



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/2094-

Dato
5. november 2024

Svar på Dokument 8:11 S (2024–2025) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand

Jeg viser til brev av 22. oktober 2024 om representantforslag Dokument 8:11 S (2024–2025) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengefinansieringen for E39 Mandal-Kristiansand og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet.»

Bakgrunn

Ny firefelts E39 mellom Kristiansand og Mandal er en del av Nye Veier AS sin utbygging av prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest (Røyskår) i Agder. Utbygging og finansiering av strekningen er lagt frem for Stortinget i to omganger.

Stortinget fattet i 2017 vedtak om oppstart, utbygging og finansiering av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, jf. Prop. 135 S (2016–2017) og Innst. 469 S (2016–2017). I proposisjonen er det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kan gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Bompengeopplegget var basert på innkreving i ni bomstasjoner mellom kryssene på strekningen og med lik kostnad per km for hele strekningen. Etter hvert som delstrekningene åpnet mellom Kristiansand og Mandal ble det satt i gang bompengeinnkreving i henholdsvis 2021 og 2022.

Stortinget fattet i 2023 nytt vedtak om *Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke*, jf. Prop. 89 S (2022–2023) og Innst. 384 S (2022–2023). Endringene innebar bl.a. traseendring, nedkortet prosjektlengde med 8 km og reduksjon i antall kryss. Endringene medførte besparelser i forhold til opprinnelig kostnadsanslag for utbyggingen.

Som følge av færre kryss ble antall bomstasjoner redusert fra ni til syv. Færre bomstasjoner medførte at takstene i hver bomstasjon måtte økes for å finansiere den forutsatte bompengandelen i utbyggingen. Det ble også tatt hensyn til oppdaterte trafikkprognoser, med lavere trafikk. Gjennomgående kilometertakst for hele strekningen ble videreført. Samlet sett medførte dette noe høyere gjennomsnittstakst og grunntakster. Takstøkningen ble iverksatt 8. februar 2024 i de fire igangsatte bomstasjonene mellom Kristiansand og Mandal. Gjenstående strekning mellom Mandal og Røyskår med tre bomstasjoner ventes i sin helhet ferdigstilt etter 2028.

Ved begge stortingsbehandlingene bygde fremleggene for Stortinget på lokalpolitiske vedtak i forkant, der lokale myndigheter sluttet seg til utbyggings- og bompengepropellet, inkl. foreløpig forslag til takster. I Prop. 89 S (2022–2023) viser Samferdselsdepartementet til at man har merket seg at Agder fylkeskommune gir sin tilslutning til det endrede innkrevingsopplegget og at fylkeskommunen står ved sitt ansvar som garantist.

Agder fylkeskommune er garantist for bompengeselskapets gjeld med samlet garantibeløp på 10,69 mrd. kr. Bompengeselskapet Ferde AS opplyser at gjeld per 30. september 2024 er 5,55 mrd. kr.

Stortinget vedtok gjennom Prop. 89 S (2022–2023) foreløpige grunntakster på 101 2023-kr for takstgruppe 1. Etter ny gjennomgang av økonomien, trafikk og kjøretøysammensetning de siste ni måneder i 2023 var grunntakstene i Prop. 89 S (2022–2023) for lave til å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst. Derfor ble grunntakstene oppjustert for å oppnå den vedtatte gjennomsnittstakst i Prop. 89 S (2022–2023). Gjennomsnittstakst i Prop. 89 S (2022–2023) per km er 5,7 2023-kr. Grunntakstene i takstgruppe 1 ble 127 2023-kr fra 8. februar 2024. Generelt sett viser jeg til at oppgitte grunntakster i bompengeproposisjoner er foreløpige anslag for å oppnå den vedtatte gjennomsnittstaksten, og økonomien skal gjennomgås på nytt før innkrevingsstart. Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene for å oppnå gjennomsnittstaksten. Dette er nødvendig av hensyn til bompengeselskapets evne til å kunne betjene sin gjeld.

Forslag om redusert bompengebelastning

Jeg vil vise til at Agder fylkeskommune nylig har tatt opp med Samferdselsdepartementet samme sak som representantene tar opp. Henvendelsen fra fylkeskommunen, med forslag til tiltak for å redusere takstnivået på strekningen E39 Kristiansand–Mandal, ble besvart av departementet i brev av 13. september 2024.

Jeg har følgende vurdering av forslaget fra representantene om å legge prosjektet inn i den etablerte tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster, gi økonomisk bidrag til nedbetaling av bompengeselskapets gjeld og utrede et alternativt bompengekonsept for lavere takstnivå:

Forslag om statlig økonomisk bidrag til å redusere bompengetakstene

Jeg har i mitt svar til Agder fylkeskommune vist til at prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest ikke inngikk i den opprinnelige tilskuddsordningen *Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområder*, kap. 1320 *Statens vegvesen, post 73*, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024). Ordningen gjelder prosjekter som er lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. Stortinget har sluttet seg til dette. Det legges ikke opp til at ordningen skal gjelde andre prosjekter enn de som opprinnelig ble omfattet av ordningen.

Forslag om ny utredning av et alternativt bompengekonsept

Jeg er kjent med at Agder fylkeskommune har uttrykt et ønske om å vurdere bompengeopplegget på strekningen og at fylkeskommunen har henvendt seg til Samferdselsdepartementet. Jeg har i mitt svar til Agder fylkeskommune vist til at det etter departementets syn er hensiktsmessig at Vegdirektoratet som fagmyndighet får anledning til å vurdere spørsmålet om igangsetting av arbeid med nytt faglig grunnlag for bompengeopplegget i regi av Agder fylkeskommune. Samferdselsdepartementet ba i brev av 22. oktober 2024 Statens vegvesen om å gjøre en faglig vurdering av Agder fylkeskommunes henvendelse og også involvere bompengeselskapet og Nye Veier i den grad etaten vurderer er hensiktsmessig.

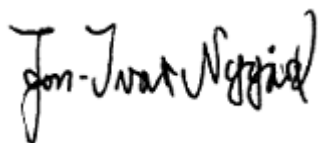
Jeg vil her også vise til nødvendigheten av å følge opp prosjektets økonomi. Prosjektet er ennå i utbyggingsfasen, med fire av syv bomstasjoner i drift. Det er ennå ikke ett års drift med de nye takstene i bomstasjonene mellom E39 Kristiansand og Mandal. Det er dermed usikkerhet knyttet til prosjektets fremtidige økonomi. I tråd med fastsatte rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeprosjekter vil økonomien tidligst bli vurdert av Ferde AS i februar/mars 2025 etter ett til to års drift med de nye takstene. Dersom økonomien ikke er tilfredsstillende, vil tiltak for å forbedre økonomien bli vurdert på vanlig måte.

Tiltak på fv. 436

Representantene viser til at taksnivået på E39 gir overført trafikk til fv. 436, men at representantene anser innkreving på fv. 436 for å hindre dette som et uholdbart virkemiddel.

Jeg er kjent med at Nye Veier har bistått fylkeskommunen med en utredning som bl.a. anbefalte etablering av bompengedekning på fv. 436 mellom Kristiansand og Søgne. Imidlertid gikk man i fylkestingets behandling ikke videre med dette forslaget. Jeg viser i den forbindelse til at fylkeskommunen som veimyndighet står fritt til å vurdere og foreslå å iverksette tiltak på fv. 436 som kan redusere overført trafikk fra E39.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård