

Samlet innspill fra innbyggerne langs Torridalsveien til Kristiansand kommunes trafikksikkerhetsplan 2027-2031.

Innspillet er utarbeidet i fellesskap av velforeningene for Haus og Glattetre, Hagen, Skaugo, Østre Otra, Saga (Vennesla kommune), Nedre Lund, Strandbakken, Sødal Terrasse, Kokleheia og Gimlevang, samt Kokleheia Amfi, Smiedalen terrasse borettslag, innbyggerne på Skråstad og Torridal bydelsråd.

Velforeningenes innspill til trafikksikkerhetsplan 2027- 2031:

Velforeninger, borettslag og organisasjoner langs Torridalsveien, som dekker hele strekningen og samlet representerer ca. 3000¹ husstander, gir herved felles innspill til trafikksikkerhetsplanen for Kristiansand i perioden 2027- 2031.

Innspill

For bedre å sikre myke trafikanter langs Torridalsveien, fremmer vi følgende prioriterte liste over tiltak:

- 1. fartsgrense 40 km/t i tettbygd strøk²**
- 2. fartsgrense 60 km/t utenfor tettbygd strøk**
- 3. 30 km/t fartsgrense på strekningen Påskebjerg - Lund Torv**
- 4. følge opp redusert fart med fartsreduserende tiltak**
- 5. sammenhengende fortau/sykkelsti/bredere veiskulder**
- 6. bedre busstilbud med flere avganger til/fra Vennesla langs Torridalsveien**

Torridalsveien er ikke definert som en hovedfartsåre, men har allikevel ikke tiltak for å sikre myke trafikanter slik som Setesdalsveien, der det er atskilt sykkel- og gangvei, tilrettelagte overganger med trafikkøy, og nedsatt fart i avkjøring til sideveier. Vi som har gått sammen om felles innspill mener situasjonen på Torridalsveien krever en helhetlig tilnærming for å sikre folkehelse og god fremkommelighet for de nærmere 3000 husstandene langs hele veien.

Det felles innspillet springer ut fra samlet bekymring, misnøye og uro. Innbyggerne langs hele Torridalsveien har en hverdag mer eller mindre preget av farlig inn- og utkjørsel og livsfare for myke trafikanter. Bussforbindelse mangler på kvelden i ukedagene og lørdag, og fullstendig på søndager. Barn og unge blir dermed

¹ Bidragsyternes egne estimat, sammenregnet

² Statistisk sentralbyrås (SSB) offisielle definisjonen for tettbygde strøk: *En husansamling der det bor minst 200 personer og avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 m. [...] Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen.* Vi som sender innspillet definerer tettbygd strøk som å omfatte områdene på veistrekningen med bebyggelse, fra Lund Torv til Saga.

avhengige av foreldrekjøring fordi det å sykle eller gå til fritidsaktiviteter, kvelds-/helgejobb eller sosiale sammenkomster betyr å sette livet på spill. Vi vet at manglende aktivitetsnivå i denne aldersgruppen er en bekymringsfaktor i samfunnet, og at det å kunne sykle og gå til fritidsaktiviteter gir mestringsfølelse og helsegevinst.

Torridalsveien utgjør i dag en barriere mot Otra som setter begrensninger for bruk av elva til bading, fiske og båtliv. Det er vanskelig å krysse veien og det finnes knapt gang-/sykkelfelt eller veiskulder for å nå de få krysningspunkt som finnes. Det er et stort paradoks at kommune, fylkeskommune og stat har brukt millioner på å rense Otra, og lykkes godt, uten at elven reelt har blitt gjort tilgjengelig for innbyggere som bor langs elven, men på andre siden av veien.

Det er totalt registrert 90 ulykker på strekningen³, men det er en utbredt oppfatning blant innbyggerne at denne statistikken er for lav siden mange mindre ulykker ikke blir registrert. De som kjører på Torridalsveien, kjører ofte for fort – senest 3. desember ble en bil stoppet som kjørte 183 km/t i 80-sone mellom Sødal og Hagen⁴.

Trafikksikkerhet fordrer vanligvis dyre og omfattende tiltak, men det finnes en rimelig løsning: nedsatt fart. Fartsgrensene varierer i dag mellom 40, 50, 60, 70 og 80 km/t⁵. Vi som bor langs veien, ønsker nedsatt fart med konsekvente fartsgrenser - 40 km/t i tettbygget strøk og 60 km/t utenfor, samt 30 km/t på strekningen fra Påskebjerg til Rundingen/Lund Torv. Se vedlagte kart for oversikt over hvilke fartsgrenser, krysningspunkt og fartsreducerende tiltak velforeningene spiller inn⁶. Forutsigbare fartsgrenser er enklere å overholde for sjåfører enn dagens lappeteppe. Det gjør utkjøring av busslomme enklere for buss, siden biler i følge loven må vike for buss i 60-sone og lavere. Lavere fart gir også bedre mulighet for å stoppe ved steinsprang, som er en reell utfordring langs deler av strekningen.

