30. SEPTEMBER 2026

Foto: Nye Veier AS



E39 KRISTIANSAND VEST–LYNGDAL VEST

HELHETLIG GJENNOMGANG AV BOMPENGEOPPLEGGET

STATENS VEGVESEN

Innholdsfortegnelse

Sammendrag 2
1. Oppdrag 3
2. Vedtatt innkrevings- og utbyggingsopplegg 3
2.1 Innkrevingsopplegg 3
2.2 Utbyggingsopplegg 4
2.3 Bompengeopplegg og trafikk 5
3. Status for prosjektets bompengeøkonomi og handlingsrom 6
3.1 Utbygging: 7
3.2 Renter: 8
3.3 Økonomi: 9
3.3.1 Inntekter og kostnader: 9
3.3.2 Nedbetalingsplan: 10
4. Andre tiltak: 11
4.1 Passeringstak 11
4.2 Forlenget innkrevingstid: 12
4.2.1 20 (+5) års innkreving: 12
4.2.2 25 (+5) års innkreving: 12
4.2.3 30 (+5) års innkreving: 13
4.3 Takstnivå 13
4.3.1 Øke takster 13
4.3.2 Redusere takster 13
4.4 Sidevegsbom 15
4.4.1 Omvendt timesregel: 15
4.5 Øvrige tiltak på sidevegsnettet 17
5. Vegdirektoratets anbefaling 17

Sammendrag

Den helhetlige gjennomgangen viser at bompengeøkonomien for E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest er vesentlig svakere enn forutsatt i Prop. 89 S (2022–2023). Hovedårsakene er lavere trafikk enn forutsatt og lavere oppnådd gjennomsnittstakst, forsinket ferdigstillelse av de siste utbyggingsparsellene og en kortere periode med samtidig innkreving i alle bomstasjonene.

Med dagens takster er det ikke realistisk å nedbetale prosjektet innenfor 15 års innkreving i hvert bomsnitt. Beregningene viser at prosjektet kan nedbetales innenfor det utvidede handlingsrommet i dagens bompengeopplegg under gunstige rente- og trafikkforutsetninger. Dette forutsetter at muligheten for inntil fem års forlenget innkreving benyttes, og at utbyggingen gjennomføres uten ytterligere forsinkelser eller kostnadsøkninger. Ved mindre gunstige forutsetninger vil det være behov for økte inntekter eller gjennomføre andre tiltak. Ellers må Agder fylkeskommune som garantist innfri restgjeld etter 20 års innkreving i hvert bomsnitt.

En reduksjon av takstene kan ikke finansieres gjennom forventet trafikkvekst alene. Dersom takstene skal reduseres, må inntektsbortfallet kompenseres gjennom økte inntekter fra tiltak eller ved tilførsel av eksterne midler. Slike midler kan eventuelt komme fra offentlige bevilgninger.

Vegdirektoratet anbefaler at det arbeides videre med bruk av inntil fem års forlenget innkrevingstid og med en løsning med sidevegsbommer og omvendt timesregel på strekningen Grauthelleren-Monan på fv. 439 (parallell til bomsnitt Storemyr). Når trafikkvirkningene av ferdigstilt utbygging og eventuelle tiltak ved Storemyr er bedre kjent, kan det vurderes om det også er grunnlag for å innføre passeringstak for kjøretøy i takstgruppe 1. Endelig innretning, økonomiske virkninger og behovet for behandling i Stortinget må avklares nærmere.

1. Oppdrag

Denne rapporten er utarbeidet av Statens vegvesen Vegdirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

I Supplerende tildelingsbrev nr. 12 – Revidert nasjonalbudsjett ber Samferdselsdepartementet Statens vegvesen følge opp anmodningsvedtak 1154 som lyder *"Stortinget ber regjeringen i samarbeid med Agder fylkeskommune så raskt som mulig gjennomføre en helhetlig gjennomgang av bompengeopplegget på E39 Kristiansand-Mandal."*

Samferdselsdepartementet viser i oppdraget til Vegdirektoratets tidligere rapport om prosjektet i brev datert 19. desember 2025. Som en oppfølging av rapporten og vedtaket, bes Vegdirektoratet ha dialog med lokale myndigheter om prosjektet E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest.

I Vegdirektoratets arbeid med denne rapporten har det vært dialog med Agder fylkeskommune, Nye Veier og bompengeselskapet Ferde. Nye Veier og Ferde har bidratt med grunnlagsmateriale. Det er ikke utført nye trafikkberegninger i forhold til tidligere. Vegdirektoratet presenterte 22. september foreløpig tallmateriale og hovedfunn fra rapporten for Agder fylkeskommune på både politisk og administrativt nivå. Agder fylkeskommune, Nye Veier og Ferde er også gjort kjent med innholdet i endelig rapport.

Bompengeopplegget forutsetter helhetlig økonomi for hele strekningen mellom Kristiansand og Lyngdal, der inntektene i samtlige bomstasjoner inngår. Det betyr at bomstasjon(ene) på utbyggingsparsellene ikke direkte finansierer respektive parsell, men er solidarisk ansvarlig for helheten. Dette har også vært utgangspunktet for de økonomiske beregningene i rapporten, som dermed innbefatter hele prosjektet og ikke bare delstrekningen mellom Kristiansand og Mandal som er omtalt i anmodningsvedtaket. Dette er også i tråd med departementets oppdragsbeskrivelse, som omfatter hele prosjektet.

Rapporten omtaler i det følgende vedtatt innkrevings- og utbyggingsopplegg, status for prosjektets bompengeøkonomi og handlingsrom, aktuelle handlingsalternativer som forutsetter sak til Stortinget og anbefaling.

2. Vedtatt innkrevings- og utbyggingsopplegg

2.1 Innkrevingsopplegg

Ny E39 mellom Kristiansand og Lyngdal med Nye Veier som utbygger er lagt fram for Stortinget i to omganger. Stortinget fattet i 2017 vedtak om oppstart, utbygging og finansiering, jf. Prop. 135 S (2016-2017) og Innst. 469 S (2016-2017). I proposisjonen er det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kan gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Bompengeopplegget var basert på innkreving i ni bomstasjoner mellom kryssene på strekningen, med lik kjørekostnad per km.

I Prop. 89 S (2022-2023) og Innst. 384 S (2022-2023) om *Endringer i utbyggingen og bompengeopplegget for E39 Kristiansand vest–Røyskår* la Samferdselsdepartementet fram et revidert opplegg for bl.a. trase, kryssløsninger og bomstasjonsplasseringer. Færre kryss medførte at antall bomstasjoner ble redusert fra ni til syv, og ingen på sideveg. Det ble også tatt hensyn til oppdaterte trafikkprognoser, med lavere trafikk. Samlet sett ga dette noe høyere gjennomsnittstakst per km. Siden bompengeinntektene for hele strekningen nå skulle kreves inn i syv i stedet for ni bomstasjoner, måtte takstene i hver av de syv økes for å kompensere bortfall av to bomstasjoner. Dette var begrunnelsen for takstøkningen 8. februar 2024 i de fire bomstasjonene mellom Kristiansand og Mandal.

