VEDLEGG

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Samferdselskomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	26/4025-	20. oktober 2026

Dokument 8:3 S (2026–2027) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand

Samferdselsdepartementet viser til brev av 5. oktober 2026 om representantforslag dokument 8:3 S (2026–2027) om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand. Representantene har fremmet følgende forslag:

1. *Stortinget ber regjeringen om at det gjennomføres en prøveperiode på 12 måneder med halvert bompengetakst på strekningen E39 Mandal–Kristiansand med oppstart fra senest 1. januar 2027. I prøveperioden skal endringer i kjøremønster mellom gammel og ny E39 kartlegges.*
2. *Stortinget ber regjeringen legge til grunn at det ikke skal innføres bompenger på gammel E39 mellom Kristiansand og Mandal.*

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 er kjent med bompengeopplegget gjennom behandlingen av forutsetningene for utbygging og finansiering i Prop. 135 S (2016–2017), og endringer i utbyggingen og bompengeopplegg i Prop. 89 S (2022–2023). Lokalpolitiske vedtak ligger til grunn for Stortingets behandling. Agder fylkeskommune er garantist for bompengelånet og bærer risikoen for eventuell restgjeld når innkrevingen avsluttes. Bompengeopplegget bygger på solidarisk innkreving for hele strekningen, slik at inntektene fra de enkelte bomstasjonene inngår i finansieringen av det samlede prosjektet.

Bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er nylig gjennomgått av Statens vegvesen (SVV) i samarbeid med Nye Veier, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet

Ferde. I rapporten av 30. september 2026 konkluderer SVV med at prosjektets økonomi er vesentlig svakere enn forutsatt i Prop. 89 S (2022–2023). Dette skyldes blant annet lavere trafikk og lavere gjennomsnittstakst enn det som opprinnelig var lagt til grunn, i tillegg til forsinkelser i utbyggingen som gir økte finansieringskostnader og en kortere periode med samtidig innkreving i alle bomstasjonene. Med dagens takster er det ikke lenger realistisk å kunne nedbetale prosjektet innenfor 15 års innkreving i hvert bomsnitt.

SVV anbefaler at det arbeides videre med inntil fem års forlenget innkrevingstid og en løsning med sidevegsbom med omvendt timesregel ved Storemyr. Formålet er å redusere trafikklekkasjen på sideveisnettet, få mer trafikk over på den nye og mer trafikksikre E39 og styrke prosjektets inntektsgrunnlag. Samtidig er det lagt til grunn at bompengebelastningen for lokaltrafikken begrenses gjennom bruk av omvendt timesregel. Først når trafikkvirkningene av ferdigstilt utbygging og eventuelle tiltak ved Storemyr er bedre kjent, kan det vurderes om det er grunnlag for andre tiltak. SVV viser samtidig til at prosjektet, under nærmere bestemte forutsetninger, kan nedbetales innenfor rammene av det vedtatte bompengeopplegget, blant annet gjennom bruk av handlingsrommet med forlenget innkrevingstid og justering av takstene utover prisstigningen. Dette betinger blant annet at handlingsrommet for forlenget innkrevingstid og takstjusteringer utover prisstigningen tas i bruk, og at trafikk- og inntektsutviklingen blir i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn. Gjennomgangen viser også hvor stor betydning renteutviklingen har for prosjektøkonomien, ved at ulike forutsetninger om rentenivå gir vesentlig ulike anslag for restgjeld ved endt innkreving.

Vurdering av representantforslaget

Forslagsstillerne foreslår en prøveperiode på 12 måneder med 50 pst. reduserte bompengetakster på E39 Mandal–Kristiansand. Konsekvensene av en slik ordning er vurdert i rapporten av 30. september. Beregningene er usikre, blant annet fordi det er krevende å anslå hvordan trafikken vil utvikle seg dersom takstene reduseres i én periode for deretter å økes igjen. SVV legger til grunn at en eventuell takstreduksjon må vurderes innenfor den samlede bompengeøkonomien for prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, som bygger på solidarisk finansiering for hele strekningen.

