

Kristiansand 20. oktober 2026

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

Vi henviser til representantforslaget om en prøveperiode på 12 måneder med halvert bompengetakst på E39 Mandal–Kristiansand. Næringsforeningen i Kristiansandsregionen består av 1200 medlemsbedrifter innen alle bransjer. Takstnivået er en stor kostnad for mange bedrifter og det hindrer virksomheter i vekst å rekruttere arbeidskraft.

Vi er derfor positive til en slik forsøksordning for å se hvilken påvirkning det har for å få flere til å bruke den nye veien.

Det primære problemet i dag er at for få bruker veien. Den nye veien kom som en del av gjennomgående ny fire felts motorvei mellom Kristiansand og Ålgård, utbygget av Nye veier. Strekningen mellom Kristiansand og Mandal var også svært viktig å få ferdig, fordi den gamle europaveien går forbi et svært rasfarlig område ved Trysfjorden.

Statens vegvesens helhetlige gjennomgang av bompengeopplegget fra 30. september viser at trafikken i 2025 lå vesentlig under forutsetningene i fire av fem bomstasjoner. Ved Storemyr var årsdøgntrafikken 5 285 kjøretøy lavere enn forventet, mens trafikken på gamle E39 er større enn det som ble lagt til grunn. Bilistene velger med andre ord den gamle veien.

Ny E39 er viktig for å knytte regionen sammen, som felles bo- og arbeidsmarked og for næringslivet som er avhengig av effektiv transport. Når staten og bilistene har investert milliarder i en trygg firefelts motorvei, er det et tap for alle at den ikke blir brukt.

En prøveperiode med halverte takster vil gi kunnskap om hvor mye trafikk som kan flyttes over på ny E39. Det er nyttig både for trafiksikkerheten og for den videre behandlingen av bompengeopplegget.

Samtidig må forslaget ses i sammenheng med at utbyggingen er kraftig forsinket. Da Stortinget vedtok bompengeopplegget i Prop. 89 S (2022–2023), var forutsetningen at hele strekningen skulle stå ferdig i 2026. Nå ventes Mandal–Blørstad ferdig i 2028 og Blørstad–Herdal først i 2031/32. Bare fem av sju bomstasjoner er i drift.

Dette får store konsekvenser for bompengeøkonomien. Opprinnelig skulle alle sju bomstasjonene kreve inn samtidig i elleve år. Med dagens utbyggingstakt blir denne perioden redusert til seks år. En stor gjeld skal dermed betjenes av færre bomstasjoner over lengre tid. Netto finansposter utgjorde nesten 60 prosent av passeringsinntektene i 2025, og Statens vegvesen skriver at inntektene først overstiger kostnadene når alle bomstasjonene er i drift.

Risikoen er at bilistene på denne strekningen ender opp med å betale mest av alle. Gjennomgangen viser at prosjektet ikke kan nedbetales på 15 år med dagens takster. Svaret fra myndighetene er ikke lavere takster, men lengre innkrevingstid. Det betyr at bilistene betaler i flere år, og at mer av pengene går til renter i stedet for avdrag.

En årsak til at veiprosjekter realiseres senere enn planlagt, er at både Nye veier og Statens vegvesen ikke kompenseres for reell prisstigning (særlig etter 2022). I realiteten sitter bilistene med en ekstra regning på denne strekningen fordi utbyggingen tar nesten 6 år lenger tid enn forutsatt i bompengeproposisjonen, slik nevnte rapport fra 30. september viser.

Derfor er det avgjørende hvordan en prøveordning finansieres. Statens vegvesen påpeker at en tapt inntekt på 100 millioner kroner i 2027 kan vokse til 300–500 millioner kroner innen innkrevingen er slutt, dersom den ikke dekkes inn. En halvering av takstene må derfor kompenseres med statlige midler, slik forslaget legger opp til gjennom tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster.

Samlet sett støtter vi en prøveperiode med halverte takster på E39 Mandal–Kristiansand. Vi ber samtidig om at staten tar et større ansvar for denne nasjonale riksveien, slik at bilistene i Agder ikke betaler regningen for en forsinket utbygging.

For mer informasjon, kontakt næringspolitisk leder Roar Vigeland Osmundsen på roar@nikr.no, 412 44 323.

Med vennlig hilsen

Ingrid Michalsen
Adm. dir. Næringsforeningen i Kristiansandsregionen