



## Saksframlegg

Arkivsak-dok. 21/18011-15  
Saksbehandler Steinar Sørheim

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	14.04.2026
Fylkesutvalget	24.04.2026
Fylkestinget	05.05.2026

## **SVAR: Vurdering av bompengeprojekt E39 Kristiansand vest - Lyngdal** Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkestinget henstiller om at det igangsettes arbeid med et revidert bompengepopplegg med formål om å fremme ny bompengeproposisjon i Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest.
2. Fylkestinget ber om at det skal vurderes ulike virkemidler som har til formål å redusere økonomisk risiko for fylkeskommunen som garantist og som vil redusere takstnivået for trafikanter. Det bes om at det særlig vurderes:
  - a. forlenget innkrevningstid i inntil 25 år i tillegg til sikringsbestemmelsen om å kunne utvide innkrevningen i ytterligere 5 år og/eller øke takstene med 20 prosent.
  - b. passeringstak for personbiler og tunge kjøretøy i takstgruppe 1 og 2, som beskrevet i saksfremlegget.
3. I tråd med Vegdirektoratets anbefaling samtykker fylkestinget til at det skal utredes å etablere sidevegsbom med omvendt timesregel. Dette for å få et mer robust finansieringsopplegg som gir lavere økonomisk risiko for Agder fylkeskommune, som er garantist for bompengeselskapets gjeld. Det forutsettes at en ordning med sidevegsbom blir vurdert i kombinasjon med forlenget innkrevningstid og passeringstak.
4. I arbeidet med en faglig utredning ber også fylkestinget om å få belyst 25 års innkrevningstid uten sidevegsbom. Passeringstak ønskes også vurdert for dette alternativet. Videre ønsker fylkestinget å få klargjort om denne løsningen, i tillegg til å løse finansieringen, er tilstrekkelig til å kunne redusere det generelle takstnivået for trafikanter.

## Vedlegg

1. Brev fra SD, 3. mars 2026
2. Anbefaling fra VD til SD, datert 19. desember 2025
3. Notat om fartsgrense 60 km/t på fv. 439
4. Brev fra Ferde AS. Oppdatert finansieringsanalyse av E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest, datert 25. mars 2026

## Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) ber i brev datert 3. mars 2026 om en tilbakemelding på følgende:

- Agder fylkeskommunes vurdering om å igangsette et revidert bompengepropplegg med formål å fremme ny bompengeproposisjon for Stortinget for hele prosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.
- Departementet ønsker også fylkeskommunes synspunkter på Statens vegvesens forslag til løsning av forslaget om bom på sideveg med omvendt timesregel mellom Breimyr og Monan. Dette 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.

Svarfrist er satt til 8. mai.

Ferde AS har i etterkant av brevet fra SD gjort nye finansieringsanalyser. Ny beregnet restgjeld er nå 4 mrd. kroner etter 15 år. Sammenlignet med beregning i 1-2 års evaluering fra april 2025 var restgjeld beregnet til 2,3 mrd. kroner. De nye beregningene til Ferde AS kan bety at bomstasjonene må stå lengre. Dette på grunn av at vi ikke klarer å redusere bompengebelastningen på E39 med bruk av dagens bompengeproposisjon.

Fylkeskommunedirektøren mener at det er nødvendig å gjøre grep for å få økte inntekter til bompengeprojektet. Sidevegsbom med omvendt timesregel kan være et nødvendig virkemiddel for å øke inntjeningen. Lokaltrafikk som ikke har E39 som et reelt alternativ vil da skjermes fra å betale bompenger.

Det anbefales videre at det igangsettes et arbeid som har til formål om å fremme en ny bompengeproposisjon til Stortinget. Det forutsettes at Agder fylkeskommune, i dette arbeidet, sikres som garantist.

## Saksopplysninger

Under følger en oppsummering av relevante hendelser i saken.

### *Lokalpolitisk behandling*

Fylkestinget vedtok 18. juni 2024 (i sak 39/24) blant annet følgende:

- Punkt 2. Det henstilles om at det (...) «*igangsettes et arbeid med en nytt faglige grunnlag for E39 Kristiansand vest – Røyskår. Fylkestinget vil gi en samlet uttalelse til grunnlaget før det legges for Stortinget*».
- Punkt 4. *Fylkestinget gir sitt samtykke til «forlenget innkrevningstid med» 5-10 år til 20-25 år-» s innkrevingsperiode (fra 15 år). Det legges «til grunn at en beholder muligheten til ytterligere 5 års forlengelse og/eller takstøkning på 20 prosent dersom det er nødvendig for å betjene bompengeselskapets gjeld» (sikringsbestemmelse).*
- Punkt 4. «Det etableres ikke sidevegsbom på fv. 439 på vegtrase mellom Breimyr - Monan».

Formålet med fylkestingets vedtak var å redusere bompengebelastningen for privatbiler (takstgruppe 1) og nyttekjøretøy (takstgruppe 2). Fylkestinget vedtok også å prioritere nedsatt fartsgrense på fv. 439 mellom Breimyr - Monan. Dette for å få en tryggere veg, men også for å få mer gjennomgangstrafikk flyttet over til ny E39.

### *Ferdes 1-2 års evaluering*

10. april 2025 ble Ferdes 1–2 års rapport offentliggjort. Evalueringen viste at det er behov for å øke gjennomsnittstakt med 13 prosent fra dagens takstnivå for å nedbetale gjelden ved 15 års innkreving. Det er da lagt til grunn trafikk tall i tråd med Prop. 89 (2022-2023) på de to gjenstående parsellene som ikke er åpnet, samt en forventet økning i trafikken på 15 prosent når hele strekningen er åpnet for trafikk. Det anslås å være en restgjeld i prosjektet etter 15 år på 2,3 mrd. kroner.

Evalueringen overfor var bakgrunnen for SD oppdrag til VD. Ferde AS har nå kommet med oppdatert finansieringsanalyse, se under.

### *Oppdatert finansieringsanalyse fra Ferde AS*

Den oppdaterte finansieringsanalysen fra mars 2026 viser en estimert restgjeld på om lag 4 mrd. kroner ved ordinær innkrevingslutt i 2045 for E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest. I evalueringen av bompengeprojektet datert 10.04.2025 ble restgjelden i 2045 beregnet til 2, 3 mrd. kroner. Økningen på 1, 7 mrd. kroner knyttes hovedsakelig til endringer i rekvireringsplanene, samt noe lavere passeringsinntekter.

Endringen medfører høyere forventet restgjeld i 2045. Beregningene viser likevel at restgjelden kan nedbetales innenfor 4 år med forlenget innkrevingsstid, slik at innkrevingstiden i hver bomstasjon øker fra 15 til 19 år. Det understrekes at analyser med så lang tidshorisont er forbundet med betydelig usikkerhet.

Analysen er basert på forventet rentenivå og ikke på kalkulasjonsrenten for utredning av nye bompengeprojekt, med 5,50 prosent rente de første 10 årene og deretter 6,5 prosent.

### *Samferdselsdepartementets oppdrag til Vegdirektoratet*

22. april 2025 ga SD i oppdrag til Statens vegvesen, i samråd med Nye Veier AS, Agder fylkeskommune og Ferde AS, 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 bompengeprogger.

### *Vegdirektoratets anbefaling*

19. desember 2025 gav Vegdirektoratet (VD) sin anbefaling til SD. Her vurderer Vegvesenet at prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er i en krevende økonomisk situasjon, samtidig som trafikk tallene er vesentlig lavere enn forutsatt. Årsaken til den lave inntjeningen i prosjektet er beskrevet som sammensatt. Det er betydelig trafikklekkasje til sideveg, 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 prosent 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 prosent 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 foreslått følgende tiltak, med formål å fremme en revidert bompengeproposisjon for Stortinget:

- Utredning av løsning for sidevegsinnkreving med bruk av omvendt timesregel på strekningen Grautheller-Monan (Storemyr).

Omvendt timesregel: Det vil si at det settes opp to bomstasjoner på hver sin side av omkjøringsvegen der kun passering gjennom begge bomstasjonene belastes bompenger. Dette for at lokaltrafikk f.eks. fra Søgne til Nodeland eller Kristiansand til Nodeland vil kunne kjøre på gamle E39 uten å bli belastet for bompenger.

- forlenging av innkrevingen i eksisterende bomstasjoner til 19 år (med mulighet for å forlenge med ytterligere 5 år).

VD har også vurdert en oppdeling av dagens bompengeprojekt til flere proposisjoner. Vegdirektoratet skriver i sin vurdering at ved «å isolere allerede utbygde strekninger og innkrevingspunkter vil en 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 prosent utover vekst i KPI». Oppdeling av proposisjonen er ikke ønskelig fra verken Ferde AS eller Nye veier AS.

### *Representantforslag i Stortinget*

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 nyttetransport på strekningen går ned.»*

### **Vurderinger**

Fylkestinget vedtok 18. juni 2024 at det ikke skal etableres sidevegsbom på fv. 439 mellom Breimyr – Monan. Fylkeskommunedirektøren vurderer imidlertid at nye opplysninger fra Ferde AS gir ny vesentlig informasjon om prosjektets svake økonomi. Derfor bes fylkestinget om å på ny ta stilling til om sidevegsbom med omvendt timesregel skal utredes. Samferdselsdepartementet har også bedt om Agder fylkeskommune holdning i saken.

Ferde AS anslår nå at det tar 19 år å nedbetale restgjelden. Sånt sett er prosjektet så vidt innenfor dagens proposisjon med bruk av sikringsbestemmelsen. Det vil si å utvide innkrevningstiden med inntil 5 år (til 20 år), som vi har mulighet til i vedtatt proposisjon. Det bemerkes at en lang tidshorison er forbundet med betydelig økonomisk usikkerhet. Fylkeskommunedirektøren mener derfor at det haster å komme i gang med et arbeid som har til hensikt å fremme en ny stortingsproposisjon. Dette for å sikre fylkeskommunen som garantist, i tillegg til å redusere bompengebelastningen.

Agder fylkeskommune har som garantist et særlig ansvar for å bidra til at situasjonen blir løst. Dersom garantiansvaret skulle bli utløst, kan det potensielt koste Agder fylkeskommune store summer etter endt innkreving.

Vegdirektoratet anbefaler departementet om at det etableres sidevegsbom med bruk av omvendt timesregel. Direktoratet skriver også i sin anbefaling at det «haster å få på plass tiltak som sikrer inntjening i prosjektet». Fylkeskommunedirektøren er enig i direktoratets anbefaling. Prosjektet bør gjennomgås på nytt, hvor sidevegsbom er et av virkemiddelene for sikre økt inntjening til prosjektet. Det anslås at rundt halvparten av trafikken mellom Breimyr til Monan på fv. 439 har E39 som en alternativ rute, jf. vedlagt rapport fra Rambøll i sak 39/24. Videre mener fylkeskommunedirektøren det skal vurderes forlenget innkrevningstid til inntil 25 år og passeringstak for lette- og tunge kjøretøy. Agder fylkeskommune er kjent med et stengt regelverk for rabatter for godskjøretøy over 3500 kg (takstgruppe 2) på TEN-T veger, som E39 er omfattet av. Det er imidlertid unntaksbestemmelser for byområder. Hvorvidt dette regelverk kan anvendes bør også vurderes i det videre arbeidet.

Formålet med en ny faglig utredning bør være å få ned bompengebelastningen for personbiler og nyttetransport, som Stortinget også har vedtatt. Fylkeskommunedirektøren mener at det bør gjøres vurderinger på inntil 25 års innkrevningstid. I tillegg bør det også vurderes et alternativ uten sidevegsbom.

Vegdirektoratet har også vurdert oppdeling av prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest til flere proposisjoner. Det vil etter fylkeskommunedirektørens syn bidra til økt risiko gjennom behov for en rekke nye vedtak. Det vil også særskilt måtte utredes bompengepotensial for de to resterende vegstrekningene, hvorav den ene er under utbygging. Potensialet for bompengeinntekter er også lavere jo lengre vest vi er på E39 mellom Kristiansand - Lyngdal. Fylkeskommunedirektøren anbefaler derfor en ny proposisjon bør inkludere hele bompengeprojektet.

For å få mer trafikk over på ny E39 har fylkeskommunedirektøren vært i kontakt med Vegdirektoratet. Dette for å drøfte mulighet for å skille ned til 60 km/t på fv. 439 mellom Breimyr - Monan. Tilbakemeldingen er at det ikke er mulig å skille ned hastigheten på denne strekningen.

### **Regionplan Agder 2030 og regional plan for mobilitet 2023-2033**

Hovedmålene under mobilitet står i regional plan for mobilitet; Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn. Utbygging av nye europaveger har gjennom mange år vært et overordnet mål i regionen og er forankret i Regionplan Agder 2030. Dette for å få en mer trafiksikker hovedveg og som skal gi næringslivet en økt konkurransekraft. Vi ser nå at samfunnsnyttene av ny E39 går ned fordi mange trafikanter som har E39 som et reelt rutevalg i stedet velger å bruke fv. 439. Sidevegsbom og forlenget innkrevningstid bidra til økt bruk og en mer robust finansiering. Passeringstak i bomstasjonene har til hensikt å gi en økonomisk besparelse til pendlere og næringsliv.

### **Økonomiske konsekvenser**

Finansieringsanalyser 20 år frem i tid har stor usikkerhet. Agder fylkeskommunen har en betydelig økonomisk risiko i prosjektet. Det er derfor viktig å komme i gang med arbeidet med en ny faglig utredning.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren mener at det haster å komme i gang med en ny faglig utredning. Beregninger fra Ferde har gitt ny informasjon om prosjektet. Det anbefales at det etableres sidevegsbom med omvendt timesregel. Omvendt timesregel vil skjerme lokaltrafikken som ikke har E39 som et reelt alternativ. Det forutsettes at det samtidig åpnes opp for forlenget innkrevningstid og passeringstak for lette og tunge kjøretøy. Angående tunge kjøretøy må den faglige utredning avklare hva som er mulig med hensyn til regelverk. I utgangspunktet er det begrensede muligheter til å gi rabatter for tunge kjøretøy på TEN-T vegnettet, som E39 er omfattet av.

I arbeidet bør det også vurderes et alternativ uten sidevegsbom.

Kristiansand, 25.03.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør