



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Knut Wilberg / 91199158

Vår referanse:
24/171197-15

Deres referanse:

Vår dato:
19.12.2025

E39 Kristiansand Vest–Røyskår

Oppdrag

Vegdirektoratet har i brev av 22. april 2025 mottatt følgende oppdrag fra Samferdselsdepartementet:

«Vi viser til bompengeselskapet Ferdes «Ett til to års evaluering av bompengeprosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest» av 10. april 2025 og tidligere dialog om bompengeinnkrevingen på strekningen. I lys av situasjonen Ferde beskriver i evalueringen ber vi Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier, Ferde og Agder fylkeskommune, om å gjennomgå finansieringsopplegget for hele E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest på nytt og vurdere om den totale situasjonen for prosjektet tilsier at det er behov for å fremme et revidert bompengeopplegg for strekningen.»

Om prosjektet og status

I Prop. 89 S (2022–2023) ble det lagt følgende plan for utbygging og finansiering:

Delparseller:	Lengde (km):	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2		Innkrevingsperiode:
Grautheller - Monan (Storemyr)	5,5	kr	22	kr	66	2023-2037
Monan - Lohnelier (Lohnelier)	7,7	kr	31	kr	94	2023-2037
Lohnelier - Døle bru (Holbekkstjønn)	5,4	kr	22	kr	66	2023-2037
Døle bru - Mandal (Skoieveien)	6,3	kr	26	kr	77	2022-2036
Mandal - Blørstad	8,8	kr	36	kr	108	2026-2040
Blørstad - Herdal	17,2	kr	70	kr	210	2026-2040
Herdal - Røyskår (Herdal)	8,4	kr	34	kr	101	2025-2040
		59,3	kr	241	kr	722

Det ble lagt til grunn en helhetlig utbygging med fire års differanse fra åpning av første parsell i 2022 til siste parsell ferdigstilles i 2026.

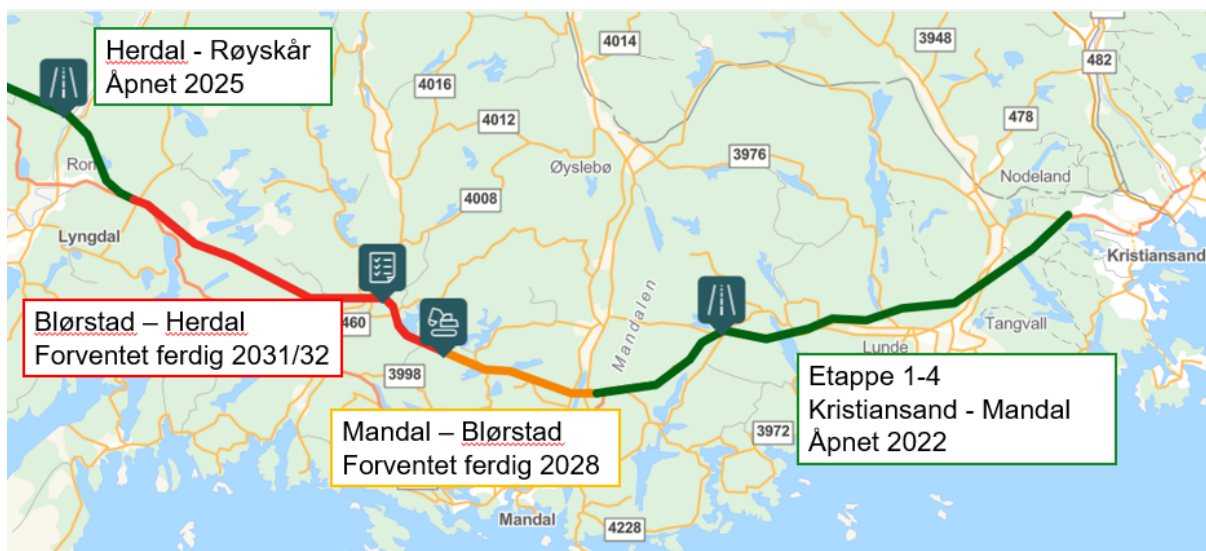
Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Framdrift for utbyggingen:



Kart hentet fra Nye Veiers hjemmeside, og viser status på totalprosjektet E39 Kristiansand Vest - Røyskår per desember 2025.

Status og forventet oppstart av Ferdes innkreving:

01.01.22: Innkreving startet i bomstasjonen i Skoieveien.

25.11.22 kl 12:00: Innkreving startet i Storemyr, Lohnelier og Holbekkstjønn.

03.06.25 kl 00:00 startet innkrevingen i Herdal bomstasjon.

Delparseller:	Lengde:	Innkrevingsperiode:		
		Prop. 89	Faktisk	Avvik
Grautheller - Monan (Storemyr)	5,5	2023-2037	2022-2036	1 år
Monan - Lohnelier (Lohnelier)	7,7	2023-2037	2022-2036	1 år
Lohnelier - Døle bru (Holbekkstjønn)	5,4	2023-2037	2022-2036	1 år
Døle bru - Mandal (Skoieveien)	6,3	2022-2036	2022-2036	
Mandal - Blørstad*	8,8	2026-2040	2028-2042	2 år
Blørstad - Herdal*	17,2	2026-2040	2031-2045	5 år
Herdal - Røyskår (Herdal)	8,4	2025-2040	2025-2040	

*Forventet ferdig

Forventet ferdigstillelse av de to resterende parsellene er henholdsvis 2028 og 2031/32.

Dette er en forsinkelse i forhold til proposisjonen på 2 og 5-6 år, noe som påvirker Ferde sin innkreving vesentlig da det er forutsatt en trafikkvekst i samtlige bomsnitt på 15 pst når hele strekningen er bygget.

Planlagt vs. faktisk trafikk:

Delparseller:	Lengde:	Trafikk			
		Prop. 89	Faktisk	Avvik	Avvik %
Grautheller - Monan (Storemyr)	5,5	14 800	9 754	- 5 046	-34,1 %
Monan - Lohnelier (Lohnelier)	7,7	6 300	6 809	509	8,1 %
Lohnelier - Døle bru (Holbekkstjønn)	5,4	7 800	7 258	- 542	-6,9 %
Døle bru - Mandal (Skoieveien)	6,3	7 500	6 808	- 692	-9,2 %
Mandal - Blørstad*	8,8	4 600			
Blørstad - Herdal*	17,2	3 900			
Herdal - Røyskår (Herdal)	8,4	3 600	3 710	110	3,1 %

Det er gjennomgående lavere trafikk enn forutsatt. Totalt ligger trafikken om lag 17 pst under anslaget i Prop. 89 (2022–2023). Spesielt er det bomsnittet Storemyr (på strekningen Grautheller–Monan) som avviker i forhold til forventet trafikk. Dette er snittet nærmest Kristiansand. Bomsnittet på Storemyr har et negativt trafikkavvik på 34 pst. i forhold til det som ble lagt til grunn i Prop. 89 (2022–2023).

Innkrevning og økonomi:

I prosjektavtalen mellom Ferde og Vegdirektoratet er det lagt til grunn en innkrevningstid på 15 år pr stasjon med en gjennomsnittstakst på 5,7 2023-kr per km veg.

Bompengeselskapet Ferde har ved utgangen av 2024 en gjeld på 5 550 mill. kr, og det gjenstår å rekvirere 3 700 mill kr. Takstene og trafikken i perioden 2022–2024 har vært vesentlig lavere enn forutsatt, men det ble tatt grep for å øke takstene i 2024/2025. De ligger nå nært opp mot det som ble lagt til grunn i Prop. 89 (2022–2023).

Det er to utfordringer bompengeselskapet står ovenfor:

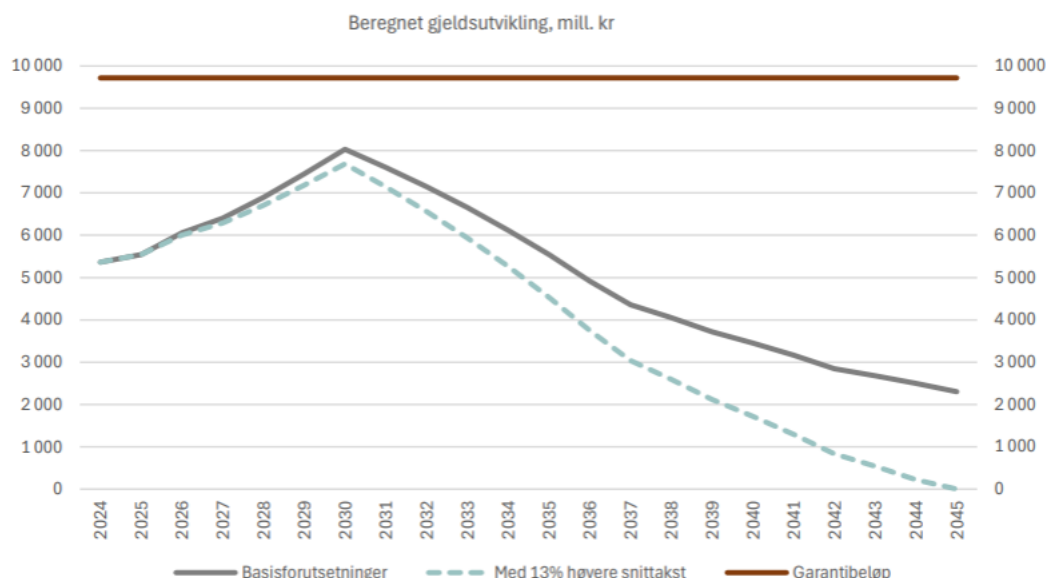
1. Stor avvisning i bomstasjonen med høyest forventet trafikk (Storemyr) nærmest Kristiansand.
2. Ferdigstillelse av de to parsellene mellom Mandal og Herdal er forsinket med 2–6 år. Dette innebærer at oppstart av innkrevningen blir tilsvarende forsinket, og et redusert trafikkgrunnlag i samtlige bomsnitt.

