

16.02.24

Høringssvar E18 Ytre ringvei fra Næringsforeningen i Kristiansandsregionen

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen (NiKR) er en medlemseid og partipolitisk nøytral organisasjon som aktivt jobber for å fremme næringslivets interesser. Næringsforeningen representerer ca. 1200 medlemsbedrifter i alle typer bransjer. NiKR skal være en motor for vekst og utvikling i regionen, og være en pådriver for at Sørlandet blir Norges mest attraktive bo- og næringsregion.

Ytre ringvei vil gå fra Varoddbrua i øst ved Vige til Grauthelleren i vest, for så kobles på E39 med firefelts mot Stavanger. At denne veistrekningen utbygges, er fundamentalt for utviklingen i regionen, men også for å knytte vest og øst sammen.

Fordeler med Ytre ringvei

Stort bedre samfunnsnytte av et og samme prosjekt er det vanskelig å få øye på. Derfor er også dette en av enkeltsakene som samler mest oppslutning i næringslivet. Prosjektet med ytre ringvei vil oppfylle tre ønsker på samme tid: det vil gi ny vei, utfylling av havneområde og utvide Mjåvann industriområde.

Ytre ringvei er en sentral brikke for å sikre en god, effektiv stamvei mellom Stavanger og Oslo. Forbindelsen mellom E39 retning vest og E18 østover for Kristiansand har manglet. Med Ytre ringvei kommer denne. Gartnerløkka har aldri vært planlagt og tenkt som en slik forbindelse, og Gartnerløkka er også dimensjonert for utbygging av ytre ringvei.

Veien har vært planlagt i lang tid og en forutsetning for å minske trafikale utfordringer i Kristiansand. Utbygging av Ytre ringvei vil dirigere mer av trafikken utenom bysenteret og vil derfor kunne bidra til å forbedre bylivet og øke attraktiviteten til Kristiansand. Ved at veien hovedsaklig legges i tunnel vil reisetid reduseres samtidig som det ikke ødelegger naturkvaliteter. Den samfunnsøkonomiske nytteverdien er blitt svært god etter at veien nå kan legges under Otra. Samtidig vil den bedre beredskapen i Kristiansand, da trafikken mellom øst og vest ikke er avhengig av en enkelt veitrase. Slik har man en alternativ vei ved lokale veiutfordringer.

Veien er viktig for næringslivet i regionen. Dette er en vei som vil ha stor påvirkning på trafikken i regionhovedstaden og området rundt. Kristiansand er, og skal være, en motor for utvikling i fylket. Samtidig er kjørerekningen viktig for næringstrafikk. Den fører svært mye tungtrafikk ut av sentrum av Kristiansand. Ved en flytting av kontainerhavna vil dette føre enda mer trafikk ut av sentrum. En forbedring av samferdsel og infrastruktur i Kristiansand er viktig for regionen.



Veien vil også bidra til annen samfunnsytte i regionen. Gjennom bruk av masse fra tunnelutbygging i Kongsgårdbukta vil dette bidra til utviklingen av Kristiansands havneområder, samt utvikling av et industriområde i vest. Det vil koble E18 rett på havneområdet som vil styrke havna og dens tilkobling på infrastrukturen.

En forutsetning under utbyggingen er at man starte i både Vige og på Grauthelleren samtidig. En vesentlig i anleggsarbeid, er flytting av masser. Ved at disse kan tas ut i begge ender, reduseres både byggetid og kostnader.

Mulighet for samfunnsutvikling

Vi bemerker diskusjonene angående bruk av steinmassene, og det er en tematikk vi ønsker å problematisere. Man kan vurdere massene som et problem, eller en mulighet.

Noe masse vil gå til havneutbygging og vei mot Varoddbrua, dette er masser som tas ut i øst. I vest må også en del masse tas ut, og per nå er planen at noe skal flyttes til Øygardsvatnet. Dette vannet ligger mellom E39 og industriområdet på Mjåvann.

Planen om å fylle deler av massen i Øygardsvatnet møter motstand og innsigelse fra NVE. De begrunner det med ulempe for allmenne interesser og verneverdiene i vassdraget. Med beliggenheten til vannet er det derimot begrenset allmenn aktivitet da området allerede ligger i et industriområde. Det er også interessant at NVE argumenterer med vernebestemmelser for Søgneelva, når Øygardsvatnet ikke renner ut i den nevnte elva. Det er dermed ingen vernebestemmelser som bør skape konflikt. Vi frykter at innsigelser som dette vil dra ut prosessene for utbygging av veien, og ber partene raskt kommer til en enighet.

Vi snakker her om en utvidelse av et næringsområde med 2000 ansatte. Området ligger tett på ny vei som er ferdig og kystlinja vil gå forbi her. NVE sier det er mangel på allmenne interesser. Vi spør motsatt: hvor er det av enda større allmenn interesse å tillate et næringsområde?

Vi skal i økende grad leve av landbasert industri og næringer. Samtidig er det knapphet på næringsarealer, særlig med nær tilgang til havn, stamvei og som har tilstrekkelig kraft. Mjåvann har alle tre, og en utvidelse av dette området knytter seg opp til eksisterende næring som er der (p.t. ca 2000 ansatte). Vi bemerker også at antall ansatte på Mjåvann nå er høyt nok til at området betjenes med buss. Vi har derfor vansker med å se andre områder i Kristiansand der samlet nytte ved å kunne bruke steinmassene fra tunnelarbeidet til å utvide næringsområdet. Hvis et slikt område finnes, ber vi statens representanter i fylket om å identifisere disse.



For å få til utbyggingen av ytre ringvei er det behov for samarbeid og gode løsninger. Det er en forutsetning at det finnes løsninger for håndtering av massene, og det må være fornuftig bruk både i øst og vest. Vi kan ikke la diskusjoner om deponi gå på bekostning av hele prosessen som har vært frem til i dag. Natur skal selvsagt vernes, men et sted må også verdiskapingen finne sted. Ytre ringvei er en vei som har vært etterspurt og etterlengtet i lang tid, og nå må utbyggingen settes i gang.

For mer info, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen, 412 44 323 eller roar@nikr.no.

Trond M. Backer

Adm dir.

Roar Vigeland Osmundsen

Næringspolitisk leder