



Konseptvalgutredning for Kirkenes

Rapport fra dialogmøte 16. september 2014



Innhold

Innledning/presentasjon	2
Organisering/medvirkning:	3
Framdriftsplan:	5
Presentasjon av deltakerne	5
Innlegg av Claus Bergersen, rådgiver på næring på Barentssekretariatet	7
Gruppearbeid	7
Gruppeinndeling	7
Gruppearbeid: Vekstpotensial/muligheter – framtidsscenarioer	8
Gruppearbeid: Karakteristiske trekk ved transportsystemet	9
Innledning ved prosjektleder Anne Mette Bjertnæs: Behov	10
Kirkenes sin strategiske betydning – nasjonale interesser.....	10
Interessenter i KVVU-arbeidet – hvilke behov har de?.....	11
Gruppearbeid: Kvalitetssikring og oppdatering av behovsvurderingen	12
Gruppearbeid: Alternativer	12
Innledning ved Anne Figenschou: Trafikk og bolyst.....	13
Gruppearbeid trafikk og bolyst – sentrum	14
Avslutning – Unni Gifstad	15
Gruppearbeider – forslag til transportløsninger	16

Innledning/presentasjon

Regionvegsjef Torbjørn Naimak ønsket velkommen. Skal prate om:

- Hvorfor konseptvalgutredning (KVU) nå?
- Hva har skjedd siden verkstedet i 2010?
- Nærmere om oppdraget fra departementet, og hovedutfordringer.
- Hva er en KVU, og hva er forholdet mellom KVU og Nasjonal transportplan.

Syv av deltakerne i dag var med på verkstedet i 2010. Verkstedet i 2010 ble gjennomført før vi hadde fått noe oppdrag, men vi så for oss at vi kom inn i en slik problemstilling. Det var mange deltakere på verkstedet, flere enn i dag. Så har tida gått og man kan spørre: Hva med det vi satt og jobbet ut da, hvor er det blitt av det? Er det noen hensikt å komme nå? Det har jo ikke skjedd noe.

Siden 2010 har det skjedd mye i og rundt Kirkenes som har betydning for den jobben vi gjør nå.

I 2010 var det diskusjon om hvordan E105 skulle utvikles. Det er et tilbakelagt stadium. Siden 2010 har vi også fått fastlagt grenselinja i Barentshavet, grenseboerbevis, og viktige transportskapende virksomheter er lagt hit. Sykehuset skal flyttes. Det skjer utvikling av handel, kjøpesentra, oljeomlasting. I dag vet man mer om ting som skjer i Kirkenes

Vi har vært gjennom en NTP-runde (2014–2023). Vi er nå langt inne i arbeidet med å jobbe ut NTP for 2018–2027. KVU er hovedgrunnen for å kunne fatte avgjørelser og prioriteringer av bruk av statlige penger.

Vi har den siste tiden kjørt flere KVUer, bl.a i Tromsø, Harstad, Alta og Bodø. Vi har dermed mer erfaring med å jobbe med KVU enn i 2010.

Fått nytt oppdrag: I slutten av februar fikk vi tre oppdrag, Kirkenes, Lofoten og strekningen fra Fauske og nordover. Vi har nettopp fått en presisering av mandatet for arbeidet. Det er dette som er grunnlaget for møtet vi har i dag.

Kirkenes er veldig spesiell, både i Nord-Norge og i Norge. Ingen KVUer er lik Kirkenes. Isolert sett, med dagens transportsystem og innbyggertall er det ikke behov for en KVU for Kirkenes. Men Kirkenes sin posisjon både i Norge, Barents og internasjonalt er årsaken til at man ser behovet for KVU her. Det er dette perspektivet vi må ha med oss. Kirkenes vil bli et transportknutepunkt av internasjonalt format, samtidig som Kirkenes som bysamfunn må utvikle seg og ta vare på innbyggere og lokale forhold. Dette skaper de store utfordringene.

Samtidig skal vi tenke langsiktig, helt til 2035. Vi må også forholde oss til at utviklingen stopper ikke opp. Vi må både ivareta lokalsamfunnet og få på plass de overordnede internasjonale perspektivene.

I tillegg til dette har vi et spesialoppdrag: Riksantikvaren og Statens vegvesen skal ta vare på historien for Kirkenes samtidig som vi skal skape utvikling. Dette kan skape motsetningsforhold og spenninger i arbeidet.

Det endelige mandatet fikk vi 2. september.

Samfunns mål: Kirkenes skal innen 2035 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal passasjer og godstrafikk i Barentsregionen.

- Internasjonalt knutepunkt havn og veg
- Internasjonal havn
- Korridor Murmansk–Kirkenes E105/E6
- Korridor Kaamanen – Kirkenes Rv. 971/E6
- Internasjonal luftfart
- Jernbane (beskrives arealmessig, videreføres i Joint Barents Transport Plan)

Mandatet

Framtidig vekstpotensial for regionen beskrives

- Viktig del av konseptvalgutredningen
- Hvilken betydning vil veksten ha for statlige samferdselsinteresser
- Vurdere reelt forskjellige konsepter
- Ta høyde for usikkerhetsmomenter.

KVU skal behandle *reelt forskjellige konsepter*. Vi må også ta høyde for usikkerhetsmomenter. Mange ting er allerede på plass – er det da noen vits i å se på ulike konsepter? Det er dette Regjeringen forlanger og som er kravet til en KVU. Vi må ha med bredden i analysen. Hvis alt er låst vil Regjeringen vurdere at KVUen ikke holder mål.

Kirkenes er den plassen i Norge som først merker endringer i internasjonal politikk, jf. forholdet til Russland i dagens situasjon.

Joint Barents Transport plan: Kirkenes er midt i smørøyet (strategisk i Barentsregionen): Vi må omdanne planer til tiltak, og gjennomføre dem.

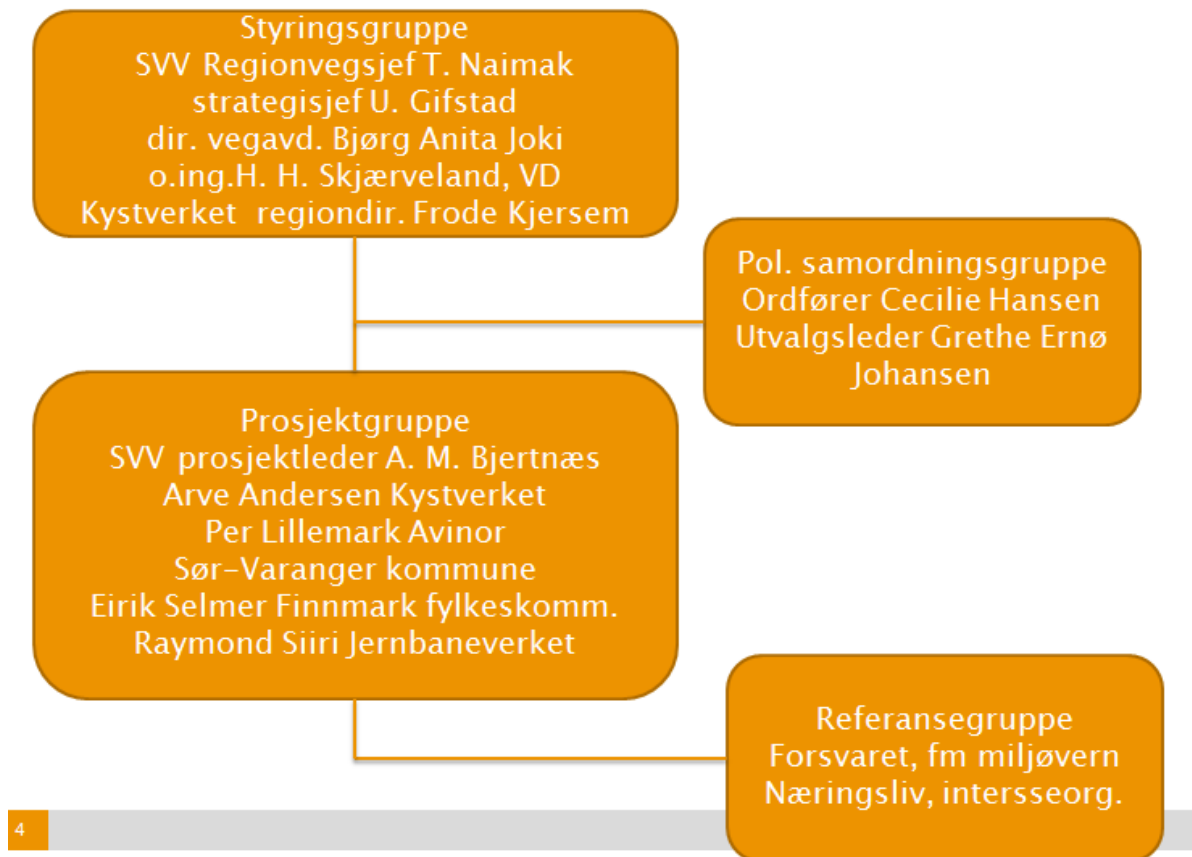
Ressursene ligger her, selv om det skjer svingninger på kortere sikt. Det pågår prosesser rundt mange tunge etableringer. Samtidig må man ivareta de mindre aktørene – servicebedrifter for å få til en helhet i Kirkenes.

Geografisk sett er området greit definert.

Organisering/medvirkning:

KVU-arbeid styres veldig byråkratisk, det er en statlig prosess. Men vi må jobbe i samråd med næringsliv og politiske myndigheter i kommune og fylkeskommune.