Vegdirektoratet er gitt myndighet til å kunne øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingen med inntil 5 år ved dårlig økonomi for bompengeselskapet, uten å gå til Stortinget i ny sak. Vegdirektoratet og Ferde mener muligheten for 20 pst. takstøkning i de syv bomstasjonene fremdeles står fast. Dette må i så fall skje etter søknad fra Ferde, og behandling i forkant av garantist for bompengelånet, som er Agder fylkeskommune.

Det pågår innkreving i fem av syv bomstasjoner:

- Innkrevingsstart 1.1.2022 i bomstasjon Skoieveien på strekningen Døle bru-Mandal.
- Innkrevingsstart 25.11.2022 i ytterligere tre bomstasjoner: Storemyr, Lohnelier og Holbekkstjønn mellom Kristiansand og Mandal.
- Innkrevingsstart 3.6.2025 i Herdal bomstasjon på strekningen Herdal–Røyskår.

2.2 Utbyggingsopplegg

Det gjenstår å bygge to delstrekninger:

- Mandal–Blørstad er under bygging. Arbeidet startet opp i 2025, og parsellen er forventet ferdigstilt i 2028.
- Blørstad–Lyngdal er i anbudsfasen. Ved forventet fremdrift anslår Nye Veier AS at parsellen er forventet ferdigstilt i 2031/32.



Figur 1: Utbyggingsparseller med gjenstående parseller i gult og oransje

2.3 Bompengeopplegg og trafikk

Prop. 89 S (2022-2023) legger til grunn:

- Gjennomsnittstakst på 5,7 kr/km i 2023-kroneverdi.
- Solidarisk innkreving i 15 år i syv bomstasjoner.
- Lånerente på 5,5 pst. i ti år fra første låneopptak, deretter 6,5 pst. i resterende periode.
- Årlig prisstigning på 2 pst.
- Innkreving og driftskostnader på 1,2 kr/passering.

Det ble lagt til grunn følgende forutsetninger for trafikk og innkrevingsperiode:

				Trafikk			
Delparsell:	**Bomstasjon:**	**Lengde (km):**	**Innkrevingsperiode:**	**Takstnivå 2022-2026**	**Takstnivå 2026-2037**	**Takstnivå 2038-2040**	**Uten bom**
Grautheller - Monan	E39 Storemyr	5,5	2023-2037	14 800	14 800	20 000	21 100
Monan - Lonelier	E39 Lohnelier	7,7	2023-2037	6 300	6 800	11 500	12 100
Lonelier - Døle bru	E39 Holbekstjønn	5,4	2023-2037	7 800	7 900	13 300	14 000
Døle bru - Mandal	E39 Skoieveien	6,3	2022-2036	7 500	7 800	11 400	12 000
Mandal - Blørstad		8,8	2026-2040		4 600	6 400	6 700
Blørstad - Herdal		17,2	2026-2040		3 900	5 200	5 400
Herdal - Røyskår	E39 Herdal	8,4	2025-2039		3 600	3 900	4 100
		59,3	2022-2040	36 400	49 400	71 700	75 400

Tabell 1: Trafikkforutsetninger og innkrevingsperiode

Den faktiske gjennomsnittstaksten for 2025 var på 30,83 kr. Dette tilsvarer 4,63 kr/km. Noe som er vesentlig lavere enn 6,06 kr/km som lå til grunn i proposisjonen. (5,7 i 2023 verdi er 6,06 omregnet til 2025-prisnivå).

Til grunn for beregningene i Prop. 89 S (2022-2023) lå det et forventet trafikkbilde i tråd med tabell 1. Som grunnlag for beregning av bompengeinntekter er det for lette kjøretøy forutsatt en trafikkvekst på 1,6 pst. per år i perioden fram til 2030. Etter 2030 er det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 1,0–1,7 pst. per år, med høyest trafikkvekst over snittene med størst innslag av lange reiser. For tunge kjøretøy er det tilsvarende forutsatt en trafikkvekst på 2,4 pst. per år frem til 2030, og etter det 1,8 pst per år.

Trafikken i prosjektet så langt ligger vesentlig under det som lå til grunn i beregningsgrunnlaget til Prop. 89 S (2022-2023), med unntak av E39 Lohnelier, jf. tabell 2.

					Trafikk		
Delparsell:	**Bomstasjon:**	**Lengde (km):**	**Innkrevings periode:**	**Prop. 2025**	**Faktisk 2025**	**Faktisk mot forventet 2025**	**Prosent**
Grautheller - Monan	E39 Storemyr	5,5	2023-2037	14 800	9 515	- 5 285	-36 %
Monan - Lonelier	E39 Lohnelier	7,7	2023-2037	6 700	6 739	39	1 %
Lonelier - Døle bru	E39 Holbekstjønn	5,4	2023-2037	7 880	7 192	- 688	-9 %
Døle bru - Mandal	E39 Skoieveien	6,3	2022-2036	7 740	6 721	- 1 019	-14 %
Mandal - Blørstad		8,8	2028-2042				
Blørstad - Herdal		17,2	2031-2045				
Herdal - Røyskår	E39 Herdal	8,4	2025-2039	3 600	3 480	- 120	-3 %
		59,3	2022-2045	40 720	33 647	- 7 073	-17 %

Tabell 2: Reell trafikk i 2025 mot forventet i grunnlagsmaterialet

NTP-prognosen for trafikkutvikling i Vest-Agder legger til grunn en årlig vekst i personbiltrafikken fra 2020-2030 på 1,69 pst. I perioden 2031-2060 ligger den på 0,53 pst. For næringstransport ligger forventet vekst i perioden 2020-2030 på 1,66 pst., og 0,73 pst. fra 2031-2060. Fra 2025 til 2026 rapporterer Ferde en trafikkvekst i de fire første bomstasjonene på 2,3 pst. Dette legges til grunn i tallmaterialet, og deretter en vekst i tråd med NTP-prognosen i resterende periode.

3. Status for prosjektets bompengeøkonomi og handlingsrom

Prosjektet E39 Kristiansand vest-Lyngdal vest var i opprinnelig proposisjon ferdig i 2026. Nye Veier har varslet en forsinkelse i utbyggingen av to parseller med to og seks år. Det legges som omtalt tidligere nå opp til ferdigstillelse av delstrekning Mandal-Blørstad i 2028 og Blørstad-Herdal i 2031/32. Dette påvirker økonomien vesentlig siden det en høy gjeld som må dekkes av færre bomstasjoner. I tillegg påvirkes økonomien av reelt lavere trafikk i fire av fem bomstasjoner og lavere oppnådd gjennomsnittstakst.

Det er gjennomført fire gjennomganger av økonomien etter at innkrevingen startet.

I tråd med føringene for oppfølging av usikkerhet i bompengeproposisjoner etter 1-2 år utførte Ferde en evaluering av økonomien i april 2024 med basis i fire bomstasjoner. Analysen viste en restgjeld ved innkrevingsslutt i størrelsesorden 2,3 mrd. kr. Ferde viste i sin rapport at det var behov for å øke gjennomsnittstakst med 13 pst. for å nedbetale gjelden med 15 års innkreving.

En oppdatert finansieringsanalyse fra Ferde i mars 2025 til Agder fylkeskommune med basis i fire bomstasjoner viste en estimert restgjeld på om lag 4 mrd. kr. Økningen skyldtes hovedsakelig endringer i planene for rekvirering av bompenger, samt noe lavere passeringsinntekter. Beregningene viste likevel at gjelden kunne nedbetales innenfor fire års forlenget innkreving, dersom hver bomstasjon økte innkrevingstiden fra 15 til 19 år. Ferde sine analyser er basert på forventet rentenivå.

I et oppdrag i april 2025 fra Samferdselsdepartementet ble Vegdirektoratet bedt om å gjennomgå finansieringsopplegget for hele prosjekt E39 Kristiansand-Lyngdal vest på nytt og vurdere om den totale situasjonen for prosjektet tilsa at det var behov for å fremme et revidert bompengeopplegg for strekningen. Vegdirektoratet tok utgangspunkt i Ferde sin analyse fra april 2025, med restgjeld på 2,3 mrd. kr og anbefalte følgende tiltak:

- Økt gjennomsnittstakst med 13 pst. utover KPI-justering.
- Forlenget innkreving i fire år til 19 år.

Vegdirektoratet har i forbindelse med denne rapporten gjort en ny analyse av økonomien. I tabell 3 er det gjort beregninger av totalt innkrevingsopplegg med følgende faktorer:

- Innkrevingsperiode:
  - 15 år
  - Forlenget maksimalt til 15 + 5 år.
- Rente:
  - Ferde sin forventede renteutvikling.
  - Beregningstekniske rente på 5,5 pst. første 10 år etter låneopptak (fra 2019) og deretter 6,5 pst.

❖ Trafikk:

- ➢ Prognose fra NTP for Vest-Agder.
- ➢ Økning på 5 pst. i alle bomsnitt i 2031 når hele prosjektet er ferdig bygget.

Innkrevingsperiode	15 år				15 (+5) år			
Rentebetingelser:	Ferde		5,5% første 10 år, 6,5%		Ferde		5,5% første 10 år, 6,5%	
Trafikk:	NTP Vest Agder	+5% i 2031	NTP Vest Agder	+5% i 2031	NTP Vest Agder	+5% i 2031	NTP Vest Agder	+5% i 2031
Bompengeinntekter i innkrevingsperioden	kr 9 332	kr 9 631	kr 9 332	kr 9 631	kr 12 903	kr 12 765	kr 12 903	kr 13 360
Nedbetalingsår	aldri	aldri	aldri	aldri	aldri	2049	aldri	aldri
Restgjeld	kr 5 833	kr 5 236	kr 10 197	kr 9 479	kr 44	kr -	kr 5 449	kr 4 076
Rentekostnad i innkrevingsperioden	kr 6 740	kr 6 531	kr 11 182	kr 10 855	kr 6 054	kr 5 291	kr 11 586	kr 10 839

Tabell 3: Simulering av innkrevingsperiode, rentebetingelser og trafikk med dagens innkreving

Resultatet av beregningene gir følgende hovedfunn innenfor handlingsrommet i gjeldende proposisjoner og prosjektavtaler:

- ➢ Ikke lenger realistisk at prosjektet lar seg nedbetale på 15 år. Med gunstigste trafikkvekst og renteforutsetning vil restgjeld etter 15 år være 5,2 mrd. kr. Med ugunstigste forutsetninger vil restgjeld etter 15 år være over 10 mrd. kr.
- ➢ Med gunstigste trafikkvekst og renteforutsetning vil prosjektet være nedbetalt på litt under 20 år. Med ugunstigste forutsetninger vil restgjeld etter 20 år være ca. 5,5 mrd. kr.
- ➢ I syv av åtte tilfeller vil det være behov for å øke inntektene gjennom tiltak eller tilførsel av eksterne midler.
- ➢ Selv små endringer i trafikkvekst og renteforutsetninger gjør store utslag i restgjeld.

Det er kun det mest optimistiske scenariet bompengeinnkrevingen med dagens takster kommer i mål. Resterende alternativer vil medføre en gjeld ved innkrevingsslutt på mellom 44 mill. kr og 10,2 mrd. kr. Bilistene vil i innkrevingsperioden betale mellom 9,3 og 13,3 mrd. kr i bompenger.

I disse beregningene er det kun lagt til grunn årlig takstjustering etter KPI. Vegdirektoratet har myndighet til, etter søknad fra Ferde, å kunne øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingen med inntil 5 år ved dårlig økonomi for bompengeselskapet, uten å gå til Stortinget i ny sak. Dette krever tilslutning fra Agder fylkeskommune som garantist.

Dette betyr at det er åpnet for å kunne øke gjennomsnittstakst med inntil 20 pst. underveis i innkrevingen dersom garantist slutter seg til dette.

3.1 Utbygging:

Prop. 89 S (2022-2023) legger til grunn at siste delparsell i prosjektet skulle vært ferdig i 2026.

Det har vært forsinkelser på deler av utbyggingen, og Mandal–Blørstad er utsatt til 2028, og Blørstad–Herdal forventes ferdig i 2031/32. Dette betyr at bompengeselskapets finansiering og inntekter blir forskjøvet ganske kraftig. Per 31.12.2025 hadde selskapet en gjeld på 5,55 mrd. kr. Bompengeselskapet skal fortsatt bidra med ytterligere 4,27 mrd. løpende kr.

År	2026	2027	2028	2029	2026-2029
Mill. kr	650	933	1360	1323	4266

Tabell 4: Oppdatert rekvireringsprognose i løpende kr

Innkrevingsperioden i proposisjonen var fra 2022–2040. Da ville det vært en elleveårs periode hvor samtlige bomstasjoner krevde inn bompenger samtidig. Med dagens utbyggingstakt vil denne perioden reduseres til seks år. Innkrevingsperioden øker fra totalt 19 til 24 år. Dette påvirker garantitiden som fylkeskommunen har stilt for prosjektet.

Vest-Agder fylkesting vedtok 14.2.2017:

«Originalt vedtak om garanti fra Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jfr. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 34 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner».

Første låneopptak i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden var i 2019. Garantitiden vil dermed opphøre i 2053. Det er derfor fare for at garantien kan utløpe før prosjektet er ferdig finansiert.

Forsinkelser i utbyggingsperioden fører til vesentlig økning i finansieringskostnader for bompengeselskapet. Inntektspotensialet i bomstasjonen på Herdal påvirkes i stor grad av utbyggingstakten i prosjektet. Per i dag ser på-avkjøringskoblingen til denne strekningen slik ut:



Figur 2: Kartutsnitt av av-/påkjøring E39 Herdal - Røyskår

Ferde rapporterer en gjennomsnittstakst som er 33,4 pst. under forventet i 2026 for Herdal bomstasjon. En vesentlig del av dette er lavere andel kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy). Dette er trolig en todelt årsak:

1. For høy andel tunge kjøretøy i beregningsgrunnlaget.

2. Uheldig påkobling på strekningen inntil siste delparsell er ferdig bygget.

3.2 Renter:

I brev av 14.11.2012 «Forutsetninger om lånerente i bompengeproposisjoner» fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen (og senere i Prop. 1 S (2016-2017)) har departementet sluttet seg til at det skal brukes beregningsteknisk lånerente på 5,5 pst. de første

10 årene etter første låneopptak og deretter 6,5 pst. når man beregner bompengebidraget til prosjektet.

Dette ligger til grunn for beregningene gjort i forkant av Prop. 89 S (2022-2023).

I 2025 hadde Ferde en gjennomsnittlig lånerente på 3,89 pst. inkludert effekten av rentesikringer. Sikringsgraden var på 50,45 pst.

Dette betyr at selskapet i dag har en vesentlig lavere rente enn det som er lagt inn i beregningene i proposisjonen. I tillegg hadde selskapet i 2025 en innskuddsrente på 4,67 pst., altså høyere enn lånerenten. Ferde tjener per i dag på midler de har tilgjengelig frem til rekvirering fra utbygger.

Det er de reelle, ikke beregningstekniske, rentene i bompengeselskapet som betales i et bompengeprosjekt. Ferde har for perioden 2026-2049 lagt til grunn en lånerente på 4,25-4,75 pst. Denne tar høyde for de sikringene som eksisterer i dag, og hvordan utviklingen i rentemarkedet forventes. Rentebetingelsene som Ferde forventer kan brukes innenfor dagens proposisjon, og ved bruk av virkemidlene denne åpner for.

Skal man gjøre større endringer i innkrevingsopplegg for prosjektet, eller forlenge innkreving utover det som er åpnet opp for i Prop. 89 S (2022-2023), vil kravet om beregningsteknisk rente måtte legges til grunn i hele perioden. Da øker restgjelden etter 15+5 år fra om lag 44 mill. kr til om lag 5,4 mrd. kr. Tiltak som ligger utenfor handlingsrommet i dagens proposisjon må dermed dekke inn en sikkerhetsbuffer på om lag 5,4 mrd. kr. Ellers må Agder fylkeskommune som garantist dekke restgjelden etter 20 års innkreving i hvert bomsnitt.

3.3 Økonomi:

2025 er siste hele år med rapporterte revisorgodkjente tall. I tabell 5 er en sammenstilling av noen av de viktigste faktorene rundt drifts- og finanskostnader og inntekter. Dagens beregninger med kjente faktorer og framskriving av inntekter og kostnader gir en restgjeld etter 15 år på 5,4 mrd. kr.

3.3.1 Inntekter og kostnader:

Driftsinntekt:	kr	360 627 337
Driftskostnad:	kr	17 444 960
Driftsresultat:	**kr**	**343 182 377**
Finansinntekt:	kr	11 175 066
Finanskostnad:	kr	226 262 379
Netto finansposter:	**-kr**	**215 087 313**
Avskrivninger innkrevingsrett:	kr	128 095 064
Årsresultat:	**kr**	**0**

Tabell 5: Rapporterte drifts- og finansieringstall 2025

Passeringsinntekter for 2025 var rett i overkant av 360 mill. kr.

For 2026 er tallet forventet å stige til i overkant av 400 mill. kr.

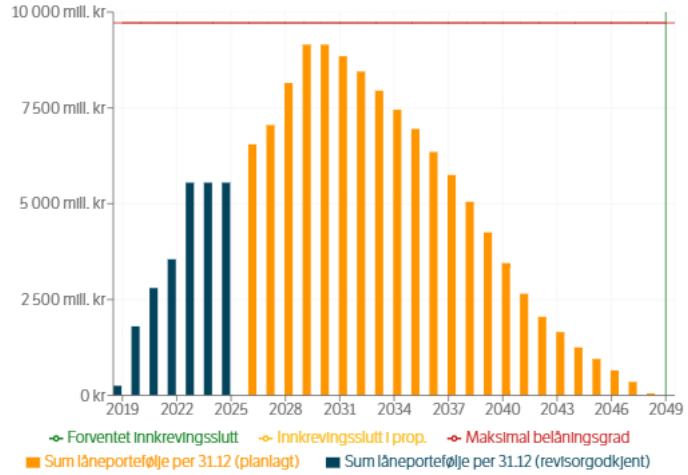
Dette er basert på at bomstasjonen på Herdal åpnet i juni 2025, og vil i løpet av 2026 bidra med inntekter hele året. I tillegg legges det til grunn en indeksregulert vekst i trafikk og takster.

Driftskostnaden ligger på 1,49 kr per passering. Det er grunn til å tro at fremtidige driftskostnader vil ligge på omtrent samme nivå.

Netto finansposter utgjør 59,7 pst. av selskapets passeringsinntekter i 2025. Dette er bekymringsverdig da man vet at det i tråd med rekvireringsplanen fra utbygger er forventet at gjelden i selskapet stiger opp til 9 150 mill. kr i 2029. Agder fylkeskommune har stilt garanti for maksimalt 9 719 mill. kr.

Finanskostnadene i prosjektet er såpass store at det først er når samtlige bommer har startet innkreving at inntektene overstiger kostnader. Dermed vil ytterligere forsinkelser i utbyggingstakten kunne påvirke økonomien og nedbetalingsplanen i selskapet svært negativt.

3.3.2 Nedbetalingsplan:



Figur 3: Forventet nedbetalingsplan

Figur 3 viser den forventede nedbetalingsplanen for prosjektet. Nedbetalingsplanen tar høyde for dagens inntekter og bruker proposisjonens trafikk og inntekter på de delparsellene som ikke er ferdig bygget.

Som nevnt i forrige kapittel er man avhengige av fremdrift i prosjektet og at ferdigstillelse av de resterende parsellene blir som rapportert. I tillegg er man avhengige av at takstene blir omtrent på nivå med forutsetningene. Prosjektet er marginalt i forhold til finanskostnader og inntekter.

