



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/5196-

Dato
18. november 2025

Dokument 8:22 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal-Kristiansand

Jeg viser til brev av 4. november 2025 om representantforslag dokument 8:22 S (2025–2026) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal – Kristiansand. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeopplegget for E39 Mandal–Kristiansand med bakgrunn i de endringer som er gjennomført for rv. 13 Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet»

Bakgrunn

Ny E39 mellom Kristiansand og Mandal er en del av Nye Veier AS sin utbygging av prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest i Agder.

Stortinget har behandlet prosjektet i to omganger. Utbygging og finansiering av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest ble først lagt frem for Stortinget i [Prop. 135 S \(2016–2017\)](#) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder* og behandlet i [Innst. 469 S \(2016–2017\)](#). I proposisjonen ble det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kunne gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Bompengeopplegget var basert på innkreving i ni bomstasjoner mellom kryssene på strekningen med lik kostnad per kilometer 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 nytt vedtak om prosjektet gjennom behandlingen av [Prop. 89 S \(2022–2023\)](#) *Endringer i utbyggingen og bompengelopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår i Agder fylke*, jf. [Innst. 384 S \(2022–2023\)](#). Endringene innebar bl.a. traseendring, nedkortet prosjektlengde med 8 km og reduksjon i antall kryss. Som følge av færre kryss på strekningen 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 ikke lagt opp til å etablere bom på sidevei. Det ble 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 fire igangsatte bomstasjoner mellom Kristiansand og Mandal. Den femte bomstasjonen startet opp i juni 2025.

Ved begge stortingsbehandlingene var sakene basert på lokalpolitiske vedtak i forkant. Lokale myndigheter sluttet seg til utbyggings- og bompengelopplegget som også omfattet fastsatt gjennomsnittstakst i tråd med oppdatert bompengelopplegg. I Prop. 89 S (2022–2023) fremheves det at Samferdselsdepartementet 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 et samlet garantibeløp på 10,69 mrd. kr.

Stortinget behandlet 7. januar 2025 et representantforslag om å gjennomgå bompengefinansieringen for E39 Mandal–Kristiansand og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet, jf. [Dokument 8:11 S \(2024–2025\)](#) og [Innst. 74 S \(2024–2025\)](#). Forslaget ble ikke vedtatt.

Evaluering av bompengeprojektet etter ett til to års innkreving

E39 Kristiansand–Mandal er en del av bompengeprojektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest som Nye Veier AS har ansvaret for. Hele strekningen er ikke ferdig utbygd, og de to strekningene mellom Mandal og Herdal gjenstår. Mandal–Blørstad har byggestart i 2025 og forventes å åpne i 2028. Tidspunkt for utbygging av den siste delstrekningen mellom Blørstad og Herdal er ikke fastsatt, men Nye Veier planlegger å lyse ut prosjektet i 2026.

Vanligvis har strekningsvise prosjekter en åpningsdato med oppstart av innkreving av bompenger. Evalueringen ett til to år etter innkrevingsstart vil ofte gi en god indikasjon på finansiering og trafikk- og inntektsgrunnlag. Utbyggingen av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest skjer etappevis gjennom utbygging av flere delstrekninger. Det er startet innkreving i fem bomstasjoner, men evalueringen viser ikke et totalbilde av trafikk- og inntektsgrunnlag. Evaluering utført av bompengeselskapet for strekningen Kristiansand vest–Mandal fra april i år viser at innkrevingen så langt kan medføre en restgjeld på 2,3 mrd. kr etter at vedtatt innkrevingsperiode er avsluttet. Det er knyttet betydelig usikkerhet til disse tallene da kun fire av syv delstrekninger var åpnet da evalueringen ble gjennomført, i tillegg til at finansieringsanalyser over 20 år frem i tid generelt er svært usikre. En restgjeld på denne størrelsen er noe vi og garantisten skal ta på alvor og følge opp nøye.

Jeg har derfor bedt Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet om å gå gjennom finansieringsopplegget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest på nytt og vurdere om den totale situasjonen for prosjektet tilsier at det er behov for å fremme en sak om revidert bompengeopplegg. Arbeidet pågår, og det omfatter blant annet å vurdere alternative løsninger for å sikre tilstrekkelig inntektsstrømmer til prosjektet. Det er viktig å ta risikoen i prosjektet på alvor, både for Agder fylkeskommune som garantist og for finansieringen av Nye Veiers gjenstående utbyggingsparseller i prosjektet. Arbeidet omfatter også mulige tiltak i takst- og innkrevingsopplegget, forutsatt at Agder fylkeskommune stiller seg bak dette. Jeg ser frem til å motta endelig rapport når den er klar.