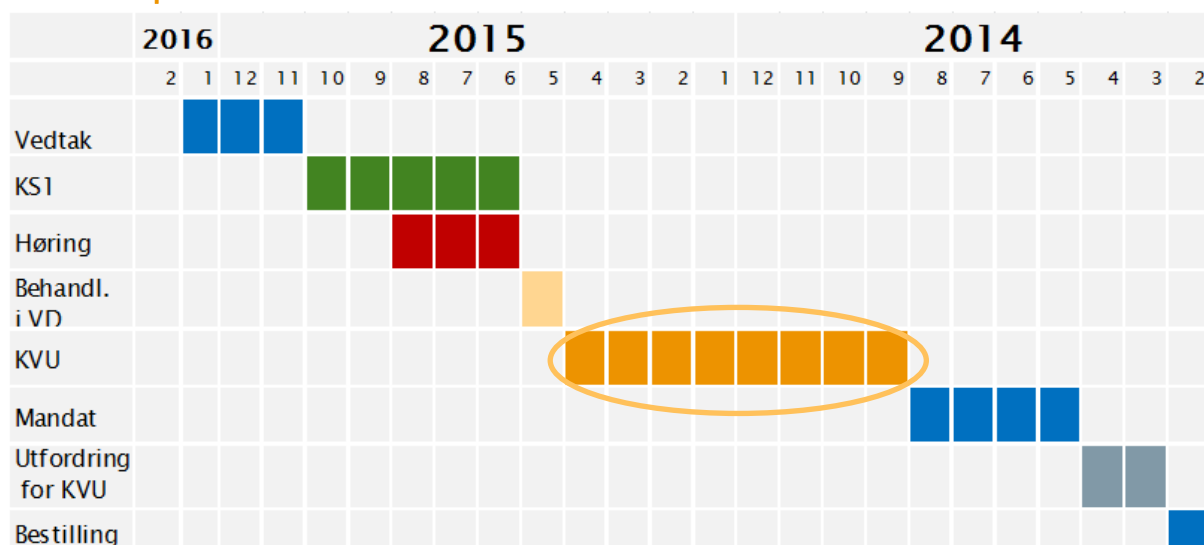
Organisering – medvirkning



Proessen krever stor grad av medvirkning:

- Dialogmøte
- Innspill direkte eller skriftlig
- Transparent prosess
- Møter undervegs
- Nettportal.

Framdriftsplan:



Vi er nå inne i «gul» fase, arbeidet med å lage selve KVUen. Deretter skal den behandles i Vegdirektoratet, det skal gjennomføres en høringsfase, og arbeidet skal gjennom en kvalitetssikring av ekstern konsulent (KS1). Til slutt skal KVUen vedtas av Regjeringen om hvilket konsept som skal velges. Dette må skje i begynnelsen av 2016 for at vi skal være i rute foran neste NTP.

Vi er nå inne i det som gjelder behovsanalyse, definering av mål. Utfordringen er å vise flere reelle konsept. Vi må vise *mulighetsrommet*.

Bevilgningene vil komme gjennom prioritering i NTP.

Avslutning/oppsummering: Mange ting skjer, og det er mye interesse koblet til Kirkenes-området. Relativt store etableringer på gang. Å ha dette arbeidet med seg er viktig. Vi vet også at det er stor interesse fra finsk side.

Presentasjon av deltakerne

Knut Kristoffersen, Avinor

Audun Celius, Tschudi Kirkenes AS

Jens Arne Johnsen, Barlindhaug Eiendom AS

Gunnstein Flø Rasmussen, samferdselsavdelingen, Finnmark fylkeskommune

Arve Andersen, Kystverket

Marit Fjellro Løitegård, Finnmarkseiendommen

Eivind Gade-Lundlie, Kirkenes havn KF

Trond Aarseth, reindriftsforvaltningen, Fylkesmannen i Finnmark

Trygve Røtvold, Kirkenes pensjonistforening

Bente Fiskerstrand, Visjon AS

Terje Meyer, Kirkenes næringshage AS

Ellen Wickstrand, Kirkenes næringshage AS

Jan Morten Hansen, Kystverket

Tomas Børresen, Sør-Varanger kommunes ungdomsråd

Marit Helene Pedersen, NHO Finnmark

Åge Antonsen, Norconsult/Norterminal

Stein Rune Niska, Boreal Transport Nord AS

Øystein Løvli, Forsvarsbygg

Kurt Wikan, Sør-Varanger kommune, utvalg for plan og samferdsel

Håvard Lund, plan- og utviklingssjef Sør-Varanger kommune

Raymond Siiri, Jernbaneverket

Greger Mannsverk, Kimek Holding AS

Claus Bergersen, Barentssekretariatet

Pål Julius Nilsen, Sametinget

Kåre Storvik, Sherpa Consult AS

Jan Reidar Onshus, samferdselsdepartementet

Statens vegvesen:

Torbjørn Naimak, regionvegsjef

Björg Anita Joki, vegavdeling Finnmark, avdelingsdirektør

Anne-Mette Bjertnæs, prosjektleder for KVU Kirkenes, strategistaben

Bjørn Tore Olsen, prosessleder, Region nord

Bjarne Mjelde, vegavdeling Finnmark, seksjon plan og forvaltning

Unni Gifstad, leder for strategistaben

Kari Karstensen, kommunikasjonsstaben

Lars Christensen, miljø og trafiksikkerhet

Hæge Håkedal Skjæveland, planlegging og grunnerverv, Vegdirektoratet

Innlegg av Claus Bergersen, rådgiver på næring på Barentssekretariatet

Har allsidig bakgrunn fra næringsliv i Kirkenes

Vekstområder for Kirkenes-regionen. Båtene ligger i kø for å komme inn, i perioder ikke nok kaiplass. Kirkenes har en strategisk plassering.

Vekstområder er skipsservice og supply. Vi har stadig nye produkter å tilby som gir grunn til å gå til Kirkenes. Høy kvalitet. Avgangsmasser og pukk blir bare mer og mer pga store utbygginger på russisk side. De er fornøyd med kvaliteten. Dette er mangelvare ellers.

Transport og logistikk- god flyplass samt kanalene inn i Finland og Russland.

Fiskeri: Russerne leverer mer fisk til Norge enn noensinne, pga moderne fryseskip. Fisken fanges rett utafor havna. Vi har transportveiene.

Reiseliv og miljø: Dette er en vekstnæring. Vi har noe unikt, og vi er blitt flinkere til å markedsføre det.

Teknisk personell: Base hvor folk flys inn og ut. Viktig med gode hoteller. Nytt sykehus vil styrke tilbudet.

Nye blokker i Barentshavet øst, kan bli boreriger allerede neste år. Kan være store forekomster, og da blir det travelt i havna vår.

Gruver i Finland; Det gjøres mye funn. Finnene planlegger forlenging av jernbanen fra Rovaniemi til Sodankylä. Det kan tenkes en forlenging til Kirkenes hvis man tenker langt nok fram.

Nordlige sjørute vil gi virkninger for Kirkenes, men prosjektet er ustabilisert pga varierende isforhold. På lengre sikt vil det bli virkninger for Kirkenes.

Tidsperspektiver: Seismikk, pukk og skipsservice vil foregå mange år fram i tid. Når drivverdige forekomster blir funnet gir det nye aktiviteter. Finnene er opptatt av LNG for å erstatte kull. Det er mulig med gass på skip og jernbane nedover i Europa i 20-30årsperspektiv.

Powerpointpresentasjonen til Bergersen ligger som vedlegg til møtereferatet.

Gruppearbeid

Gruppeinndeling

Gruppe 1: Knut Kristoffersen, Audun Celius, Jens Arne Johnsen, Torbjørn Naimak.

Gruppe 2: Gunnstein Flø Rasmussen, Arve Andersen, Marit Fjellro Løitegård, Eivind Gade-Lundlie, Jan Reidar Onshus, Unni Gifstad

Gruppe 3: Trond Aarseth, Trygve Røtvold, Bente Fiskerstrand, Terje Meyer, Lars Christensen

Gruppe 4: Jan Morten Hansen, Tomas Børresen, Ellen Wickstrand, Marit Helene Pedersen, Åge Antonsen, Anne–Mette Bjertnæs

Gruppe 5: Stein Rune Niska, Øystein Løvli, Kurt Wikan, Raymond Siiri, Greger Mannsverk

Gruppe 6: Claus Bergersen, Pål Julius Nilsen, Håvard Lund, Kåre Storvik, Hæge Håkedal Skjæveland

Arbeidsmåte i gruppene:

5 minutter for seg selv, noter ned hva du mener er/gir gode muligheter for framtidig vekst og utvikling. 10 minutter med gruppa, bruk flipover, diskuter og prioriter.

Gruppearbeid: Vekstpotensial/muligheter – framtidsscenarioer

1. HVA ER DET SOM GIR KIRKENES VEKSTMULIGHETER?

2. MITT BILDE AV KIRKENES I EN SITUASJON OM 30 ÅR NÅR:

- når ny veg er bygd
- når havnene er etablert
- når nye næringsområder er etablert
- når E6 er lagt utenfor sentrum
- sentrum er tilpasset gatens nye funksjon
- nye gang- og sykkelveger
- kollektivholdeplasser

Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- Folk vil bo nær der de jobber: Kirkenes – Hesseng – Bjørnevatn
- Regional hovedstad/sentrum
- Tømmerneset er blitt et logistikknutepunkt for luft, sjø, veg og bane
- Bli attraktiv slik at ungdommen kommer tilbake – gode oppvekstvilkår
- Bru til Jakobsnes gir nytt attraktivt boområde
- Ny bru over Langfjorden
- Industriaktiviteter ut av byen gir areal til byutvikling – næring, handel, bolig
- Reiseliv – industri («malm møter gass») – handel – oppdrett
- Opprettholde gruveindustrien
- Forholdet til Finland og Russland
- Basevirksomhet for Barentshavet
- Videreforedling av råstoffer – LNG
- Kultur og miljø
- God tilgang på arbeidskraft
- Forskning og utvikling – Campus Kirkenes

- Befolkning, næring, trafikk henger sammen men også uavhengige elementer
- Hurtigruta i sentrum
- Ringveg rundt Tømmerneset med sammenknytning til byen
- Skille næringstrafikk og persontrafikk – andre løsninger enn dagens
- Ikke ny tungtransport inn i byen
- Trafikken minker når tungtransporten går utenom sentrum
- Nye veger tilgjengeliggjør nye rekreasjonsområder
- Jernbaneløsning – Finland og/eller Russland
- Mellomriksvegen er etablert
- Flyplassfjellet er borte – flyplassen kan ta imot nye flytyper
- Befolkningskonsentrasjon rundt Skytterhusfjellet, Prestøyfjellet, sentrum, Jakobsnes

Gruppearbeid: Karakteristiske trekk ved transportsystemet

HVA ER KARAKTERISTISKE TREKK VED TRANSPORTSYSTEMET I DAG: VEG, HAVN, JERNBANE, FLYPLASS, SENTRUM MM FOR BARENTSREGIONEN OG KIRKENES? Hva har man, hva mangler man?