Tallene i den helhetlige gjennomgangen legger til grunn rekvireringsprognosen fra Nye Veier AS. Dersom prosjektets kostnad øker opp til kostnadsrammen, vil dette føre til en ytterligere forverring av økonomien i prosjektet, og det vil være behov for en takstøkning.

Dersom det skal gjøres forsøk med reduserte takster, eller andre tiltak som kan påvirke inntektsgrunnlaget, må disse dekkes inn ved at man tilfører prosjektet eksterne midler. Ellers vil nedbetalingsplanen ikke være mulig. En tapt inntekt på 100 mill. kr i 2027 vil øke til 300-500 mill. kr i 2051 (15+5 år etter siste bomstasjon har åpnet).

4. Andre tiltak:

4.1 Passeringstak

Veilederen for bompengeprosjekter omtaler passeringstak og gir følgende føringer:

- I bompengeprosjekter utenfor byområder kan det innføres passeringstak for takstgruppe 1. Det er mulig å innføre passeringstak på inntil 60 passeringer per måned dersom det er ønskelig av lokale myndigheter.
- De økonomiske konsekvensene av passeringstak skal komme frem i form av beregnet forventet inntektsbortfall. Det stilles krav om at dette er utredet grundig og tatt inn i de endelige lokalpolitiske vedtakene. Inntektsbortfallet skal kompenseres med økte grunntakster, slik at gjennomsnittsinntekten per passering opprettholdes.
- Passeringstaket kan i enkelte tilfeller settes lavere enn 60 passeringer per måned, men kan kun i særskilte tilfeller settes lavere enn 40 passeringer per måned.
- Eventuell innføring av en ordning med passeringstak for strekningsvise prosjekter med flere innkrevingspunkter må vurderes i hvert enkelt tilfelle. For slike prosjekter må passeringstaket være knyttet opp til antall passeringer i hvert enkelt bomsnitt.
- For å få nytte av passeringstak kreves gyldig brukeravtale og brikke.
- Passeringstak for takstgruppe 2 vil ikke være mulig i dette prosjektet da strekningen er en del av TEN-T nettverket.

Et passeringstak for takstgruppe 1 vil altså være en mulighet for prosjektet. Det betinger imidlertid at man får kontroll på inntektsstrømmen. En sidevegsbomstasjonsløsning på gammel E39 ved bomstasjonen Storemyr vil kunne dekke inn økonomisk tap som følge av et passeringstak. Passeringstaket reduserer maksimal belastning en bilist kan få fra et bompengeprosjekt. Det vil dermed beskytte storbrukere som kommer særs uheldig ut med en bompengeordning. Et passeringstak vil kunne føre til en økt trafikk på hovedveg. De som allerede oppnår maksimal belastning vil kunne bruke veien gratis, noe som stimulerer til økt kjøring. Økt trafikk med gratis passeringer reduserer gjennomsnittstaksten, og siden dette er styringsindikatoren som bompengeselskapet søker takstendringer basert på, vil den økonomiske risikoen være omtrent null.

I en rapport Vista Analyse gjennomførte på oppdrag fra Nye Veier AS i 2025 så de på antall passeringer gjennom de fire bomstasjonene som da var åpnet. Den viser at antall kjøretøy med over 30 passeringer per bomstasjon er ganske beskjedent, men høyest i bomsnittet på Storemyr. Et økonomisk tap for bompengeselskapet som følge av passeringstak vil dermed være svært lite. Det gir også god grunn til å tro at det ikke vil være behov for en stor økning av grunntakstene for å oppnå vedtatt gjennomsnittstakst. Vi vurderer det som sannsynlig at innføring av månedstak vil gi en trafikkvekst som kompenserer for reduserte takster på strekningen Grauthelleren-Monan, men det er større usikkerhet knyttet til strekningen videre mot Mandal.

I Prop. 111 S (2021-2022) ble det gjort vurderinger opp mot Bypakke Kristiansand, og det ble konkludert at dette ikke kunne samkjøres. Et eventuelt passeringstak må dermed kun gjelde i bomstasjonene på strekningen E39 Kristiansand vest–Røyskår.

4.2 Forlenget innkrevingstid:

I St. meld. Nr. 46 (1990-1991) legges føringer for hvilken innkrevingstid et bompengeprosjekt kan ha:

«Inntil 15 år er etter departementets vurdering et rimelig utgangspunkt for bompenge periodens lengde når prosjektet legges fram for Stortinget. I spesielle tilfeller bør 20 år kunne godtas. Myndighetene bør ha adgang til å forlenge innkrevingen med inntil 5 år utover forutsetningene i proposisjonen om det senere viser seg nødvendig. Dette innebærer at bompengeperioden maksimalt kan bli 20 henholdsvis 25 år. Departementet tar sikte på å praktisere denne retningslinje også for allerede inngåtte avtaler.

Med en begrensning i bompengeperiodens lengde. vil bompengeselskapet og långiverne sitte igjen med ansvaret hvis selskapet har gjeld når innkrevingstiden er slutt. Dette vil sannsynligvis gi høyere rente pga. høyere risiko for långiver, noe som medfører at det må stilles strengere krav til lønnsomhet for nye prosjekter.»

En forlenging av innkrevingstid i samtlige bomstasjoner til 20, 25 eller 30 år (med mulighet for ytterligere 5 års forlenging) krever en ny stortingsproposisjon. Alternativene med 25 og 30 års innkreving er utenfor dagens retningslinjer, og 20 års innkreving er kun for spesielt utfordrende prosjekter. En forlenget innkreving må baseres på krav som stilles til en stortingsproposisjon om bompenger. Det må dermed legges til grunn beregningsteknisk rente på 5,5 første 10 år etter første låneopptak, NTP-trafikkvekst, nye trafikkberegninger, eksisterende lånegjeld, rekvireringsplan og oppdatert kostnadsoverslag fra Nye Veier AS.

	20 år (+5)			25 år (+5)		30 år (+5)	
	Dagens takster	+ 4 år	Takst 2027 +14 %	Dagens takster	Takst 2027 -3%	Dagens takster	Takst 2027 -14%
Bompengeinntekter i innkrevingsperioden (mill 2025 kr)	kr 12 903	kr 15 618	kr 14 576	kr 15 500	kr 15 938	kr 15 435	kr 17 503
Nedbetalingsår	aldri	2054	2051	2051	2056	2049	2061
Restgjeld	kr 5 449	kr -	kr -	kr -	kr -	kr -	kr -
Rentekostnad:	kr 11 586	kr 10 365	kr 8 352	10053	kr 11 023	9896	14370

Tabell 6: Forlenget innkrevingstid, nedbetalingstid, restgjeld og rentekostnad

4.2.1 20 (+5) års innkreving:

Med dagens takstnivå og forutsetninger som nevnt for ny stortingsproposisjon vil bompengeselskapet ha en restgjeld på 5 449 mill. kr etter 20 års innkreving.