Punkt 1 medfører lavere inntekter. Agder fylkeskommune har i sine vedtak åpnet for at det kan vurderes bruk av sidevegsbom dersom avvisningen blir stor i dette innkrevingspunktet. Dette krever ny behandling i fylkeskommunen.

Punkt 2 medfører tap av trafikkinntekter i store deler av innkrevningstiden for de bomsnittene som allerede er startet opp. I plangrunnlaget for innkrevningen er det lagt til grunn at ferdigstillelsen av hele strekningen Kristiansand vest–Røyskår vil øke trafikken i alle bomsnittene med 15 pst. Med en utsatt ferdigstillelse på 6 år for siste parsell på strekningen, vil det kun være 5 år igjen med innkreving på parsellene 1–4 med et trafikkgrunnlag i tråd med Prop. 89 (2022–2023). Parsellene 1–4 er de med høyest trafikk og inntektsgrunnlag, jfr. finansieringsberegningene som er lagt til grunn for Prop. 89 (2022–2023).

Ferde viser i sin rapport at det er behov for å øke gjennomsnittstakt med 13 pst. for å nedbetale gjelden ved 15 års innkreving. Det er da lagt til grunn trafikktall i tråd med Prop. 89 (2022–2023) på de to gjenstående parsellene, samt en forventet økning i trafikken på 15 pst. når hele strekningen er åpnet for trafikk.

Figur 1 Gjeldsutvikling med basisforutsetningene og med 13% høyere snittakst



Utfordringer:

- Lavere ÅDT enn i plangrunnlaget. Spesielt på parsellen nærmest Kristiansand hvor ÅDT er 5 000 lavere enn forventet.
- Oppstart med for lav gjennomsnittstakt
- Beregnet underskudd etter 15 års innkrevingstid (2045) på 2 300 mill. kr
- Utsatt innkreving på to parseller med henholdsvis 2 og 5–6 år.

Mulige tiltak:

Vegdirektoratet har vurdert ulike tiltak for å kunne redusere risikoen i bompengeselskapets innkrevingssprosjekt. De ulike tiltakene gjennomgås i det følgende.

Øke gjennomsnittstaksten med 13 prosent utover KPI-justering og forlenge innkreving i de ferdig bygde parsellene til 19 år:

Dette er i tråd med beregningene bompengeselskapet Ferde kommer med i sin 1–2 års evaluering. Gir en beregnet restgjeld i 2045 på 0, og sikrer finansieringen av totalprosjektet med dagens forutsetninger, dvs. en forventet økning i trafikken på 15 pst. i de åpne bomsnittene når hele strekningen er åpnet for trafikk, trafikktall i tråd med Prop. 89 (2022–2023) på de to gjenstående parsellene, samt at hele strekningen er utbygd innen 6 år.

Sidevegsbom:

For å kunne møte Agders ønske om redusert takst og passeringstak må man gjøre noe med trafikkavvisningen i bomsnittet nærmest Kristiansand. Her er et alternativ å sette opp en tradisjonell sidevegsbom. Denne vil medføre at lokaltrafikk må betale bompenger uten å benytte seg av den nye vegen, og inntektene fra en slik bomstasjon må da delvis, eller i sin helhet, gå til å dekke tiltak på sidevegen.

En alternativ løsning er at det settes opp to bomstasjoner på hver sin side av omkjøringsvegen («omvendt timesregel») der kun passering gjennom begge bomstasjonene belastes bompenger. Dette medfører at lokaltrafikk f.eks. fra Søgne til Nodeland vil kunne kjøre på gamlevegen uten å bli belastet bompenger.



Det er i de lokalpolitiske vedtakene åpnet for å sette opp bomstasjon på sideveg dersom det viser seg at avvisningen i dette punktet ble høy. En ordning med sidevegsbom(mer) vil kunne medføre økte inntekter i prosjektet, og på sikt åpne for reduksjon i bompengebelastning for pendlere slik Agder fylkeskommune ønsker.