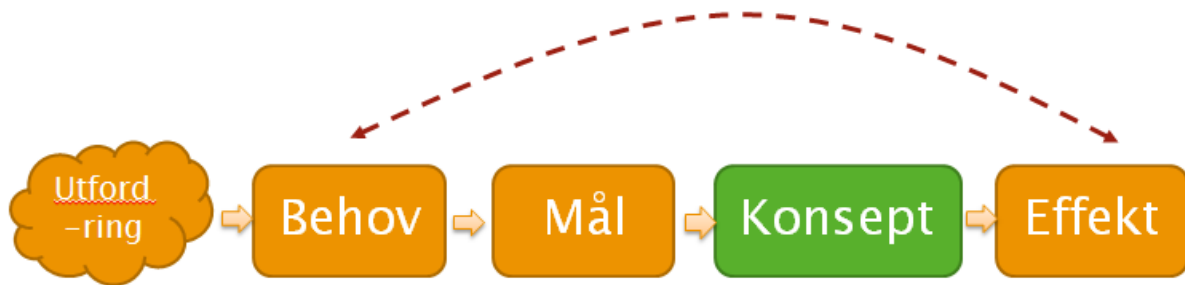
Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- To store fordeler: Stamflyplass og isfrie havner
- Forlengelse av rullebane: Opprettholde tilbud og få nye flytyper
- Mangler bakareal til kaifrontene som kan ha aktivitet døgnet rundt
- Havna «henger ikke i hop» mange småkaier
- Med dagens trafikk grei kapasitet på vegnettet
- Dårlig vegstandard
- Dårlig utbygget kollektivtransport
- Manglende parkeringskultur i sentrum
- Mangler gang- og sykkelveg i sentrum
- Strømmen bru er flaskehals
- Må gjennom sentrum med tungtrafikk for å komme til industriområde
- Mangler vegløsninger til nye industriområder
- Avinor oppleves som for defensiv i forhold til satsing på lufthavn og nye flytyper
- God vegakse mellom Storskog og Kirkenes, og fra Storskog til Murmansk
- Kapasitetsproblem på grensestasjonen Storskog
- Steintransport gjennom sentrum
- Havna har ikke kapasitet for dagens trafikk
- Støyproblemer når vi skal utnytte fasilitetene maksimalt
- Kirkenes som handels- og serviceby sliter pga kapasitetsproblemene på Storskog
- Kirkenes er i en fantastisk situasjon med mulighet for en by med lite trafikk, separat industri og havn, og øst-vest-trafikken kan passere uten å forstyrre byen.
- Havn – flyplass – grensestasjon: De viktigste utfordringene.
- Hvorfor har vi ikke jernbane?
- Lite trafikkbelastning utenom aksene Børnevatn – Kirkenes.

Innledning ved prosjektleder Anne Mette Bjertnæs: Behov

Behovsanalyse hittil: Verkstedet i april 2010, supplert med behov i innspill til «Utfordringer for KVVU»

Kravet til behovsutredning er at vi skal fokusere på behov, ikke på løsninger. Ikke «ny veg» men f.eks. «mer forutsigbar transport av varer fra-til».



Sammenhengen mellom behov og mål skal være grundig dokumentert.

Nasjonale interesser i NTP: **Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljømessig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.**

Hovedmålene er:

- Framkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Universell utforming

Nasjonale målsettinger for øvrig er:

- Øking i gods bør flyttes fra veg til sjø og bane
- Godt flyrutetilbud
- Sammenhengende sykkelvegnett
- Tilrettelegging for kollektivtilbud

Kirkenes sin strategiske betydning – nasjonale interesser

- Kirkeneserklæringene 1993 og 2013: Bedre transportnettverk i Barentsregionen, spesielt øst-vest
- «Byggesteiner i nord» 2009
 - Næringsutvikling
 - Samferdsel, farleder og havner
- Nordområdemeldingen 2011

- Utviklingstrekk
- Utmeisling av prioritering

Interessenter i KVVU-arbeidet – hvilke behov har de?

Verkstedet i 2010 og utfordringsnotatet fra 2014 har definert følgende interessenter og deres behov:

Interessentgruppe	Behov
Næringsliv	Behov for arealer til ny industri Økt sjøretta industriarealer Rasjonelle akser mellom havn, lufthavn og store næringsområder
Reiselivsnæring	Flyplass – hva slags behov: Flystørrelse eller hyppighet? Hurtigbåt, hvor? Hund – og scootertransport ut av Kirkenes
Arbeidsreisende	Ivaretagelse av pendling til Kirkenes og/eller Bjørnevatn
Beboere i sentrum	Tungtrafikk ut av sentrum Mindre støy og støv i sentrum Trygghet for gående og syklende. Trygg skoleveg. Bedre tilgjengelighet for kollektivtransport Bedre estetisk kvalitet på vegger i sentrum. Skape bolyst
Sør-Varanger kommune	Nye næringsarealer Nye sjøretta næringsarealer Vegaksen øst-vest Knytte Tømmerneset til Kirkenes sentrum Vegaksen nord-sør på Kirkeneshalvøya. Sentrumsutvikling. Levende sentrum.
Finnmark fylkeskommune	Behov for helhetlig løsning veg til havn, næringsarealer, boligområde og flyplass. Behov for utbedring av flaskehals
Alle	Trinnvis utbygging av vegsystem etter økende behov

De foreløpig prosjektutløsende behov kan vi definere slik:

- Flytte industri ut av sentrum
- Nye industriarealer utenfor sentrum
- Nye sjøretta industriarealer
- Kirkenes havn ligger langs «Den nordlige maritime korridor».

Gruppearbeid: Kvalitetssikring og oppdatering av behovsvurderingen

SKRIV NED HVA DU OPPFATTER SOM FRAMTIDIG BEHOV RELATERT TIL INFRASTRUKTUR FOR Å IMØTEKOMME DE MULIGHETENE SOM LIGGER HER

Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- Må se behovet både kortsiktig og langsiktig: Det som skal skje i framtida og hvordan vi tilpasser oss til dette, men også hvordan vi får til løsninger innenfor de neste fem årene for dagens aktivitet.
- Moderne gang- og sykkelveger og en miljøvennlig by å bo i.
- Moderne lufthavn mht. gods- og passasjerkapasitet
- God vegstandard, optimale vegløsninger med delvis offentlig finansiering
- Behov for moderne havnestruktur der man ikke blander persontrafikk og industritrafikk.
- Behov for energiforsyning, vann og avløp og IKT, særlig til Tømmernes
- Dimensjonerende forhold: Hvor mye, hvor mange og når?
- Nå er det fire prosjekter: Kan vi snakke om samordning?
- Norterminal ønsker å starte i 2018, kan ikke vente på NTP
- Kollektivterminal, samordning av kollektivtransporten
- Kompetent arbeidskraft, krever en god videregående skole
- Økt areal og økt kapasitet på havnesida
- Enklere grensepassering – gir økt turisme og handel
- Lufthavn: Behov for større fly, ikke bruke Tromsø som nav.
- For større godstrafikk: Jernbane

Gruppearbeid: Alternativer

HVILKE INFRASTRUKTURILTAK KAN LEGGE TIL RETTE FOR DEN UTVIKLING SOM KIRKENESSAMFUNNET ØNSKER (2 TRINN)

- GJENNOM BEDRE UTNYTTELSE ELLER MINDRE UTBYGGINGER AV EKSISTERENDE INFRASTRUKTUR
- GJENNOM BYGGING AV NY INFRASTRUKTUR

HVILKE TILTAK BØR REALISERES PÅ KORT SIKT

Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- Veldig kort sikt:
 - o Hurtigruta til sentrum. Gir mulighet for etableringer på hurtigrutekaia.
 - o Rundkjøring ved Førstevann
 - o Tunnel mellom KILA og Kirkenes sentrum (nordlige atkomst)
 - o
- Kort sikt:
 - o Veg via KILA til Leirpollen. Mulighet for videre forbindelse til Gamnes, og «rundkjøring» rundt Tømmerneset og Ellenhamn.
 - o Veg til der det skal bygges ut industriarealer

- Kollektivløsning for alle busser
- Opprusting av E6
- Utbedring av verksbakken for å få bort tungtrafikk fra Solheimslia
- Veg for å realisere Norterminal og Ellenhamn. «Rundkjøring» rundt Tømmerneset.
- Ny grensestasjon Storskog
- Gang- og sykkelvegnett
- Lengre sikt:
 - Bru til Jakobsnes
 - Utvidelse av rullebane, fjerne fjell
 - Ny bru over Strømmen, veg ned til KILA
 - Felles kollektivløsning i sentrum for alle busser
 - Mellomriksveg
 - Jernbane fra Finland via Neiden
 - Jernbane fra Russland mot Jakobsnes
 - Veg langs vestsiden av Langfjorden
 - Helikopterbase

Besvarelsene førte til en diskusjon rundt vedtaket om plassering av stamnetterminal. Forslag som vakte diskusjon var: 1) «Diskusjonen om stamnetterminal må opp igjen. Staten bygger ikke veg til et sted hvor det ikke finnes brukere». 2) «Hvorfor kan ikke Pulkneset-etableringen skje i Leirpollen?»

Kystverket poengterte at begrepet *stamnetthavn* gjelder Kirkenes havn som sådan. Begrepet *stamnetterminal* gjelder den fysiske plasseringen, dvs. dagens hurtigrutekai, og ev. Leirpollen som kommunestyret har foreslått.

Torbjørn Naimak understreket at hvis man ønsker at Statens vegvesen skal være med, så må man etablere et innhold i Leirpollen.

Innledning ved Anne Figenschou: Trafikk og bolyst

Fokus på innledningen gjelder de som bruker lysløypa og gang- og sykkelvegen og de aktiviteter som er i vårt nærområde. Det er mange slike muligheter, både sommer og vinter. Anne bor i Toppeneveien, nær E6.

For å komme dit må man krysse E6. Det gir noen utfordringer for alle som kommer fra byen og skal til Førstevannslia:

- Mange nestenulykker pga høy hastighet
- Tungtrafikken virker skremmende, særlig på barn

Det frister ikke å sende barna alene til lysløypa. Når det er *utrygt* er det *utilgjengelig*. Det gir *ikke* bolyst.

Hva med gangbrua som er planlagt? I påvente av at den bygges må det vurderes andre tiltak: Opphøyde gangfelt, 30-sone, fotobokser, speil.

Gruppearbeid trafikk og bolyst – sentrum

ET KORT TILBAKEBLIKK PÅ ARBEIDET TIDLIGERE PÅ DAGEN PÅ TEMAENE «KARAKTERISTISKE TREKK» OG «BEHOV»

Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- Sykkelby, gang- og sykkelveg til Prestøya, Kirkenes skole
- Tungtrafikken flyttes ut av sentrum til de nye industriområdene
- Kollektivknutepunkt, samkjøring av kollektivtrafikken
- Riksantikvaren sitt prosjekt veger og gater kan gjøre at mulighetene blir dårligere
- Gang- og sykkelveg fra hurtigruta til sentrum, ev. flytte hurtigruta til sentrum
- Gruseksporten fra Bjørnevatn ut av sentrum
- Gruvedriften i sentrum har egne logistikkutfordringer
- Moderne bussterminal
- Gangbru ved Førstevann
- Helhetlig havnepromenade
- Fartsdumper i Solheimslia
- Få bort ukultur med parkering på fortau
- Gjøre grøntområdene i sentrum mer attraktive

HVA MÅ GJØRES FOR Å FORBEDRE BYMILJØET?

Oppsummering av gruppearbeidet på flipover, samt diskusjoner i plenum:

- Nå går transporten inn i bykjerna gjennom ett punkt. Bør heller ledes rundt og dit de skal.
- Rundkjøring Førstevann – den vil få ned farta
- Unngå å rute all trafikken gjennom byen. Målene er handelssentrum, skolen og arbeidsplasser. Én innfart ned mot området
- Ikke godt nok regulert for syklende fra Førstevann og ned. Må tilrettelegges for jobb- og skolesyklende.
- Fortetting av sentrum; næring og boliger. Folk må være til stede i sentrum; må legge til rette for dette.
- 30-sone i hele byområdet
- Parkering slik at gatene kan brøytes om vinteren.
- Bussterminal. Kanskje bussene er for store. Hyppigere avganger framfor store busser. Ring/nettbuss i sentrum.
- Uoversiktlige kryss – trær som hindrer sikt
- På lang sikt: Hvis industri flytter ut kan en del av sjøfronten utvikles til boliger.
- Rundkjøring og overgang ved Førstevann
- Planfri kryssing av Tangen bru
- Verksbakken blir veg for tungtrafikken – rundkjøring i sentrum
- Utvidelse av gågata – gjøre det historiske sentrum mer attraktivt å bevege seg og handle i.
- Trafikkterminal ved Sjømannsklubben – ved (ny) hurtigrute kai
- Trenger folk i sentrum, det får vi bl.a. med prosjektet Rådhusplassen 1.

- Strandpromenade, gang- og sykkelveg fra Spareland til skolen.
- Store arealer blir tilgjengelig på Prestøya når sykehuset flytter.

Avslutning – Unni Gifstad

Statens vegvesen ønsker at KVU skal bli et håndfast nordområdedokument for realisering av konkrete tiltak.

Vi må være klar på hva som er spesielt i Kirkenes geopolitisk.

Det må holdes på overordnet nivå og strategisk.

Men investeringer kan gjøres før.

Det er viktig at det vi gjør nå blir et robust beslutningsgrunnlag for regjeringen.

Vi har fått mange innspill:

- Framtidens Kirkenes i internasjonalt perspektiv
- Sjørettede arealer foran og bak
- Skille næring /industri og boliger
- Forsvaret
- Turisme

Vi må se på løsninger både på kort og lang sikt. Realisering av tiltakene må skje i faser.

Viktige innspill i dag har bl.a. vært:

- E6 ut av sentrum
- trygge vegløsninger
- strandpromenade

Når det gjelder framdriftsplanen er det viktig at vi får levert slik at dette kan være en del av prosessen til ny NTP.

Det er fremdeles tid til å komme med andre gode ideer eller kommentarer: Vi må ha det skriftlig innen 6 uker.

I de nærmeste månedene vil det bli møtevirksomhet både i prosjektgruppa, politisk gruppe og referansegruppa.

Takk for innspill og vel hjem!

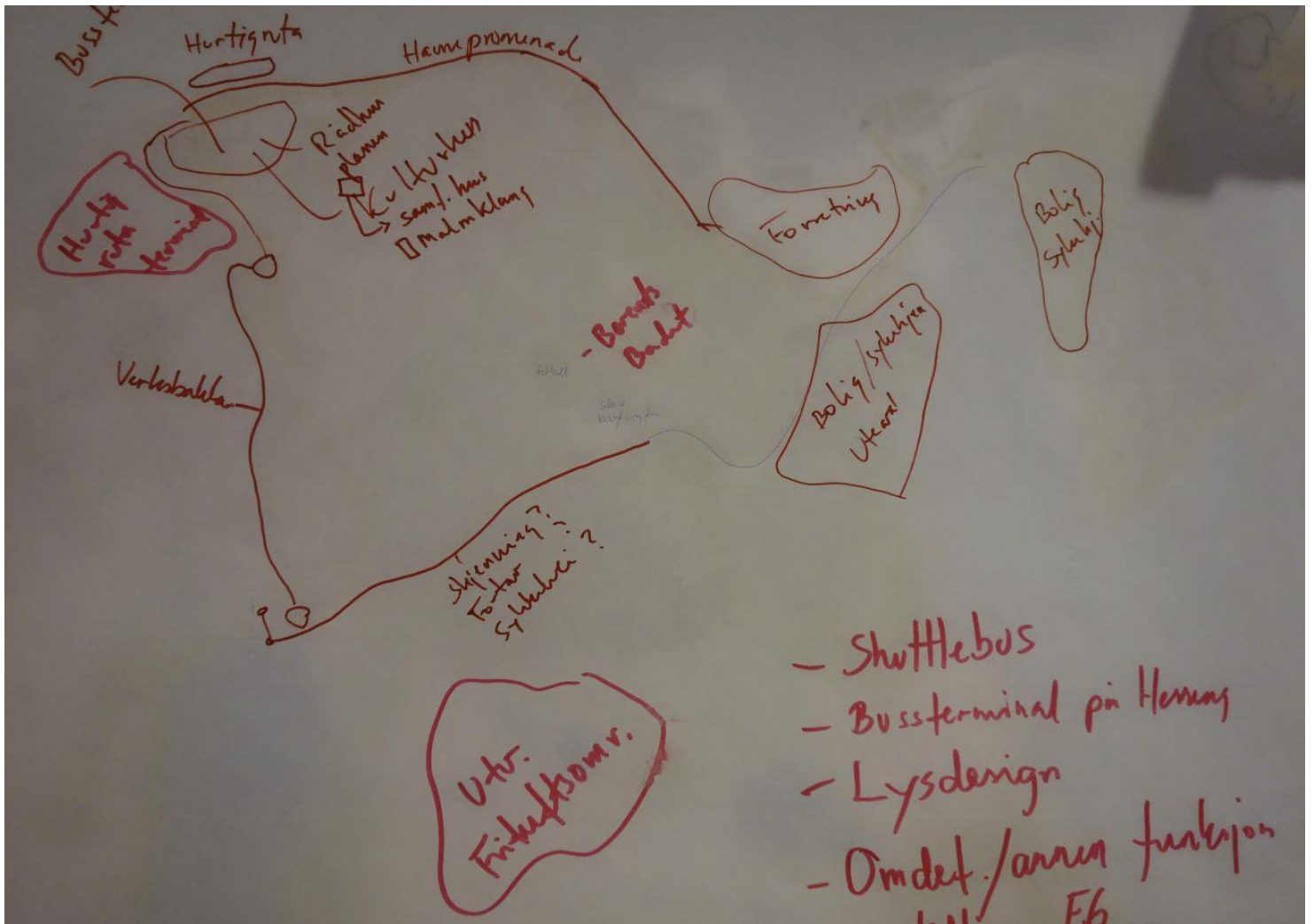
<http://www.vegvesen.no/Europaveg/Kirkenes>

Statens vegvesen Region nord: Postboks 1403, 8002 Bodø

E-post: firmapost-nord@vegvesen.no

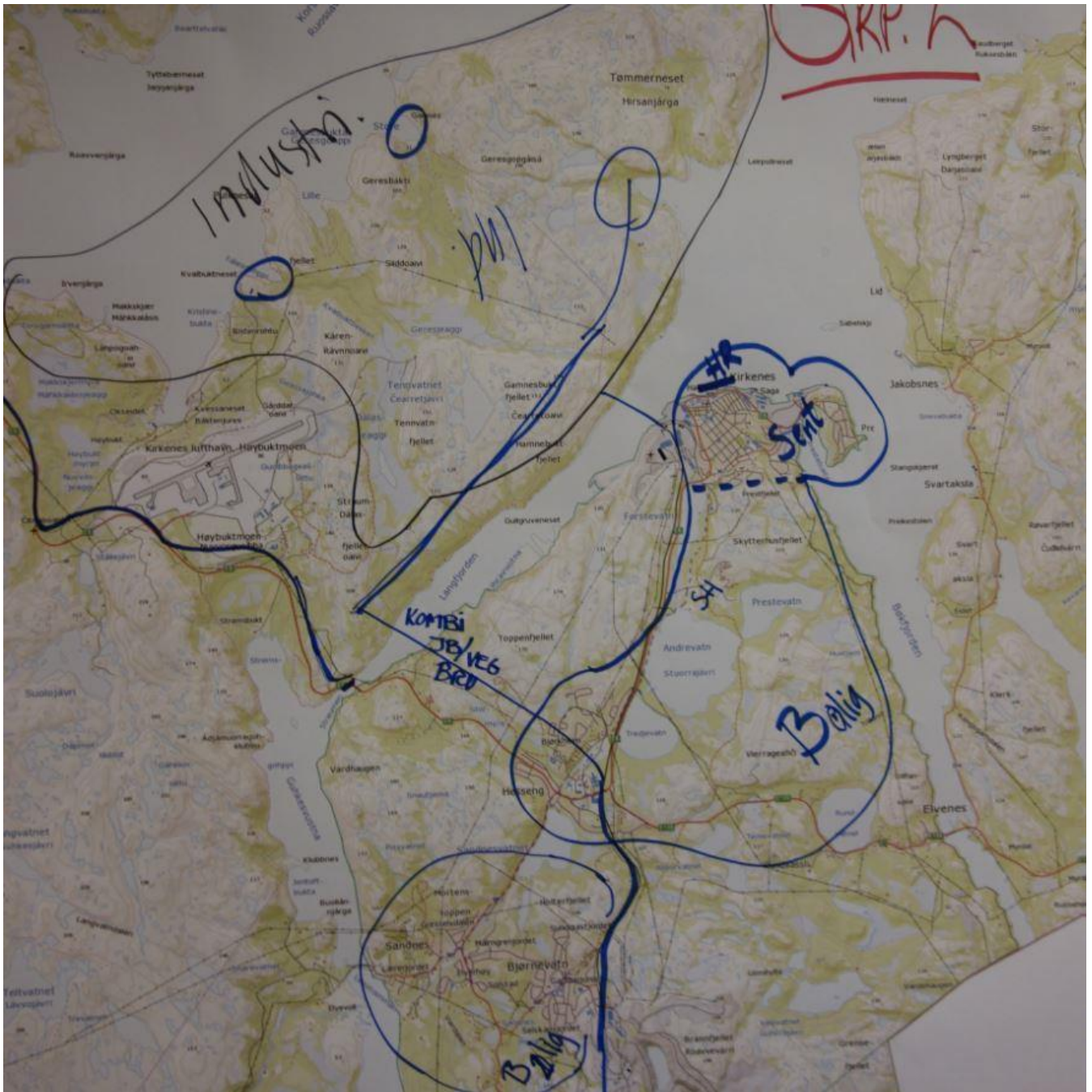
Gruppearbeider - forslag til transportløsninger

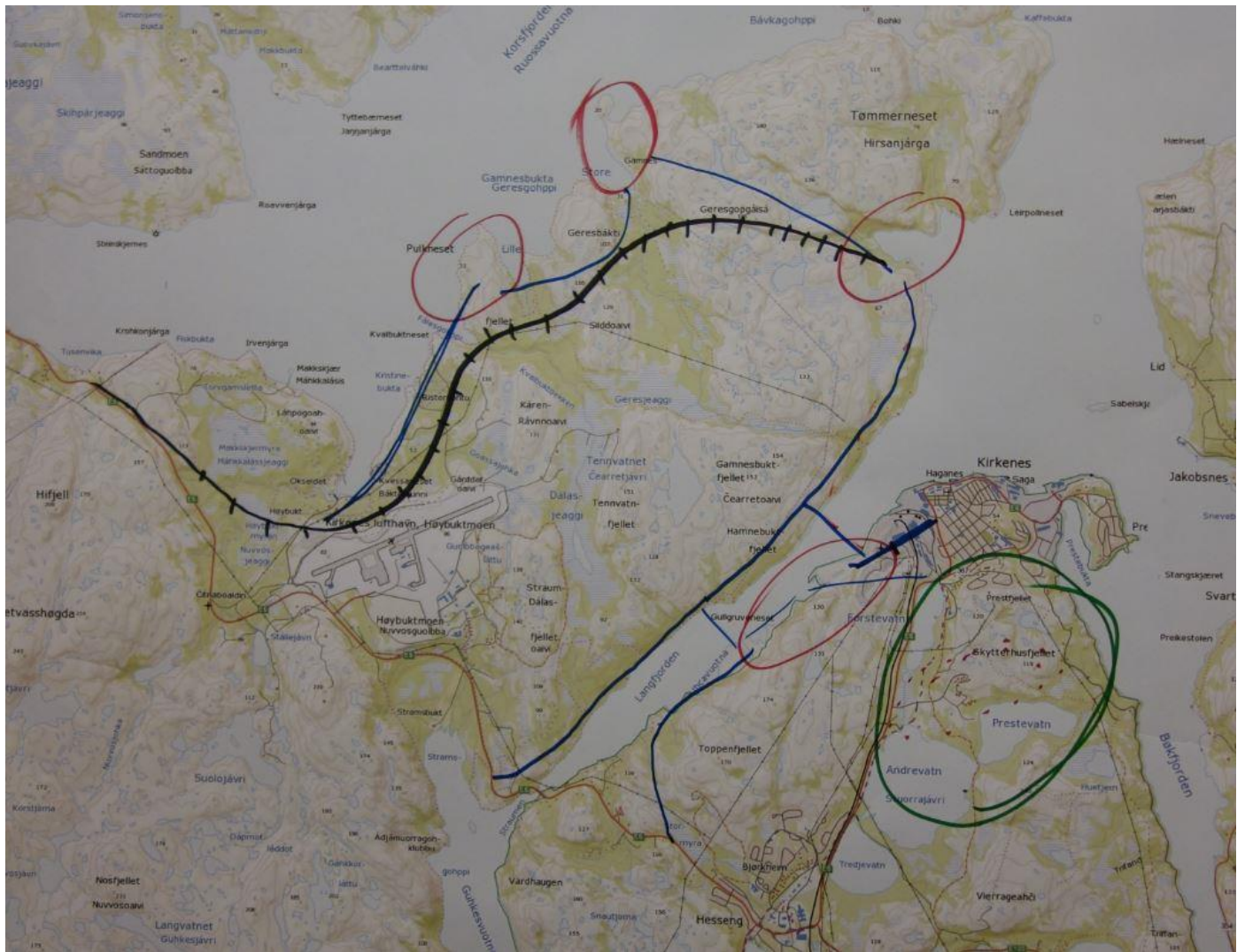




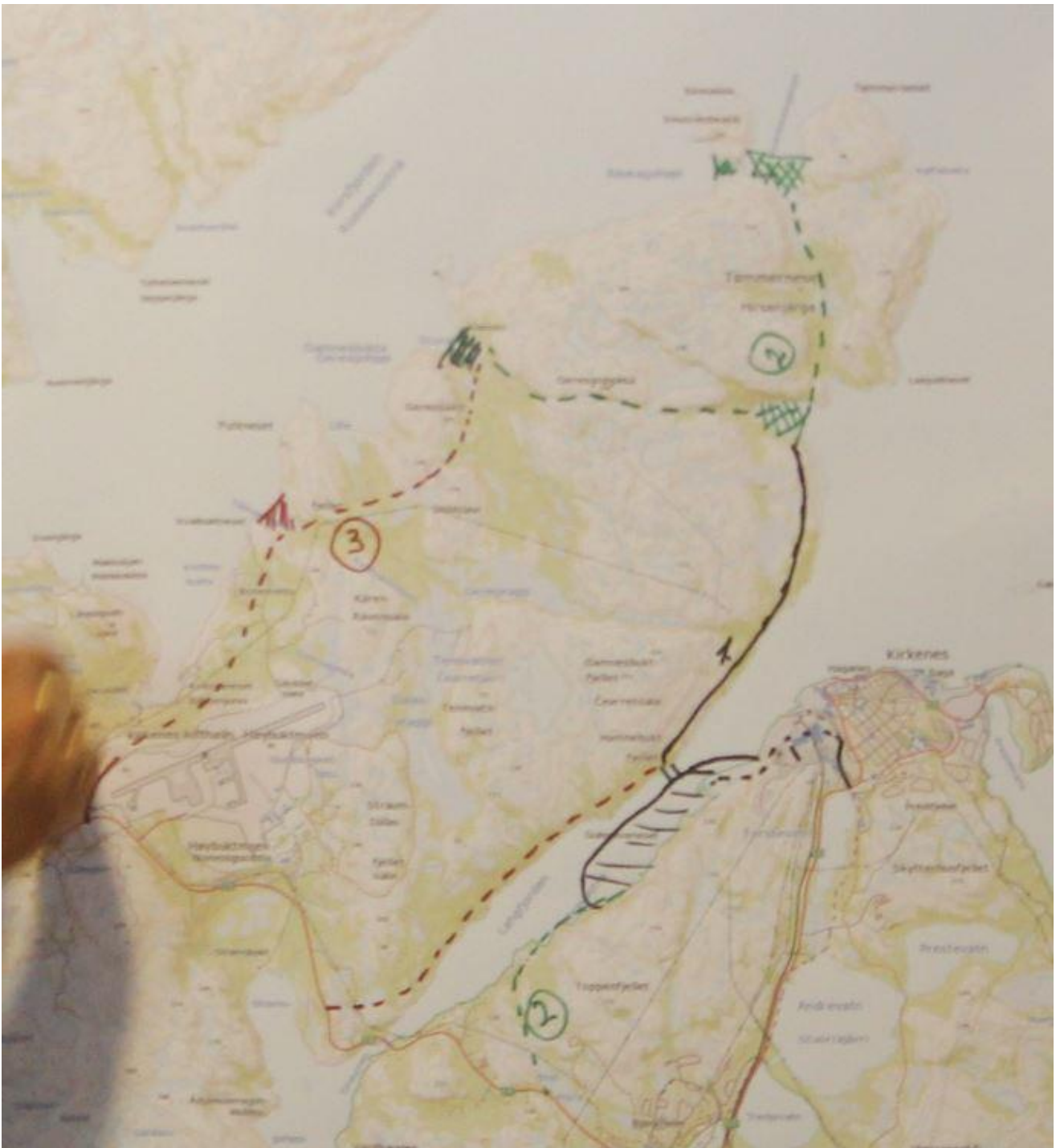
- Shuttlebus
- Bussterminal på Hennings
- Lysdesign
- Omdet./annen funksjon

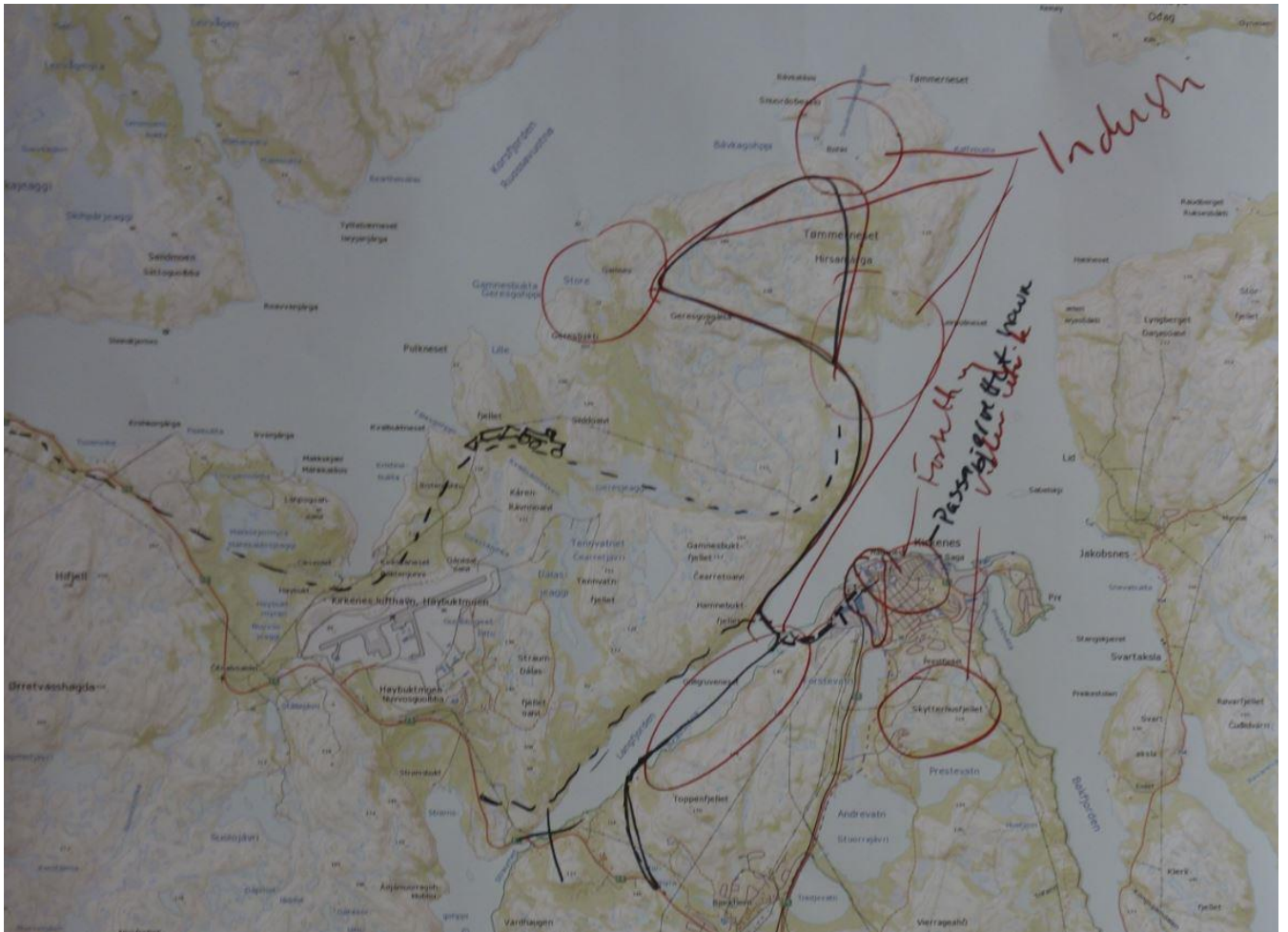




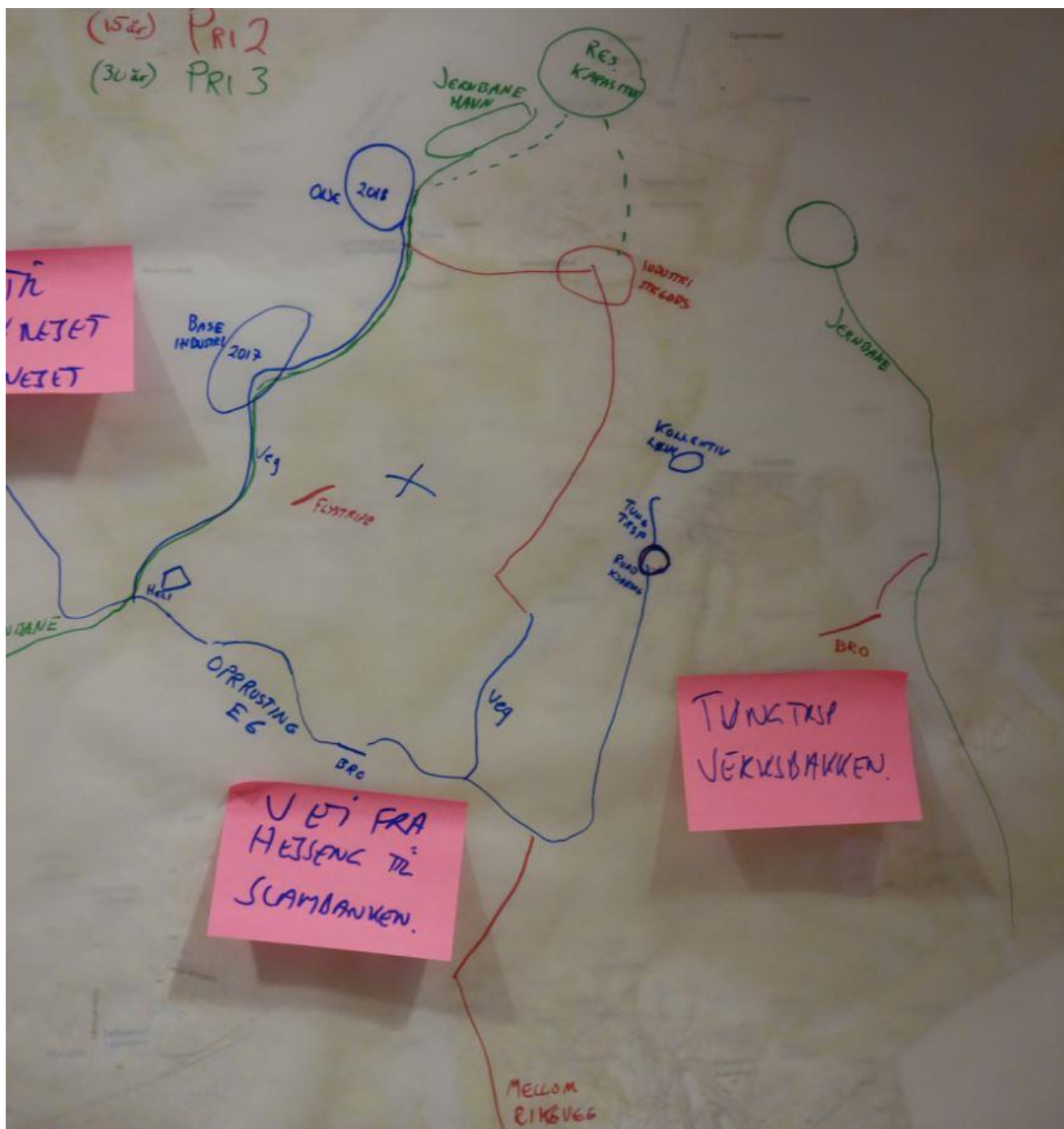












Barents Region 20 Years of Successful Cross-border Cooperation



1993 - 2013

The Norwegian Barents Secretariat Fremtidens vekstpotensial for Kirkenesregionen

Claus Bergersen - September 2014

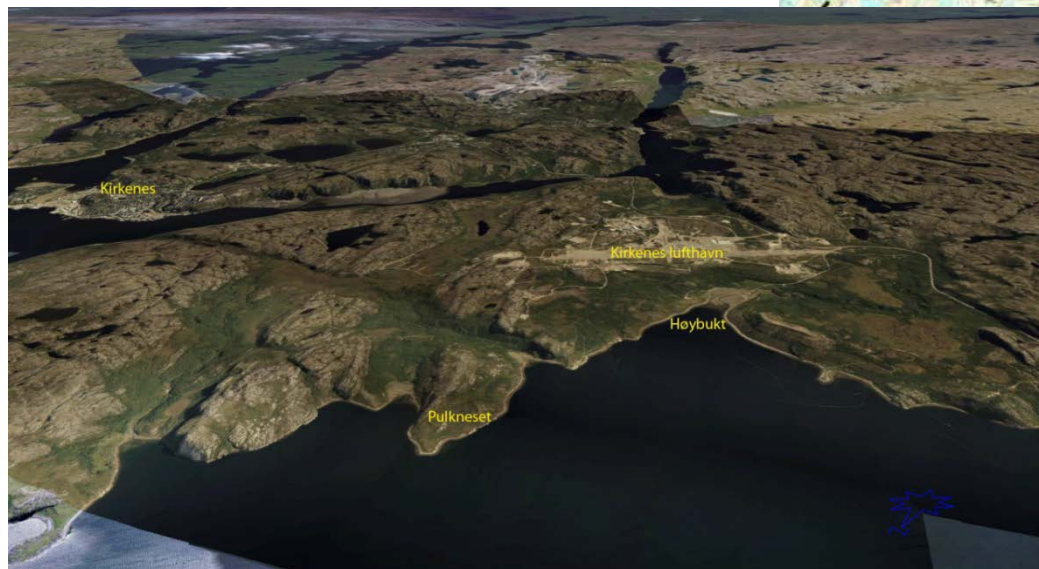


Kjerneområde.

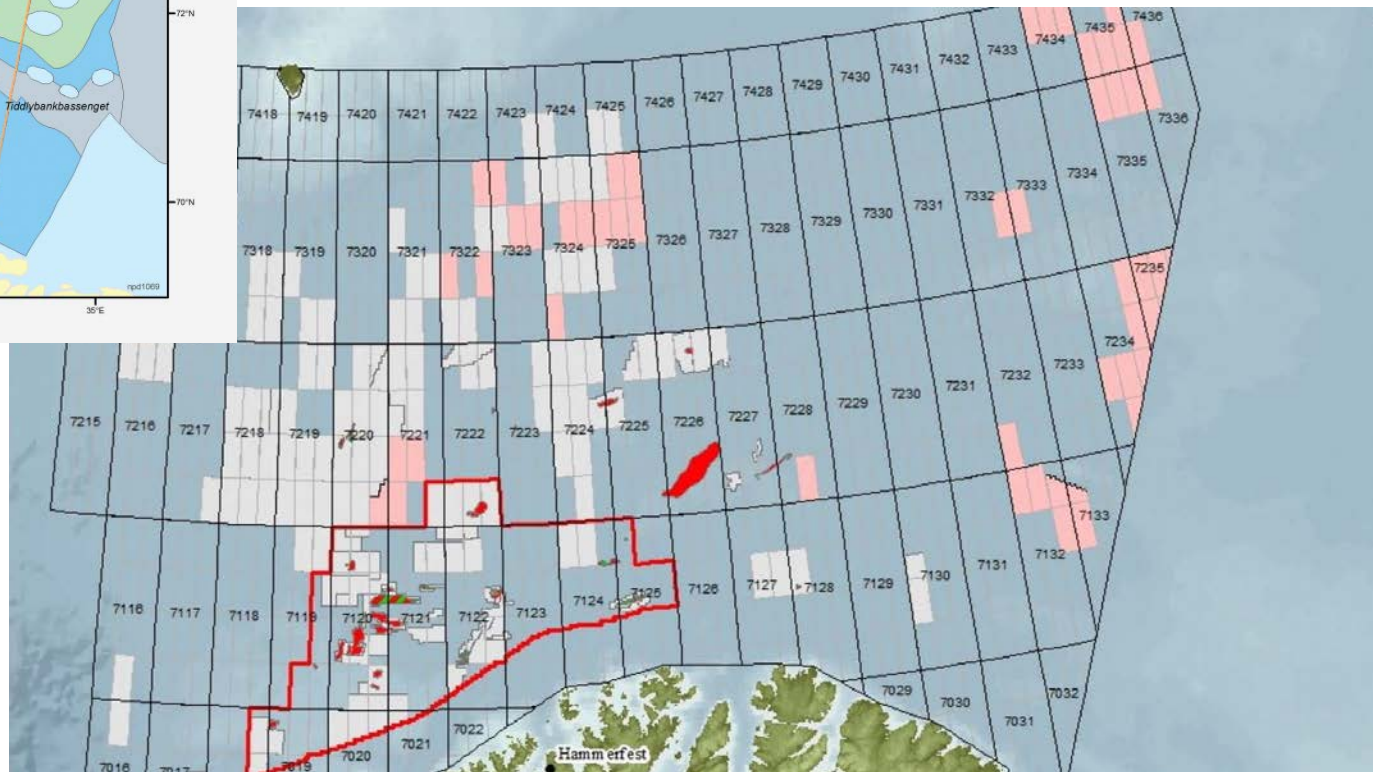
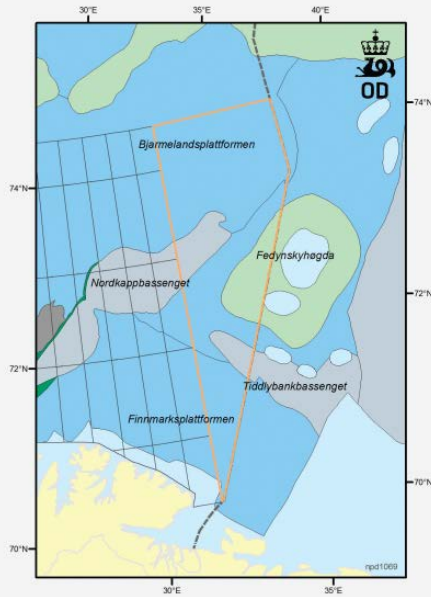
Framtidig havne- og industriutbygging på: KILA (Slambanken), Leirpollen, Gamneset, og Pulkneset.

Vekstområder:

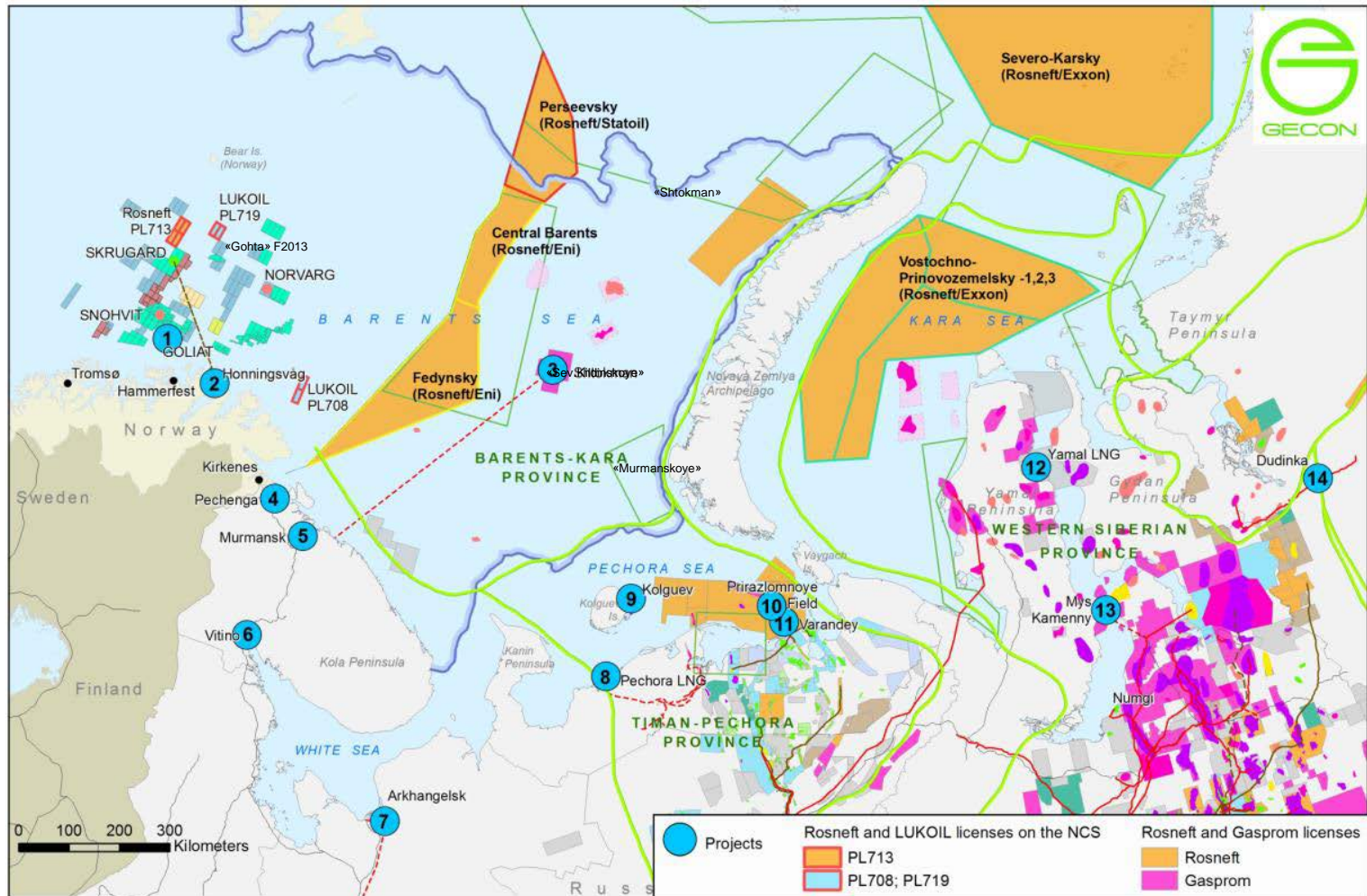
Skipsservice og supply
Avgangsmasse, pukk og betonginnslag
Transport og logistikk
Fiskeri
Turisme og miljø
Tekn. Personell, helse