For å komme i mål etter 20 år vil man måtte øke takstene med 14 pst. i 2027.

Alternativt kan man forlenge innkrevingstiden med ytterligere 4 år til totalt 24 år frem til 2054 i siste bomsnitt. Totalt vil bilistene da betale over 1 mrd. kr mer enn om man øker takstene med 14 pst.

4.2.2 25 (+5) års innkreving:

Med dagens takstnivå og forlenget innkrevingstid til 25 år, vil man nedbetale gjelden i 2051. Da vil siste bomstasjon kun stå oppe i 20 år, mens resterende bommer vil være oppe i 25 år.

Dersom man ønsker å oppnå reduksjon i dagens takstnivå vil man kunne sette takstene ned med 3 pst. Prosjektet vil da bli nedbetalt i 2056. Samtlige bomstasjoner vil da ha 25 års innkrevingstid. Totalt vil bilistene betale ca. 450 mill. kr mer enn om man kun forlenget innkrevingstiden til 25 år.

4.2.3 30 (+5) års innkreving:

Med dagens takstnivå og forlenget innkrevingstid til 30 år, vil man nedbetale gjelden i 2049. Da vil siste bomstasjon kun stå oppe i 18 år, mens de første fire bomstasjonene har hatt innkreving i 27 år.

Dersom man ønsker å oppnå reduksjon i dagens takstnivå vil man kunne sette takstene ned med 14 pst. Prosjektet vil bli nedbetalt i 2061. Samtlige bomstasjoner vil da ha 30 års innkrevingstid. Totalt vil bilistene betale 2 mrd. kr mer enn om man kun forlenget innkrevingstiden til 30 år.

4.3 Takstnivå

Prop. 89 S (2022-2023) oppgir en gjennomsnittlig takst per kilometer på 5,7 2023-kr. Omregnet til 2025-kr utgjør dette 6,06 kr/km.

Grunntaksten i en bomstasjon må ta høyde for utbygd lengde ny veg, og hvilken fordeling av type biler som kjører gjennom bomstasjonen. Derfor blir det store forskjeller i grunntakster i prosjektet. I tillegg skal det være solidarisk innkreving i snittene. Så takstnivået i hvert snitt må tilpasses det til enhver tid gjeldende kostnadsbildet.

Ettersom utbyggingstakten er endret fra det som lå til grunn i proposisjonen har man også påført bompengeselskapet økt finansieringskostnad, uten å dekke dette inn gjennom økte takster. Dette betyr at vedtatt gjennomsnittstakst per kilometer muligens er lavere enn dagens behov.

4.3.1 Øke takster

En av dagens virkemidler som ikke er nevnt i vesentlig grad så langt er en økning av takstene med 20 pst. utover justeringer som følge av konsumprisindeksen. Dette er et virkemiddel som direkte motstrider vedtak gjort i fylkestinget i Agder, men som er normal prosess når et prosjekt har en utfordrende økonomi.

Etter 15 år har selskapet en restgjeld på 5 833 mill. kr med dagens takster, NTP prognose på trafikk og rentebetingelser slik Ferde oppgir de. Ved å øke takstene i 2027 med 20 pst. utover KPI vil denne reduseres til 2 252 mill. kr, forutsatt samme trafikk. Legger man til en trafikkreduksjon på 5 pst. reduseres restgjelden til 3 309 mill. kr.

Ved å kombinere de to tiltakene dagens proposisjon åpner for med takstøkning i 2027 på 20 pst. og utnyttelse av forlenget innkrevingstid med inntil 5 år vil prosjektet være nedbetalt i 2042.

4.3.2 Redusere takster

Agder fylkeskommune, prosjektets garantist, har fattet vedtak om reduserte takster for prosjektet.

Vi har dermed vurdert hvordan en reduksjon i takstene på henholdsvis 25 og 50 pst. med forlenget innkrevingstid til 30 år påvirker økonomien i prosjektet.

Tabell 7 viser behov for økt trafikk som følge av takstreduksjon og forlengelse av innkrevingstid.

Innkrevingsperiode	30 år								15 +5 år
Takstreduksjon	25 %				50 %				Ingen
Trafikk:	Ingen økning	øker 5% 2027	øker 15% 2027	øker 25% 2027	Ingen økning	øker 25% 2027	øker 50% 2027	øker 75% 2027	NTP
Bompengeinntekter i innkrevingsperioden	kr 15 441	kr 16 165	kr 17 486	kr 16 185	kr 10 538	kr 12 949	kr 15 360	kr 17 278	kr 12 903
Nedbetalingsår	aldri	aldri	2061	2052	aldri	aldri	aldri	2059	aldri
Restgjeld	kr 10 674	kr 7 031	kr -	kr -	kr 35 372	kr 23 228	kr 11 084	kr -	kr 5 449
Rentekostnad i innkrevingsperioden	kr 22 041	kr 19 469	kr 14 327	kr 11 397	kr 39 475	kr 30 902	kr 22 330	kr 13 817	kr 11 586
Økte rentekostnader:	kr 10 455	kr 7 883	kr 2 741	-kr 189	kr 27 889	kr 19 316	kr 10 744	kr 2 231	

Tabell 7: Reduksjon av takster og behov for trafikkvekst

Erfaringstall fra takstøkningen i dette prosjektet i 2024 viser at trafikktilførselen nok ikke vil havne på dette nivået. Ferde rapporterte at takstøkningen på rundt 30 pst. i fire bomstasjoner i februar 2024 trolig har ført til at enkelte bilister velger andre veier. Fra 2023 til 2025 falt døgntrafikken gjennom disse stasjonene fra 33.155 til 30.016 passeringer. Bompengeinntektene økte likevel fra 263,8 til 332,7 mill. kr fordi takstene ble økt. Takstøkning medførte dermed at trafikken falt 9 pst. og inntektene økte med 25 pst. Økt betaling for nullutslippskjøretøy bidro noe til økt inntekt. Det finnes også erfaringstall fra prosjektet Ryfast. I det prosjektet ble det tilført statlige midler for å redusere takstene med 33 pst. Dette ga en trafikkvekst på om lag 5-6 pst. utover ordinær trafikkvekst i regionen.

4.3.2.1 25 pst. takstreduksjon

Ved en takstreduksjon på 25 pst. vil man måtte ha en økning i trafikk på over 15 pst. i 2027 for at man skal kunne betjene selskapets gjeld over en 30 års periode. Sammenliknet med alternativet med 15+5 års innkreving gir dette en økt rentekostnad på 2,7 mrd.kr som må dekkes inn av bilistene.