Vurdering av representantforslaget

Representantforslaget tar opp at ny vei har hatt stor trafikklekkasje til gammel E39, nå fv. 436, som har vesentlig dårligere standard enn ny vei. Jeg er enig med representantene i at dette er en utfordring for trafikksikkerheten over tid. Samtidig er trafikklekkasjen uheldig for finansieringen av prosjektet. 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 bidra til at flere velger å benytte ny E39.

Da saken første gang ble behandlet i Stortinget i 2017 var det lagt til grunn bom på sidevei på gammel E39. Det ble vedtatt at bom på sidevei først skulle vurderes etter at ny vei var tatt i bruk og basert på reelle trafikk tall. I Prop. 89 S (2022–2023) ble vurdert at det ikke forelå et trafikalt behov for bom på sidevei. I de lokalpolitiske vedtakene som lå til grunn fremgår det at behov for bompenger på sideveisnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutviklingen etter at ny E39 er åpnet og bomstasjonene er etablert. Økonomien i prosjektet er svakere enn først antatt. Som anført over har jeg bedt Statens vegvesen i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet om å gå gjennom finansieringsopplegget for hele prosjektet. Det er fylkeskommunen som har stilt garanti for bompengeselskapets lån og som dermed bærer risikoen for bompengeselskapets økonomi. Her er vi helt avhengige av å ha med oss Agder fylkeskommune, som garantist for bompengelånet.

Representantforslaget trekker frem at Stortinget, i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2025, vedtok å redusere bompengetakstene for rv. 13 Ryfast. Jeg viser til at dette er et prøveprosjekt og at vurderingen av inntektsgrunnlaget vil bli gjennomgått på nytt i forbindelse med 2027-budsjettet. I motsetning til E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er rv. 13 Ryfast et prosjekt som hovedsakelig er finansiert med bompenger. I finansieringsopplegget for E39 er det lagt til grunn at statlige midler utgjør over 60 pst. av prosjektkostnadene.

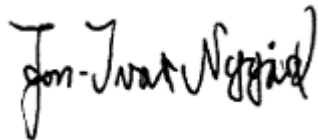
Det er Stortinget som behandler og vedtar forutsetningene for utbygging, finansiering og innkrevingsopplegg før oppstart av prosjektene. Lokale myndigheter er grundig involvert i forkant gjennom lokalpolitisk behandling. Det er et sentralt prinsipp ved bompengeinnkreving

på offentlig vei i Norge at beslutningene bygger på lokalt initiativ og lokale vedtak. Det innebærer bl.a. lokalpolitisk tilslutning til takstopplegg og bomstasjonsplassering. Stortinget vedtar prosjektet basert på de gitte forutsetningene og bompengeselskapets låneopptak. Mulighet for betjening av gjeld er også basert på disse premissene. I tillegg har garantisten en viktig rolle ved å garantere for bompengelånet. Dette er et system vi alle er godt kjent med. Bompengeprojektenes økonomi er sårbar for endringer og vurderingene som ligger til grunn for takst- og innkrevingsopplegget er grundig forankret og gjennomarbeidet. Å åpne for omkamper og endringer i ettertid bidrar til å skape uheldige virkninger og ikke minst gi rom for forventninger vi ikke kan innfri. Det vil danne grunnlag for en uheldig og uhåndterbar styring av veisektoren. Prioriteringene i veisektoren er forankret i transportplaner og godt funderte vedtak lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi er tjent med å ivareta forutsigbarheten og prioriteringene som Stortinget og lokale myndigheter slutter opp om.

Regjeringen har i St. Meld. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt frem sine prioriteringer av tiltak i veisektoren for planperioden. Prioriteringene har vært gjennom grundig behandling i Stortinget.

Min vurdering er at prosjektets sårbarhet på nåværende tidspunkt tilsier at endring i forutsetningene for bompengeinnkrevingen må vurderes nøye opp mot prosjektets risiko og økonomiske situasjon. Dersom arbeidet som nå gjøres av Statens vegvesen, Nye Veier AS, bompengeselskapet og Agder fylkeskommune tilsier behov for ny sak til Stortinget, vil jeg komme tilbake til dette på egnet tidspunkt. Arbeidet som nå pågår bør derfor gjennomføres og ferdigstilles i tråd med opprinnelig plan.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård