



STORTINGET

Innst. 74 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:11 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 5. november 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og

Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Heidi Anita Lindkvist Holmgren og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Christian Torset, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 11 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand.

Komiteen viser til at bakgrunnen for forslaget er bompengenivået på E39 mellom Kristiansand og Mandal, som ble åpnet i 2022, og at bompengesatsene ble oppjustert med 30 pst. i februar 2024. Komiteen merker seg at samlet bompengebelastning på strekningen nå utgjør 101,60 kroner med og 127 kroner uten Autopass-avtale for fossile personbiler. For elbiler utgjør samlet belastning 50,80 kroner med og 127 kroner uten Autopass-avtale.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev, der det framkommer at Stortinget i 2023 vedtok endringer i trasé, kryssløsninger og bomstasjonsplassering etter at Nye Veier hadde kortet inn strekningen og ellers gjort endringer som ga en økonomisk besparelse, jf. Prop. 89 S (2022–2023) og Innst. 384 S (2022–2023). Komiteen merker seg at endringen medførte at det ble en bomstasjon mindre, og at takstene derfor måtte økes tilsvarende i de øvrige bomstasjonene for å sikre den forutsatte bompengandelen i utbyggingen. Det ble også lagt til grunn noe lavere trafikk på strekningen enn opprinnelig forutsatt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Stortinget i behandlingen vedtok foreløpige grunntakster på 101 2023-kroner for takstgruppe 1. Statsråden viser i sitt brev til at etter en ny gjennomgang av økonomi, trafikk og kjøretøysammensetning de siste ni måneder i 2023 var grunntakstene i Prop. 89 S (2022–2023) for lave til å oppnå fastsatt gjennomsnittstakst. Flertallet merker seg at grunntakstene derfor ble oppjustert for å oppnå den vedtatte gjennomsnittstaksten fra Prop. 89 S (2022–2023). Gjennomsnittstakst i Prop. 89 S (2022–2023) per km er 5,7 2023-kroner. Grunntakstene i takstgruppe 1 ble 127 2023-kroner fra 8. februar 2024. Flertallet merker seg at statsråden understreker at oppgitte grunntakster i bompengeproposisjonene er foreløpige anslag, og at økonomien skal gjennomgås før oppstart av innkreving.

Flertallet merker seg at det ved behandling i 2017 og 2023 var lokalpolitisk tilslutning til bompengepropellet, og at Agder fylkeskommune er garantist for bompengeselskapets gjeld, som per 30. september 2024 utgjør 5,55 mrd. kroner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, viser til at strekningen E39 Kristiansand–Mandal er en delstrekning i den helhetlige utbyggingen av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, jf. Prop. 135 S (2016–2017) og Innst. 469 S (2016–2017). Dette flertallet viser videre til at innkrevningen av bompengene ble påbegynt i 2021 og utvidet i 2022 etter hvert som delstrekninger ble åpnet.

Dette flertallet mener det er viktig for legitimiteten til bompengoordningen at bilistene opplever at bompengene går til tilbudsforbedring på veiene våre. Dette flertallet forstår at nytteverdien i et bompengeprojekt kan fremstå uklar all den tid prosjektet ikke er ferdigstilt og de trafikale utfordringene ikke er løst. Dette flertallet merker seg at Nye Veier skal velge entreprenør på ny E39 fra Mandal til Blørstad i Agder tidlig i 2025. Dette flertallet mener det er viktig at veiselskapet får bygge veien ferdig, og er glad Nye Veier holder god fremdrift i arbeidet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, finner videre grunn til å påpeke at bompengefinansiering av strekningen E39 Kristiansand–Mandal ble foreslått av Fremskrittspartiets samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, jf. Prop. 135 S (2016–2017). Dette flertallet viser likeledes til at Fremskrittspartiets bompengeforslag fikk støtte i transport- og kommunikasjonskomiteen, hvor for øvrig

Fremskrittspartiets Åse Michaelsen var saksordfører for saken, jf. Innst. 469 S (2016–2017).

Dette flertallet påpeker den historiske veksten i bompengeneinnkreving, den historiske økningen i antallet bomstasjoner og den historiske veksten i bompengegjeld nettopp i den tiden Fremskrittspartiet satt i regjering og styrte landet med både finansminister og samferdselsminister.

Dette flertallet bemerker at lånegjelden for bomselskapene ved utgangen av 2019 var på 61,2 mrd. kroner sammenlignet med 35,5 mrd. kroner ved utgangen av 2013. Veksten i bompengeselskapenes lånegjeld skjedde med Fremskrittspartiet i regjering.

Dette flertallet viser til at bilistene betalte om lag 12,1 mrd. kroner i bompenger i 2019, sammenlignet med om lag 8 mrd. kroner i 2013. Veksten i bompengeneinnkreving skjedde i Fremskrittspartiets regjeringstid.

Ifølge Statens vegvesen økte antallet bomstasjoner fra 170 i 2013 til 251 i 2018, en vekst på 47,6 pst., noe dette flertallet konstaterer skjedde i Fremskrittspartiets regjeringstid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg det sterke lokale engasjementet i saken og vil berømme alle som bruker stemmen sin og engasjerer seg i viktige politiske spørsmål.

De siste års prisøkninger, spesielt innen bygg- og anleggssektoren, skaper usikkerhet for de økonomiske kostnadene i større samferdselsprosjekter. Selv om Nye Veier har vist at det er mulig å gjøre endringer og tilpasninger underveis som igjen reduserer kostnadene, mener disse medlemmer at man ikke kan legge til grunn at den forventede samlede kostnaden skal bli vesentlig lavere enn hva de siste anslagene tilsier. Disse medlemmer merker seg samtidig at det legges til grunn en lavere trafikk enn opprinnelig forutsatt da utbyggingen ble vedtatt. Økonomisk forutsigbarhet vil være viktig fremover for både utbygger og Agder fylkeskommune som garantist for bompengeselskapets gjeld. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at det frem til ferdigstillelse ikke gjøres endringer i bompengepellet som kan påvirke fremdrift i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet 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.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg den pågående prosessen mellom Agder fylkeskommune og departementet for å finne gode løsninger for de høye bompengetakstene – et initiativ igangsatt av

Agder fylkeskommune. Det er gjort faglige beregninger som fylkeskommunen mener vil være et godt grunnlag for å gjøre en samlet gjennomgang av takststrukturen på den gjeldende veistrekingen av E39.

Fylkeskommunen mener at det overordnede målet om å få redusert bompengertrykket for bilister og næringstransporter kan nås gjennom en kombinasjon av tiltak, og er positive til at det utredes alternativ til gjeldende takststruktur. Disse medlemmer merker seg at det pekes spesielt på forlenging av innkrevningstid, og at det ikke er ønskelig med sideveisbom på fv. 439.

Videre merker disse medlemmer seg at forutsetningene for hvor bilistene prioriterer å kjøre når hele strekket er ferdig utbygd i 2028, vil endre seg, og det bør derfor vurderes om det er hensiktsmessig å se på hvordan kjøremønsteret og dermed betalingsviljen endrer seg før og etter full utbygging. Disse medlemmer støtter derfor den pågående prosessen for å finne gode og omforente løsninger som bidrar til å få mer trafikk over på ny og trafikksikker vei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svarbrev datert 5. november 2024, der det blant annet fremkommer at oppdaterte trafikkprognoser med lavere trafikk medfører at det blir høyere gjennomsnittstakst og grunn-takster. Disse medlemmer mener at dette viser et av bompengesystemets uholdbare utslag; trafikksikkerheten taper. Bompengene flytter trafikken bort fra nye, sikrere veier med god kapasitet. Disse medlemmer viser til at veiprojektet fortsatt er i utbyggingsfasen, og det er grunn til å tro at redusert trafikk som følge av allerede høye bomtakster kan gi behov for ytterligere takst-økninger som vil gjøre at belastningen på andre deler av veinettet med dårlig sikkerhet og kapasitet øker videre. Disse medlemmer mener at å innføre bompenger også på andre deler av veinettet må avvises. Oppmerksomheten må konsentreres om å redusere bompengebelastningen på den nye veien. Disse medlemmer viser til at også Agder fylkeskommune har engasjert i seg i saken om bompengeprogget på strekningen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti stemte mot vegprosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal da det ble behandlet i Stortinget i Prop. 135 S (2016–2017), jf. Innst. 469 S (2016–2017), og heller foreslo å nedskalere prosjektet til 2/3-felts vei med midtdeler, på grunn av usikkerheten rundt forventet trafikkmengde og fare for

overdimensjonering. Dette medlem viser til at trafikkmengden på veien er vesentlig lavere enn det som ble lagt til grunn da prosjektet ble vedtatt, og at overdimensjoneringen av prosjektet er en stor del av grunnen til at bompengesatsene har økt på strekningen.

Dette medlem erkjenner at det kan oppstå utfordringer og trafikkfarlige situasjoner dersom tungtrafikk og annen trafikk velger alternative, lokale veier fremfor ny vei, og at tiltak for å redusere trafikk på lokalveiene derfor blir viktig. Dette medlem viser til at Agder fylkeskommune har tatt flere initiativ i saken, og at det pågår arbeid lokalt for å vurdere tiltak som kan utbedre situasjonen, bl.a. forlenget innkrevningstid og styrking av kollektivtilbud.

Videre vil dette medlem vise til statsrådets svarbrev til komiteen 5. november 2024, hvor det fremgår at Samferdselsdepartementet i brev 22. oktober 2024 har bedt Statens vegvesen om å gjøre en faglig vurdering av bompengeprogget på strekningen, på bakgrunn av henvendelse fra Agder fylkeskommune.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:11 S (2024–2025) – Representantfor-slag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. desember 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Geir Inge Lien

ordfører



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.

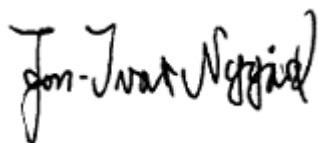
Jeg vil her også vise til nødvendigheten av å følge opp prosjektets økonomi. Prosjektet er ennå i utbyggingsfasen, med fire av syv bomstasjoner i drift. Det er ennå ikke ett års drift med de nye takstene i bomstasjonene mellom E39 Kristiansand og Mandal. Det er dermed usikkerhet knyttet til prosjektets fremtidige økonomi. I tråd med fastsatte rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeprojekter 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 takstnivået 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