Skipsservice



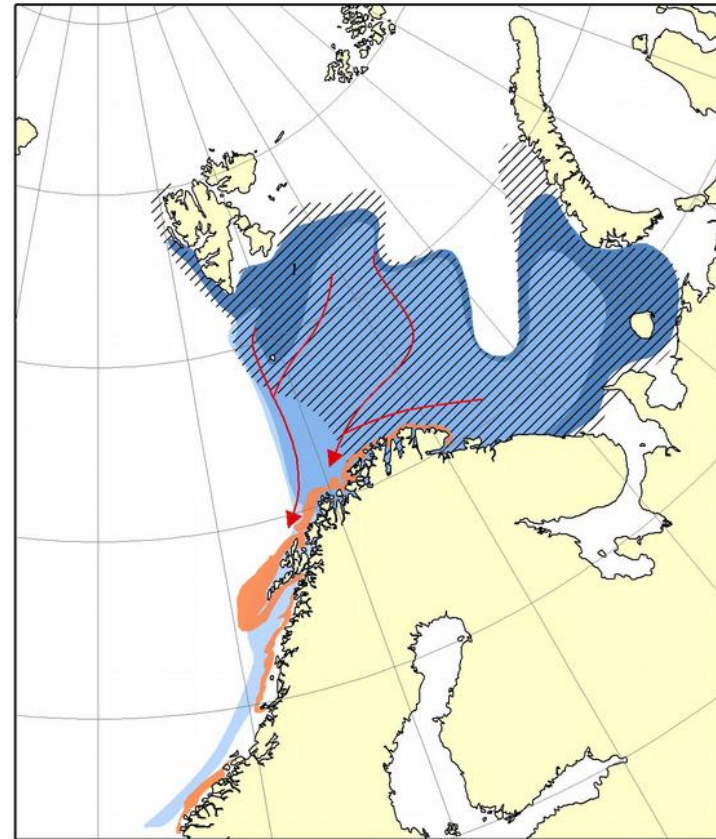
Pukk, skipsservice og transport



Fiskeri

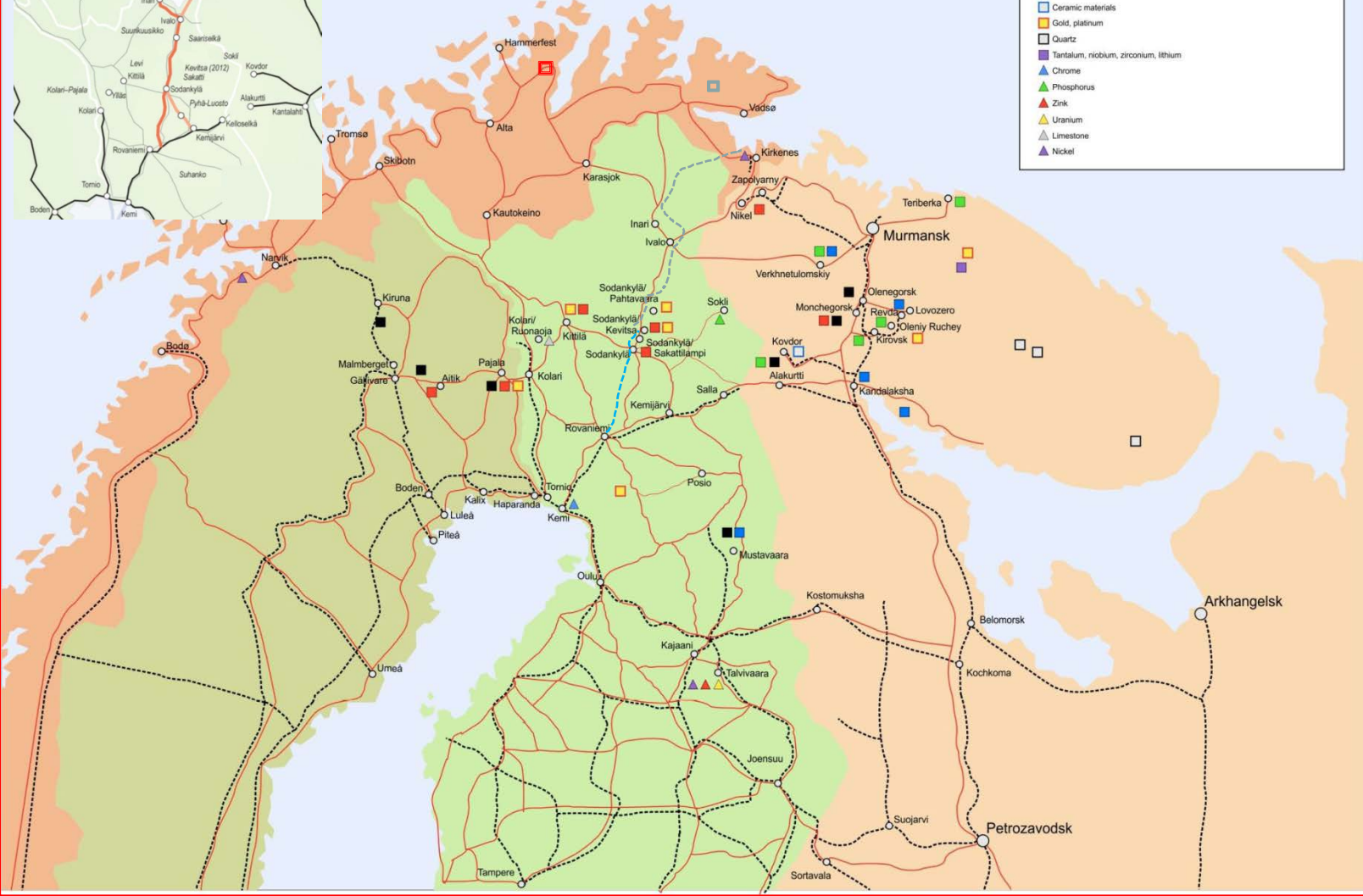
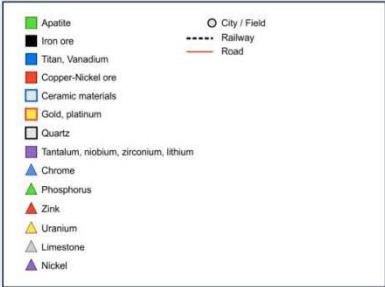
Kvote for Barentshavet mellom Nor, Rus og tredjeland

(i tonn)	2013	2014	2015
Torsk	1.021.000	993.000	894.000*
Lodde	320.000	15.000	
Hyse	200.000	178.000	178.500*
Sei	140.425	119.000	122.000*



- Overvintringsområde (4 år+)
- Ungfisk (1-3 år)
- Beiteområde (4 år+)
- Gytevandring
- Gyteområde

Transport og Log.

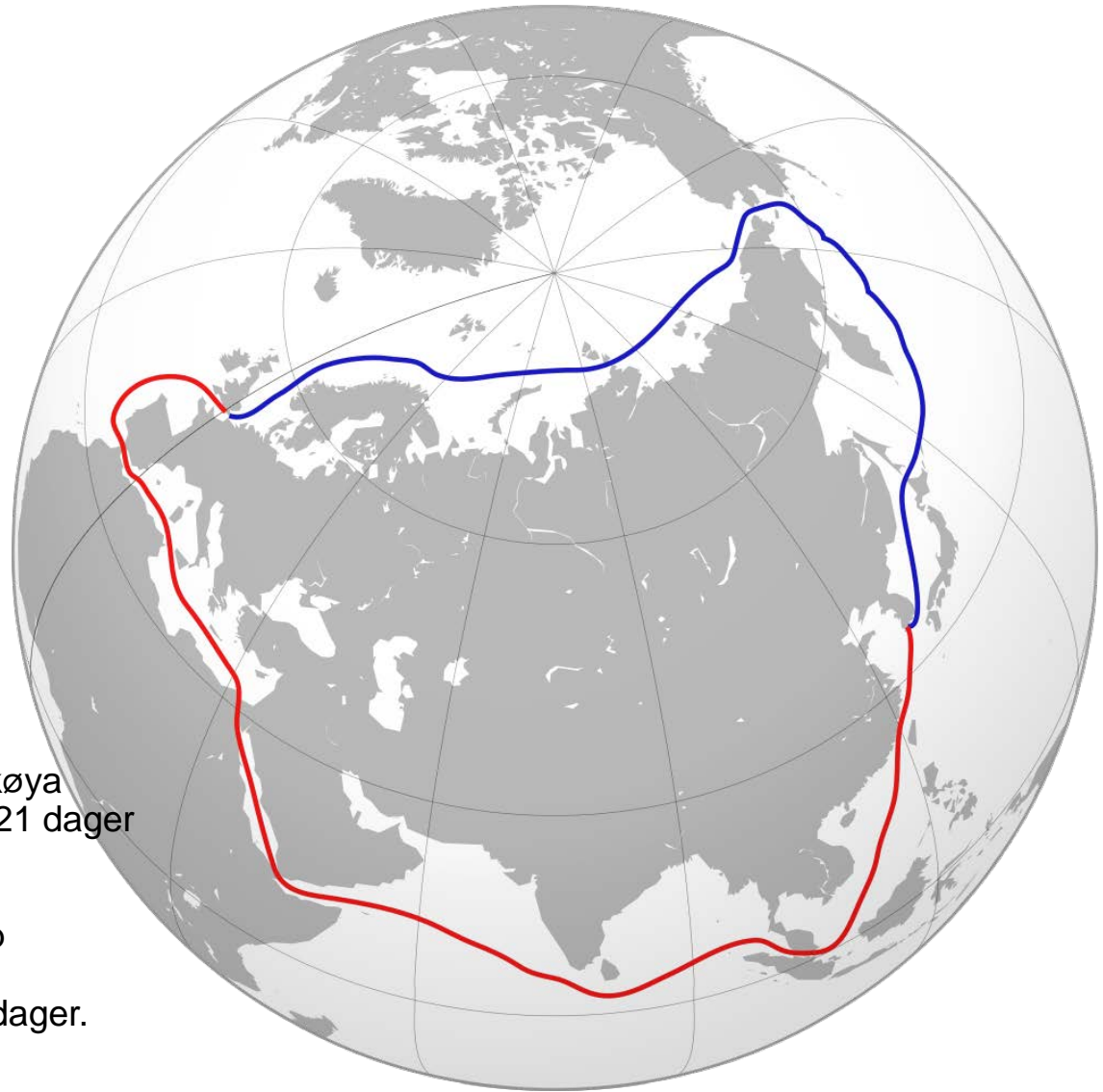


Den Nordlige Sjørute NSR

- Åpen fra juli til november.
- 8-21 dager kortere seilingstid.
- Kostnadsreduksjon 30-40%

Transitt

- 2010- 4 seilinger, 111.000 t
 - 2011- 34 seilinger, 821.000 t
 - 2012- 46 seilinger, 1,26 mill. t
(Suez 17.225 skip 2012)
 - 2013- 71 seilinger, 1,35mill.t
(36 CØ, 17CV, 5 TØ, 17 TV)
 - 2014- 1 seiling
-
- 2012 : Første LNG tanker fra Melkøya til Yokohama gjennom NSR. Gangtid 21 dager (42 dager Suez)
-
- August 2013: Første containerskip gjennom NSR.
Kina – Rotterdam. Besparelse på 13 dager.



Turisme og miljø



Takk for oppmerksomheten



Claus Bergersen

claus@barents.no



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Finnmark

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen