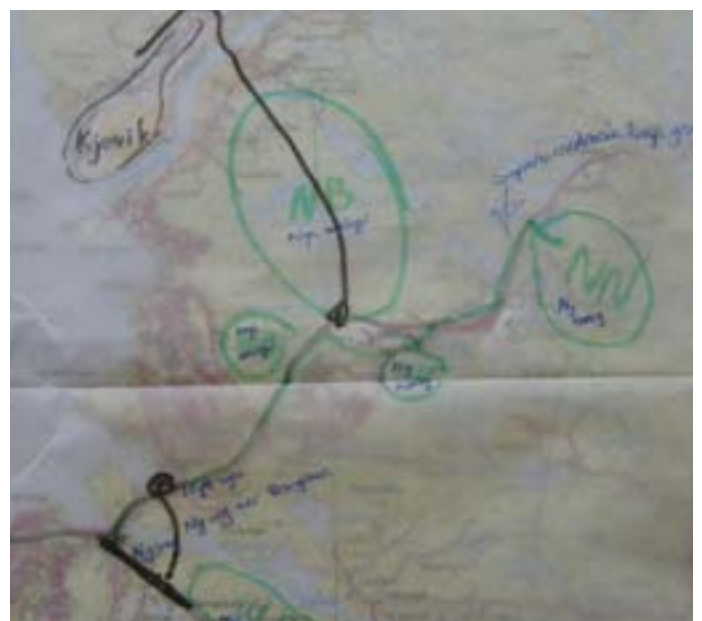
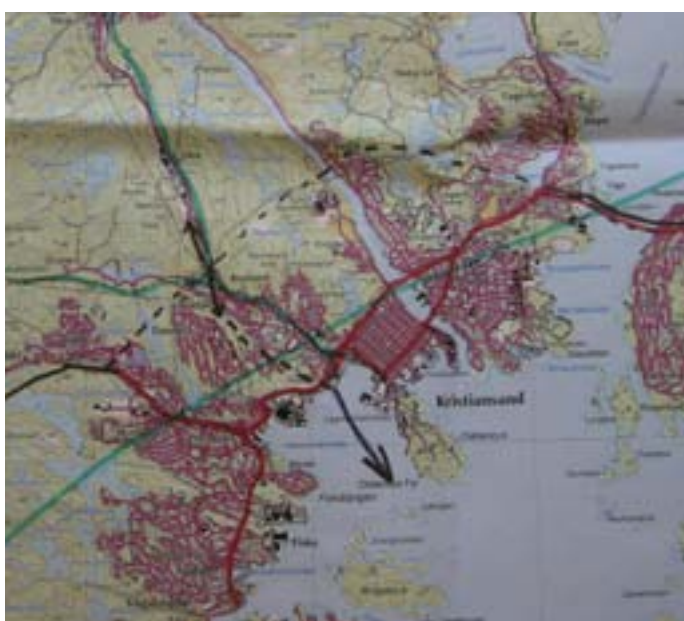
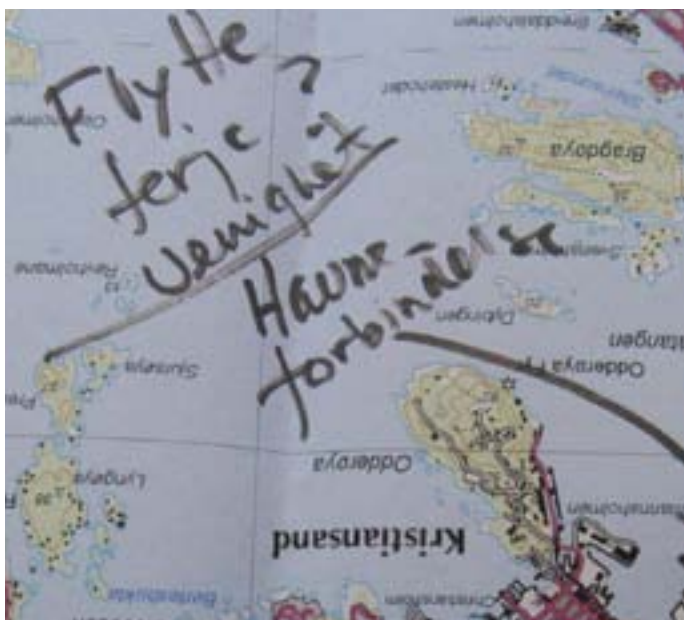
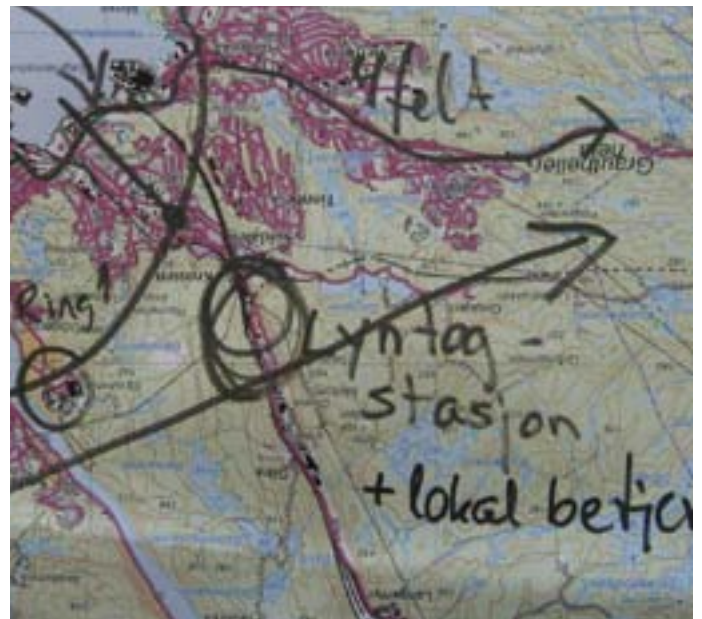
Det ble spurt om forslagene bare kan omfatte transport. Statens vegvesen skal utrede ulike løsninger for transporten i regionen, men det er samfunnsutviklingen vi ønsker å gjøre noe med. Gruppene ble bedt om å beskrive og lage skisser til prinsipielle ideer, konsepter eller løsninger, og gjerne forklare: Hva – hvordan – hvorfor!



Karl Strandvik, NLF Agder/Rogaland og
Egil Strømme, Vest-Agder fylkeskommune









**MIDT-
PUNKTET**

Grønne nye toglinjer – lokaltog fra Nodeland til Tangvall. Bane til Arendal – Vestfold – Oslo. Toget skal stoppe i Sørlandsparken. 4-felt fra Søgne til Kristiansand – nødvendig for næringslivet. Omkjøringsveg nord for Kvadraturen. Ny rv 9 ved Mosby. Ny veg til Kjevik over Hamrevann. Ny 4-felts Vågsbygdvei til Kjosbukta.

SENTRUM

Ny gjennomgående jernbane legges lenger nord enn i dag. Ikke sekkestasjon på en høyhastighetsbane. Hanneviga – Eik – Bjørndalen – omkjøringsveg nødvendig Busstrase vestover mot Rona Parkering i Kvadraturen. Ny gjennomgående jernbane – flytte jernbanestasjon Bjørndalssletta, styrke stamveg vestover – hinderfri buss til Vågsbygd senter. Parkering i Kvadraturen er fremdeles med - fem kvartaler.

**TRIVSEL-
GRUPPA**

To nye veger Kjevik – Justnes – E18. Ring 1 Varoddbrua – UiA – Sykehuset – videre vestover mot E39. Tog til Oslo på 3 timer eller mindre.

BOB

Dagens vegnett blir lokalvegnett i en slik setting Skilt mellom hovedvegnett – Hovden – Rona – Oslo – Stavanger – minst mulig kobling med lokalt vegnett. Nytt hovedkryss – kobler mot jernbane – ønsker ikke å flytte jernbanestasjon – egen veg? Fjerntrafikk men ikke lokaltrafikken. Om de skal bruke fjernsystem eller ikke. Varoddbrua – sårbart punkt. Behov for alternativ – bro lenger inn? Rett strek fra Søgne til Lillesand – bybane. Lokalvegnett betjener kollektivtrafikken.

**AREAL-
GRUPPA**

Omkjøringsveg nord for Kvadraturen om Kjevik og Sørlandsparken. Jernbane – hva kan man bygge ut langs aksene Mosby-Vennesla- Nodeland – potensial for lokaltog med små midler. Sørvestbanen – halvtimesfrekvens i Agderbyen. Omkjøringsveg nord for Kvadraturen – Kjevik – Sørlandsparken – Vågsbygd. Jernbane: mulig å gå en runde til på hva man kan gjøre mellom Vennesla og Kristiansand. Videreføring av jernbane - Agderbyen – 30 min frekvens til Lillesand – 45 minutter?

LUCAS

Omkjøringsveg. Boliger på Hamrevann. Bybane – tog til Vennesla – omkjøring Narvika – tunnel – boliger på Hamrevann – ikke nødvendigvis veg.