Områdene nærmere sentrum har svært høy andel myke trafikanter som daglig krysser Torridalsveien på vei til og fra sentrum over Lundsbroene. Her ferdes mange skoleelever, pendlere og barn til fots og på sykkel, og området er knutepunkt for kollektivtrafikk. En 30-sone her vil være i tråd med nylig innført 30-sone i hele Kvadraturen, og bidra til mer helhetlig og trafikksikker tilnærming i overgangssonene inn mot sentrum. Dette er i tråd med ny forskning som viser entydig at 30-sone i byer og tettbygde strøk bidrar til redusert hastighet og vesentlige reduksjoner i antall trafikkulykker⁷. Statens Vegvesen ser nå ut til å komme med nye føringer for kommunale og fylkeskommunale veieiere⁸. Vi mener lavere fart på hele

³ Vedlegg 1 Trafikkulykker på Torridalsveien

⁴ Vedlegg 2 Torridalsveien kontroller per 3.12.25

⁵ Vedlegg 3 Torridalsveien 2025 fartsgrenser

⁶ Vedlegg 4 Saga til Påskebjerg, Vedlegg 5 Påskebjerg til Gimleveien og Vedlegg 6 Gimleveien til Lund Torv

⁷ [Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling: Prosesser, diskusjoner, gjennomføring og resultater - Transportøkonomisk institutt](#)

⁸ <https://www.nettavisen.no/nyheter/tar-grep-vil-senke-fartsgrensene-fra-50-til-30/s/5-95-2701888>

Torridalsveien er et svært viktig og målrettet tiltak uten store kostnader for veieier, som forhindrer ulykker og legger til rette for trygg, aktiv transport.

Vi ber om fartsreducerende tiltak og trygge forhold for gående og syklende - helst med egne areal for myke trafikanter - samt bedre bussforbindelse. Trygge overganger er særlig viktig på skolevei og ved busstopp. Trafikksikkerhet fordrer sammenhengende strekninger med g/s vei og - der dette ikke er fysisk mulig - bred nok veiskulder til at myke trafikanter kan bevege seg trygt. Enkelte av tiltakene vi ønsker – g/s vei, utbedring, bussavganger og overganger – koster penger, mens lavere fart er lavkostnad for veieier.

Nedsatt fart kombinert med tilrettelegging for myke trafikanter langs hele strekningen kan føre til redusert trafikkmengde, og samtidig kan samvirke mellom lavere fart og lavere trafikk gi mulighet for smalere vegbredde og slik frigjøre veiareal som i dag brukes til biltrafikk. Det blir vann - vann, ved at dette kan inngå i fremtidig areal for bruk for myke trafikanter.

Torridalsveien slik den fremstår i dag gir dessverre redusert livskvalitet og folkehelse for myke trafikanter. Vår visjon er at veien – med god infrastruktur for syklister og gående – kan bli en attraktiv begynnelse på turen til Setesdal og indre Agder. I stedet for å tvinge frem foreldrekjøring og passivitet hos befolkningen, kan det bli selve *folkehelseveien* i regionen - en naturlig trasé for miljø- og menneskevennlig transport.

Velforeningenes samlede innspill er i tråd med mål i Kristiansands kommuneplan om at kommunen skal være *attraktiv og miljøvennlig*, med *vekt på mobilitet til fots, på sykkel og med kollektivtransport*. Innspillet bidrar aktivt til vedtatt målsetting, som er å *øke livskvaliteten for alle som bor og jobber i kommunen*.

Innspillet er også i samsvar med Agder fylkeskommunes delmål 4.1 i Regionplan Agder 2030: *Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn*.

På vegne av velforeninger, borettslag og organisasjoner langs Torridalsveien.

Kristiansand, 11.12.25

Vedlegg:

1. Vedlegg 1 Trafikkulykker på Torridalsveien
2. Vedlegg 2 Torridalsveien kontroller per 3.12.25
3. Vedlegg 3 Torridalsveien 2025 fartsgrenser
4. Vedlegg 4 Saga til Påskebjerg
5. Vedlegg 5 Påskebjerg til Gimleveien
6. Vedlegg 6 Gimleveien til Lund Torv