Skille ut de to resterende parsellene i egne prosjekter med egne proposisjoner, og se på allerede utbygd strekning isolert:

Dette er en løsning hvor man økonomisk skiller de siste to parsellene som ikke er ferdig bygd fra den pågående innkrevningen. På den måten har man bedre kontroll på allerede opparbeidet gjeld i parsell 1–4 & 7. Tiltak som gjennomføres kan måles opp imot sikre parametere, og vil ikke måtte teoretiseres opp mot en mulig økning ved forsinkelser og kostnadsoverskridelser i senere utbygging.

Dette åpner også for å se på de resterende parsellenes betalingsvillighet og finansiering. Det er lagt til grunn en flat kilometerbasert takst i totalprosjektet E39 Kristiansand vest – Røyskår. De to parsellene som ikke er ferdig bygget medfører store tidsbesparelser, og det er mulig at man kan justere takstene her for å gjenspeile den nytten bilistene har på disse to strekningene. Målet er at man ikke rokker ved Nye Veiers utbygging, men likevel følger standard prinsipper for innkrevingsprosjektet. Dette medfører at man ser på takster og inntektssiden på nytt nå som utbyggingen er forsinket i forhold til det som lå til grunn i Prop. 89 (2022–2023).

Berørte aktørers rolle og standpunkter:

Bompengeselskapets utfordringer har vært presentert for involverte parter. I dialogmøte med partene har følgende standpunkter kommet fram:

Agder fylkeskommune:

Rolle: garantist med ansvar for å dekke opp overfor Ferdes kreditorer om ikke innkrevingsopplegget kommer i mål. Fylkeskommunen har også et ansvar for å sikre helhetlige transportløsninger for sine innbyggere.

- Ønsker en redusert bompengebelastningen for pendlere på strekningen Kristiansand – Mandal.
- Uttaler at de ikke kan revidere takstopplegget/gå til fylkestinget med forslag om sidevegsbom uten at det gir en gevinst for pendlerne.

Ferde:

Rolle: Finansieringsplikt overfor Nye Veier mot innkrevingsrett i tråd med Prop. 89 (2022–2023).

- Er bekymret for egen økonomi som følge av forsinkelser i utbyggingen og sviktende inntekter.
- Ønsker ikke å splitte dagens prosjekt.

Nye Veier:

Rolle: Ansvar for planlegging av utbygging og finansiering, herunder bompengefinansierings-opplegget.

- Ønsker ikke å splitte prosjektet, eller gjøre nye beregninger som kan påvirke utbyggingen.
- Selskapet har bindende avtaler med staten om bygging, samt er nå i en anskaffelsesprosess på siste parsell.

Vegdirektoratets vurdering og anbefaling:

Det er behov for en revidering av prosjektet. Dette fordi dagens situasjon har endret seg såpass mye i forhold til det som ligger til grunn i Prop. 89 (2022–2023), og garantisten må potensielt ut med store summer etter endt innkreving. Det må gjøres tiltak for å sikre inntektene til bompengeselskapet, og for å redusere trafikken på sideveg nærmest Kristiansand.

For å sikre en best mulig kontroll på inntjeningen til bompengeselskapet, og redusere risikoen for at garantien utløses er det Vegdirektoratet oppfatning at dagens allerede utbygde parseller burde isoleres i et prosjekt, og at parsell 5 og 6 skilles ut i egne proposisjoner. Ved å isolere allerede utbygde strekninger og innkrevingspunkter vil man kunne styre prosjektet basert på kjente faktorer, og øke takstnivået utover KPI allerede nå, se på effekten av dette, og styre mot en nedbetaling av en kjent gjeld med de 2 styringsverktøyene bompengeselskapet i dag har forlenging av innkreving med inntil 5 år, og økning av takstnivå med 20 pst utover vekst i KPI.

Dette er imidlertid ikke en løsning som er ønsket av alle berørte parter, og vi mener det haster å få på plass tiltak som sikrer inntjeningen i prosjektet og hindrer en fremtidig utløsning av den fylkeskommunale garantien. Det er slik vi forstår også utfordringer med stor trafikk på sidevegsnettet som bør reduseres for å bedre trafiksikkerheten.

Vi anbefaler derfor at Samferdselsdepartementet ber Nye Veier om å utrede en løsning for sidevegsinnkreving med bruk av omvendt timesregel på strekningen Grautheller–Monan (Storemyr), og forlenging av innkrevingen i eksisterende bomstasjoner til 19 år (med mulighet for å forlenge med ytterligere 5 år), med formål om å fremme revidert bompengesak for Stortinget. Dersom trafikk og inntekter øker kan det vurderes å innføres et passeringstak for å avlaste pendlertrafikken.

Med hilsen

Kari Johanne Hjeltne
Avdelingsdirektør

Knut Wilberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.