SVV anslår at det vil være behov for et tilskudd på om lag 240 mill. kroner i 2027 for å kompensere for inntektstapet ved en ettårig prøveordning med 50 pst. reduksjon av takstene. Kompensasjon er nødvendig for at prøveperioden ikke skal påvirke bompengeøkonomien samlet sett. Uten tilskudd vil den samlede lånegjelden ved å gjennomføre en ettårig prøveordning øke med om lag 821 mill. kroner fram mot 2051. Grunnen er at et inntektsbortfall tidlig i perioden må lånefinansieres og påfører prosjektet betydelige renteutgifter over mange år. Dette viser hvor stor betydning renteeffekten har for den langsiktige økonomien i prosjektet.

Det betyr at en beslutning om å redusere bompengetakstene ikke kan gjøres uavhengig av finansieringen av tiltaket. Skal takstene reduseres, må Stortinget samtidig ta stilling til hvordan inntektsbortfallet skal kompenseres. Representantforslaget inneholder ikke forslag til

inndekning. Dersom staten skal kompensere tapet gjennom tilskudd, innebærer forslaget betydelige budsjettmessige konsekvenser og må håndteres og prioriteres i de årlige budsjettene. Økte statlige bidrag til å redusere takstnivået på E39 vil nødvendigvis måtte prioriteres opp mot andre samferdselstiltak.

Agder fylkeskommune er garantist for bompengelånet. De økonomiske forutsetningene for prosjektet, herunder takstnivået, ligger til grunn for fylkeskommunens garantivedtak. SVVs gjennomgang viser som kjent at prosjektet allerede har en langt svakere økonomi enn forutsatt, og at det i flere av de mulige scenarioene er anslått gjenstående gjeld på flere milliarder ved endt innkreving. En eventuell restgjeld vil i siste instans måtte dekkes av Agder fylkeskommune som garantist. Fylkeskommunen må derfor vurdere hvilke justeringer som er nødvendige for å redusere risikoen for restgjeld når innkrevingen avsluttes.
Forslag som innebærer vesentlige endringer i bompengeopplegget vil ha direkte betydning for fylkeskommunens økonomiske risiko, og vil derfor kreve ny lokalpolitisk behandling og tilslutning fra Agder fylkeskommune som garantist, i tillegg til ny proposisjon til Stortinget.

Forslagsstillerne viser til den ekstraordinære takstreduksjonen for rv. 13 Ryfast. Vurderingen av ordningen viser at det ekstraordinære tilskuddet har hatt en kostnad på til sammen 204 mill. kroner, mens trafikkøkningen har gitt om lag 15 mill. kroner i økte inntekter. Med budsjettforslaget for 2027 har regjeringen derfor foreslått å ikke videreføre det ekstraordinære tilskuddet.

Forslagsstillerne ber også om at det legges til grunn at det ikke skal innføres bompenger på gammel E39 mellom Kristiansand og Mandal. SVV anbefaler at det arbeides videre med en løsning med sidevegsbom og omvendt timesregel ved Storemyr. Dette må også ses i lys av at de lokalpolitiske vedtakene som lå til grunn for Prop. 89 S (2022–2023) ved at innkrevingen skulle starte uten bompenger på sideveiene, men samtidig åpnet for at behovet kunne vurderes senere på bakgrunn av erfaringer med trafikkutviklingen etter at ny E39 var åpnet.

Oppsummert viser den helhetlige gjennomgangen utført av SVV, Nye Veier, Agder fylkeskommune og Ferde at prosjektets økonomi er vesentlig svakere enn forutsatt. SVV anbefaler derfor at det arbeides videre med tiltak som kan styrke prosjektets økonomi. Representantforslaget går i motsatt retning ved å be om tiltak som reduserer inntektsgrunnlaget. Forslaget tar heller ikke stilling til hvordan inntektsbortfallet skal kompenseres eller konsekvensene for Agder fylkeskommune som garantist. Samtidig må fylkeskommunen, som garantist for bompengelånet, vurdere hvilke justeringer som er nødvendige for å redusere risikoen for restgjeld ved endt innkreving. På denne bakgrunn anbefaler jeg at forslagene ikke vedtas.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam