



Agder fylkeskommune
Postboks 788 Stoa
4809 ARENDAL

Deres ref

Vår ref
25/2233-

Dato
3. mars 2026

Vurdering av bompengeprojektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Samferdselsdepartementet viser til brev fra Agder fylkeskommune med spørsmål om status for Statens vegvesens gjennomgang av finansieringsopplegg for hele E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. Statens vegvesen leverte sin vurdering av finansieringsopplegget for bompengeprojektet 19. desember 2025, se vedlegg.

Stortinget har behandlet prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest i to omganger. Utbygging og finansiering av strekingen ble først lagt frem for Stortinget i Prop. 135 S (2016–2017). I proposisjonen ble det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kunne gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Bompengelopplegget var basert på innkreving i ni bomstasjoner mellom kryssene på strekningen med lik gjennomsnittstakst per kilometer for hele strekningen. Etter hvert som delstrekningene åpnet mellom Kristiansand og Mandal, ble det satt i gang bompengennebøring i henholdsvis 2021 og 2022. Stortinget fattet nytt vedtak om prosjektet gjennom behandlingen av Prop. 89 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 her tatt hensyn til oppdaterte trafikkprognoser med lavere trafikk. Lik gjennomsnittstakst per kilometer 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. Fortsatt gjenstår to delstrekninger før hele prosjektet er ferdig utbygd.

Begge stortingsbehandlingene var basert på lokalpolitiske vedtak og Agder fylkeskommune har sluttet seg til utbyggings- og bompengelopplegget som også omfattet fastsatt

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Gina Grøtte
Skarland
22 24 81 62

gjennomsnittstakst i tråd med oppdatert bompengelopplegg. Agder fylkeskommune har fattet vedtak om å stille garanti for 10,691 mrd. kroner. I Prop. 89 S (2022–2023) går det frem at Agder fylkeskommune gir sin tilslutning til det endrede innkrevingsopplegget og at fylkeskommunen står ved sitt ansvar som garantist.

Evaluerings utført av bompengeselskapet for strekningen Kristiansand vest–Mandal våren 2025 viste at innkrevingen så langt kunne medføre en betydelig restgjeld, beregnet til 2,3 mrd. kr, etter at vedtatt innkrevingsperiode er avsluttet i 2045. Bompengeselskapet har beregnet at det er behov for å øke gjennomsnittstakstene med 13 pst. for å nedbetale gjelden ved 15 års innkreving, slik det er forutsatt i Prop. 89 S (2022–2023). Statens vegvesen fikk derfor i oppdrag, i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og bompengeselskapet, 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 bompengelopplegg.

I tilbakemeldingen på oppdraget vurderer Vegvesenet at prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er nå i en krevende økonomisk situasjon, samtidig som trafikktallene er vesentlig lavere enn forutsatt. Årsaken til den lave inntjeningen i prosjektet er beskrevet som sammensatt. Det er betydelig trafikklekkasje til sidevei, deler av prosjektet er forsinket og i tillegg er det gjennomgående lavere trafikk på strekningen enn det som opprinnelig var forutsatt. Totalt ligger trafikken om lag 17 pst. under anslaget i Prop. 89 (2022–2023). Spesielt er det bomsnittet nærmest Kristiansand, Storemyr (Grautheller–Monan), som avviker i forhold til forventet trafikk. Bomsnittet på Storemyr har et negativt trafikkavvik på 34 pst. mot det som ble lagt til grunn i Prop. 89 (2022–2023).

For å øke inntjeningen i prosjektet, og redusere den økonomiske risikoen, har Statens Vegvesen i sin vurdering av 19. desember 2025 foreslått følgende tiltak, med formål å fremme en revidert bompengeproposisjon for Stortinget:

- Utredning av løsning for sideveisinnkreving 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).

Parallelt med saken har Stortinget behandlet et representantforslag med spørsmålet om bompengebelastningen på strekningen, og fattet 13. januar følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget så raskt som mulig, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett våren 2026, med forslag til forlenget nedbetalingstid av lånene på prosjektet E39 Mandal–Kristiansand, slik at bompengebelastningen for privatbiler og nyttefordersport på strekningen går ned.»

Det er et grunnleggende prinsipp ved bompengefinansiering at dette skal bygge på lokalpolitisk initiativ og tilslutning. Dette betyr at alle bompengeprosjekter må være forankret lokalt gjennom vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner før de kan fremmes for behandling i Stortinget.

Agder fylkeskommune viser i sitt brev til at det politisk arbeides for lavere bompengetakster, samtidig som det er utfordringer med at økonomien i prosjektet er svakere enn forutsatt. Fylkeskommunens ønsker om redusert bompengebelastning for pendlere går også frem av Staten vegvesens tilbakemelding. I lys av dette vil departementet understreke at økonomien i prosjektet allerede har vist seg sårbar, og at eventuelle tiltak med reduserte takster må vurderes i lys av prosjektets totale risiko. At prosjektet allerede går mot en betydelig restgjeld ved endt innkrevingstid, samtidig som trafikken er vesentlig lavere enn forutsatt, tilsier at det er behov for å vurdere alle sider av saken på nytt. Som vist over ligger ansvaret for en eventuell restgjeld ligger hos Agder fylkeskommune. Garantien er stilt ved selvskyldnerkausjon og innebærer at Agder fylkeskommune må innfri krav umiddelbart ved eventuelt mislighold.

For E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest vil reduserte takster med stor sannsynlighet ikke løse den store utfordringen i området med økt trafikk på sideveg og en beregnet restgjeld på 2,3 mrd. kroner etter 15 års innkreving i hver bomstasjon. All erfaring, både fra dette prosjektet, fra Ryfast og fra andre prosjekter, viser at lavere takster ikke gir tilstrekkelig økning i trafikken til at inntektene går opp. Uten tiltak på sideveien vil situasjonen i praksis være den samme.

Agder fylkeskommune har som eier av bompengeselskapet og garantist for bompengelånet et særlig ansvar for å bidra til at situasjonen blir løst, og at den økonomiske situasjonen ikke forverres. Samferdselsdepartementet ber derfor om Agder fylkeskommunes tilbakemelding om forslaget om å sette i gang et revidert bompengeopplegg med formål å fremme ny bompengeproposisjon for Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

Departementet ønsker også Agder fylkeskommunes synspunkter på Statens vegvesens forslag til løsning av forslaget om bom på sidevei med omvendt timesregel, i lys av lokalpolitiske vedtak av 25. oktober 2021 der det fremgår at «behovet for bom på sidevegnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutvikling etter at ny E39 er åpnet og bomstasjoner er etablert», jf. Prop. 89 S (2022–2023) punkt 3.

Vi ber om svar så snart som mulig og senest innen 8. mai 2026.

Departementet inviterer gjerne til et møte om saken dersom Agder fylkeskommune ser det som hensiktsmessig.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Gina Grøtte Skarland
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Nye veier
Statens vegvesen