En realistisk trafikkvekst ved 25 pst. takstreduksjon vil ligge et sted mellom 5 og 10 pst. Da vil selskapets restgjeld etter 30 år ligge mellom 3,4 og 7 mrd. kr. Økt rentekostnad i innkrevingsperioden vil være mellom 4,5 og 7,8 mrd. kr, med en samlet rentekostnad på 16-19 mrd. kr.

4.3.2.2 50 pst. takstreduksjon

Ved en takstreduksjon på 50 pst. vil man måtte ha en økning i trafikk på over 75 pst. i 2027 for at man skal kunne betjene selskapets gjeld over en 30 års periode. Sammenliknet med alternativet med 15 + 5 års innkreving gir dette en økt rentekostnad på 2,2 mrd. kr som må dekkes inn av bilistene.

En realistisk trafikkvekst ved 50 pst. takstreduksjon vil ligge et sted rundt 10 pst. Da vil selskapets restgjeld etter 30 år være om lag 30 mrd. kr. Økt rentekostnad i innkrevingsperioden vil være rundt 25 mrd. kr, med en samlet rentekostnad på 36 mrd. kr

4.3.2.3 Tilskuddsbehov

En reduksjon av takstnivået med 25 eller 50 pst. vil føre til store utslag i restgjeld og rentekostnader. Dette er knyttet til at kostnadene blir høyere enn inntektene. Det er sannsynlig at en takstreduksjon gjør at garantisummen Agder fylkeskommune har stilt overskrides. En måte å redusere rentekostnadene på er å tilføre midler gjennom ekstern finansiering.

Tilskuddsbehov i 2027 eller 2030 ved takstreduksjon i 2027:

En takstreduksjon på 25 pst. vil medføre behov for et engangstilskuddsbehov i 2027 på om lag 850 mill. kr.

En takstreduksjon på 50 pst. vil medføre behov for et engangstilskuddsbehov i 2027 på om lag 3 600 mill. kr.

Tilskuddsbehovet oppgitt her baserer seg på en engangsutbetaling tidlig i 2027. Dette er midler som må tilføres prosjektet fra en ekstern finansieringskilde. Det kan være økte offentlige midler.

En takstreduksjon på 25 pst. i 2027 vil medføre behov for et engangstilskuddsbehov i 2030 på om lag 900 mill. kr.

En takstreduksjon på 50 pst. i 2027 vil medføre behov for et engangstilskuddsbehov i 2030 på om lag 3 900 mill. kr.

4.4 Sidevegsbom

Prop. 89 S (2022–2023) omtaler vedtakspunkt 2 fra Agder fylkesting 25. oktober 2021:

> "*I tråd med Stortingets vedtak forutsettes det at innkrevingen igangsettes uten bompenger på sideveger. Behov for bompenger på sidevegnettet kan vurderes senere basert på erfaringer med trafikkutvikling etter at ny E39 er åpnet og bomstasjonene er etablert*".

I trafikkberegningene til Prop. 89 S (2022-2023) lå en marginal reduksjon i trafikk på delstrekningen Grautheller–Monan.



Figur 4: Kart med trafikktellinger 2025 på fv. 439 og passeringstall E39

Erfaringstall fra 2025 viser en ÅDT på 5 285 under forventet (14.800) ved Storemyr bomstasjon. Videre viser tellepunkter på fv. 439 ÅDT fra 14.068 til 10.948 på delstrekningen. ÅDT på fv. 439 ligger på under 3.902 vest for Søgne. Det er altså mye som tyder på at trafikken på gamle E39 er større enn den marginale reduksjonen i trafikk som lå til grunn for finansieringsberegningene.

4.4.1 Omvendt timesregel:

Omvendt timesregel forutsetter at det settes opp sidevegsbommer i bompengeprosjektet. Hovedregelen for sidevegsbom er presentert i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Her presiseres det at nytteprinsippet innebærer at det bare unntaksvis bør settes opp bomstasjoner på sidevegnettet når prosjektet ikke inneholder konkrete tiltak på sidevegen. Det kan likevel åpnes for å bruke sidevegbom der det blant annet legges vekt på miljøhensyn og/eller utilsiktede trafikkproblemer på sidevegen. Med dette menes situasjoner hvor etablering av ny veg medfører uønsket trafikkoverføring til eksisterende veger, med videre konsekvenser som økt støy, luftforurensning, trafikksikkerhetsutfordringer og redusert framkommelighet for beboboere og lokalt næringsliv.

Dersom betydelige mengder trafikk overføres til lokalveger som følge av etableringen av et bompengeprosjekt kan trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet forverres. I slike situasjoner kan enten sidevegsbom eller omvendt timesregel fungere som et effektivt virkemiddel for å oppnå ønsket trafikkavlastning.

Omvendt timesregel kan gi de samme effektene som ordinær sidevegsbom når det gjelder trafikkoverføring, trafikksikkerhet samt miljøelementer som støy og luftforurensning, men uten at lokalbefolkningen får en større økonomisk belastning enn den nytten som prosjektet gir rundt sidevegen. Taksten for passering av en bomstasjon på sidevegen må beregnes i det enkelte bompengeprosjektet, og kan være en redusert del av taksten på hovedvegen, eller fullstendig bortfall av takst. Passering av to eller flere bomstasjoner på sidevegsnettet vil utløse full takst.

Det vil altså være en mulighet for å sette opp to sidevegsbommer på gammelt vegnett, ved de to kryssene mellom gammel og ny veg på hver sin side av bomstasjonen Storemyr. Dersom en bil passerer begge bommene innen en gitt tidsperiode vil man belastes full takst av bommen på Storemyr, mens om man kun passerer en bom vil man kunne kjøre gratis. Det anbefales at passeringer på sidevegsnettet blir gratis ettersom tiltaket settes opp for å belaste de som har ny tryggere veg som et alternativ, men velger å benytte gammel veg. Trafikken som f.eks går mellom Søgne og Nodeland vil ikke måtte betale bompenger, og får heller ingen direkte nytte siden det ikke gjøres forbedringstiltak på sidevegsettet.

Hvordan en sidevegsbomstasjon med omvendt timesregel vil bidra til at en større andel av trafikken velger den nye, mer trafikksikre E39:

- Lokalpolitisk er det ønske om redusert trafikk på sidevegsnettet.
- Omvendt timesregel skåner lokaltrafikken og åpner for takstreduksjon eller passeringstak når trafikkbildet er bedre kjent.
- Per 1 000 biler på ny veg øker inntektene med 9,5 mill. kr årlig så lenge bomstasjonen ved Storemyr har innkreving.
- Sidevegsbom redder ikke prosjektet alene og krever omtale i en ny sak til Stortinget, men reduserer garantistens gjeld ved endt innkreving med 1–3 mrd. kr.
- Alternativt redusert innkrevingsperiode med 2-5 år.

Innkrevingsperiode	15 +5 år			
Sidevegsbom - trafikkøkning Storemyr	2000		5000	
Sidevegsbom	Ferde	5,5 % & 6,5%	Ferde	5,5 % & 6,5%
Bompengeinntekter i innkrevingsperioden	kr 12 774	kr 13 237	kr 12 589	kr 13 740
Nedbetalingsår	2049	aldri	2046	aldri
Restgjeld	kr -	kr 4 294	kr -	kr 2 561
Rentekostnad i innkrevingsperioden	kr 4 804	kr 10 827	kr 4 448	kr 9 688
Endret inntekt:	-kr 129	kr 335	-kr 314	kr 837
Redusert gjeld/innkreving:		-kr 1 155		-kr 2 888
Redusert rentekostnad:	-kr 1 250	-kr 759	-kr 1 606	-kr 1 898

Tabell 8: Effekter av sidevegsbomstasjon

Agder Fylkeskommune har gått imot sidevegsbom ved to anledninger. Vi ønsker likevel å belyse at dette er et av få tiltak de har tilgjengelig innenfor dagens proposisjon som vil kunne bedre den økonomiske situasjonen og gi et mulig handlingsrom for passeringstak.

I Prop. 135 S (2016-2017) var det tegnet inn en bomstasjon på gamle E39. Denne ville kreve inn midler fra alle som passerte, også lokaltrafikk som ikke hadde nytte av den nye vegen. Dermed var det en føring om at inntektene fra denne bomstasjonen skulle brukes til tiltak på sidevegsnettet. En slik løsning anbefales ikke da den vil medføre økt belastning på lokaltrafikken mellom Søgne og Nodeland, og ikke bidra til totaløkonomien i prosjektet.

4.5 Øvrige tiltak på sidevegsnettet

Et annet alternativ for å få flyttet trafikk over på den mer trafikksikre nye E39 er å gjøre tiltak på sidevegsnettet. Her vil det være Agder fylkeskommune som må vurdere og gjennomføre tiltak. Det er allerede vurdert flere alternativ administrativt for å gjøre det mindre attraktivt å bruke sideveg.

Fylkestinget vedtok i sak 88/24 (18. juni. 2024) følgende for fv. 439: det «*skal igangsettes tiltak for å forbedre forholdene for syklende og gående. I tillegg til at det skal gjøres tiltak for å redusere fartsgrensen*».

Fylket har så langt gjort følgende:

1. Vurdere redusert hastighet på strekningen. https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=http://data.einnsyn.no/1894cea5-b218-4b9c-9064-fbe9246fd83d Vegforvaltningen i Agder fylkeskommune har vært i kontakt med Vegdirektoratet for å drøfte muligheten for å søke fravik for lavere fartsgrense. Tilbakemeldingen var at det ikke foreligger et konkret krav i Fartsgrensekriteriene som det kan søkes fravik fra, og det vil derfor ikke være anledning til å søke om dette.

2. Bygge gang- og sykkelveg langs dagens fv. 439 hvor det åpnes opp for en smalere fylkesveg. Ettersom det er et byvekstprosjekt, var det et premiss mht. kostnader å finne den beste linjen mht. kostnader og trafikanter/syklister. Etablering av ny sykkelløsning langs fv. 439 frarådes i et forprosjekt som ble ferdigstilt tidligere i år. Dette på grunn av høye kostnader, tekniske utfordringer og sannsynligvis vil en del syklister uansett velge å sykle Toftelandsveien (sideveg til sidevegen).https://cdn.prod.website-files.com/65b8cbd9bb9119ba7e68f16a/6979c9ab628b51cb035eeb76_Mulighetsstudie sykkel Brennåsen-Tangvall 2026.pdf Byvekst har prioritert å tilrettelegge for sykkel langs Toftelandsveien. Det vil si at gang- og sykkelveg langs fv. 439 er forkastet.

Det er en anbefalt løsning fra et forprosjekt om kollektivfelt på fv. 439 mellom Tangvall til Monan. Det er firefelts veg i dag og ved å bruke to felt er det mulig å etablere kollektivtrase. Formålet er å legge bedre til rette for kollektivtrafikken. Det forutsettes en lokalpolitisk tilslutning dersom tiltaket skal gjennomføres. TS-analyse for trygg kryssing for myke trafikanter på fv. 439 ved Rosseland. Skal gjennomføres i år/tidlig neste år. Fylkeskommunen avventer eventuelle anbefalinger fra dette arbeidet.

5. Vegdirektoratets anbefaling

Den helhetlige gjennomgangen viser at prosjektet ikke kan forventes nedbetalt innenfor 15 års innkreving i hvert bomsnitt med dagens takstnivå og oppdaterte forutsetninger. Vegdirektoratet anbefaler derfor at det arbeides videre med bruk av inntil fem års forlenget innkrevingstid. En slik forlengelse vil være nødvendig dersom prosjektet skal kunne nedbetales innenfor det utvidede handlingsrommet i dagens bompengeopplegg, men vil ikke være tilstrekkelig i alle de analyserte scenarioene - der Agder fylkeskommune som garantist må tre inn.

Dersom det gjennomføres tiltak som krever en ny bompengeproposisjon, må beregningsteknisk rente og trafikkvekst i tråd med NTP-prognosene legges til grunn. Med disse forutsetningene øker den beregnede restgjelden etter 20 års innkreving fra om lag 44 mill. kr til om lag 5,4 mrd. kr.

Vegdirektoratet anbefaler videre at det arbeides videre med en løsning med sidevegsbommer og omvendt timesregel ved Storemyr. Formålet vil være å redusere trafikklekkasjen til sidevegnettet, føre en større andel av trafikken over på den nye og mer trafikksikre E39 og styrke

prosjektets inntektsgrunnlag, samtidig som lokaltrafikken skjermes. Behovet for og formen på stortingsbehandlingen må avklares nærmere.

Når trafikkvirkningene av den ferdigstilte utbyggingen og eventuelle tiltak ved Storemyr er bedre kjent, kan det vurderes om det er grunnlag for å innføre passeringstak for kjøretøy i takstgruppe 1. Et eventuelt inntektsbortfall må kompenseres slik at prosjektets økonomi ikke svekkes.

Analysene viser at et redusert takstnivå ikke kan finansieres gjennom forventet trafikkvekst alene. Dersom takstene skal reduseres, må inntektsbortfallet kompenseres gjennom økte inntekter på annen måte eller ved tilførsel av eksterne midler. Slike midler kan eventuelt komme gjennom tilførsel av offentlige midler.

Prosjektets økonomi er svært følsom for endringer i utbyggingskostnader, ferdigstillelsestidspunkt, trafikk og rente. Vegdirektoratet anbefaler derfor at økonomien følges tett frem mot ferdigstillelsen av de resterende parsellene, og at det gjennomføres en ny samlet vurdering når det foreligger et sikrere grunnlag.