

Innspill fra Næringsalliansen i Agder til repforslag 8:22S

Næringsalliansen i Agder (NIA) består av næringsforeninger i hele fylket, og representerer 3500 bedrifter og over 45000 ansatte, primært i privat sektor. Næringsforeningen i Kristiansandsregionen er administrasjon for alliansen, og skriver denne uttalelsen på vegne av NIA.

Åpningen av ny E39 mellom Kristiansand og Mandal var en milepæl. Det meste av E39 mellom Kristiansand og Stavanger kalles med rette dødsveien, og med denne første strekningen på plass, kom en trafiksikker vei. Åpningen markerte også starten på å lage et større bo- og arbeidsmarked i Agder. Vi ser selskaper jakter arbeidskraft og bedre vei øker det geografiske området de kan ansette folk fra.

Hvorfor ny vei er viktig

Videre markerte åpningen en annen milepæl: En fremtidig fire felts E39 fra Kristiansand til Stavanger får reisetiden mellom byene ned til under to timer. Vi skriver milepæl, fordi denne traseen ble aldri virkelig prioritert før Nye veier ble etablert. Med denne veien knyttes to regioner med mye felles innen næringslivet sammen. I tillegg utfyller fylkene hverandre også i flere bransjer (blant annet tech og turisme). Potensialet i å føre byene tettere hverandre er derfor stort. Dette fikk E39-aksjonen som består av Næringsforeningene i Stavangerregionen, Lister og Kristiansandsregionen samt fylkeskommunene og kommunene langs traseen, [til å bestille en rapport fra Menon som viser potensialet i ny vei \(ekstern lenke\)](#). Menon konkluderer med at denne traseen er den mest samfunnsøkonomisk lønnsomme av alle som ligger inne i Nasjonal Transportplan. I alt sparer man 780.000 timer med godstransport pr år, og 3 millioner timer spart for privatpersoner.

Realiseringen av strekningen Kristiansand - Mandal er viktig for å øke trafiksikkerheten og for å knytte de to fylkene sammen. Den nye traseen Nye veier har valgt, er avgjørende for å bygge en ny, trafiksikker og rask vei som også kutter vesentlig ned på veiens lengde. Utover økt fart er dette vesentlig for at reisetiden kuttes mye mellom de to storbyene, og dermed den høye samfunnsøkonomiske nytten.

Hvorfor haster det?

Den gamle traseen mellom Kristiansand og Mandal er spesielt trafikkfarlig. Utover at det er en svingete, gammel vei, har den svært mye tungtransport. Store deler av dagens E39 mellom Kristiansand og Stavanger har en tungtransportandel på hele 20 prosent. Det passerer daglig et sted mellom 1200 til 1500 tunge kjøretøy forbi omtrent ethvert punkt på strekningen. Videre har gamleveien mellom Kristiansand og Mandal rasfarlige områder, særlig ved Trysfjorden der fjellet på et tidspunkt vil rase ut. Det er et politisk ansvar å få bort trafikken herfra.

Derfor var det å gå mot strømmen da prisene gikk opp.

Vår posisjon

Næringsalliansen ser derfor positivt på ulike måter å få ned bomsatsene på. Agder fylkeskommune er villige til å sin del av risikoen ved å forlenge nedbetalingstiden for den nye veien fra 15 til 25 år. Et bidrag slik forslagsstillerne går inn for, vil gi ytterligere reduksjon.

Hvis ikke det er flertall for å redusere gjelden og øke nedbetalingstiden (slik fylkeskommunen er villig til), foreslår vi en forsøksordning der prisen reduserer betraktelig i to år for å se hvordan det endrer reisemønstre og bruken av veien. Vi så med ny vei mellom Kristiansand og Grimstad at trafikkøkningen førte til at veien ble betalt ned på under ni år, mot de 15 man planla for. Her var bomprisene moderate.