ISATEK

Omkjøringsvegen gir muligheter til å prioriterer tungt på kollektiv inn mot sentrum. Veg over Drangsvann. Muligheter for kollektivtrafikk.

T O G

NY toglinje

Krs → S

Nodeland

kaltoget er
som

e
ørlandsparken → Arendal
Grimstad

→ Tangvall

miljøvennlig og menneskevennlig
n binder regionen sammen.
skillelse Arendal - Gjerstad -
ned.

Oppsummering *(Referat fra begge referentene)*

Det å møte forskjellige miljø – får ny input – åpnet egen horisont – samling to – nærme oss kjerneproblemer – halvdelen allerede involvert – ligger en del føringer der – er det reell påvirkning? Ståsted som er rimelig forskjellig – utfordring å dra sammen disse trådene – over på politikk – verdivalg. Politisk besluttet – gi honnør til SVV for at vi har jobbet sammen – blitt kjent med saksbehandlere – se igjen den reelle innflytelse som utenforstående har hatt. (Næringslivsrepresentant)

Imponert forrige gang av hvordan SVV inviterte til å diskutere de store mål – globale trender etc. – ganske skuffet over at det ender med forslag om firefeltsveg – mangler fortsatt verktøy for å skjønne de langsiktige konsekvensene. Vi skulle hatt en nyfødt baby i rommet. Skal vi kjøre mer bil om 50 år!? Skal vi det?

Gøy med den første oppgaven hvor vi ikke skulle bruke noen penger – kom mye frem der. Kan få til mye med samarbeid. Praktisk – hva får meg til å bruke buss? Komfort. Hvis det er raskere å ta bil enn buss, tar bil. Første økt var forferdelig spennende og jeg tror på den.

Kan godt hende at vi skal kjøre mindre bil i fremtiden. Varslet trendbrudd – det kan komme. Kristiansandsregionen er POPULÆR – nordmenn – folk fra andre land. Selv om kristiansanderne skal kjøre mindre, kan det være at det er mange flere som skal transporteres. Det vil i lang fremtid være et stort transportbehov i regionen. Få opp visjonene fra forrige gang – må skje gjennom en helt overordnet arealplanlegging – vanskelig innenfor de rammene som ble gitt.

Forrige gang – noe mer visjonær. De to siste – mye vegprosjekter. Det er en trend på andre måter å bevege seg på og skjerme Kvadraturen for biler. Tenker mer jernbane– ikke bare veg. Det var ingen grupper som pekte på at gjeldende plan er svaret. Har sett sårbarheten i systemet. Spesielt at ved en ulykke i Baneheitunnelen er Norge delt i to. Robusthet i systemet har vært nevnt mange ganger.

Realisere det i den siste oppgaven – vil koste mye – ligger frem i tid. Underveis må vi realisere trinn en og to for å kunne overleve. Ikke nødvendigvis noe enten eller i praksis – starte med noe, gå videre med noe.

God energi når vi snakker om visjoner etc, men vanskeligere nå når det er mer konkret. Dette er ikke en lineær prosess. Vi må gå tilbake. Hvordan speiler dette det vi jobbet med forrige gang. Så kan vi invitere igjen til de mer detaljerte prosessene.

Det å møtes er viktig – verdifullt at det er ulike miljøer. Ser kjerneproblemer nå på dag 2. Utfordring at halvparten av folka her har jobba med løsninger i mange år. Hvor reell påvirkning får de som kommer utenfra? Det er mye politikk her.





Malin Brekka Pedersen, Kamilla Maria Ommundsen og Sjeheed Al-Gashamy, Kristiansand Ungdomsutvalg

Håper å se igjen det som er kommet fram som reell innflytelse. Verdivfullt å bli kjent. Imponert forrige gang over diskusjonen på overordna nivå. Skuffa i dag over at svaret fra mange er firefeltsveg. Hva er konsekvensene av våre valg for framtida?

Gøy med første oppgaven hvor vi ikke skulle bruke noen penger – det kom fram mye. Hva får meg til å bruke bussen i dag? Er det ikke måkt en dag – tar jeg ikke bussen neste dag. Rask transport er avgjørende for transportvalget. Tror på den første oppgaven.

Kanskje skal vi kjøre mindre bil i framtida – varslet et trendbrudd. Kristiansand er populær – stor tilflytting fra andre land – dette gir et stort transportbehov i framtida. Visjonær tilnærming – i de to siste sesjonene mye vegprosjekter. Den langsiktige trendendringen må skje gjennom en overordnet areal- og transportpolitikk. Dette forsvant da vi begynte med enkeltprosjekter.

Havn, næring, JBV, SVV – ulik tilnærming. Utvikling av jernbanen er mer vektlagt nå enn bare for få år siden. Skjerme Kvadraturen er også vektlagt. Mindre fokus på veg enn tidligere. Refleksjon videreføring av tunnel fra Baneheia vestover. Gjeldende plan er svaret – det er det ingen som peker på. De fleste har sett sårbarheten i det vedtatte plansystemet. Robusthet i systemet er det mer snakk om nå enn tidligere. Den siste oppgaven vil koste mye – ligger langt fram i tid. Underveis vil mye av 1 og 2 måtte realiseres.





Hvor vi bor, jobber og tilbringer fritiden vil ha avgjørende betydning for transportbehovet i Kristiansandsregionen

Avslutning v /Eva Preede

Vi skal lage en konseptvalgutredning for Kristiansandsregionen. Dette er en stor by. Problemene er stort sett i det tettbygde området, det er her utfordringene er størst, derfor må vi finne løsninger her. Samtidig må vi se på virkninger i de andre kommunene i regionen. Vi har ikke glemt dere!

Mail inn kommentarer og bruk facebook til innspill og tilbakemeldinger!!



Eva Preede og Nina Ambro Knutsen,
Prosjekt KVV Kristiansandsregionen

DELTAKERE VERKSTED 2:

Annette Anesland – Statens vegvesen
Asbjørn Heieraas – Statens vegvesen
Egil Strømme – Vest-Agder fylkeskommune
Elisabeth Haaversen – LO
Elise Hannestad – Nettbuss
Erik Müller – Vest-Agder fylkeskommune (politiker)
Erik Rostoft – Sørlandsparken Næringsforening AS
Eva Preede – Statens vegvesen
Grete Kvellan Skaara – Kristiansand kommune (politiker)
Gunnar Lien – Statens vegvesen
Gunnar Ridderström – Statens vegvesen
Hans Seland – Statens vegvesen
Harald Andersen – Kvadraturforeningen
Henning Myckland – NSB
Hilde Gulbrandsen – Statens vegvesen
Hæge Skjæveland – Statens vegvesen
Haakon Walnum – Prosessleder, Oneflow
Inge Fosselie – Statens vegvesen
Inge Os – Agder kollektivtrafikk
Inger Ann Fidjestøl – Vest-Agder fylkeskommune
Ingrid S. Konsmo – Vennesla kommune (administrasjon)
Ingvald Kårikstad – Kristiansand kommune
Jan Omli Larsen – Kristiansand Næringssselskap AS
Jan Arne Martinsen – Statens vegvesen
Jan Otto Hansen – Vest-Agder fylkeskommune
Jahn Olav Marum – Inspirasjon Sørlandet
Johan Mjaaland – Statens vegvesen
Johnny Greibesland – Songdalen kommune
Jørgen Sæbø – Fylkesmannens i Vest-Agder (landsbruksavdelingen)
Kamilla Maria Omundsen – Ungdomsutvalget
Karl Sandsmark – Statens vegvesen
Karl Strandvik - Lastebileierforbundet
Liv Oftedal - Jernbaneverket
Magnus Thommassen – Fylkesmannens miljøvernnavdeling Vest-Agder
Malin Brekka Pedersen – Ungdomsutvalget
Marte Rostvåg Ulltveit Moe – Kristiansand naturvernforbund
Nebojsa Doder – Statens vegvesen
Nina Ambro Knutsen – Statens vegvesen
Ragnar Evensen – Kristiansand kommune
Raymond Solaas – Kristiansand parkering
Roald Andersen d.y – Billedkunstner
Sigrid Hellerdal Garthe – Statens vegvesen
Siri Topstad – Norges handikapforbund
Sjehed Al-Gashamy – Ungdomsutvalget
Stein Haartveit – Kristiansands havn
Thore Westermoen – fylkesordfører i Vest-Agder
Tom Garman Bjørnsen – Grim bydelsråd
Toril Runden – fylkesvaraordfører i Vest-Agder
Vidar Ose – Vest-Agder fylkeskommune
Øystein Holvik – ATP-prosjektet Kristiansand
Øystein Tharaldsen – Sørlandet sykehus
Øyvind Harr – Samfunnsmedisinsk enhet (Kristiansand kommune)
Åse Paulsen – Kristiansand kommune (politiker)



Statens vegvesen

Statens vegvesen, Region sør
Serviceboks 723, 4808 ARENDAL
vegvesen.no